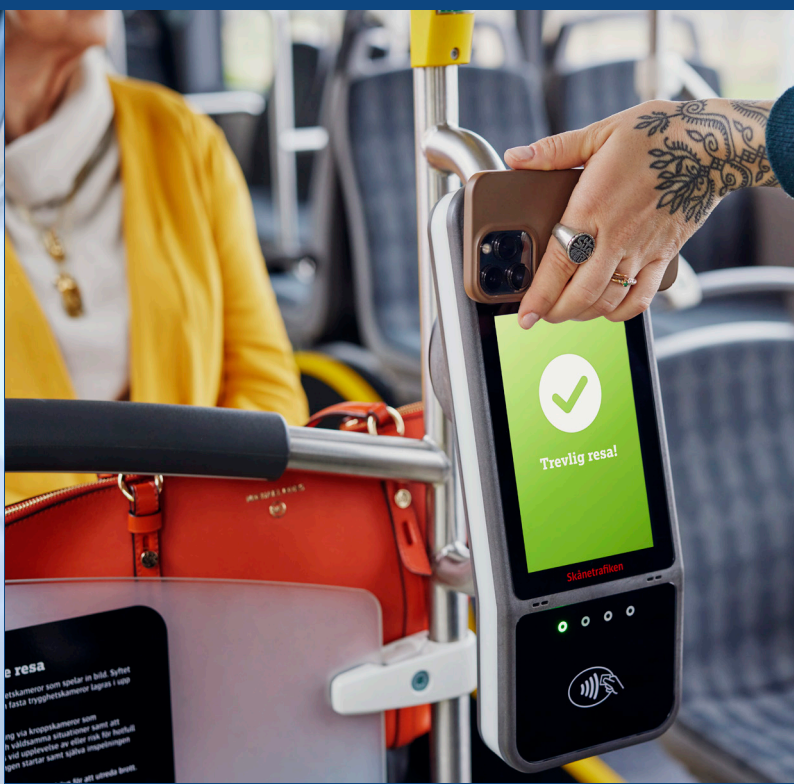




SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK



# SUBVENTIONER OCH KLIMATRÄTTVISA

## EN JÄMFÖRELSE MELLAN ELBIL OCH MÅNADS- OCH ÅRSKORT

### TILL KOLLEKTIVTRAFIKEN SOM LÖNEFÖRMÅN

#### 2025



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

### Förord

Många företag vill minska sina klimatutsläpp och uppmuntra de anställda att resa klimatsmart. Om företaget erbjuder sina anställda elbil som förmånsbil så går staten in och skattesubventionerar den anställde. Inte bara för elbilen, utan även för jobbparkeringen, elen som laddas vid arbetsplatsen, installationen av laddboxen vid bostaden och resan till och från jobbet genom reseavdraget. Subventioner som tillsammans kan hamna på 114 000 kr. Eller mer. Men om företaget istället erbjuder gratis årskort eller månadskort till kollektivtrafiken som löneförmån så får den anställde istället betala flera tusen kronor i förmånsskatt och i bästa fall ett lågt reseavdrag.

För Svensk Kollektivtrafik är det en rättvisefråga, och en klimatfråga, att kollektivtrafikresenärer inte ska beskattas hårdare än förmånsbilister med elbil, därför har vi i denna rapport analyserat hur personer som får elbil respektive kollektivtrafikkort som löneförmån beskattas och vilka effekter det får på utsläppen av växthusgaser och fördelningen i samhället, mellan män och kvinnor, stad och land och mellan låg- och medelinkomsttagare och höginkomsttagare.

Rapporten har skrivits av Lars Sandberg, analytiker på Svensk Kollektivtrafik, och kvalitetsgranskats av Johan Wadman, Annarella Löfblad, Jonas Johansson och Mattias Andersson.

Stockholm april 2025

## Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Inledning</b> .....	<b>8</b>
1.1 Behov av klimaträttvisa.....	8
1.2 Syfte .....	9
1.3 Metod.....	9
<b>2. Regelverk</b> .....	<b>10</b>
2.1 Reducerad förmånsskatt på elbil som förmånsbil .....	10
2.2 Ytterligare skattesubventioner för personer som har elbil som förmånsbil .....	10
2.2.1 Skattefri arbetsplatsparkering för förmånsbil .....	10
2.2.2 Skattefri laddel vid arbetsplatsen.....	11
2.2.3 Reseavdrag för eldriven förmånsbil.....	11
2.2.4 Skattereduktion för installation av laddstation för elbil .....	11
2.3 Full förmånsskatt på månads- och årskort till kollektivtrafiken .....	12
2.4 Ytterligare skattesubvention för personer som har kollektivtrafikkort som löneförmån ...	12
2.4.1 Reseavdrag för kollektivtrafik.....	12
<b>3. Subventionsnivå och fördelningseffekter</b> .....	<b>13</b>
3.1 Nedsatt förmånsskatt på elbil.....	13
3.2 Skattefri arbetsplatsparkering för förmånsbil .....	17
3.3 Skattefri laddel vid arbetsplatsen .....	18
3.4 Skattereduktion för installation av laddstation för elbil.....	19
3.5 Reseavdrag.....	19
3.6 Full förmånsskatt på månadskort- och årskort till kollektivtrafiken.....	24
<b>4. Utsläpp av växthusgaser</b> .....	<b>28</b>
4.1 Nedsatt förmånsskatt på elbil.....	28
4.2 Skattefri arbetsplatsparkering för förmånsbil .....	30
4.3 Skattefri laddel vid arbetsplatser .....	30
4.4 Skattereduktion för installation av laddstation för elbil.....	31
4.5 Reseavdrag.....	31
4.6 Full förmånsskatt på månads- och årskort till kollektivtrafiken .....	33
<b>5. Slutsatser</b> .....	<b>38</b>
<b>7. Litteraturlista</b> .....	<b>46</b>

## Sammanfattning

Denna rapport syftar till att jämföra subventioner och kostnader till följd av skillnader i beskattning av personer som får elbil respektive månads- och årskort till kollektivtrafiken som löneförmån och hur detta påverkar fördelningen i samhället och klimatutsläppen.

### *Mycket stora skillnader i subventionering av personer som får elbil som förmånsbil och kostnader för de som får månads- eller årskort till kollektivtrafiken som löneförmån*

I Sverige finns det mycket stora skillnader mellan hur personer som får elbil som löneförmån av sin arbetsgivare beskattas jämfört med de som får månads- eller årskort till kollektivtrafiken som förmån. Personer som får elbil som förmånsbil subventioneras av staten genom sänkt förmånsskatt med upp till 27 500 kr per år om de är höginkomsttagare. Är de låg- eller medelinkomsttagare stannar subventionen på 16 500 kr per år.<sup>1</sup>

Har personerna gratis parkeringsplats vid arbetet så subventionerar staten den också eftersom parkering är skattefri för personer med förmånsbil. En subvention på ytterligare 18 800-51 700 kr per år om parkeringen ligger i Stockholms innerstad och 4 700-28 300 kr per år om parkeringen ligger i Göteborg eller Malmö om personerna är höginkomsttagare. För låg- och medelinkomsttagare landar parkeringssubventionen istället på 11 300-31 000 kr per år i huvudstaden och 2 800-16 900 kr i landets två övriga storstäder. Ligger parkeringen i mindre orter, som Arvidsjaur, Torsby och Olofström, så subventioneras personerna inte alls.

Har de möjlighet att ladda sin förmånsbil gratis på jobbet så subventionerar staten även elen till bilen. Höginkomsttagare subventioneras med ca 800 kr per år och låg- och medelinkomsttagare med omkring 500 kr per år.

Vill personerna ha möjlighet att ladda bilen hemma får de en skattereduktion för 50 procent av kostnaderna upp till 50 000 kr per person och år för installation av laddstation eller laddstolpe vid bostaden. En engångssubvention som ofta ligger på 6 000-25 000 kr. Eftersom det är en skattereduktion är den lika mycket värd oavsett inkomst.

Bor personerna en bit bort från arbetet får de dessutom göra reseavdrag för eldriven förmånsbil. Några exempel:

- Höginkomsttagare som bor i Norrtälje och arbetar i Stockholms innerstad subventioneras med ytterligare 8 800 kr per år och om personen är låg- eller medelinkomsttagare 5 700 kr.
- För höginkomsttagare som bor på Orust och jobbar i Göteborg ligger subventionen på 9 500 kr per år och för låg- och medelinkomsttagare på 6 400 kr.
- För höginkomsttagare som har bostaden i Sjöbo och pendlar till arbetet i Malmö så landar reseavdragssubventionen på 5 200 kr per år och för övriga på 3 300 kr.

Med andra ord multisubventioneras höginkomsttagare med upp till 114 000 kronor<sup>2</sup> i exemplet med personen som bor Norrtälje och arbetar i Stockholm, eller ännu mer om de gör större reseavdrag, laddar mer än genomsnittet på arbetet, elpriserna går upp eller om de gör en större skattereduktion

---

<sup>1</sup> Höginkomsttagare definieras som person som tjänar över skiktgränsen för statlig skatt år 2024: 52 275 kr per månad och låg- och medelinkomsttagare är en person som tjänar under skiktgränsen

<sup>2</sup> Av dessa är nästan 90 000 kr en årlig subvention och 25 000 kr en engångssubvention

för laddstople än 25 000 kr. För låg- och medelinkomsttagare landar subventionen istället på upp till 79 000 kr.

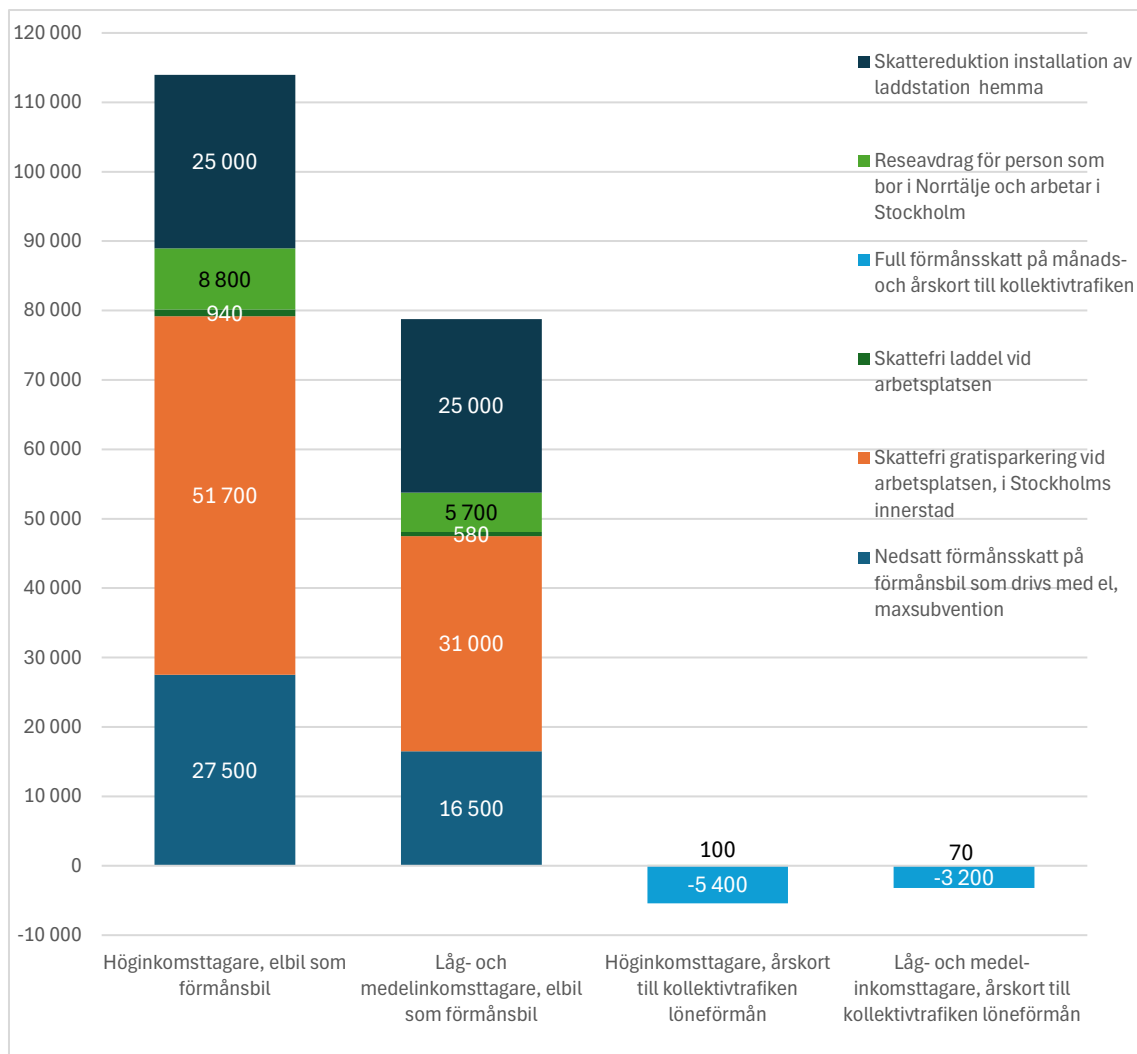
Den omfattande subventioneringen av personer med eldriven elbil ska jämföras med personer som istället för eldriven förmånsbil får månads- eller årskort till kollektivtrafiken som löneförmån. Dessa får betala full förmånsskatt. En kostnad på 5 000-10 000 kr per år i de flesta regionerna för kort som gäller i hela länet om de är höginkomsttagare och 3 000-6 000 kr om personerna är låg- och medelinkomsttagare.

Kollektivtrafikpendlare kan i vissa fall få göra reseavdrag, men avdraget är betydligt lägre än för personer som gör avdrag för resor med egen bil och eldriven förmånsbil. Ofta får kollektivtrafikresenärer ingenting.

- Personerna i exemplet ovan som bor i Norrtälje subventioneras med 100 kr om de är höginkomsttagare och med 70 kronor om de är låg- eller medelinkomsttagare.
- De som arbetspendlar från Orust till Göteborg med kollektivtrafik minskar sin skatt med 5 100 kr per år om de är höginkomsttagare och med 3 400 kr om personerna är låg- eller medelinkomsttagare.
- Om personerna som pendlar från Sjöbo till Malmö väljer kollektivtrafiken så subventioneras de med 1 700 kr per år om personerna är höginkomsttagare och med 1 100 kr om de är låg- eller medelinkomsttagare.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> År 2024



Figur 1 Jämförelse av subvention och kostnader per person för höginkomsttagare respektive låg- och medelinkomsttagare som har förmånsbil som drivs med el respektive personer fått månads- eller årskort till kollektivtrafiken som löneförmån enligt exemplet med personer som bor i Norrtälje och arbetar i Stockholm.

### Män och höginkomsttagare har förmånsbil, kvinnor och låginkomsttagare tar kollektivtrafiken

Till stor del saknas det statistik över vilka grupper i samhället som har eldriven förmånsbil, men inget tyder på några större skillnader jämfört med förmånsbil i stort eftersom elbil generellt i Sverige har samma fördelningsprofil som förmånsbil när det gäller kön, inkomst och fördelning mellan stad och land.

Åtta av tio som har förmånsbil är män och två av tio kvinnor. Subventionen gynnar män mer än kvinnor och förstärker de ekonomiska skillnaderna eftersom män har högre genomsnittslön än kvinnor och att subventionen av eldriven förmånsbil är betydligt mer värd för höginkomsttagare.

Det är framförallt höginkomsttagare som har förmånsbil. Medelinkomsten för dem som har förmånsbil är 60-120 procent högre än för andra sysselsatta hushåll. Till detta kommer att den nedsatta förmånsskatten på elbil är värd 50 procent av förmånsvärdet för höginkomsttagare, men bara omkring 30 procent för låg- och medelinkomsttagare.

Förmånsbil finns framförallt i landets storstäder och pendlingskommunerna kring dessa, 50 procent. Ytterligare 34 procent finns i större städer och kommuner nära större städer och drygt 3 procent i

landsbygdskommuner. Eftersom högst snittlöner finns Stockholm och lägst i Mellersta Norrland, Norra Mellansverige och Övre Norrland och elbilssubventionen är mer värd för höginkomsttagare än för låg- och medelinkomsttagare så ökar den nedsatta förmånsskatten på elbil de regionala skillnaderna ytterligare.

De ekonomiska skillnaderna i samhället, mellan könen och geografiskt ökas ännu mer genom de ytterligare subventioner som personer med förmånsbil har tillgång till. Samtliga ytterligare subventioner används i högre utsträckning av män än kvinnor och av höginkomsttagare än av låg- och medelinkomsttagare. Parkeringssubventionen är störst i storstäderna, framförallt i Stockholm, och lägst i lands- och glesbygd och på mindre orter eftersom marknadsvärdet på parkeringsplatser är högst i storstäderna och lägre eller saknas helt i lands- och glesbygd och mindre orter. Detta medför att arbetsplatsparkeringar i bland annat Arvidsjaur, Torsby och Olofström inte subventioneras av staten alls. Skattefri jobbparkering för förmånsbil, skattefri laddel vid arbetsplatsen och reseavdrag är dessutom värt betydligt mer för höginkomsttagare än för låg- och medelinkomsttagare, vilket gynnar män i högre utsträckning än kvinnor och personer som bor i storstäder, framförallt Stockholm, mer än de som bor i Mellersta och Övre Norrland samt Norra Mellansverige.

Kollektivtrafikresenärerna, som genom förmånsbeskattningen får högre kostnader, är i högre utsträckning kvinnor, låginkomsttagare och personer som bor i eller nära en större stad. 56 procent av kollektivtrafikresenärerna är kvinnor och 44 procent män. Kollektivtrafikandelen är högst i hushåll med låga inkomster (med sammanlagd inkomst på upp till 20-30 000 kr per månad). Högst andel resande med kollektivtrafik finns i storstäder, 48 procent, och i pendlingskommuner nära storstad, 36 procent. Lägst andel finns i landsbygdskommuner, 7,5 procent, och landsbygdskommuner med besöksnäring, 9 procent.

### ***Den omfattande subventionering av personer med elbil som förmånsbil och skillnaderna i förmånsbeskattning minskar klimaträttvisan, undergräver legitimiteten och försvårar klimatarbetet***

Klimatarbetet kan försvåras avsevärt om inte frågor om legitimitet och fördelning hanteras klokt och förutseende. Som Klimatpolitiska rådet har pekat på flera gånger så behöver klimatpolitiken ta hänsyn till de olika förutsättningar som råder i samhället och jämna ut negativa fördelningspolitiska effekter. Styrmedel som gör utsläppsintensiva alternativ dyrare kan kräva politiska åtgärder som motverkar denna fördyring och gör den hanterlig för grupper som annars kanske skulle vända sig emot den. Men klimaträttvisa handlar inte bara om att ta hänsyn till fördelningen av kostnader mellan olika grupper i samhället utan även om fördelningen av nyttor av klimatpolitiska åtgärder.

Den reducerade förmånsskatten på elbilar, skattefri laddel vid arbetsplatser och skattereduktionen för installation av laddstation för elbilar syftar till att minska klimatutsläppen genom att stimulera elektrifieringen av personbilstrafiken, men den mycket omfattande och upprepade subventioneringen av dem som har elbil som förmånsbil och skillnaden mellan hur elbil och månads- och årskort till kollektivtrafiken förmånsbeskattas ökar klyftorna i samhället. Mellan höginkomsttagare och låg- och medelinkomsttagare, mellan män och kvinnor och mellan stad och land. Ökade klyftor som alla minskar klimaträttvisan och därigenom undergräver och minskar legitimiteten och acceptansen för klimatomställningen.

### ***Minskade och ökade klimatutsläpp genom subventioneringen av personer med elförmånsbil***

Syftet med att subventionera elbilar och andra miljöbilar genom nedsättningen av förmånsskatten är att påskynda omställningen till en fossilfri förmånsbilsflotta. Det saknas dock analyser om vilka effekter som subventionen har haft på omställningen och på klimatutsläppen som är gjorda efter regelverket ändrades 1 juli 2022, men det skulle vara mycket uppseendeväckande om inte de mycket höga och omfattande subventionerna av personer med eldriven förmånsbil inte skulle resulterat i en hög andel förmånsbilar som drivs helt med el.

Minskningen av klimatutsläppen motverkas dock av att förmånstilssystemet samtidigt leder till fler och större bilar som körs mer än de annars skulle ha gjort. Tidigare studier visar att sannolikheten för att ha minst en bil ökar med 14-38 procent beroende på hushållstyp. Ungefär 25 procent av alla parhushåll som har en förmånsbil har dessutom två bilar, men skulle annars bara haft en bil. Omräknat motsvarar detta 80 000 ytterligare bilar. Omkring 80 procent av körsträckan för förmånsbilar beror på privata ändamål, vilket indikerar att det ökade bilinnehavet även medför mer bilkörande.

Effekterna av subventioneringen av eldrivna förmånsbilar förstärks av de ytterligare subventioner som personer med eldrivna förmånsbilar får ta del av. Skattefri laddel vid arbetet och skattereduktion för investeringar i laddstation kan stimulera elektrifieringen av biltrafiken, samtidigt ökar skattefria arbetsplatsparkeringarna och skattefri laddel samt reseavdraget bilresandet och minskar resandet med kollektivtrafik, vilket ökar klimatutsläppen.

Att förmånsbilar är vanligast i och kring större städer tyder på att förhållandevis många av de resor som görs med förmånsbil skulle kunna göras med andra färdmedel, bland annat kollektivtrafik, eftersom det ofta finns god tillgång till kollektivtrafik i dessa områden.

### ***Full förmånsskatt på månadskort- och årskort till kollektivtrafiken minskar kollektivtrafikresandet och ökar bilresandet***

En tidigare analys av effekterna om förmånsskatten på kollektivtrafikkort tas bort pekar på att den maximala potentialen (om alla arbetsgivare skulle erbjuda förmånen och alla anställda ta emot den) är en ökning av antalet arbetsresor med kollektivtrafik med 19 procent i Mälardalen och med 42 procent i Norrland. Räknat i personkilometer ligger potentialen på 40 procent i Mälardalen och 68 procent i Norrland. Samtidigt skulle antalet bilresor i Mälardalen minska med 7 procent och antalet personkilometer med 7 procent. I Norrland skulle antalet bilresor minska med 1,7 procent och transportarbetet med 1,4 procent.

Det är inte möjligt att subventionera kollektivtrafikresenärer i samma omfattning som personer som har elbil som förmånsbil utan att subventionera buss- och kollektivtrafikresenärerna långt mer än vad periodkort till kollektivtrafiken kostar, men den tidigare analysen pekar på att förmånsbeskattningen av månads- och årskort till kollektivtrafiken har stor effekt på bil- och kollektivtrafikresandet och att det finns en stor potential att öka kollektivtrafikandelen om månads- och årskort till kollektivtrafiken befrias från förmånsskatt och därigenom minska klimatutsläppen.



# 1. Inledning

## 1.1 Behov av klimaträttvisa

Klimatomställningen riskerar att öka klyftorna i samhället. Oavsett om omställningen sker med höjd reduktionsplikt eller ökad elektrifiering. Höginkomsttagare kan anpassa sig till högre drivmedelspriser genom att köpa en elbil med låg körkostnad. En elbil som dessutom gynnas genom subventionerad laddning vid arbetet och i miljözonsreglerna. Samtidigt finns det grupper i samhället som inte har råd att köpa en elbil.<sup>4</sup>

Detta understryker vikten av att omställningen av transportsystemet behöver stå på tre ben (Transporteffektivt samhälle<sup>5</sup>, hållbara förnybara drivmedel inklusive elektrifiering samt energieffektiva fordon och fartyg<sup>6</sup>) och att ett allt för stort fokus på biodrivmedel och höjda drivmedelspriser utan kompenserande åtgärder för ökad transporteffektivitet kommer att få stora svårigheter med den sociala hållbarheten, acceptansen och genomförbarheten och därför bli svår att genomföra politiskt.<sup>7</sup>

Det kommer att behövas åtgärder för ett transporteffektivt samhälle som bidrar till större social hållbarhet för transportsektorns klimatomställning. När kostnaderna för biltrafiken ökar till följd av styrmedelsskärpningar för att nå klimatmålen kan satsningar på exempelvis kollektivtrafik ge legitimitet och acceptans åt klimatåtgärder både i städer och på landsbygden.<sup>8 9</sup>

Den politiska utvecklingen i Europa visar att klimatarbetet kan försvåras avsevärt om inte frågor om legitimitet och fördelning hanteras klokt och förutseende. Här går skiljelinjer både mellan stad och landsbygd, mellan ekonomiskt välbeställda och mindre välbeställda, mellan män och kvinnor och mellan olika sociala grupper beroende på deras möjligheter i vardagen. Klimatpolitiken behöver ta hänsyn till de olika förutsättningar som råder i samhället och jämna ut negativa fördelningspolitiska effekter. Styrmedel som gör utsläppsintensiva alternativ dyrare kan kräva politiska åtgärder som motverkar denna fördyring och gör den hanterlig för grupper som annars kanske skulle vända sig emot den.<sup>10</sup>

Men klimaträttvisa handlar inte bara om att ta hänsyn till fördelningen av kostnader mellan olika grupper i samhället utan även om fördelningen av nyttor av klimatpolitiska åtgärder<sup>11</sup>, bland annat de regressiva inslagen i det nedsatta förmånsvärdet för fossilfria bilar som innebär att värdet blir större ju högre marginalskatt individen har.<sup>12</sup>

---

<sup>4</sup> [1 en värld som ställer om Sverige utan fossila drivmedel 2040 \(SOU 2021:48\)](#)

<sup>5</sup> Klimaträtsutredningen definierar ett transporteffektivt samhälle som ett samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar.

<sup>6</sup> [Rätt för klimatet \(SOU 2022:21\)](#). Även Klimatpolitiska rådet, bl.a. i [Rapport 2019](#), Naturvårdsverket och myndigheterna som tillsammans tog fram Energimyndigheten m.fl. (2017) Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER 2017:07 etc. pekar på att transportsektorns klimatomställning måste bygga på dessa tre åtgärdsområden, även om formuleringarna varierar något

<sup>7</sup> [Rätt för klimatet \(SOU 2022:21\)](#)

<sup>8</sup> [Rätt för klimatet \(SOU 2022:21\)](#)

<sup>9</sup> [Winslott Hiselius \(2021\) Kollektivtrafiken och klimatutmaningen - tid för ett nytt perspektiv, K2 OUTREACH 2021:3](#)

<sup>10</sup> [Klimatpolitiska rådets rapport 2019](#)

<sup>11</sup> [Klimatpolitiska rådets rapport 2023](#) och [Klimatpolitiska rådet rapport 2024](#)

<sup>12</sup> [Finanspolitiska rådet \(2024\) Svensk finanspolitik. Finanspolitiska rådets rapport 2024](#)

## 1.2 Syfte

Denna rapport syftar till att jämföra subventioner och kostnader till följd av skillnader i beskattning av personer som får elbil respektive månads- och årskort till kollektivtrafiken som löneförmån. Vilka grupper i samhället (män och kvinnor, höginkomsttagare och låg- och medelinkomsttagare<sup>13</sup> samt stad och land) subventioneras och vilka har kostnader till följd av förmånsbeskattningen? Hur stor är subventionerna respektive kostnaderna? Hur påverkas utsläppen av växthusgaser?

## 1.3 Metod

Analyserna av effekterna baseras på tre olika typer av metoder och datamaterial:

- Litteraturstudie
- Redovisning av statistik där det finns
- Exempelberäkningar baserade på skattelagstiftningen och officiellt tillgänglig statistik

---

<sup>13</sup> Höginkomsttagare definieras som en person som tjänar över brytpunkten för statlig skatt, vilket var 52 275 kr per månad år 2024

## 2. Regelverk

### 2.1 Reducerad förmånsskatt på elbil som förmånsbil

Privat användning av arbetsgivarens bil är en förmån som ska beskattas om bilen används för privata resor mer än 100 mil eller vid mer än 10 tillfällen per år. Ett exempel på privat användande är om personen använder bilen för resor till och från sitt arbete. Hur mycket skatt personen betalar beror på förmånsvärdet för den bil som valts. En bilförmån beräknas utifrån en schablon där bland annat vad bilen kostade som ny, extrautrustning och fordonsskatten påverkar förmånsvärdet. Vid beräkning av skatten räknas sedan förmånsvärdet ihop med personens lön.<sup>14</sup>

Miljöbilar som drivs helt eller delvis med el eller andra mer miljöanpassade drivmedel än bensin och diesel kan få ett sänkt förmånsvärde. För miljöanpassade bilar som tas i trafik den 1 juli 2022 eller senare ska förmånsvärdet sättas ned enligt en schablon. Schablonbeloppet som ska användas vid sänkningen är:

- Elbilar och vätgasbilar 350 000 kronor
- Laddhybrider 140 000 kronor
- Gasbilar 100 000 kronor

Det sänkta beloppet får dock inte överstiga 50 procent av bilens nypris.<sup>15</sup>

### 2.2 Ytterligare skattesubventioner för personer som har elbil som förmånsbil

Den som har elbil som förmånsbil får dessutom tillgång till flera ytterligare subventioner. Om den som har förmånsbil har gratis parkeringsplats vid arbetet så är den skattefri. Kan personen ladda bilen elbilen gratis eller till ett rabatterat pris vid arbetet så är även laddelen skattebefriad. Vill den som har elbil ha möjlighet att ladda bilen vid bostaden så kan personen få en skattereduktion för installation av en laddbox eller en laddstolpe vid hemmet. Dessutom får den som har eldriven förmånsbil göra reseavdrag

#### 2.2.1 Skattefri arbetsplatsparkering för förmånsbil

Grundregeln när det gäller anställd som har fri parkering eller garageplats vid arbetet för sin privata bil är att den anställde ska beskattas för den förmånen. Anställd som har garanterad parkeringsplats vid arbetet ska beskattas för alla dagar, oavsett om bilen står där eller inte. Anställda som inte har egen parkeringsplats för sin privata bil, utan får stå där det finns plats ska beskattas för de dagar som platsen används.

Förmånen ska värderas till marknadsvärdet, det vill säga vad det skulle kostat den anställde att själv betala för en parkeringsplats eller garageplats i närheten av arbetet. Om det är gratis att parkera på likvärdiga parkeringsplatser i närheten så förmånsbeskattas inte den anställde för parkeringsplatsen.

---

<sup>14</sup> [Skatteverkets webbsida bilförmån](#), 2024-10-25

<sup>15</sup> [Skatteverkets webbsida bilförmån miljöbilar](#), 2024-10-25

Personer som har förmånsbil ska däremot inte beskattas för fri parkering eller garageplats vid arbetet. Detta gäller oavsett om den anställde använder förmånsbilen i tjänsten eller enbart privat.<sup>16</sup>

### 2.2.2 Skattefri laddel vid arbetsplatsen

En anställd som får ladda sin egen bil eller förmånsbil på arbetsplatsen utan att betala marknadsmässig ersättning ska enligt huvudregeln i inkomstskattelagen förmånsbeskattas för detta. Våren 2023 beslöt riksdagen att göra ett undantag från regeln genom att ta bort förmånsskatten på elektricitet för laddning av vissa fordon, bland annat personbil som ägs av den anställde och förmånsbil, mellan 1 juli 2023 och sista juni 2026.<sup>17</sup>

### 2.2.3 Reseavdrag för eldriven förmånsbil

Enligt inkomstskattelagen (1999:1229) är det tillåtet att göra avdrag för resor till och från arbetet för de kostnader som överstiger 11 000 kr. För resor med bil används ett schablonbelopp på 25 kr per mil och för resor med kollektivtrafik används de verkliga biljettkostnaderna som underlag för reseavdraget.<sup>18</sup> För förmånsbil som drivs helt med el är avdraget 9,50 kr per mil och för övriga förmånsbilar 12 kr per mil. Detta gäller också om det är din sambo eller någon annan närstående som har bilförmånen.<sup>19</sup>

Generellt gäller att avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen ska vara minst två kilometer för att få göra reseavdrag. För att få göra reseavdrag för arbetsresor med bil krävs att

- avståndet är minst fem kilometer och
- att man regelmässigt tjänar minst två timmar sammanlagt per dag för fram- och återresan, jämfört med att åka kollektivt. Vid beräkning av tidsvinsten bör man ta hänsyn även till trafikintensiteten när personen gör resan och den tid som går åt för att parkera bilen.

Om man samåker med någon annan, och om personerna delar kostnaden lika, får respektive person bara göra avdrag för sin andel av kostnaden.<sup>20</sup>

### 2.2.4 Skattereduktion för installation av laddstation för elbil

Den 1 januari 2021 införde staten en skattereduktion för grön teknik. Den ges för:

1. Installation av nätanslutet solcellssystem. Skattereduktion ges med 20 procent av kostnaden för arbete och material.
2. Installation av system för lagring av egenproducerad elenergi. Skattereduktion ges med 50 procent av kostnaden för arbete och material.
3. Installation av laddningspunkt till elfordon. Skattereduktion ges med 50 procent av kostnaden för arbete och material.

---

<sup>16</sup> [Skatteverket: Parkering och garageplats](#)

<sup>17</sup> [Regeringens proposition 2022/23:84 Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen](#)

<sup>18</sup> [www.skatteverket.se](http://www.skatteverket.se)

<sup>19</sup> [Skatteverket: Avdrag för resor till och från arbetet. Resor med bil, motorcykel eller mopedbil](#)

<sup>20</sup> [Skatteverket Rättslig vägledning Resor till och från arbetsplatsen, 2024](#)

Skattereduktionen för grön teknik är högst 50 000 kronor per person och år. Om en person kan ta del av skattereduktionen eller inte beror även på hur mycket skatt personen betalar under året och vilka andra avdrag personen har gjort.

Installationen ska förse den aktuella bostaden med el och måste ske i personens eller personens förälders hushåll, och ska avse

- ett småhus eller en ägarlägenhet som ägs av personen som begär skattereduktion
- en lägenhet som upplåtits med bostadsrätt och som innehas av personen som begär skattereduktion
- en byggnad under uppförande som ägs av personen som begär skattereduktion och som när den är uppförd ska vara ett småhus eller en ägarlägenhet.<sup>21</sup>

### **2.3 Full förmånsskatt på månads- och årskort till kollektivtrafiken**

Om en person får månadskort eller årskort av sin arbetsgivare som löneförmån eller för resor i tjänsten, men även får använda kortet privat, blir det en förmån som personen ska betala full förmånsskatt för.<sup>22</sup>

### **2.4 Ytterligare skattesubvention för personer som har kollektivtrafikkort som löneförmån**

Den enda ytterligare skattesubvention som personer med månads- och årskort till kollektivtrafiken kan få ta del av är reseavdrag under vissa förutsättningar.

#### **2.4.1 Reseavdrag för kollektivtrafik**

Som redan nämnts är det enligt inkomstskattelagen (1999:1229) tillåtet att göra avdrag för resor till och från arbetet för de kostnader som överstiger 11 000 kr. För resor med kollektivtrafik används de verkliga biljettkostnaderna som underlag för reseavdraget.<sup>23</sup>

Generellt gäller att avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen ska vara minst två kilometer för att få göra reseavdrag. För att få göra reseavdrag för arbetsresor med bil krävs att avståndet är minst fem kilometer, vilket innebär att tvåkilometersregeln gäller för kollektivtrafikresenärer.

Om en person får fria kollektivtrafikresor till och från arbetet av sin arbetsgivare, till exempel fritt månadskort för bussresor, ska ersättningen redovisas som lön i inkomstdeklarationen. Personen kan sedan göra avdrag på samma sätt som om den själv har betalat för resorna.

---

<sup>21</sup> [Skatteverkets webbsida om grön teknik](#)

<sup>22</sup> [Skatteverkets webbsida angående Förmåner: Årskort och periodkort](#)

<sup>23</sup> [www.skatteverket.se](http://www.skatteverket.se)

### 3. Subventionsnivå och fördelningseffekter

#### 3.1 Nedsatt förmånsskatt på elbil

Sammanlagt 294 000 personer (år 2023) har förmånsbil i Sverige<sup>24</sup> och det finns uppskattningsvis omkring 290 000 förmånsbilar i landet.<sup>25</sup> Det saknas dock uppgifter om förmånsbilar i Vägtrafikregistret eftersom förmånsbil inte är en ägandekategori, utan en beskattning av förmånen att använda en tjänstebil privat. Skatteverket har viss statistik om förmånsbilar, men där saknas statistik om vilket drivmedel som förmånsbilarna använder.<sup>26</sup>

Inget tyder dock på några större skillnader mellan vilka grupper i samhället som har eldriven förmånsbil jämfört med förmånsbil i stort eftersom elbil oavsett ägandeform har samma fördelningsprofil som förmånsbil när det gäller kön, inkomst och fördelning mellan stad och land. Den typiske elbilsköparen är fortfarande i högre utsträckning man med högre inkomst som bor i storstadsområde.<sup>27</sup>

Trafikanalys antar att förmånsbilarna har minst samma andel laddbara bilar som företagsleasing, 57 procent. Det skulle innebära att det fanns minst 167 000 laddbara förmånsbilar i trafik vid slutet av 2023.<sup>28</sup>

Den sammanlagda kostnaden i form av uteblivna skatteintäkter till följd av nedsatt förmånsvärde för miljöanpassade bilar (elbilar, vätgasbilar, laddhybrider, gasbilar) uppgick 2023 till 3,62 miljarder kr. Kostnaden förväntas enligt Regeringskansliet stiga till 4,25 miljarder kr 2024 och till 4,63 miljarder kr år 2025.<sup>29</sup> Eftersom det saknas statistik om och analyser av användningen av eldrivna förmånsbilar används statistik om och analyser av förmånsbil i detta projekt.

Tillgänglig statistik visar att det framförallt är höginkomsttagare som har förmånsbil.<sup>30</sup>

Medelinkomsten för personer som har förmånsbil är 60-120 procent högre än för andra sysselsatta hushåll enligt Börjesson och Roberts.<sup>31</sup> Enligt WSP tjänar personer med förmånsbil drygt 67 procent mer än 400 000 kronor per år, att jämföra med medelinkomsten i Sverige på drygt 415 000 kronor för det år som statistiken gäller (2018). Enligt Ekonomistyrningsverket ökar inte bara andelen med förmånsbil med ökad inkomst, utan även det genomsnittliga förmånsvärdet på förmånsbilen.<sup>32</sup>

---

<sup>24</sup> [Skatteverket Statistikportal](#)

<sup>25</sup> [Trafikanalys \(2024\) Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi](#)

<sup>26</sup> [Trafikanalys \(2022\) Eldrivna vägfordon – ägande, regional analys och möjlig utveckling till 2030 Rapport 2022:12](#)

<sup>27</sup> [Trafikanalys \(2024\) Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi](#)

<sup>28</sup> [Trafikanalys \(2024\) Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi](#)

<sup>29</sup> [Regeringens skrivelse 2023/24:98 Redovisning av skatteutgifter 2024](#)

<sup>30</sup> [WSP \(2020\) Förmånsbeskattning av förmånsbil arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort](#)

<sup>31</sup> [Börjesson & Roberts \(2023\) The impact of company cars on car ownership, Transportation Research Part A 176 \(2023\)](#)

<sup>32</sup> [Fördjupningsavsnitt Beskattning av förmånsbilar i Ekonomistyrningsverket \(2017\) Prognos Statens budget och de offentliga finanserna](#)

Angiven bruttolön (kr)	Antal bilförmåner	Andel av förmånerna (procent)
0–199 999	41 687	13,9
200 000–399 999	56 266	18,8
400 000–599 999	99 753	33,3
600 000–799 999	54 407	18,2
800 000–999 999	21 076	7,0
1 000 000 -	26 473	8,8
<b>Totalt</b>	<b>299 662</b>	<b>100</b>

Tabell 1 Bilförmåner 2018 per inkomstgrupp (angiven bruttolön)<sup>33</sup>

Bilförmånen är dessutom mer värt för höginkomsttagare (som tjänar mer än 51 275 kr per månad<sup>34</sup> än för låg- och medelinkomsttagare (som tjänar under 51 275 kr per månad). Enligt Finanspolitiska rådet kan nedsättningen maximalt uppgå till drygt 27 500 kr per bil och år för höginkomsttagare med en marginals katt på 50 procent och upp till 16 500 per bil och år om för låg- och medelinkomsttagare som har en marginals katt på 30 procent.<sup>36</sup>

Det finns en stor mängd olika elbilsmodeller och det har i projektet inte varit möjligt att beräkna hur mycket det nedsatta schablonbeloppet subventionerar respektive modell. Därför har exempelberäkningar gjorts för fyra elbilsmodeller från olika tillverkare som är populära som förmånsbilar<sup>37</sup>.

För höginkomsttagare sänks skatten i dag med 50 procent av det minskade förmånsvärdet och för låg- och medelinkomsttagare sänks skatten med samma andel som kommunalskatten i hemkommunen. I detta beräkningsexempel har antagits att kommunalskatten är 30 procent.

<sup>33</sup> [WSP \(2020\) Förmånsbeskattning av förmånsbil, arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort](#)

<sup>34</sup> [Skatteverket: Skiktgräns för statlig skatt inkomstår 2024](#)

<sup>35</sup> Medellön i Sverige är 39 900 kr/månad, 42 000 kr/månad för män och 37 800 kr/månad för kvinnor (2023) enligt [SCB: Medellöner i Sverige, 2024](#)

<sup>36</sup> [Finanspolitiska rådet \(2024\) Svensk finanspolitik. Finanspolitiska rådets rapport 2024](#)

<sup>37</sup> Populära bilmodeller enligt [Företagarnas 20 populära företagsbilar 2024](#) samt juridiskt ägda personbilar i [Mobility Swedens Databas nyregistreringar](#) för perioden 2024-01-01 till 2024-09-30, samt

Bilmodell	Minskning av förmånsvärde genom schablonnedsättningen	Subvention höginkomsttagare	Subvention låg- och medelinkomsttagare
Tesla modell Y	43 868	21 934	13 160
Volvo XC40 Recharge Extended Range Core	48 373	24 186	14 512
Volkswagen ID.4 Pro 4 M	48 840	24 420	14 652
Polestar 2 Long range Dual motor AWD	53 361	26 680	16 008

Tabell 2 Subvention genom schablonnedsättningen förmånsvärdet för elbilar av fyra elbilmodeller från olika tillverkare som är populära som förmånsbilar<sup>38</sup>

Det reducerade förmånsvärdet på eldrivna förmånsbilar subventionerar de fyra bilmodellerna med mellan 21 900 och 26 700 kr per år för höginkomsttagare och mellan 13 200 och 16 000 kr per år för låg- och medelinkomsttagare.

Förmånsbilar är betydligt vanligare bland män än bland kvinnor. Cirka 80 procent av dem som har förmånsbil är män enligt Finansdepartementet.<sup>39</sup> En databas över förmånsbilister i Linköpings kommun visar att andelen män är 83 procent och andelen kvinnor 17 procent.<sup>40</sup> Enligt Ekonomistyrningsverket uppgår andelen män till 82 procent och kvinnor till 18 procent.<sup>41</sup> Detta innebär att subventioneringen genom förmånsbilssystemet i betydligt högre utsträckning gynnar män än kvinnor.<sup>42</sup>

Förmånsbil är vanligast i storstäder och större städer, medan de är ovanliga i landsbygdskommuner. Enligt statistik från Ynnor (Tabell 3) finns nära 50 procent av förmånsbilarna i storstäder och storstadsnära kommuner. Ytterligare 34 procent i större städer och kommuner nära större städer, medan drygt 3 procent finns i landsbygdskommuner.

<sup>38</sup> Samtliga årsmodell 2024 och utan extrautrustning. Förmånsvärdet har beräknats i [Skatteverkets e-tjänst för beräkning av bilförmånsberäkning](#). I steg två har förmånsvärde utan schablonnedsättningen beräknats genom att använda samma kalkyl som Skatteverket använder, men utan schablonnedsättning. I steg tre beräknas skillnaden mellan bilförmån med och utan nedsättning.

<sup>39</sup> [Regeringens proposition 2020/21:156 Justerad beräkning av bilförmån](#)

<sup>40</sup> [Linköpings kommun. \(2020\). Förvärvsarbetande 18-69 år efter tid, typ, område, kön och bilförmån](#)

<sup>41</sup> S.59, [Fördjupningsavsnitt. Beskattning av förmånsbilar i Ekonomistyrningsverket \(2017\) Prognos Statens budget och de offentliga finanserna](#)

<sup>42</sup> [WSP \(2020\) Förmånsbeskattning av förmånsbil arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort](#)



Kategori	Antal bilförmåner (2018)	Andel av förmåner (procent)
<b>Storstäder och storstadsnära kommuner</b>	<b>148 321</b>	<b>49,63</b>
Storstäder	60 524	20,25
Pendlingskommun nära storstad	87 797	29,38
<b>Större städer och kommuner nära större stad</b>	<b>101 593</b>	<b>33,99</b>
Större stad	65 626	21,96
Pendlingskommun nära större stad	22 537	7,54
Lågpendlingskommun nära större stad	13 430	4,49
<b>Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner</b>	<b>48 954</b>	<b>16,38</b>
Mindre stad/tätort	28 397	9,50
Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	10 556	3,53
Landsbygdskommun	7 065	2,36
Landsbygdskommun med besöksnäring	2 936	0,98
<b>Totalt</b>	<b>298 868</b>	<b>100,00</b>

Tabell 3 Bilförmåner 2018 per kommungrupp<sup>43</sup>

Samma bild framkommer i Ekonomistyrningsverkets analys. Flest förmånsbilar finns enligt verket i större städer och Stockholm. Här finns 61 procent av alla förmånsbilar. Lägst andel finns i glesbygd med 1,6 procent av befolkningen.<sup>44</sup> Även Finansdepartementet framhåller att förmånsbil är vanligast i pendlingskommuner nära storstad.<sup>45</sup>

Eftersom subventionens storlek för dem som har förmånsbil är beroende av inkomstnivå så ökar elbilsförmånen de regionala skillnaderna i Sverige. Högst genomsnittslöner finns i Stockholm, med 44 600 kr/månad (2023). Därefter kommer Sydsverige och Västsverige med 39 200 kr/månad. Lägst medellöner finns i Mellersta Norrland och Norra Mellansverige med 36 700 kr/månad samt Övre Norrland med 37 100 kr/månad.<sup>46</sup>

<sup>43</sup> [WSP \(2020\) Förmånsbeskattning av förmånsbil, arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort](#)

<sup>44</sup> [Fördjupningsavsnitt Beskattning av förmånsbilar i Ekonomistyrningsverket \(2017\) Prognos Statens budget och de offentliga finanserna](#)

<sup>45</sup> [Regeringens proposition 2020/21:156 Justerad beräkning av bilförmån](#)

<sup>46</sup> [SCB, Medellöner i Sverige 2023](#)

## 3.2 Skattefri arbetsplatsparkering för förmånsbil

Det saknas statistik om förmånsbeskattningen av arbetsplatsparkering. Marknadsvärdet för parkeringar, vilket ligger till grund för förmånsbeskattningen, är dock högst i storstäderna och lägre eller saknas helt på mindre orter och på lands- och glesbygden eftersom motsvarande parkeringar i närområdet i större utsträckning är gratis i dessa områden.

Exempelberäkningar har gjorts för höginkomsttagare samt för låg- och medelinkomsttagare som är garanterade parkering vid arbetet på parkeringsplatser som ligger nära kommunala parkeringar. Marknadsvärdet för kommunala parkeringar har beräknats för parkeringsplatser i Stockholms,<sup>47</sup> Malmö<sup>48</sup>, Göteborg<sup>49</sup>, Arvidsjaur<sup>50</sup>, Torsby<sup>51</sup> och Olofström<sup>52</sup>.

	Parkeringsavgift, kronor per timme	Marknadsvärde kronor per år	Skattefrihetens värde per år för personer med förmånsbil			
			Förmånsskatt låg- och medelinkomsttagare (30% skatt), kronor	Förmånsskatt låg- och medelinkomsttagare (30% skatt), kronor	Förmånsskatt höginkomsttagare (50% skatt), kronor	Förmånsskatt höginkomsttagare (50% skatt), kronor
			För lägsta parkeringsavgiften	För högsta parkeringsavgiften	För lägsta parkeringsavgiften	För högsta parkeringsavgiften
<b>Stockholms innerstad</b>	20-55	37 600-103 400	11 300	31 000	18 800	51 700
<b>Stockholm, ytterstaden</b>	5-10	9 400-18 800	2 800	5 600	4 700	9 400
<b>Malmö</b>	5-30	9 400-56 400	2 800	16 900	4 700	28 200
<b>Göteborg</b>	5-30	9 400-56 400	2 800	16 900	4 700	28 200
<b>Arvidsjaur</b>	0	0	0	0	0	0
<b>Torsby</b>	0	0	0	0	0	0
<b>Olofström</b>	0	0	0	0	0	0

Tabell 4 Marknadsvärde samt värde av skattefri arbetsplatsparkering för personer med förmånsbil i Stockholm, Malmö och Göteborg för låg- och medelinkomsttagare respektive höginkomsttagare<sup>53</sup>

Marknadsvärdet för en parkeringsplats i Stockholms innerstad varierar mellan 37 600 och 103 000 kr per år. En höginkomsttagare med en inkomst på över 51 275 kr per månad<sup>54</sup> <sup>55</sup> som har garanterad parkeringsplats vid arbetet subventioneras av staten genom den skattefria förmånsparkeringen med

<sup>47</sup> [Stockholms stad Taxeområden och avgifter, maj 2024](#)

<sup>48</sup> [Malmö stad Parkeringsavgifter, maj 2024](#)

<sup>49</sup> [Göteborgs stad Parkeringsavgifter, maj 2024](#)

<sup>50</sup> [Arvidsjaur kommun Parkering](#), januari 2025. Alla parkeringsplatser i Arvidsjaur centrum är avgiftsfria

<sup>51</sup> [Torsby kommun Parkering, parkeringsplatser](#), januari 2025. I Torsby kommun är det gratis att parkera på kommunens gator och vägar

<sup>52</sup> [Olofströms kommun Parkering](#), januari 2025. Alla parkeringsplatser som ägs av kommunen är det gratis att parkera på

<sup>53</sup> Räknat på 1880 arbetstimmar (8 timmar per dag x 5 arbetsdagar per vecka x 47 veckor (52 veckor minus 5 veckors semester))

<sup>54</sup> [Skatteverket: Skiktgräns för statlig skatt inkomstår 2024](#)

<sup>55</sup> Medellön i Sverige är 39 900 kr/månad, 42 000 kr/månad för män och 37 800 kr/månad för kvinnor (2023) enligt [SCB: Medellöner i Sverige, 2024](#)

mellan 18 800 och 51 700 kr per år i förmånsskatt, medan en låg- och medelinkomsttagare subventioneras med 11 300-31 000 kr per år.

I Malmö och Göteborg varierar subventioneras höginkomsttagare med garanterad parkeringsplats vid arbetet med 4 700 och 28 200 kr per år och låg- och medelinkomsttagare med 2 800-16 900 kr per år.

Eftersom marknadsvärdet på parkeringsplatser är högst i storstäderna och lägre, eller saknas helt i gles- och landsbygd så är subventionen störst i storstäderna, framförallt i Stockholm, och lägst eller saknas helt på mindre orter, som exempelvis Arvidsjaur, Torsby och Olofström, och i gles- och landsbygd. Dessutom beror värdet av subventionerna på inkomstnivå, vilket förstärker de regionala skillnaderna ytterligare. Högst genomsnittslöner finns i Stockholm. Därefter kommer Sydsverige och Västsverige. Lägst medellöner finns i mellersta Norrland och Norra Mellansverige samt Övre Norrland.<sup>56</sup>

Parkeringssubventionen går bara att få tillgång till om man har förmånsbil. Övriga fördelningseffekter av skattefri jobbparkering är därför de samma som för subvention av eldriven förmånsbil, vilket innebär att det framförallt är manliga höginkomsttagare i storstäder, framförallt i Stockholm, och större städer som subventioneras.

### 3.3 Skattefri laddel vid arbetsplatsen

Finansdepartementet har beräknat hur mycket personer som laddar förmånsbil respektive egen bil subventioneras genom skattefri laddel vid arbetet. Under 2021 kördes elbilar i genomsnitt ca 970 mil enligt statistik från Trafikanalys. Statistiken omfattar samtliga personbilar i trafik. Personer som använder bilen till och från sitt arbete kan i genomsnitt antas köra längre sträckor per år än bilinnehavare generellt, enligt departementet. En elbil som körs 1 500 mil per år och förbrukar i genomsnitt 2,5 kilowattimmar (kWh) per mil förbrukar totalt 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 enligt departementet är att i genomsnitt omkring en fjärdedel av den privata årsförbrukningen laddas vid arbetsplatsen, dvs. ca 940 kWh per år.<sup>57</sup>

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. För låg- och medelinkomsttagare som betalar 32 procent i inkomstskatt ger det en skattelättnad på 480 kronor. För höginkomsttagare som tjänar över brytpunkten för statlig skatt, som betalar 52 procent i skatt medför borttagandet av förmånsskatten på laddel vid arbetet 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

---

<sup>56</sup> [SCB, Medellöner i Sverige 2023](#)

<sup>57</sup> [Regeringens proposition 2022/23:84 Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen](#)

år. En höginkomsttagare med elbil som förmånsbil subventioneras med andra ord med 940 kronor per år av staten och låg- och medelinkomsttagaren subventioneras med ca 580 kr per år.<sup>58</sup>

Enligt Finansdepartementet går sannolikt en större andel av skattelättnaden till följd av borttagandet av förmånsskatten på laddel vid arbetsplats till män än till kvinnor eftersom det finns betydande skillnader mellan män och kvinnor när det gäller resor till och från arbetet. Det är dessutom i huvudsak män i det övre inkomstspannet som enligt departementet äger laddbara bilar och möjligheten att byta till eldriven bil är större för personer med högre inkomster. Effekterna på inkomstfördelningen och på den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män bedöms av departementet som mycket små.<sup>59</sup>

### 3.4 Skattereduktion för installation av laddstation för elbil

En laddstation kan vara antingen en laddbox eller laddstolpe som har ett eller flera ladduttag/laddpunkter. En laddbox kostar omkring 12 000-20 000 kr för utrustning och installation och en laddstolpe i storleksordningen 20 000-50 000 kr.<sup>60</sup> Eftersom skattereduktionen ges med 50 procent av kostnaden för arbete och material så subventioneras laddbox i storleksordningen 6 000-10 000 kr och laddstolpe med 10 000-25 000 kr. Det vanliga är att man installerar laddbox vid bostaden.

Eftersom subventionen görs genom en skattereduktion, och inte ett avdrag på skatten eller nedsättning av förmånsskatten, så är den lika mycket värt oavsett inkomst. Regeringen framhåller dock att skattereduktionen kan öka männens individuella inkomst mer än kvinnornas, vilket minskar den ekonomiska jämställdheten något. Män har generellt högre inkomster än kvinnor och effekten förstärks om det i högre grad är mannen i hushållet som ansöker om skattereduktionen.<sup>61</sup>

Regeringen framhöll vid införandet att det är sannolikt främst är individer i de högsta inkomstgrupperna som har behov av laddningslösningar för elbilar. Skattereduktionen för installation av grön teknik kommer således främst att påverka hushåll med högre inkomster och därmed påverkas också fördelningen av disponibel inkomst.<sup>62</sup>

### 3.5 Reseavdrag

År 2022 gjorde 828 512 personer reseavdrag i Sverige enligt SCB<sup>63</sup>. Det sammanlagda avdragna beloppet var 13,9 miljarder kr till en kostnad på 4,91 miljarder kr för uteblivna skatteinkomster<sup>64</sup>. Den 1 januari 2023 höjdes reseavdraget för bil från 18,50 kr per mil till 25 kr per mil, vilket innebar att kostnaderna ökade till 7,84 miljarder kr 2023. Kostnaderna väntas öka ytterligare till 8,02 miljarder 2024 och till 8,14 miljarder kr 2025, enligt Finansdepartementets prognoser.<sup>65</sup>

För förmånsbil som drivs helt med el är, som redan nämnts, avdraget 9,50 kr per mil och för övriga förmånsbilar 12 kr per mil. Detta gäller också om det är sambon eller någon annan närstående som

<sup>58</sup> [Regeringens proposition 2022/23:84 Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen](#)

<sup>59</sup> [Regeringens proposition 2022/23:84 Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen](#)

<sup>60</sup> [Energi- och klimatrådgivningen i Stockholmsregionens webbsida Ladda din elbil hemma, maj 2024](#)

<sup>61</sup> [Regeringens proposition 2020/21:1 Budgetpropositionen för 2021](#)

<sup>62</sup> [Regeringens proposition 2020/21:1 Budgetpropositionen för 2021](#)

<sup>63</sup> [SCB, Skatteuträkning efter region, typ av skatteuträkningsvariabel, kön, ålder, tabellinnehåll och år](#)

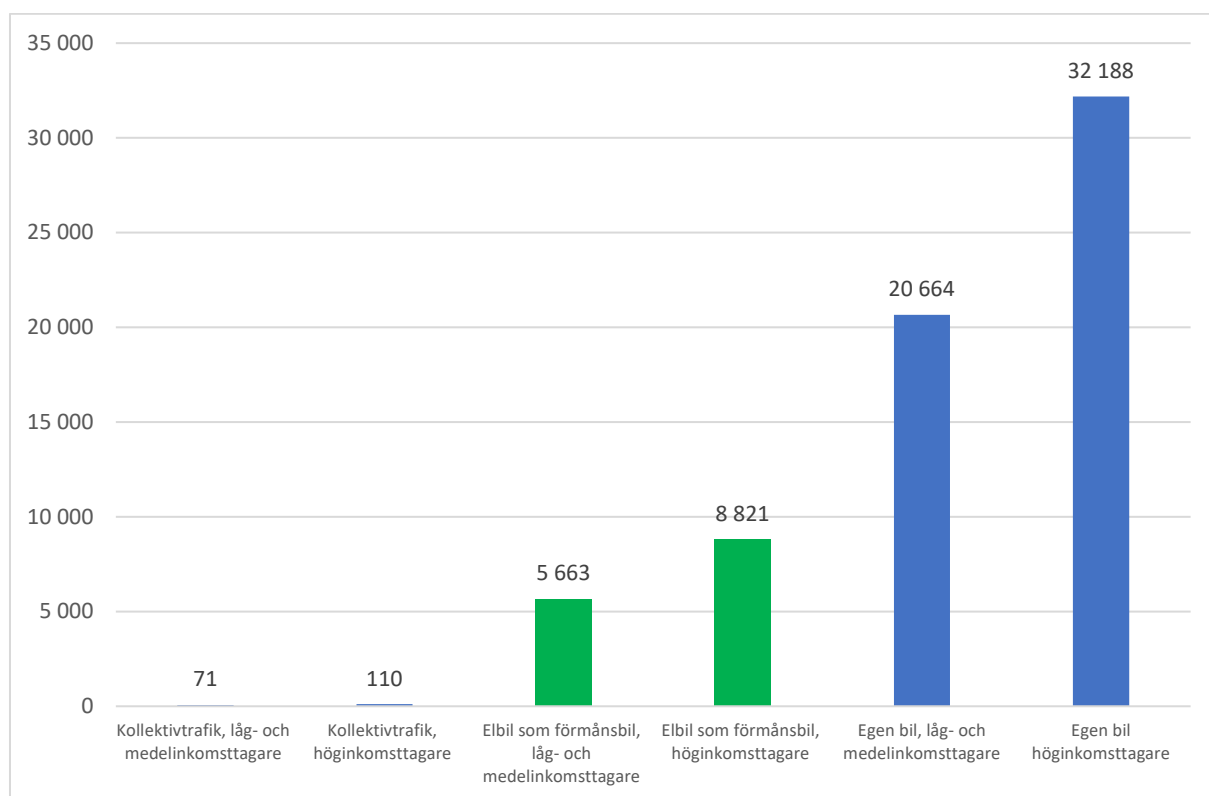
<sup>64</sup> [Regeringens skrivelse 2022/23:98 Redovisning av skatteutgifter 2023](#)

<sup>65</sup> [Regeringens skrivelse 2023/24:98 Redovisning av skatteutgifter 2024](#)

har bilförmånen. För resor med kollektivtrafik används de verkliga biljettkostnaderna som underlag för reseavdraget.<sup>66</sup>

Till detta kommer att reseavdraget är värt 50 procent av den avdragna summan för höginkomsttagare<sup>67</sup>, men bara omkring 30 procent för låg- och medelinkomsttagare<sup>68</sup>. Detta innebär att för en och samma resa med var sin bil som exempelvis två grannar gör till samma arbetsplats så kommer ett lika stort reseavdrag på t.ex. 10 000 kr att vara värt ca 3 000 kr för låg- och medelinkomsttagaren som tjänar under gränsen för statlig inkomstskatt på 51 275 kronor per månad (år 2024)<sup>69</sup>, medan värdet för höginkomsttagaren som tjänar över gränsen för statlig inkomstskatt kommer att vara 5200 kr. Omkring 90 procent av inkomsttagarna i Sverige tjänar under gränsen för statlig inkomstskatt.<sup>70</sup>

De som exempelvis bor i Norrtälje i Stockholm och arbetar på Östermalm i Stockholm subventioneras med 32 200 kr per år om personerna tar egen bil och är höginkomsttagare och med 20 700 kr per år om personen är låg- eller medelinkomsttagare. Har personerna eldriven förmånsbil så sänker de skatten genom reseavdraget med 8 800 kr per år om de är höginkomsttagare och med 5 700 kr per år om de tjänar under 52 275 kr per månad. Tar de kollektivtrafiken sänks skatten med 100 kr per år om de är höginkomsttagare och med 70 kr per år om de är låg- eller medelinkomsttagare (2024).



Figur 2 Subvention (kronor per år) genom reseavdrag för låg- och medelinkomsttagare respektive höginkomsttagare som bor i Norrtälje och arbetar på Östermalm i Stockholm för arbetspendling med kollektivtrafik, eldriven förmånsbil och egen bil

<sup>66</sup> [Skatteverket: Avdrag för resor till och från arbetet. Resor med bil, motorcykel eller mopedbil](#)

<sup>67</sup> Person som tjänar mer än 51 275 kr per månad 2024, [Skatteverket: Skiktgräns för statlig skatt inkomstår 2024](#)

<sup>68</sup> [Skatteverket: Så påverkar avdraget din skatt](#)

<sup>69</sup> [Skatteverket När ska man betala statlig inkomstskatt och hur hög är den?](#)

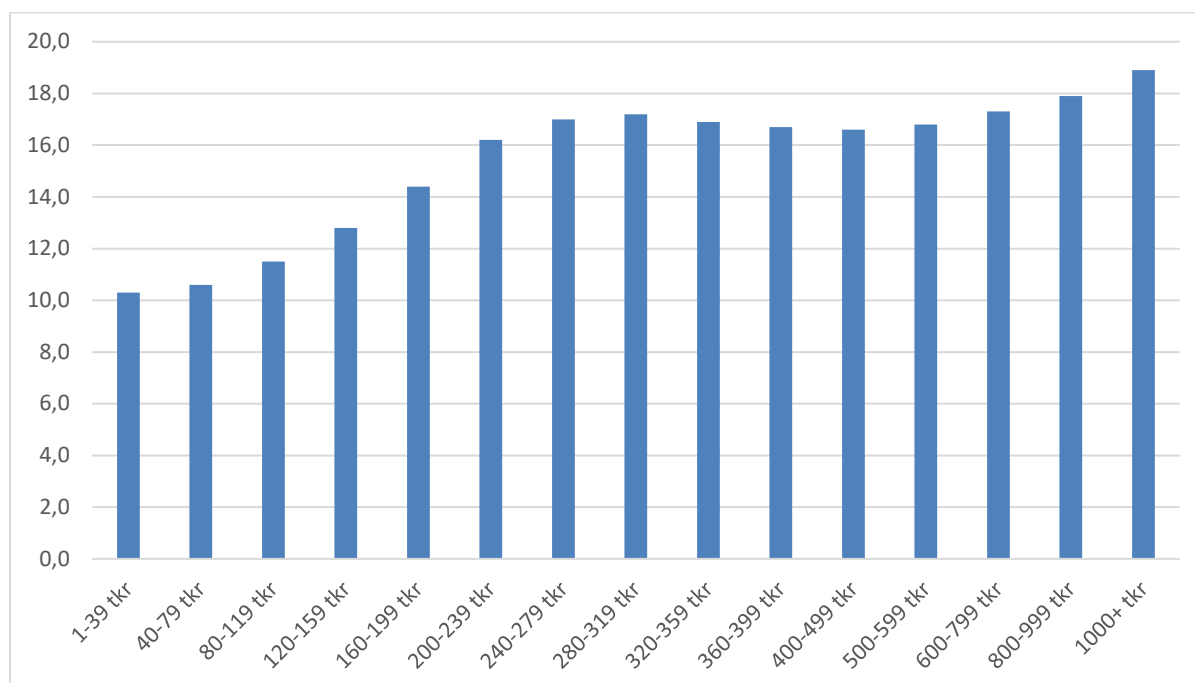
<sup>70</sup> [SCB, Skiktgränserna 1991, 1996-2022](#)

Personer som arbetspendlar från Orust till Göteborg med eldriven förmånsbil minskar de sin skatt med 9 500 kr per år de är höginkomsttagare och med 6 400 kr om personerna är låg- eller medelinkomsttagare. Tar personerna istället kollektivtrafiken så minskas skatten med 5 100 kr per år för höginkomsttagare och med 3 400 kr för låg- eller medelinkomsttagare.

De som pendlar från Sjöbo till Malmö subventioneras med 5 200 kr per år om de är höginkomsttagare och med 3 300 kr om de är låg- eller medelinkomsttagare. För kollektivtrafikpendlare gäller istället 1 700 kr per år om de är höginkomsttagare och 1 100 kr om de är låg- eller medelinkomsttagare.

Det saknas statistik om reseavdrag för eldriven förmånsbil, därför används generell statistik om reseavdrag när det gäller användning och fördelningseffekter. Användningen av reseavdrag och effekterna av reseavdraget är ojämnt fördelad geografiskt, mellan män och kvinnor samt mellan å ena sidan låg- och medelinkomsttagare och å andra sidan höginkomsttagare. Enligt den parlamentariska utredningen Landsbygdskommittén<sup>71</sup>, liksom konsultföretaget WSP, har reseavdraget framförallt blivit ett avdrag för högavlönade män i storstadsregionerna som reser med bil.<sup>72</sup>

Enligt SCB:s statistik ökar det genomsnittliga reseavdraget med stigande inkomst. De största reseavdragen görs av personer som tjänar 1 miljon kr per år eller mer. I denna inkomstklass var det genomsnittliga avdraget 18 900 kr per år, vilket kan jämföras med det genomsnittliga avdraget på 16800 kr per år.

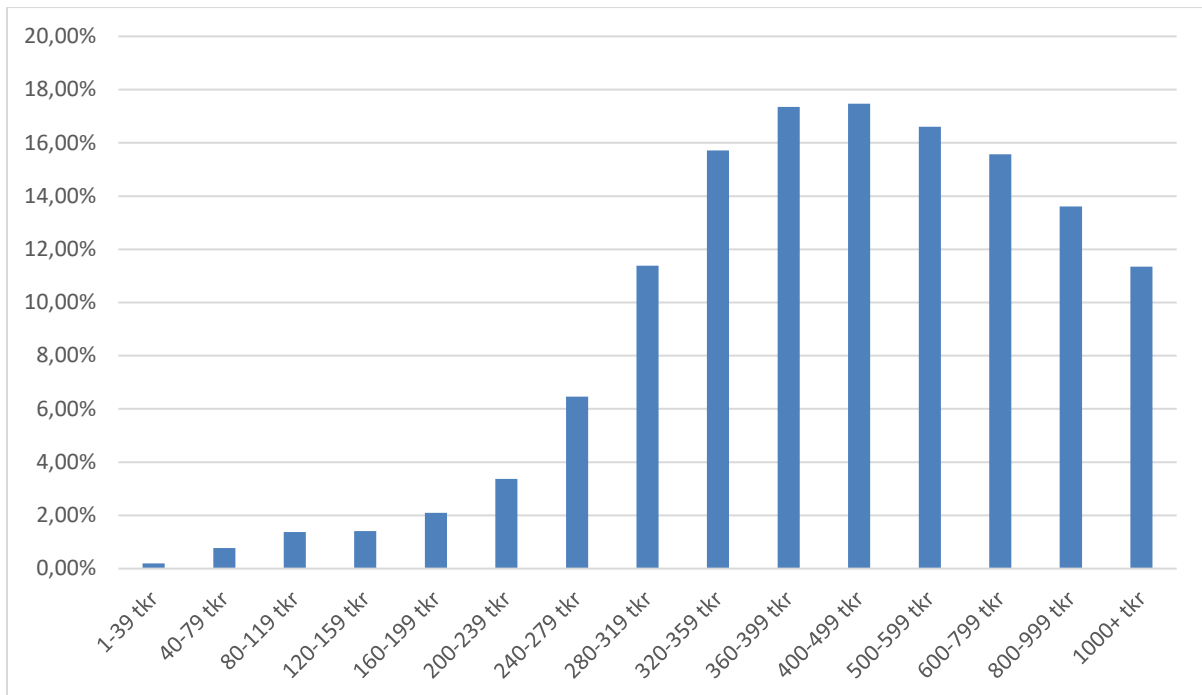


Figur 3 Genomsnittligt reseavdrag per inkomstklass, 2022

<sup>71</sup> För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd SOU 2017:1

<sup>72</sup> DN Debatt 2012-12-06 "Slopade reseavdrag skulle minska koldioxidutsläppen" och WSP (2012) Reseavdraget och slopad beskattning av kollektivtrafikbiljetter

Andelen personer i respektive inkomstklass är högst vid inkomster 360 000 - 499 000 kronor. I detta inkomstintervall gör omkring 17,5 procent av inkomsttagarna reseavdrag.

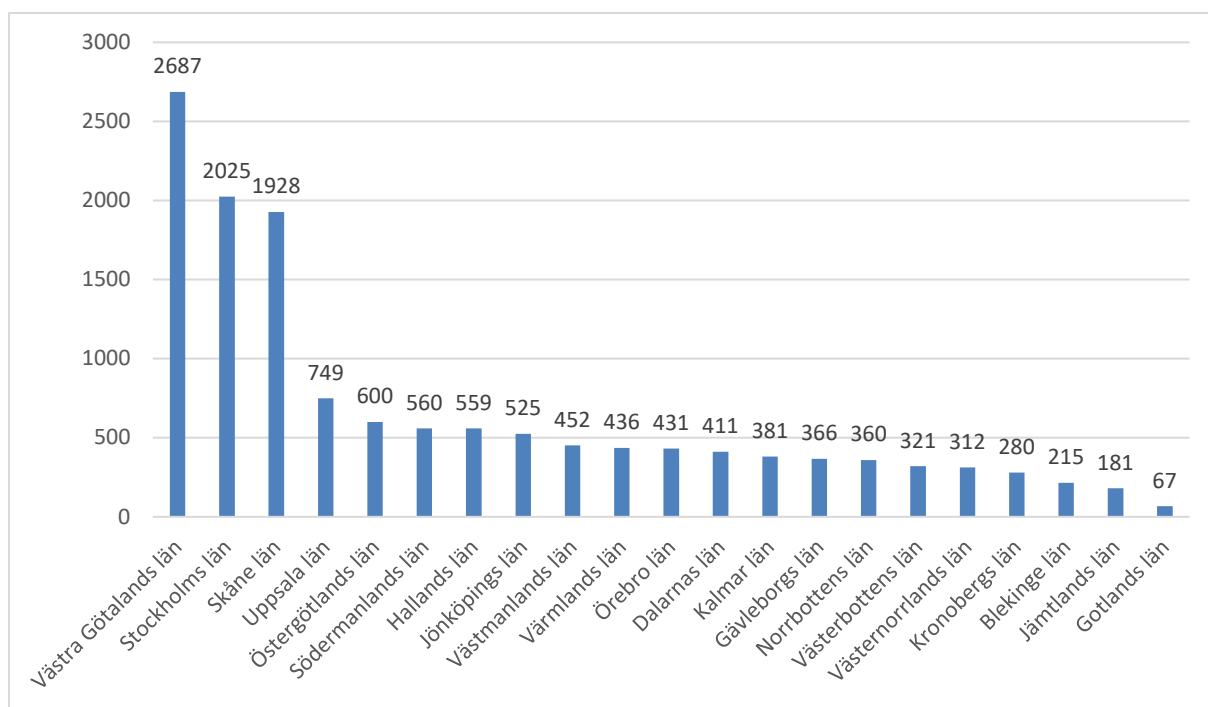


Figur 4 Andel personer som gör reseavdrag i respektive inkomstklass, 2022

Reseavdrag är vanligast i Hallands, Uppsala (båda 13,6 procent av personer med inkomst av tjänst) och Värmlands län (12,6 procent), medan Stockholms (6,5 procent), Gotlands (9,9 procent), Gävleborgs och Västerbottens län har lägst andel (båda 10 procent).

De genomsnittligt största reseavdragen görs i Sörmlands (20 000 kr/år), Uppsala (18 800 kr/år) och Västmanlands län (18 100 kr/år), medan Gotland (14 300 kr/år), Västerbotten och Västernorrland (båda 15 100 kr/år) gör de minsta reseavdraget enligt statistik från SCB.<sup>73</sup>

<sup>73</sup> [SCB, Skatteuträkning efter region, typ av skatteuträkningsvariabel, kön, ålder, tabellinnehåll och år](#)



Figur 5 Kostnader (avdragen summa) i miljoner kronor för reseavdrag per län år 2022<sup>74</sup>

Statistiken visar också att ungefär hälften av kostnaderna (den avdragna summan) för reseavdraget beror på reseavdrag i de tre storstadsregionerna. De tre storstadsregionerna står tillsammans med Region Uppsala och Sörmland för nästan 60 procent av kostnaderna för reseavdraget, medan knappt 20 procent av kostnaderna beror på reseavdrag i skogslänen<sup>75</sup>. Finansdepartementet bekräftar denna bild och skriver att "En stor andel av avdragen, ca 70 procent, uppskattas göras av personer bosatta i storstadskommuner och s.k. täta kommuner nära större stad, vilket avspeglar det faktum att en stor del av befolkningen bor i dessa kommuner. En liten andel av reseavdragen uppskattas göras av personer bosatta i mycket avlägset belägna landsbygdskommuner."<sup>76</sup>

Enligt Reseavdragskommittén härrör 70 procent av det avdragna beloppet från reseavdrag i storstäder och större städer samt pendling till storstäder och större städer och 7,4 procent från avdrag i landsbygdskommuner och landsbygdskommuner med besöksnäring.<sup>77</sup> Eftersom statens kostnader för reseavdraget uppgår till 7,84 miljarder kr/år (2023) så kostar reseavdragen i och omkring storstäder och större städer staten 5,64 miljarder kr per år i form av uteblivna skatteintäkter, medan reseavdragen i landsbygdskommuner och landsbygdskommuner med besöksnäring kostar statskassan 580 miljoner kr per år. Med tanke på att inkomsterna är högst i de större städerna och att reseavdraget är betydligt mer värt för höginkomsttagare än för övriga inkomsttagare så beror sannolikt en ännu större del av kostnaderna på reseavdrag i storstäderna och ännu mindre del på avdrag i landsbygd.

<sup>74</sup> [SCB, Skatteuträkning efter region, typ av skatteuträkningsvariabel, kön, ålder, tabellinnehåll och år](#)

<sup>75</sup> Norrbottens, Västerbottnens, Jämtlands, Västernorrlands, Gävleborgs, Dalarnas och Värmlands län

<sup>76</sup> S. 26, [Finansdepartementet \(2022\) Promemoria Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil](#)

<sup>77</sup> [Reseavdragskommitténs betänkande Skattelättnad för arbetsresor En avståndsbasead och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor \(SOU 2019:36\)](#)



Subventionens storlek för dem som gör reseavdrag är, liksom när det gäller elbilsförmån, skattefri parkeringsplats vid arbetet och borttagen förmånsskatt på laddel vid arbetsplatsen, beroende av inkomstnivå. Detta leder till att reseavdragen för eldrivna förmånsbilar ökar de regionala skillnaderna i Sverige. Högst genomsnittslöner finns som redan nämnts i Stockholm, med 44 600 kr/månad (2023). Därefter kommer Sydsverige och Västsverige med 39 200 kr/månad. Lägst medellöner finns i mellersta Norrland och Norra Mellansverige med 36 700 kr/månad samt Övre Norrland med 37 100 kr/månad.<sup>78</sup>

Oavsett om man ser till andel avdrag, genomsnittlig storlek eller kostnad gör män reseavdrag i högre utsträckning än kvinnor. År 2022 stod männen för 57 procent av reseavdragen och kvinnorna för 43 procent och det genomsnittliga avdraget för män var 18 400 kr/år och för kvinnor 14 600 kr/år. Eftersom män gör både större avdrag och i högre utsträckning än kvinnor så är den sammanlagda kostnaden (sammanlagd avdragen summan) högre för män (8,7 miljarder) än för kvinnor (5,2 miljarder) enligt SCB:s statistik. Till detta kommer att det är fler män (14 procent år 2022) än kvinnor (7,3 procent) i Sverige som är höginkomsttagare och tjänar över gränsen för statlig inkomstskatt,<sup>79</sup> vilket sannolikt innebär att en ännu större andel av kostnaderna beror på mäns reseavdrag och en ännu mindre andel på kvinnors avdrag.

### **3.6 Full förmånsskatt på månadskort- och årskort till kollektivtrafiken**

Anställda som får månadskort eller årskort till kollektivtrafiken som löneförmån betalar full förmånsskatt på förmånen. I exempelvis Region Stockholm får en höginkomsttagare som får ett årskort som löneförmån betala omkring 5 600 kr per år i förmånsskatt och en låg- och medelinkomsttagare ca 3 400 kr per år. I Västra Götaland får en höginkomsttagare betala nästan 10 000 kr i förmånsskatt för ett årskort som gäller i hela länet (3 zoner) och 4 300 kr per år för ett tätortskort (1 zon).

I Skåne betalar en höginkomsttagare 6 800 kr per år i förmånsskatt om personen får ett 365 dagarskort för hela länet och en låg- och medelinkomsttagare nästan 4 200 kr per år. I flera andra län får kollektivtrafikresenären betala ännu mer i förmånsskatt eftersom periodkortspriserna är högre. Det gäller i synnerhet Norrbotten, men även Västerbotten och Jämtland.

---

<sup>78</sup> [SCB, Medellöner i Sverige 2023](#)

<sup>79</sup> [SCB, Skiktgränserna 1991, 1996-2022](#)

Region	Pris årskort för hela länet	Pris årskort tätort	Hela länet Förmånsskatt per år höginkomsttagare (50% skatt)	Hela Länet Förmånsskatt per år låg- och medelinkomsttagare (30% skatt)	Tätort Förmånsskatt per år höginkomsttagare (50% skatt)	Tätort Förmånsskatt per år låg- och medelinkomsttagare (30% skatt)
Stockholm	10 710	10 710	5 355	3 213	5 355	3 213
Uppsala	9 790	9 790	4 895	2 937	4 895	2 937
Södermanland	10 400	6 600	5 200	3 120	3 300	1 980
Östergötland	13 900	7 550	6 950	4 170	3 775	2 265
Jönköping	11 965	7 220	5 983	3 590	3 610	2 166
Kronoberg	12 920	6 071	6 460	3 876	3 036	1 821
Kalmar	18 920	7 920	9 460	5 676	3 960	2 376
Gotland	7 500	4 440	3 750	2 250	2 220	1 332
Blekinge	11 424	5 637	5 712	3 427	2 819	1 691
Skåne	13 090	6 240	6 545	3 927	3 120	1 872
Halland	14 663	5 738	7 332	4 399	2 869	1 721
Västra Götaland	19 200	8 350	9 600	5 760	4 175	2 505
Värmland	18 950	7 990	9 475	5 685	3 995	2 397
Örebro	18 600	8 700	9 300	5 580	4 350	2 610
Västmanland	10 710	6 300	5 355	3 213	3 150	1 890
Dalarnas	12 480	6 144	6 240	3 744	3 072	1 843
Gävleborg	17 640	6 720	8 820	5 292	3 360	2 016
Västernorrland	18 600	14 496	9 300	5 580	7 248	4 349
Jämtland	19 272	9 000	9 636	5 782	4 500	2 700
Västerbotten	24 480	8 760	12 240	7 344	4 380	2 628
Norrbottn	37 224	7 920	18 612	11 167	3 960	2 376

Tabell 5 Pris per län för årskort<sup>80</sup> för kollektivtrafik för hela län respektive för tätort samt förmånsskatt för höginkomsttagare och låg- och medelinkomsttagare år 2024

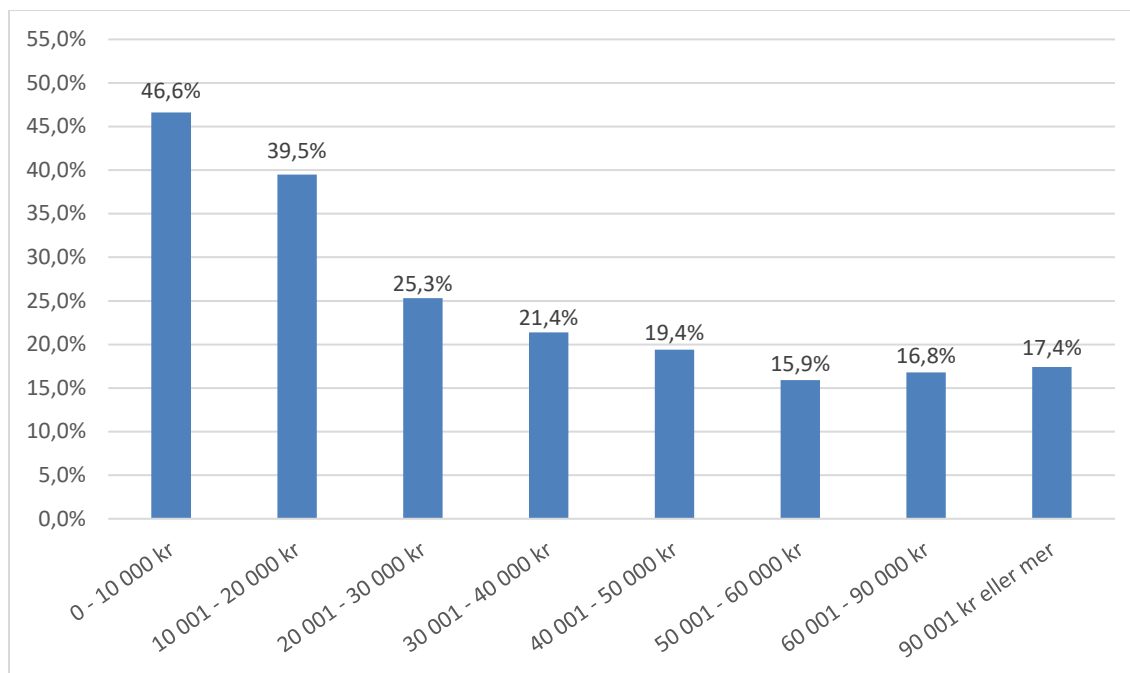
Kvinnor använder kollektivtrafiken i högre utsträckning än män. År 2023 gjordes 56 procent av kollektivtrafikresorna av kvinnor och 44 procent av män.<sup>81</sup> När det gäller kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet så ligger andelen på 32 procent för kvinnor och 24 procent för män.<sup>82</sup>

<sup>80</sup> I de regioner där årskort inte finns har priset för 12 månadskort använts

<sup>81</sup> [Trafikanalys: Eget statistikurval resvanor: RVU i Sverige. Antal tusen huvudresor per år efter år, huvudsakligt färdstätt och kön](#)

<sup>82</sup> [Svensk Kollektivtrafik \(2023\) Kollektivtrafikbarometern 2022 Kvinnors och mäns resande](#)

Andelen som reser med kollektivtrafik är högst i hushåll med låga inkomster (i hushåll med sammanlagd bruttoinkomst på upp till 20-30 000 kr per månad).<sup>83 84</sup>



Figur 6 Kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet per hushållsinkomst för förvärvsarbetande, år 2020<sup>85</sup>

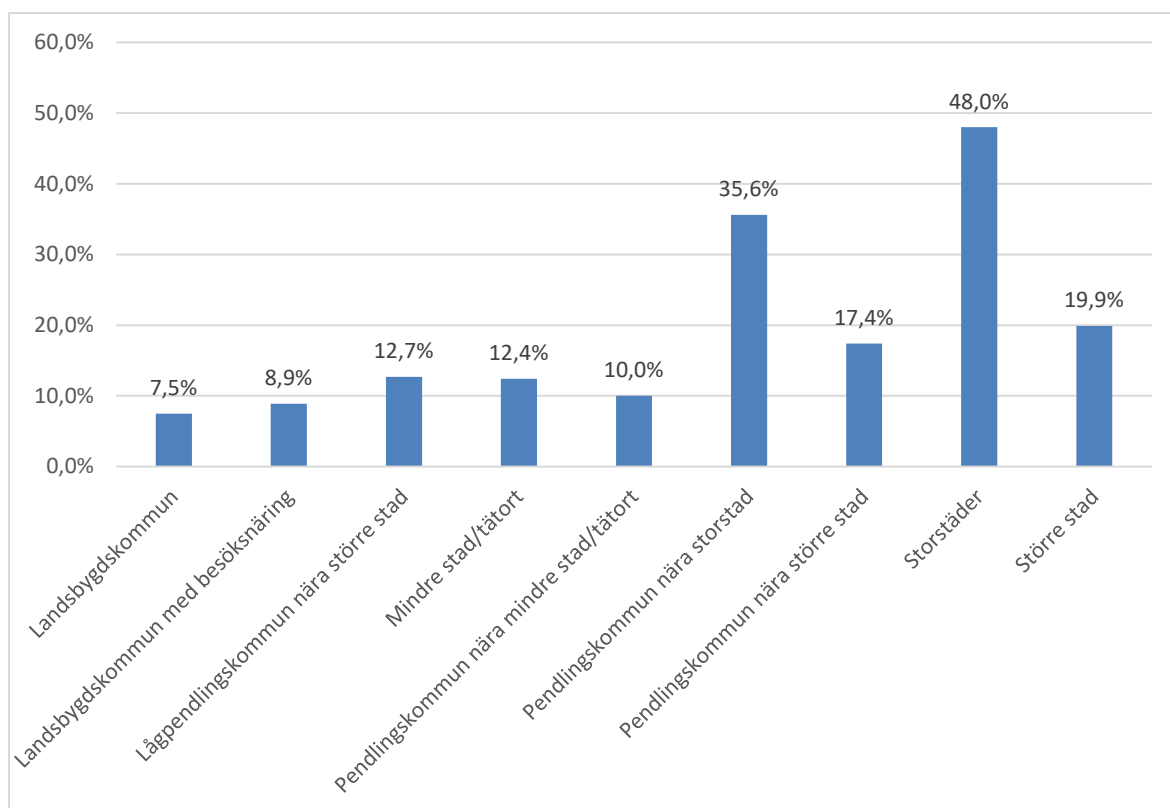
Högst andel resande med kollektivtrafik finns i storstäder med 48 procent och i pendlingskommuner nära storstad, 35,6 procent. Lägst andel finns landsbygdskommuner, 7,5 procent och landsbygdskommuner med besöksnäring, 8,9 procent.<sup>86</sup>

<sup>83</sup> Uttag från Kollektivtrafikbarometern angående kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet per hushållsinkomst för förvärvsarbetande för år 2020

<sup>84</sup> [Västra Götalandsregionen \(2023\) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023, RVU Västra Götaland VGR Analys 2023:56](#), [Region Skåne \(2024\) Så reser vi i Skåne. Resvaneundersökning 2023](#) och [Region Stockholm \(2020\) Resvaneundersökning 2019](#)

<sup>85</sup> Uttag från Kollektivtrafikbarometern. Orsaken till att år 2020 valts är att det var det senaste året då frågor om hushållsinkomst ställdes i Kollektivtrafikbarometern

<sup>86</sup> Kollektivtrafikbarometern 2023



Figur 7 Kollektivtrafikens andel av det totala resandet enligt SKR:s kommunindelning, Kollektivtrafikbarometern 2023

Liksom när det gäller elbils-, parkerings-, laddels- och reseavdragssubventionerna så kommer ett borttagande av förmånsskatten på kollektivtrafikkort att vara mer värt för höginkomsttagare.

Eftersom den som får månads- och årskort till kollektivtrafiken som löneförmån betalar full förmånsskatt på förmånen så är det ovanligt att anställda får denna förmån. Däremot har ett borttagande av förmånsskatten på kollektivtrafikkort analyserats.<sup>87</sup> WSP pekar i en rapport på att utifrån befintlig statistik över vilka som reser med kollektivtrafiken idag går det att konstatera att låginkomsttagare, kvinnor och personer bosatta i större städer reser mer med kollektivtrafik än andra. Det är således sannolikt att dessa grupper kommer använda subventionen.<sup>88</sup>

<sup>87</sup> [WSP \(2021\) Förmånsbeskattning av förmånsbil, arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort](#) och [WSP \(2012\) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?](#)

<sup>88</sup> [WSP \(2021\) Förmånsbeskattning av förmånsbil, arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort](#)

## 4. Utsläpp av växthusgaser

### 4.1 Nedsatt förmånsskatt på elbil

Nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar, bl.a. helt eldrivna bilar, kan enligt regeringen ses som en miljöpolitisk stimulans i syfte att påskynda omställningen till en fossilfri förmånsbilsflotta.<sup>89</sup> Det saknas dock analyser av vilka effekter som den reducerade förmånsskatten på eldrivna förmånsbilar och övriga miljöbilar har på elektrifieringen av personbilstrafiken och på klimatutsläppen som är gjorda efter regelverket ändrades 1 juli 2022.

Det saknas även statistik om vilka drivmedel som förmånsbeskattade bilarna använder, men Trafikanalys antar att förmånsbilarna har samma andel laddbara bilar som företagsleasing, 57 procent. Det skulle innebära att det fanns ungefär 167 000 laddbara förmånsbilar i trafik vid slutet av år 2023. Trafikanalys framhåller att det är möjligt att detta är en underskattning eftersom reglerna för sänkt förmånsvärde för laddbara bilar kan innebära att andelen laddbara bilar är högre bland förmånsbilarna än företagsleasingbilarna.<sup>90</sup>

Däremot finns det flera studier av hur systemet med förmånsbilar påverkar klimatutsläppen. WSP pekar i en rapport på att förmånsbilssystemet leder till fler och större bilar som körs mer än de annars skulle gjort, vilket ökar utsläppen av klimatgaser.<sup>91</sup> En förmånsbil ökar sannolikheten för att ett singelhushåll, med eller utan barn, har minst en bil med 38 procent. För ett parhushåll, med eller utan barn, ökar sannolikheten med 14 procent. Dessutom ökar en förmånsbil sannolikheten att parhushåll, som annars bara skulle haft en bil, skaffar sig två bilar. Ungefär 25 procent av alla parhushåll som har en förmånsbil har två bilar, men skulle annars bara haft en bil. Omräknat motsvarar det 80 000 ytterligare bilar.<sup>92</sup> Omkring 80 procent av körsträckan för förmånsbilar hänförs till privata ändamål och bara 20 procent för tjänsteresor, vilket indikerar att det ökade bilinnehavet även medför större bilkörande.<sup>93</sup>

Att förmånsbilssystemet leder till fler bilar och att förmånsbilister väljer större bilar som de kör mer än de annars skulle gjort har två orsaker enligt WSP. För det första att förmånsvärdena är för lågt satta, vilket får till följd att det är skattemässigt gynnsamt för personer att ha förmånsbil även om de inte behöver denna i tjänsten.<sup>94</sup> Den 1 juli 2021 justerades dock schablonen för att beräkna förmånsvärdet för bilförmån så att förmånsvärdet bättre ska motsvara kostnaden för en privatägd bil.<sup>95</sup>

Och för det andra att förmånsvärdet, och därmed beskattningen, enbart är en fast kostnad, vilket medför att förmånsbilister får en lägre rörlig körkostnad än andra bilister. En förmånsbilist betalar, till skillnad från en person som äger bilen privat, inte för de rörliga kostnader som uppkommer när bilen används (slitagekostnader för däck, fordonsslitage, servicekostnader osv), utöver bränslekostnaden eftersom förmånsvärdet är lika högt oavsett hur mycket bilen används. Detta

---

<sup>89</sup> [Regeringens proposition 2021/22:173 Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar](#)

<sup>90</sup> [Trafikanalys \(2024\) Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi](#)

<sup>91</sup> [WSP \(2020\) Förmånsbeskattning av förmånsbil arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort](#)

<sup>92</sup> [Beskattning av förmånsbilar ökar totala bilinnehavet, pressmeddelande VTI 2023-09-12](#)

<sup>93</sup> [Börjesson & Roberts \(2023\) The impact of company cars on car ownership, Transportation Research Part A 176 \(2023\) och Beskattning av förmånsbilar ökar totala bilinnehavet, pressmeddelande VTI 2023-09-12](#)

<sup>94</sup> [WSP \(2021\) Förmånsbeskattning av förmånsbil, arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort](#)

<sup>95</sup> [Regeringens proposition 2020/21:156 Justerad beräkning av bilförmån](#)

innebär att det är mer ”förmånligt” ju längre körsträckan är, eftersom man inte beskattas för körsträckerelaterad värdeminskning och andra körsträckerelaterade kostnader.<sup>96</sup>

Företag som säljer förmånsbilar och arbetar med att ge råd kring förmånsbilar pekar också på att ju dyrare bil man har och ju mer man kör privat, desto större blir vinsten med att ha förmånsbil<sup>97</sup> och att ju mer förmånsbilen nyttjas för privat körning, desto mer tjänar man på det. Detta eftersom man beskattas för samma summa oavsett hur mycket eller lite man kör (förutom sett till de rörliga kostnaderna i form av trängselavgifter, parkering och drivmedel eller el som naturligtvis ökar när man kör mer).<sup>98</sup>

Även övergången från bensin- och dieseldrivna till eldrivna bilar, oavsett ägarform, riskerar att leda till fler, större och tyngre bilar som körs mer. Naturvårdsverket pekar på att det finns en betydande risk för en rekyleffekt i form av ökat trafikarbete till följd av elektrifieringen av transportsektorn. Rekyleffekten, som beror på att elfordonen har lägre driftskostnader än fordon med förbränningsmotorer, kan ta sig olika uttryck, att människor och företag köper fler fordon, större och tyngre fordon, med fler elkrävande funktioner eller köper elfordon med bättre prestanda, det vill säga kraftfullare batteri, som de kör mer.<sup>99</sup> Utvecklingen mot allt fler eldrivna fordon riskerar att öka trafikarbetet och därmed trängseln, slitaget och behoven av ny infrastruktur eftersom dessa fordon har lägre körkostnad,<sup>100</sup> vilket i sin tur ökar klimatutsläppen.

Studier i Norge visar att elbilsförare går, cyklar och reser mindre kollektivt och istället ökar sitt bilresande, framförallt vid korta resor, i och med införskaffandet av en elbil med låg körkostnad. Ur ett livscykelperspektiv riskerar denna överflyttning från kollektivtrafik, gång och cykel i städer och tätorter att öka energianvändningen och klimatpåverkan.<sup>101</sup>

Att förmånsbilar är vanligast i och kring större städer tyder på att förhållandevis många av de resor som görs med förmånsbil, skulle kunna göras med andra färdmedel, så som kollektivtrafik, eftersom det ofta finns god tillgång till kollektivtrafik i dessa områden. De negativa konsekvenserna av ökat bilresande är dessutom större i tätbefolkade miljöer, exempelvis till följd av ökade utsläpp av lokala luftföroreningar och ökad trängsel.<sup>102</sup>

Elektrifieringen av vägtrafiken är nödvändig för att minska klimatutsläppen från vägtrafiken. Men elektrifieringen kommer inte att göra trafiken utsläppsfri. Samtidigt som en ökande andel elfordon kommer att minska utsläppen när bilar, lastbilar m.m. används så ökar utsläppen från framförallt tillverkningen av fordonen när vägtrafiken elektrifieras. Energiåtgången är väsentligt högre för att tillverka elektrifierade fordon än för att tillverka motsvarande fordon med förbränningsmotorer.<sup>103</sup> Utvinningen av mineraler och metaller, tillverkningen och skrotningen är energikrävande och leder

---

<sup>96</sup> [WSP \(2021\) Förmånsbeskattning av förmånsbil, arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort](#)

<sup>97</sup> [Bjorn Lunden: Förmånsbil eller privatbil?](#), 2025-02-03

<sup>98</sup> [Bilbolaget Förmånsbil – så fungerar det för dig som förare](#), 2025-02-03

<sup>99</sup> [Naturvårdsverket \(2023\) Miljöeffekter av elektrifiering av transporter Redovisning av ett regeringsuppdrag NV-09921-21](#)

<sup>100</sup> [Klimatpolitiska rådets rapport 2019](#) och [I en värld som ställer om Sverige utan fossila drivmedel 2040 \(SOU 2021:48\)](#)

<sup>101</sup> [VTI \(2014\) Rebound effects of energy efficiency measures in the transport sector in Sweden. VTI rapport 827A](#)

<sup>102</sup> [WSP \(2020\) Förmånsbeskattning av förmånsbil arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort](#)

<sup>103</sup> [Rätt för klimatet \(SOU 2022:21\)](#)

till ökade koldioxidutsläpp. Beräkningar visar att produktionen av elbilar ger cirka 50–100 procent högre klimatpåverkan än produktion av bilar med förbränningsmotorer, framförallt på grund av batterierna.<sup>104</sup>

Elförbrukningen när fordonen körs kommer att öka. Antalet fordon och hur ofta och hur effektivt de används har, tillsammans med vilken elmix och vilken teknik som används under hela fordonets livscykel, avgörande betydelse för storleken på klimat- och miljöeffekterna av elektrifieringen av transporter.<sup>105</sup>

## 4.2 Skattefri arbetsplatsparkering för förmånsbil

Avsaknaden av förmånsskatt på gratis arbetsplatsparkering ökar klimatutsläppen genom att stimulera människor att resa med bil till arbetet istället för att resa kollektivt, cykla eller gå. Utbud och pris på bilparkering är mycket starka styrmedel för att påverka människors färdmedelsval. Parkeringsutbud och parkeringsprissättning är enligt internationella översikter av forskning och utvärderingar ett av de viktigaste styrmedlen för att påverka färdmedelsval i och mellan städer och tätorter.<sup>106</sup>

Gratis eller subventionerad arbetsplatsparkering är ett viktigt skäl för att använda bil vid arbetspendling. Ju mer centralt läge, desto högre parkeringskostnad, vilket gör gratis eller subventionerad parkering än mer attraktiv.<sup>107</sup> Det finns studier som visar att prissättning av arbetsplatsparkering som tidigare varit gratis eller subventionerad kan minska klimatpåverkande utsläpp från pendlingsresor till en arbetsplats med upp till 20 procent.<sup>108</sup> Enligt andra studier påverkas färdmedelsvalet i storleksordningen 40-60 procent om möjlighet till gratis och reserverad parkering vid arbetsplatsen tas bort.<sup>109</sup> Enligt IVL har parkeringsåtgärder potential att flytta upp till 8 procent av biltrafikarbetet till andra färdmedel.<sup>110</sup>

En höjning av parkeringsavgiften med 10 procent minskar enligt flera studier antalet bilresor med i genomsnitt 3 procent (priselasticitet -0,3), men vilken effekt som höjda parkeringsavgifter får på bilresandet beror på typ av parkering, nivå på avgiften och i hur stort område som avgifterna införs. Priskänsligheten är låg för besöksparkeringar (priselasticitet -0,2), medan priskänsligheten är högre för arbetsplatsparkeringar (priselasticitet -0,4 anges som riktmärke i flera studier).<sup>111</sup>

## 4.3 Skattefri laddel vid arbetsplatser

Den borttagna förmånsskatten på laddel har två motverkande effekter på klimatutsläppen. Å ena sidan kan skattebefrielsen bidra till att fler arbetsgivare installerar laddningspunkter. 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

<sup>104</sup> [IVL \(2020\) Hållbar elektromobilitet. Vad krävs för att eldrivna vägtransporter ska vara miljömässigt och socialt hållbara](#)

<sup>105</sup> [Naturvårdsverket \(2023\) Miljöeffekter av elektrifiering av transporter Redovisning av ett regeringsuppdrag NV-09921-21](#)

<sup>106</sup> [Naturvårdsverket \(2018\) Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle](#)

<sup>107</sup> [Larsson, M. et al. \(2017\) Småreformer för miljöanpassat resande. IVL Rapport C 249](#)

<sup>108</sup> [IVL \(2024\) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. En internationell litteraturöversikt av åtgärder för att minska trafikarbetet i större städer](#)

<sup>109</sup> [K2 \(2015\) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt, K2 RESEARCH 2015:2](#)

<sup>110</sup> [IVL \(2019\) Transportstudien 2019 Analys av åtgärder för en hållbar transportsektor](#)

<sup>111</sup> [K2 \(2015\) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt, K2 RESEARCH 2015:2](#)

dieselbil eller en laddbar bil. Detta talar enligt Finansdepartementet för att förslaget kan ha en positiv, om än liten, effekt på miljön i form av minskade växthusgasutsläpp från fordonstrafiken.

Å andra sidan kan skattelättnader, subventioner och andra former av stöd riktade till användandet av laddbara bilar bidra till ökat bilresande totalt sett enligt Finansdepartementet. 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 av departementet som mycket liten.<sup>112</sup> Till detta kommer att det ökade bilresandet ökar trängseln på vägarna.

#### 4.4 Skattereduktion för installation av laddstation för elbil

Det finns brist på analyser av och statistik om effekterna av skattereduktionen för installation av laddstation för elbil, däremot bedömer regeringen att förslaget om skattereduktion för grön teknik kan bidra till miljömålet begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö samt bidra till omställning bort från fossila bränslen.<sup>113</sup>

#### 4.5 Reseavdrag

Det saknas analyser av hur reseavdraget för eldriven förmånsbil påverkar utsläppen av klimatgaser, däremot ökar reseavdraget bilresandet, minskar kollektivtrafikandelen och ökar utsläppen av växthusgaser på flera sätt. För det första subventioneras de som arbetspendlar med bil betydligt mer än dem som tar tåget eller bussen till jobbet, vilket stimulerar människor att välja bilen framför kollektivtrafiken. Dels genom att avdraget är högre, framförallt för egen bil (25 kr per mil), men även för förmånsbil som drivs med el (9,50 kr per mil) och andra drivmedel (12 kr per mil<sup>114</sup>), än för kollektivtrafik (kortkostnaden). Dels är regeln om att bara kostnader över 11 000 kr per år får dras av avsiktligt utformad för att kollektivtrafikresenärer i Stockholms län inte ska kunna göra reseavdrag.<sup>115</sup> <sup>116</sup> Beloppsgränsen medför att inte heller kollektivtrafikresenärer i Uppsala, Södermanland, Gotland och Västmanland har rätt att göra reseavdrag.<sup>117</sup> Effekten har blivit att nio av tio som gör avdrag arbetspendlar med bil,<sup>118</sup> medan andelen som arbetspendlar med bil är betydligt lägre, sex av tio. För kollektivtrafiken råder motsatt förhållande. 10 procent gör reseavdrag för kollektivtrafik samtidigt som kollektivtrafiken står för 20 procent av arbetsresorna. Av det sammanlagda avdragna beloppet svarar reseavdragen för bil för omkring 95 procent och kollektivtrafik för omkring 5 procent.<sup>119</sup>

Regeringen har hösten 2024 föreslagit att beloppsgränsen ska höjas till 13 000 kr per år den 1 januari 2026. Motivet för beloppsgränsen är att utgifter för arbets- och inställelseresor i inte obetydlig grad

---

<sup>112</sup> [Regeringens proposition 2022/23:84 Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen](#)

<sup>113</sup> [Regeringens proposition 2020/21:1 Budgetpropositionen för 2021](#)

<sup>114</sup> [Skatteverket: Avdrag för resor till och från arbetet. Resor med bil, motorcykel eller mopedbil](#)

<sup>115</sup> [Reseavdragskommitténs betänkande Skattelättnader för arbetsresor. En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor \(SOU 2019:36\)](#)

<sup>116</sup> [Finansdepartementet \(2016\) Höjd beloppsgräns vid avdrag för resor till och från arbetet](#)

<sup>117</sup> I samtliga fem län understiger årskortspriset 11 000 kr våren 2024

<sup>118</sup> [Reseavdragskommittén \(2019\) Skattelättnad för arbetsresor En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor, SOU 2019:36](#)

<sup>119</sup> [Reseavdragskommittén \(2019\) Skattelättnad för arbetsresor En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor, SOU 2019:36](#)



kan hänföras till privata levnadskostnader, vilka inte bör få dras av vid beskattningen. Beloppsgränsen innebär också stora förenklings- och administrativa vinster.<sup>120</sup>

Riksdagsbeslutet att inte ersätta reseavdraget med en färdmedelsneutral och avståndsberoende skattereduktion utan behålla det och höja avdraget per mil från 18,50 kr till 25 kr för dem som tar egen bil och samtidigt låta reseavdraget för buss, tåg, cykel och samåkning i bil ligga kvar på oförändrad nivå<sup>121</sup> innebär att subventioneringen av bilpendlare ökades och därmed incitamenten att välja bilen vid arbetspendling. Detta ökar utsläppen av växthusgaser och övrig miljöpåverkan, vilket Finansdepartementet pekat på: "Förslaget om att höja avdragsbeloppet från 18,50 till 25 kronor per mil bedöms bidra till ytterligare höjda utsläpp, eftersom subventioneringen av bilresor blir ännu större och relativkostnaden av bilresande därmed ännu lägre i relation till kollektivt resande."<sup>122</sup>

För det andra stimulerar reseavdraget människor att bosätta sig längre bort från sina jobb, vilket ökar utsläppen genom att dels förlänga arbetsresorna och öka trafikarbetet,<sup>123 124</sup> dels genom att glesa ut bebyggelsen och göra den svårare och dyrare att försörja med kollektivtrafik. Finansdepartementet pekar på att "Förslaget [att höja avdraget för bil från 18,50 till 25 kr per mil och inte höja avdraget för kollektivtrafikresor] kan även bidra med indirekta effekter på transporteffektiviteten genom att biltrafik gynnas i förhållande till kollektivtrafik. På sikt kan förslaget bidra till utglesning av bebyggelse och därmed ökade trafikmängder med den miljöpåverkan som denna för med sig."<sup>125</sup> En annan sida av denna lokaliseringseffekt är att reseavdraget vidgar människors arbetsmarknader, vilket gör att människor i högre utsträckning är villiga att ta arbeten som ligger längre bort från bostaden.<sup>126 127</sup>

För det tredje görs, som redan nämnts, en stor del av reseavdragen i storstadsregionerna och i andra områden med väl utbyggd kollektivtrafik. Enligt Finansdepartementet uppskattas ca 70 procent av avdragen göras av personer som är bosatta i storstadskommuner och så kallade täta kommuner nära större stad, medan en liten andel görs av personer bosatta i mycket avlägset belägna landsortskommuner.<sup>128</sup> Även Reseavdragskommittén framhåller att 70 procent av det avdragna beloppet från reseavdrag härrör från avdrag som gjorts i storstäder och större städer samt pendling till storstäder och större städer och 7,4 procent från avdrag i landsbygdskommuner och landsbygdskommuner med besöksnäring.<sup>129</sup>

---

<sup>120</sup> [Regeringens proposition 2024/25:1 Budgetpropositionen för 2025](#)

<sup>121</sup> [Regeringens proposition 2022/23:18 Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor](#)

<sup>122</sup> S.28, [Finansdepartementets promemoria Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil](#)

<sup>123</sup> [WSP \(2012\) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?](#)

<sup>124</sup> [Sandberg m.fl. \(2012\) "Slopade reseavdrag skulle minska koldioxidutsläppen", DN-debatt 2012-12-06](#)

<sup>125</sup> S.28, [Finansdepartementets promemoria Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil](#)

<sup>126</sup> [WSP \(2012\) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?](#)

<sup>127</sup> [Sandberg m.fl. \(2012\) "Slopade reseavdrag skulle minska koldioxidutsläppen", DN-debatt 2012-12-06](#)

<sup>128</sup> S. 26, [Finansdepartementet \(2022\) Promemoria Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil](#)

<sup>129</sup> [Reseavdragskommitténs betänkande Skattelättnader för arbetsresor. En avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor \(SOU 2019:36\)](#)

Statistik från SCB visar att ungefär hälften av kostnaderna för reseavdraget på reseavdrag i de tre storstadsregionerna. De tre storstadsregionerna står tillsammans med Region Uppsala och Sörmland för nästan 60 procent av kostnaderna för reseavdraget.<sup>130</sup> Detta trots att det finns väl utbyggd kollektivtrafik i dessa regioner, medan knappt 20 procent av kostnaderna beror på reseavdrag i skogslänen.<sup>131</sup>

För det fjärde stimuleras människor att resa ensam i egen bil och förmånsbil istället för tillsammans eftersom man bara får göra halvt avdrag om man reser tillsammans och delar på kostnaderna.

För det femte ökar det mycket omfattande fusket och felen med reseavdrag klimatutsläppen genom att bilpendlare som inte har rätt att göra reseavdrag subventioneras och att bilpendlare får större subvention än vad de egentligen har rätt till.

Vanligast är att tidsvinstkravet, som innebär att man måste tjäna sammanlagt två timmar per dag om man arbetspendlar med bil istället för kollektivt för att få göra avdraget, inte är uppfyllt.<sup>132</sup> Detta beror på att tidsvinsten är svår och resurskrävande att kontrollera för Skatteverket och att Skatteverket inte har resurser att granska över 800 000 reseavdrag.<sup>133</sup>

56 procent av de personer som gör reseavdrag gör felaktiga avdrag enligt Skatteverkets statistik. Av de felaktiga avdragen gör 98 procent fel till sin egen fördel och 2 procent till sin egen nackdel.<sup>134</sup> Om felen hade berott på slarv eller okunskap hade andelarna som gör fel till sin fördel och de som gör fel till sin nackdel varit ungefär lika stora. Det är därför svårt att dra någon annan slutsats än att det till stor del handlar om fusk med skatten. Konsekvensen har blivit att 44 procent av kostnaderna för reseavdraget beror på fusk och fel enligt Skatteverkets statistik.<sup>135</sup>

Reseavdraget kostade statskassan 7,84 miljarder kr i uteblivna skatteintäkter år 2023, en kostnad som enligt Finansdepartementets prognoser kommer öka till 8,02 miljarder 2024 och till 8,14 miljarder kr 2025.<sup>136</sup> Det innebär att fusket och felen kostade 3,45 miljarder kr 2023. En kostnad som kommer att öka till 3,53 miljarder 2024 och 3,58 miljarder kr 2025.

#### 4.6 Full förmånsskatt på månads- och årskort till kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken påverkar utsläppen av växthusgaser på tre sätt. Genom storleken på sina egna utsläpp, teknikutveckling som gör det möjligt att minska klimatutsläppen från lastbilstrafiken och genom överflyttning av resande från bil till kollektivtrafik, dvs. genom ökad transporteffektivitet.

År 2006 kördes 6 procent av busstrafiken på förnybara drivmedel och el. Nu ligger nivån på 95 procent. Spårvagnarna och tunnelbanan körs helt på el och nästan alla tåg körs på elektricitet.

---

<sup>130</sup> [SCB, Skatteuträkning efter region, typ av skatteuträkningsvariabel, kön, ålder, tabellinnehåll och år](#)

<sup>131</sup> [SCB, Skatteuträkning efter region, typ av skatteuträkningsvariabel, kön, ålder, tabellinnehåll och år](#). Med skogslänen avses Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands, Västernorrlands, Gävleborgs, Dalarnas och Värmlands län

<sup>132</sup> [WSP \(2012\) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?](#)

<sup>133</sup> [Därför gör så många fel med reseavdragen i deklarationen, SVT 30 mars 2019](#)

<sup>134</sup> [Skatteverket \(2019\) Avdrag för resor till och från arbetet. En uppföljning av skattefelskontrollen](#)

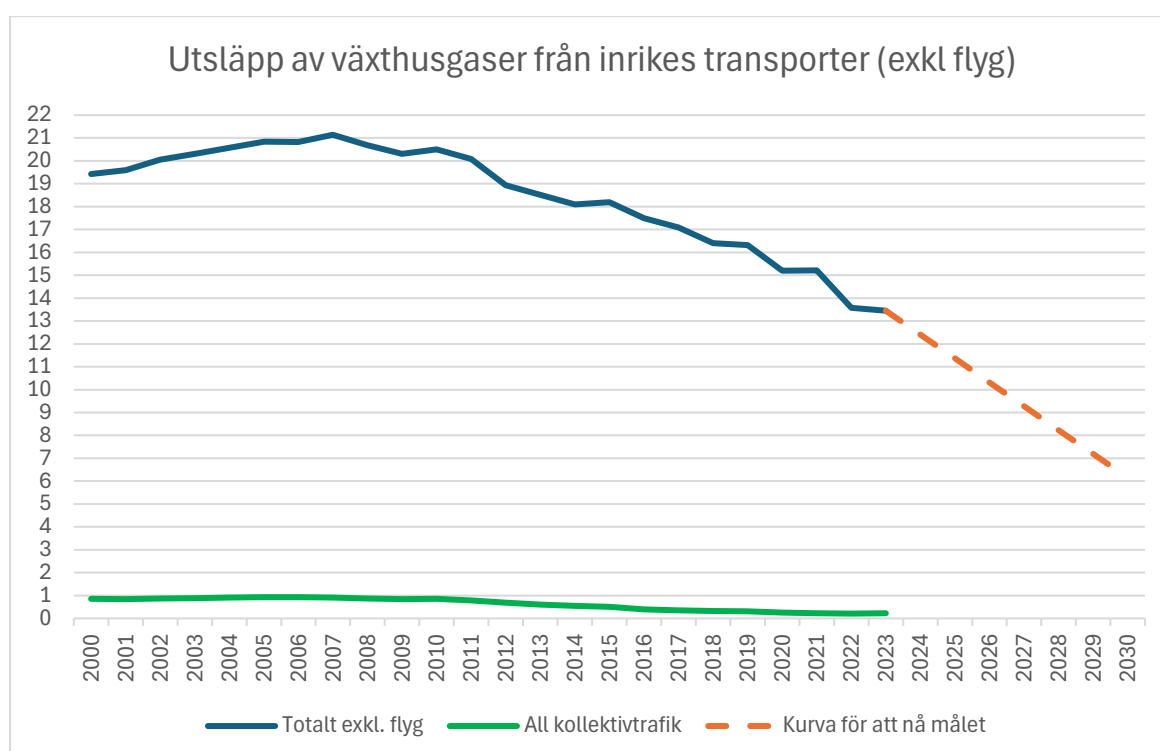
<sup>135</sup> [Skatteverket \(2022\) Skattefelsrapport 2021](#)

<sup>136</sup> [Regeringens skrivelse 2023/24:98 Redovisning av skatteutgifter 2024](#), summering av skatteutgift A11 i tabell 2.2 och B5 i tabell 2.3

Vid i stort sett alla upphandlingar av stadsbusstrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna genomför upphandlas trafik med elbussar. Utbudet av eldrivna regionbussar (klass 2) på marknaden är betydligt mindre och väntas öka första om några år. År 2023 var 23 procent av stadsbussarna (klass 1) är elektrifierade<sup>137</sup>. Detta ska jämföras med 6 procent av personbilarna.<sup>138</sup>

Vid upphandling av busstrafik ställer de regionala kollektivtrafikmyndigheterna krav på bussarnas och drivmedlens miljöegenskaper. Härigenom skapas en marknad för ny miljöteknik för tunga fordon. En marknad som gör det möjligt för fordonstillverkarna att introducera ny teknik på bussmarknaden som de sedan kan använda för att minska utsläppen från lastbilstrafiken.<sup>139</sup>

Överflyttning från bil till kollektivtrafik minskar klimatutsläppen genom att öka transporteffektiviteten på två sätt, dels genom att kollektivtrafiken har lägre klimatutsläpp och är mer energieffektiv än bil, dels genom att kollektivtrafiken minskar trafikarbetet och antalet fordon.



Figur 8 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter 2000-2023 (miljoner ton koldioxidekvivalenter) totalt exklusive inrikes flyg och för buss och tåg samt en kurva över de utsläppsminskningar som behövs för att nå målet om att minska utsläppen av koldioxid från inrikes transporter (exkl. inrikes luftfart) med 70 procent fram till 2030 jämfört med 2010. Utsläppen från kollektivtrafiken gäller all buss- och tågtrafik i Sverige, dvs. även den kommersiella busstrafiken som i allmänhet är dieseldriven och därför har högre utsläpp än de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik. Utsläppen för 2023 är preliminära.

Eftersom kollektivtrafikens utsläpp är så låga uppnås den största klimateffekten genom att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Enligt Naturvårdsverkets verktyg för beräkning av klimatutsläpp

<sup>137</sup> År 2023: Sammanlagt 1140 bussar drevs med el i Sverige: 1105 enligt FridaPort och 35 i SL-trafik. Av de 1140 eldrivna bussarna gick 973 i stadsbusstrafik. 973 dividerat med 4159 bussar i stadsbusstrafik (klass 1) enligt [Trafikanalys \(2024\) Fordon 2023](#) blir 23 procent

<sup>138</sup> [Trafikanalys \(2024\) Fordon 2023](#)

<sup>139</sup> [Magnusson och Berggren \(2018\) Competing innovation systems and the need for redeployment in sustainability transitions, Technological Forecasting and Social Change Volume 126, January 2018, pp. 217-230](#) och [WSP \(2018\) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#)

från tjänsteresor och övrig bränsleanvändning släpper en person som till exempel kör 1 mil med bil ut 1,4 kg koldioxid om bilen är bensindriven och 1,1 kg om den drivs med diesel när de körs. Om personen istället tar tåget, spårvagnen, tunnelbanan eller bussen (bussar som drivs med el, HVO och biogas) så är utsläppen noll kg.<sup>140</sup> Det räcker med fyra resenärer i elbuss för att utsläppen ska vara lägre än för en elbil.<sup>141</sup>

Skillnaden i klimatutsläpp och energieffektivitet mellan kollektivtrafik och bil kommer att minska ju större andel av personbilsflottan som är elektrifierad, men kollektivtrafiken kommer fortsätta att minska växthusgasutsläppen genom att minska trafikarbetet och antalet fordon även när fordonsflottan är elektrifierad genom att:

- **Minskar klimatutsläppen från tillverkning och skrotning av elbilar.** Samtidigt som den ökande andelen elfordon kommer att minska utsläppen när fordonen körs kommer utsläppen från främst tillverkningen av fordonen att öka.<sup>142</sup> Utvinningen av mineraler och metaller, tillverkningen och skrotningen är energikrävande och leder till koldioxidutsläpp. Beräkningar visar att produktionen av elbilar ger cirka 50–100 procent högre klimatpåverkan än produktion av bilar med förbränningsmotorer, framförallt på grund av batterierna.<sup>143</sup>
- **Minskar behovet av el.** Genom ett mer transporteffektivt samhälle kan behovet av el, med tillhörande klimat- och miljöpåverkan, minska på ett betydande sätt under hela livscykeln.
- **Minskar behovet av att bygga nya vägar, gator och parkeringar.** I dag står byggande, drift och underhåll av vägar för 1,9 miljoner ton växthusgaser per år, eller ca 7 procent av de växthusgasutsläpp som vägtrafiken ger upphov till.<sup>144</sup> När antalet fordon och transportarbetet minskar så minskar behovet av att bygga ny infrastruktur.
- **Minskar rekyleffekten vid övergången till eldrivna transporter.** Eftersom elbilar är billigare att köra finns det risk för en rekyleffekt som gör att människor kör mer, köper fler, större och tyngre fordon osv. vilket ökar trafikarbetet och antalet fordon<sup>145</sup>, liksom trängseln, slitaget, behovet av ny infrastruktur och därmed klimatutsläppen.<sup>146 147</sup> Studier i Norge visar att elbilsförare går, cyklar och reser mindre kollektivt och istället ökar sitt bilresande, framförallt för korta resor, i och med införskaffandet av en elbil med låg körkostnad. Ur ett livscykelperspektiv riskerar denna överflyttning från kollektivtrafik, gång och cykel i städer och tätorter att öka energianvändningen och klimatpåverkan.<sup>148</sup>

---

<sup>140</sup> [Version 6](#), senast uppdaterad 2023-11

<sup>141</sup> Enligt klimaträknaren på [Västtrafik, Tillsammans minskar vi utsläppen](#)

<sup>142</sup> [Rätt för klimatet \(SOU 2022:21\)](#)

<sup>143</sup> [IVL \(2020\) Hållbar elektromobilitet. Vad krävs för att eldrivna vägtransporter ska vara miljömässigt och socialt hållbara](#)

<sup>144</sup> [Rätt för klimatet \(SOU 2022:21\)](#) och [I en värld som ställer om Sverige utan fossila drivmedel 2040 \(SOU 2021:48\)](#)

<sup>145</sup> [Naturvårdsverket \(2023\) Miljöeffekter av elektrifiering av transporter Redovisning av ett regeringsuppdrag NV-09921-21](#)

<sup>146</sup> [Klimatpolitiska rådets rapport 2019](#) och [I en värld som ställer om Sverige utan fossila drivmedel 2040 \(SOU 2021:48\)](#)

<sup>147</sup> [Naturvårdsverket \(2023\) Miljöeffekter av elektrifiering av transporter Redovisning av ett regeringsuppdrag NV-09921-21](#)

<sup>148</sup> [VTI \(2014\) Rebound effects of energy efficiency measures in the transport sector in Sweden. VTI rapport 827A](#)

- **Skapar acceptans och legitimitet för andra klimatåtgärder på transportområdet.** Klimatomställningen riskerar som redan nämnts att öka klyftorna i samhället. Oavsett om omställningen sker med höjd reduktionsplikt eller ökad elektrifiering.<sup>149</sup> Höginkomsttagare kan anpassa sig till högre drivmedelspriser genom att köpa en elbil med låg körkostnad. En elbil som dessutom gynnas genom subventionerad laddning vid arbetet och genom miljözonsregler. Samtidigt finns det grupper i samhället som inte har råd att köpa en elbil.<sup>150</sup> När kostnaderna för biltrafiken ökar till följd av styrmedelsskärpningar för att nå klimatmålen kan satsningar på kollektivtrafiken skapa acceptans och legitimitet åt klimatåtgärderna och göra det möjligt att fatta vissa beslut.<sup>151 152</sup>

Trafikarbetets utveckling är en av de faktorer som har störst betydelse för storleken på utsläppen av växthusgaser från transportsektorn. Genom åtgärder som leder till en överflyttning av flyg- och bilresor till gång-, cykel- och kollektivtrafik på väg, järnväg eller med båt kan tillgängligheten öka utan att trafikarbetet ökar. Generellt ökar effektiviteten ju större andel av persontransporterna som sker med kollektivtrafik och ju fler som åker i varje fordon, eller när lastkapaciteten och fyllnadsgraden i tåg, fartyg eller lastbilar ökar.<sup>153</sup>

Enligt en undersökning som Infostat gjort på uppdrag av fackförbundet Vision är periodkort till kollektivtrafiken den näst mest eftertraktade löneförmånen (av dem som förmånsbeskattas). Mest önskvärd är lunchkort med 37 procent, därefter kom periodkort till kollektivtrafiken med 34 procent. Cykelförmån kom på tredje plats med 26 procent och på fjärde plats bilförmån med 20 procent). 40 procent anser att förmånsskatten på kollektivtrafikresande ska tas bort.<sup>154</sup> Enligt Västtrafiks resvane- och attitydundersökning Hållplats 2024 skulle 59 procent resa kollektivt oftare om arbetsgivaren subventionerade periodbiljetten.<sup>155</sup>

WSP har i en tidigare rapport (2012) beräknat hur resandet med bil och kollektivtrafik skulle påverkas om förmånsskatten på månads- och årskort till kollektivtrafiken skulle tas bort.<sup>156</sup> Beräkningarna visar att antalet arbetsresor med kollektivtrafik skulle öka med 19,3 procent i Mälardalen och med 42,0 procent i Norrland, medan kollektivtrafikresandet räknat i personkilometer skulle öka med 40,2 procent i Mälardalen och 68,5 procent i Norrland. Samtidigt skulle antalet bilresor i Mälardalen minska med 7 procent och antalet personkilometer med 7,4 procent. I Norrland skulle antalet bilresor minska med 1,7 procent och transportarbetet med 1,4 procent. I Mälardalen skulle det förändrade resandet minska klimatutsläppen med 4 procent och i Norrland skulle utsläppen öka med 5 procent.

Att utsläppen ökar i Norrland, och att klimatutsläppen i Mälardalen inte minskar mer än de gör i analysen, beror på att WSP antog att kollektivtrafikens utsläpp ökar i samma takt som antalet personkilometer, vilket utsläppen inte skulle göra i realiteten eftersom det finns plats för nya

---

<sup>149</sup> [I en värld som ställer om Sverige utan fossila drivmedel 2040 \(SOU 2021:48\)](#)

<sup>150</sup> [I en värld som ställer om Sverige utan fossila drivmedel 2040 \(SOU 2021:48\)](#)

<sup>151</sup> [Rätt för klimatet \(SOU 2022:21\)](#)

<sup>152</sup> [Winslott Hiselius \(2021\) Kollektivtrafiken och klimatutmaningen - tid för ett nytt perspektiv, K2 OUTREACH 2021:3](#)

<sup>153</sup> [Regeringens proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan](#)

<sup>154</sup> [Vision: Fler offentliga arbetsgivare bör erbjuda anställda förmåner, pressmeddelande 2023-05-29](#)

<sup>155</sup> [Västtrafik \(2024\) Hållplats 2024](#)

<sup>156</sup> Utifrån antagandena att alla arbetsgivare skulle erbjuda sina anställda gratis månads- eller årskort till kollektivtrafiken som löneförmån och att alla anställda skulle ta tar emot förmånen

resenärer i befintlig kollektivtrafik och eftersom man inte behöver sätta in nya fordon och öka trafiken med fordonen samma takt som resandet ökar.<sup>157</sup> Dessutom var skillnaden i utsläpp från kollektivtrafiken och bil mindre år 2012 än 2024.

---

<sup>157</sup> [WSP \(2012\) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?](#)

## 5. Slutsatser

### *Subventioner och kostnader*

Grundprincipen vid beskattning av förmåner är att förmåner ska beskattas som kontant lön. Det betyder att arbetsgivaren ska betala arbetsgivaravgift och den anställde ska betala skatt som om den anställde fått motsvarande värde i lön. Denna princip gäller om den anställde får löneförmån i form av månads- och årskort till kollektivtrafiken, men däremot inte om den anställde får en miljöbil, exempelvis en eldriven bil, som löneförmån.

I syfte att påskynda omställningen till en fossilfri förmånsbilsflotta subventioneras den som har fått miljöbil som förmånsbil av sin arbetsgivare genom sänkt förmånsvärde på bilen. För den som får eldriven bil är denna subvention värd upp till 27 500 kr per år om personen är höginkomsttagare (person med en månadslön på minst 51 275 kr, år 2024) och maximalt 16 500 kr per år om hen är låg- och medelinkomsttagare (som tjänar upp till 51 275 kr per månad). Flera populära eldrivna förmånsbilar ligger nära den övre subventionsgränsen. Det gäller framförallt Polestar 2 Long range Dual motor AWD<sup>158</sup>, men även Volkswagen ID.4 Pro 4 M<sup>159</sup> och Volvo XC40 Recharge Extended Range Core<sup>160</sup> ligger ganska nära gränsen.

Till detta kommer att elbil som förmånsbil öppnar dörren för flera ytterligare subventioner. För det första betalar den som har förmånsbil ingen förmånsskatt för gratis arbetsplatsparkering. De som inte har förmånsbil ska enligt skattelagstiftningen beskattas för denna förmån. Anställd som inte har förmånsbil som har garanterad parkeringsplats vid arbetet ska beskattas för alla dagar, oavsett om bilen står där eller inte. Anställda som inte har egen parkeringsplats för sin privata bil, utan får stå där det finns plats ska beskattas för de dagar som platsen används. Förmånen ska värderas till marknadsvärdet, det vill säga vad det skulle kostat den anställde att själv betala för en parkeringsplats eller garageplats i närheten av arbetet. Om det är gratis att parkera på likvärdiga parkeringsplatser i närheten så förmånsbeskattas inte den anställde för parkeringsplatsen.

Marknadsvärdet för en parkeringsplats varierar över landet. I gles- och landsbygd och mindre orter är parkeringsavgifterna ofta lägre eller kostnadsfria och i större orter och i storstäderna är avgifterna högre. Marknadsvärdet för en kommunal parkering i Stockholms innerstad är 37 600-103 400 kr per år. Det betyder att en höginkomsttagare som har garanterad parkeringsplats för sin förmånsbil subventioneras med 18 800-51 700 kr per år och en låg- och medelinkomsttagare med 11 300 - 31 000 kr per år. I Malmö och Göteborg subventioneras höginkomsttagare med 4 700-28 200 kr per år och låg- och medelinkomsttagare med 2 800 – 16 900 kr per år för motsvarande parkeringar. På mindre orter, t.ex. Arvidsjaur, Torsby och Olofström, subventionerar staten inte jobbparkeringar.

För det andra är gratis laddning till elbilar som laddas vid arbetsplatsen skattefri mellan 1 juli 2023 och sista juni 2026. Denna subvention är enligt Finansdepartementets beräkningar värd 940 kr per år för höginkomsttagare med förmånsbil och 580 kr per år för låg- och medelinkomsttagare utifrån antagandet att den anställde laddar 1000 kWh per år vid arbetsplatsen och att elpriset är 1,50 kr per kWh.

---

<sup>158</sup> Höginkomsttagare subventioneras med 26 700 kr/år och låg- och medelinkomsttagare med 16 000 kr/år

<sup>159</sup> Höginkomsttagare subventioneras med 24 400 kr/år och låg- och medelinkomsttagare med 14 600 kr/år

<sup>160</sup> Höginkomsttagare subventioneras med 24 200 kr/år och låg- och medelinkomsttagare med 14 500 kr/år

Den tredje subventionen som den som har eldriven förmånsbil får tillgång till är skattereduktion för installation av laddstation för elbil. Skattereduktionen för grön teknik, som subventionen av laddningspunkt till elfordon är en del av, är högst 50 000 kr per person och år för arbete och material. En laddstation kan vara antingen en laddbox eller laddstolpe som har ett eller flera ladduttag/laddpunkter. Priserna varierar, men ofta ligger subventionen av en laddbox på i storleksordningen 6 000-10 000 kr och för en laddstolpe 10 000-25 000 kr. Det vanliga är att man installerar laddbox vid bostaden. Eftersom subventionen görs genom en skattereduktion, och inte ett avdrag på skatten, så är den lika mycket värt oavsett inkomst. Skattereduktionen är en engångssubvention.

För det fjärde subventioneras den som har förmånsbil genom reseavdraget. För förmånsbil som drivs helt med el är avdraget 9,50 kr per mil och för övriga förmånsbilar 12 kr per mil. Detta gäller också om det är en sambo eller någon annan närstående som har bilförmånen. Reseavdragets storlek varierar. Några exempel:

- Höginkomsttagare som bor i Norrtälje och arbetar i Stockholms innerstad subventioneras med ytterligare 8 800 kr per år och om personen är låg- eller medelinkomsttagare med 5 700 kr.
- För höginkomsttagare som bor på Orust och jobbar i Göteborg ligger subventionen på 9 500 kr per år och för låg- och medelinkomsttagare på 6 400 kr.
- För höginkomsttagare som har bostaden i Sjöbo och pendlar till arbetet i Malmö så landar reseavdragssubventionen på 5 200 kr per år och för övriga på 3 300 kr.

Någon motsvarande reduktion av förmånsvärdet på månads- och årskort till kollektivtrafiken i syfte att minska klimatutsläppen genom att öka kollektivtrafikandelen finns inte. Istället betalar de som har kollektivtrafikkort som löneförmån full förmånsskatt. För höginkomsttagare som fått kort som gäller i hela länet betyder detta en kostnad på 5 000 - 10 000 kr per år i de flesta länen (Gotland ligger under denna nivå och Västerbotten och Norrbotten över) och för låg- och medelinkomsttagare en kostnad på 3 000 - 6 000 kr per år för samma kort.

Den enda av de ytterligare subventionerna som de som fått kollektivtrafikkort som löneförmån kan ta del av i vissa fall är reseavdrag. Men kollektivtrafikresenärer får göra betydligt mindre reseavdrag än bilister med eldriven förmånsbil. Ofta inget alls. Detta har flera orsaker. En är att regeln om att bara kostnader över 11 000 kr per år får dras av är avsiktligt formulerad för att kollektivtrafikresenärer i Stockholms län inte ska kunna göra reseavdrag. Beloppsgränsen medför att inte heller kollektivtrafikresenärer i Uppsala, Södermanland, Gotland och Västmanland har rätt att göra reseavdrag.

Den andra är att reseavdraget är betydligt högre, framförallt för egen bil (25 kr per mil), men även för förmånsbil som drivs med el (9,50 kr per mil) och andra drivmedel (12 kr per mil<sup>161</sup>), än för kollektivtrafik:

- Personen i exemplet ovan som bor i Norrtälje och arbetar i Stockholm sänker sin skatt med 100 kronor per år om hen är höginkomsttagare och med 70 kronor om personen är låg- eller medelinkomsttagare.

---

<sup>161</sup> [Skatteverket: Avdrag för resor till och från arbetet. Resor med bil, motorcykel eller mopedbil](#)



- Den som arbetspendlar från Orust till Göteborg med kollektivtrafik minskar sin skatt med 5 100 kr per år om hen är höginkomsttagare och med 3 400 kr om personen är låg- eller medelinkomsttagare.
- Om personen som pendlar från Sjöbo till Malmö väljer kollektivtrafiken så subventioneras personen med 1 700 kr per år om personen är höginkomsttagare och med 1 100 kr om personen är låg- eller medelinkomsttagare.

Skattesubventioner och skattekostnader	Personer som har elbil som förmånsbil som löneförmån		Personer som fått månads- eller årskort till kollektivtrafiken som löneförmån	
	Höginkomsttagare	Låg- och medelinkomsttagare	Höginkomsttagare	Låg- och medelinkomsttagare
<b>Förmånsskatt</b>				
- Nedsatt förmånsskatt på förmånsbil som drivs med el, exempel:	Upp till 27 500 kr/år	Upp till 16 500 kr/år		
○ <i>Tesla modell Y</i>	21 900 kr/år	13 200 kr/år		
○ <i>Volvo XC40 Recharge Extended Range Core</i>	24 200 kr/år	14 500 kr/år		
○ <i>Volkswagen ID.4 Pro 4 M</i>	24 400 kr/år	14 600 kr/år		
○ <i>Polestar 2 Long range Dual motor AWD</i>	26 700 kr/år	16 000 kr/år		
- Skattefri gratisparkering vid arbetsplatsen, exempel:				
○ <i>Stockholms innerstad</i>	18 800 - 51 700 kr/år	11 300 - 31 000 kr/år		
○ <i>Stockholm, ytterstaden</i>	4 700 - 9 400 kr/år	2 800 - 5 600 kr/år		
○ <i>Malmö</i>	4 700 - 28 200 kr/år	2 800 - 16 900 kr/år		
○ <i>Göteborg</i>	4 700 - 28 200 kr/år	2 800 - 16 900 kr/år		
○ <i>Arvidsjaur</i>	0	0		
○ <i>Torsby</i>	0	0		
○ <i>Olofström</i>	0	0		
- Skattefri laddel vid arbetsplatsen	940 kr/år	580 kr/år		
- Full förmånsskatt på månads- och årskort till kollektivtrafiken			Kostnad på 5 000 - 10 000 kr/år i de flesta regionerna	Kostnad på 3 000 - 6 000 kr/år i de flesta regionerna
<b>Reseavdrag, exempel:</b>				
○ <i>Bor i Norrtälje och arbetar i Stockholm</i>	8 800 kr/år	5 700 kr/år	100	70
○ <i>Bor i Sjöbo och arbetar Malmö</i>	5 200 kr/år	3 300 kr/år	1 700 kr/år	1 100 kr/år
○ <i>Bor på Orust och arbetar i Göteborg</i>	9 500 kr/år	6 400 kr/år	5 100 kr/år	3 400 kr/år
<b>Skattereduktion installation av laddbox hemma, ofta ligger subventionen på:</b>	Upp till 50 000 kr	Upp till 50 000 kr		
○ <i>Laddbox</i>	6 000 - 10 000 kr	6 000 - 10 000 kr		
○ <i>Laddstation</i>	10 000 - 25 000 kr	10 000 - 25 000 kr		
<b>Totalt För personer som bor i Norrtälje och arbetar i Stockholm</b>	Sammanlagd subvention på upp till 114 000 kr/år	Sammanlagd subvention på upp till 79 000 kr/år	Sammanlagd kostnad på 5 300 kr/år	Sammanlagt kostnad på 3 100 kr/år

Tabell 6 Jämförelse av subvention och kostnader per person för höginkomsttagare respektive låg- och medelinkomsttagare som har fått förmånsbil som drivs med el respektive personer fått månads eller årskort till kollektivtrafiken som löneförmån.

### Fördelningseffekter

Det saknas uppgifter om förmånsbilar i Vägtrafikregistret eftersom förmånsbil inte är en ägandekategori, utan en beskattning av förmånen att använda en tjänstebil privat. Skatteverket har viss statistik om förmånsbilar, men där saknas statistik om vilket drivmedel som förmånsbilarna

använder. Därför används statistik om förmånsbil när det gäller fördelningseffekter. Inget tyder på några större skillnader mellan de som har eldriven förmånsbil jämfört med förmånsbil i stort eftersom elbil oavsett ägandeform har samma fördelningsprofil som förmånsbil när det gäller kön, inkomst och fördelning mellan stad och land. Den typiske elbilsköparen är fortfarande i högre utsträckning man med högre inkomst som bor i storstadsområde.

Sammanlagt 294 000 personer (år 2023) har förmånsbil. Det är framförallt höginkomsttagare som har förmånsbil. Flera studier pekar på att medelinkomsten för personer som har förmånsbil är 60-120 procent högre än genomsnittet. Dessutom ökar andelen med förmånsbil med ökad inkomst, liksom det genomsnittliga förmånsvärdet på förmånsbilen. Till detta kommer att den nedsatta förmånsskatten på elbil är värd 50 procent av förmånsvärdet för höginkomsttagare<sup>162</sup>, men bara omkring 30 procent för låg- och medelinkomsttagare. För en och samma bilmodell, exempelvis en Polestar 2 Long range Dual motor AWD, sänks skatten med 26 700 kr per år för höginkomsttagare och med 16 000 kr för en låg- och medelinkomsttagare.

Förmånsbilar är betydligt vanligare bland män än bland kvinnor. Cirka 80 procent av dem som har förmånsbil är män. Detta innebär att subventioneringen genom förmånsbilssystemet i högre utsträckning gynnar män än kvinnor. Subventionen gynnar dessutom män mer än kvinnor genom att män har högre genomsnittslön än kvinnor och att subventionen av eldriven förmånsbil är betydligt mer värd för höginkomsttagare.

Förmånsbil är vanligast i storstäder och större städer och mest ovanlig i landsbygdskommuner. Nära 50 procent av förmånsbilarna finns i storstäder och storstadsnära kommuner. Ytterligare 34 procent i större städer och kommuner nära större städer, medan drygt 3 procent finns i landsbygdskommuner. Eftersom det finns betydande regionala skillnader i genomsnittslön i Sverige och eftersom elbilssubventionen är mer värd för höginkomsttagare än för låg- och medelinkomsttagare så ökar den nedsatta förmånsskatten på elbil de regionala skillnaderna ytterligare. Högst genomsnittslön finns i Stockholm och lägst i Mellersta Norrland och Norra Mellansverige samt i Övre Norrland.

De regionala skillnaderna ökar och jämställdheten motverkas ännu mer genom de ytterligare subventioner som personer med förmånsbil har tillgång till. För tre av fyra av dessa subventioner sänks skatten betydligt mer för höginkomsttagare än för låg- och medelinkomsttagare. Det gäller skattefri arbetsplatsparkering för förmånsbil, skattefri laddel vid arbetsplatsen och reseavdrag.

Parkeringssubventionen är mer värd i storstäderna eftersom marknadsvärdet på parkeringsplatser är högst där, framförallt i Stockholm, medan marknadsvärdet är lägst i lands- och glesbygden och i mindre orter eftersom motsvarande parkeringar i närområdet i större utsträckning kan vara gratis i dessa områden. Detta gäller i bland annat Arvidsjaur, Torsby och Olofström. Där utgår ingen subvention.

Samtliga ytterligare subventioner används i högre utsträckning av män än kvinnor och av höginkomsttagare än av låg- och medelinkomsttagare.

Detta ska jämföras med dem som använder kollektivtrafiken. Kvinnor använder kollektivtrafiken i högre utsträckning än män. År 2023 gjordes 56 procent av kollektivtrafikresorna av kvinnor och 44

---

<sup>162</sup> Person som tjänar mer än 51 275 kr per månad 2024, [Skatteverket: Skiktgräns för statlig skatt inkomstår 2024](#)

procent av män. Kollektivtrafikandelen är högst i hushåll med låga inkomster (med sammanlagd inkomst på upp till 20-30 000 kr per månad).

Högst andel resande med kollektivtrafik finns i storstäder, 48 procent och i pendlingskommuner nära storstad, 36 procent. Lägst andel finns landsbygdskommuner, 7,5 procent och landsbygdskommuner med besöksnäring, 9 procent.

### *Effekter på klimatutsläppen*

Nedsättningen av förmånsvärdet på eldrivna elbilar syftar till att påskynda omställningen till en fossilfri förmånsbilsflotta. Utöver att det, som redan nämnts, saknas statistik över antalet eldrivna förmånsbilar så saknas det analyser av vilka effekter som den nuvarande utformningen av subventionen av eldrivna förmånsbilar har på omställningen och klimatutsläppen, men det skulle vara mycket uppseendeväckande om inte så omfattande subventionering inte resulterat i en hög andel eldrivna förmånsbilar. Ett tecken på det är att det under 2024 var företagsmarknaden, som till betydande del består av förmånsbilar, som drev elektrifieringen av personbilsflottan.<sup>163</sup>

Minskningen av klimatutsläppen motverkas av att förmånsbilssystemet samtidigt ökar klimatutsläppen genom att systemet leder till fler och större bilar som körs mer än de annars skulle gjort. Förmånsbil ökar sannolikheten för att ett singelhushåll, med eller utan barn, har minst en bil med 38 procent. För ett parhushåll, med eller utan barn, ökar sannolikheten med 14 procent. Dessutom ökar en förmånsbil sannolikheten att parhushåll, som annars bara skulle haft en bil, skaffar sig två bilar. Ungefär 25 procent av alla parhushåll som har en förmånsbil har två bilar, men skulle annars bara haft en bil. Omräknat motsvarar det 80 000 ytterligare bilar. Omkring 80 procent av körsträckan för förmånsbilar hänförs till privata ändamål, vilket indikerar att det ökade bilinnehavet även medför större bilkörande.

Att förmånsbilar är vanligast i och kring större städer tyder på att förhållandevis många av de resor som görs med förmånsbil, skulle kunnat göras med andra färdmedel, så som kollektivtrafik, eftersom det ofta finns god tillgång till kollektivtrafik i dessa områden.

Effekterna av subventioneringen av eldrivna förmånsbilar förstärks av de ytterligare subventioner som personer med eldrivna förmånsbilar får ta del av. Skattefri laddel vid arbetet och skattereduktion för investeringar i laddstation kan stimulera elektrifieringen av biltrafiken, samtidigt ökar skattefria arbetsplatsparkeringarna och skattefri laddel samt reseavdraget bilresandet och minskar resandet med kollektivtrafik, vilket ökar klimatutsläppen.

Subventionerad arbetsplatsparkering ökar klimatutsläppen genom att stimulera människor att resa med bil till arbetet. Utbud och pris på bilparkering är mycket starka styrmedel för att påverka människors färdmedelsval. Utbud av och pris på parkering är enligt internationella översikter av forskning och utvärderingar ett av de viktigaste styrmedlen för att påverka val mellan olika färdmedel i och mellan städer och tätorter. Det finns studier som visar att prissättning av arbetsplatsparkering som tidigare varit gratis eller subventionerad kan minska klimatpåverkande utsläpp från pendlingsresor till en arbetsplats med upp till 20 procent. Enligt andra studier påverkas färdmedelsvalet i storleksordningen 40-60 procent om möjlighet till gratis och reserverad parkering

---

<sup>163</sup> [Drive Sweden \(2025\) Svagt fordonsår 2024 med ökade utsläpp, men viss ljusning 2025, pressmeddelande2.1.2025](#)

vid arbetsplatsen tas bort. Parkeringsåtgärder har potential att flytta upp till 8 procent av biltrafikarbetet till andra färdmedel.

Reseavdraget ökar bilresandet och minskar reandet med kollektivtrafik genom att de som tar bilen till jobbet subventioneras betydligt mer än de som tar tåget eller bussen. Dels genom att avdraget är högre, framförallt för egen bil, men även för förmånsbil som drivs med el, än för kollektivtrafik, dels är regeln om att bara kostnader över 11 000 kr per år får dras av avsiktligt formulerad för att kollektivtrafikresenärer i Stockholms län inte ska kunna göra reseavdrag. Beloppsgränsen medför att inte heller kollektivtrafikresenärer i flera andra län har rätt att göra reseavdrag. Dessutom stimulerar reseavdraget människor att bosätta sig längre bort från sina arbeten. Till detta kommer att en stor del av reseavdragen görs i storstadsregionerna och i andra områden med väl utbyggd kollektivtrafik.

Även övergången från bensin- och dieseldrivna till eldrivna bilar, oavsett ägarform, riskerar att leda till fler, större och tyngre bilar som körs mer eftersom elbilar har lägre driftskostnader än bilar med bensin- och dieselmotorer enligt flera studier. Studier i Norge visar att elbilsförare går, cyklar och reser mindre kollektivt och istället ökar sitt bilresande, framförallt vid korta resor.

Elektrifieringen av vägtrafiken kommer att minska klimatutsläppen, men den kommer inte att göra den utsläppsfri. Eldrivna bilar har inga utsläpp från avgasröret när de körs, däremot ökar de koldioxidutsläppen vid utvinningen av mineraler och metaller, tillverkningen och skrotningen. Produktionen av elbilar ger cirka 50–100 procent högre klimatpåverkan än produktion av bilar med förbränningsmotorer. Antalet bilar och hur mycket de körs har därför stor betydelse för de totala klimatutsläppen.

Full förmånsskatt på månads- och årskort till kollektivtrafiken minskar kollektivtrafikresandet och ökar bilresandet. En tidigare analys av effekterna om förmånsskatten på kollektivtrafikkort tas bort (från 2012) pekar på att den maximala potentialen (om alla arbetsgivare skulle erbjuda förmånen och alla anställda ta emot den) är en ökning av antalet arbetsresor med kollektivtrafik med 19 procent i Mälardalen och med 42 procent i Norrland. Räknat i personkilometer ligger potentialen på 40 procent i Mälardalen och 68 procent i Norrland. Samtidigt skulle antalet bilresor i Mälardalen minska med 7 procent och antalet personkilometer med 7 procent. I Norrland skulle antalet bilresor minska med 1,7 procent och transportarbetet med 1,4 procent.

I Mälardalen skulle det förändrade resandet minska klimatutsläppen med 4 procent och i Norrland skulle utsläppen öka med 5 procent. Att utsläppen ökar i Norrland, och att klimatutsläppen i Mälardalen inte minskar mer än de gör i analysen trots de stora effekterna på resandet, beror på att WSP antog att kollektivtrafikens utsläpp skulle öka i samma takt som antalet personkilometer, vilket utsläppen inte skulle göra i realiteten eftersom det finns plats för nya resenärer i befintlig kollektivtrafik och eftersom man inte behöver sätta in nya fordon och öka trafiken med befintliga fordon i samma takt som resandet ökar. Dessutom var skillnaden i utsläpp från kollektivtrafiken jämfört med bil mindre år 2012 än 2024.

Det är inte möjligt att subventionera kollektivtrafikresenärer i samma omfattning som personer som har elbil som förmånsbil utan att subventionera buss- och kollektivtrafikresenärerna långt mer än vad periodkort till kollektivtrafiken kostar, men den tidigare analysen pekar på att förmånsbeskattningen av månads- och årskort till kollektivtrafiken har stor effekt på bil- och kollektivtrafikresandet och att

det finns en stor potential att öka kollektivtrafikandelen om månads- och årskort till kollektivtrafiken befrias från förmånsskatt.

Klimatarbetet kan försvåras avsevärt om inte frågor om legitimitet och fördelning hanteras klokt och förutseende. Som Klimatpolitiska rådet har pekat på flera gånger så behöver klimatpolitiken ta hänsyn till de olika förutsättningar som råder i samhället och jämna ut negativa fördelningspolitiska effekter. Styrmedel som gör utsläppsintensiva alternativ dyrare kan kräva politiska åtgärder som motverkar denna fördyring och gör den hanterlig för grupper som annars kanske skulle vända sig emot den. Men klimaträttvisa handlar inte bara om att ta hänsyn till fördelningen av kostnader mellan olika grupper i samhället utan även om fördelningen av nyttor av klimatpolitiska åtgärder.

Den reducerade förmånsskatten på elbilar, skattefri laddel vid arbetsplatser och skattereduktionen för installation av laddstation för elbilar syftar till att minska klimatutsläppen genom att stimulera elektrifieringen av personbilstrafiken, men den mycket omfattande och upprepade subventioneringen av dem som har elbil som förmånsbil och skillnaden mellan hur elbil och månads- och årskort till kollektivtrafiken förmånsbeskattas ökar klyftorna i samhället. Mellan höginkomsttagare och låg- och medelinkomsttagare, mellan män och kvinnor och mellan stad och land. Ökade klyftor som alla minskar klimaträttvisan och därigenom undergräver och minskar legitimiteten och acceptansen för klimatomställningen.

## 7. Litteraturlista

Arvidsjaurs kommun Parkering

Bilbolaget: Förmånsbil – så fungerar det för dig som förare

Bjorn Lunden: Förmånsbil eller privatbil?

Börjesson & Roberts (2023) The impact of company cars on car ownership, Transportation Research Part A 176 (2023)

Ekonomistyrningsverket (2017) Prognos Statens budget och de offentliga finanserna, Fördjupningsavsnitt Beskattning av förmånsbilar

Energi- och klimatrådgivningen i Stockholmsregionens webbsida Ladda din elbil hemma

Energimyndigheten m.fl. (2017) Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER 2017:07

Finansdepartementet (2016) Höjd beloppsgräns vid avdrag för resor till och från arbetet

Finansdepartementet (2022) Promemoria Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil

Finanspolitiska rådet (2024) Svensk finanspolitik. Finanspolitiska rådets rapport 2024

FridaPort

Företagarnas 20 populära företagsbilar 2024

Göteborgs stad Parkeringsavgifter

IVL (2019) Transportstudien 2019 Analys av åtgärder för en hållbar transportsektor

IVL (2020) Hållbar elektromobilitet. Vad krävs för att eldrivna vägtransporter ska vara miljömässigt och socialt hållbara

IVL (2024) Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan. En internationell litteraturöversikt av åtgärder för att minska trafikarbetet i större städer

K2 (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt, K2 RESEARCH 2015:2

Klimatpolitiska rådets rapport 2019

Klimatpolitiska rådets rapport 2023

Klimatpolitiska rådets rapport 2024

Kollektivtrafikbarometern, uttag från, 2023

Larsson, M. et al. (2017) Småreformer för miljöanpassat resande. IVL Rapport C 249

Linköpings kommun (2020) Förvärvsarbetande 18-69 år efter tid, typ, område, kön och bilförmån

Magnusson och Berggren (2018) Competing innovation systems and the need for redeployment in sustainability transitions, *Technological Forecasting and Social Change* Volume 126, January 2018, pp. 217-230

Malmö stad Parkeringsavgifter, maj 2024

Mobility Swedens Databas, nyregistreringar

Naturvårdsverket (2018) Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle

Naturvårdsverket (2023) Miljöeffekter av elektrifiering av transporter Redovisning av ett regeringsuppdrag NV-09921-21

Olofströms kommun Parkering

Regeringens proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan

Regeringens proposition 2020/21:1 Budgetpropositionen för 2021

Regeringens proposition 2020/21:156 Justerad beräkning av bilförmån

Regeringens proposition 2021/22:173 Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar

Regeringens proposition 2022/23:1 Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård

Regeringens proposition 2022/23:18 Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor

Regeringens proposition 2022/23:84 Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen

Regeringens proposition 2024/25:1 Budgetpropositionen för 2025

Regeringens skrivelse 2022/23:98 Redovisning av skatteutgifter 2023

Regeringens skrivelse 2023/24:98 Redovisning av skatteutgifter 2024

Region Skåne (2024) Så reser vi i Skåne. Resvaneundersökning 2023

Region Stockholm (2020) Resvaneundersökning 2019

Sandberg m.fl. (2012) "Slopade reseavdrag skulle minska koldioxidutsläppen", DN-debatt 2012-12-06

SCB, Medellöner i Sverige 2023

SCB, Medellöner i Sverige 2024

SCB, Skatteuträkning efter region, typ av skatteuträkningsvariabel, kön, ålder, tabellinnehåll och år

SCB, Skiktgränserna 1991, 1996-2022

Skatteverket (2019) Avdrag för resor till och från arbetet. En uppföljning av skattefelskontrollen

Skatteverket (2022) Skattefelsrapport 2021



Skatteverket Grön teknik

Skatteverket När ska man betala statlig inkomstskatt och hur hög är den?

Skatteverket Rättslig vägledning Resor till och från arbetsplatsen, 2024

Skatteverket Statistikportal

Skatteverket: Avdrag för resor till och från arbetet. Resor med bil, motorcykel eller mopedbil

Skatteverket: Bilförmån miljöbilar

Skatteverket: Förmåner: Årskort och periodkort

Skatteverket: Parkering och garageplats

Skatteverket: Skiktgräns för statlig skatt inkomstår 2024

Skatteverket: Så påverkar avdraget din skatt

SOU: För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd (SOU 2017:1)

SOU: I en värld som ställer om Sverige utan fossila drivmedel 2040 (SOU 2021:48)

SOU: Rätt för klimatet (SOU 2022:21)

SOU: Skattelättnader för arbetsresor. En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor (SOU 2019:36)

Stockholms stad Taxeområden och avgifter

Svensk Kollektivtrafik (2023) Kollektivtrafikbarometern 2022 Kvinnors och mäns resande

SVT (2019) Därför gör så många fel med reseavdragen i deklARATIONEN, SVT 30 mars 2019

Torsby kommun Parkering

Trafikanalys (2022) Eldrivna vägfordon – ägande, regional analys och möjlig utveckling till 2030 Rapport 2022:12

Trafikanalys (2024) Fordon 2023

Trafikanalys (2024) Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi

Trafikanalys: Eget statistikurval resvanor för 2023: RVU i Sverige. Antal tusen huvudresor per år efter år, huvudsakligt färd sätt och kön

Trafikverket (2023) Vägtrafikens utsläpp 2022

Vision: Fler offentliga arbetsgivare bör erbjuda anställda förmåner, pressmeddelande 2023-05-29

VTI (2014) Rebound effects of energy efficiency measures in the transport sector in Sweden. VTI rapport 827A

VTI (2023) Beskattning av förmånsbilar ökar totala bilinnehavet, pressmeddelande VTI 2023-09-12

Västra Götalandsregionen (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023, RVU Västra Götaland VGR Analys 2023:56

Västtrafik (2024) Hållplats 2024

Västtrafiks webbsida: Tillsammans minskar vi utsläppen

Winslott Hiselius (2021) Kollektivtrafiken och klimatutmaningen - tid för ett nytt perspektiv, K2 OUTREACH 2021:3

WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?

WSP (2018) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål

WSP (2021) Förmånsbeskattning av förmånsbil, arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK