Datum
2026-10-29

Diarienummer
KN2026/01175

Kraftsystem och marknader
Martin Olin, 08-677 26 35
martin.olin@energiforetagen.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till: kn.kl@regeringskansliet.se

Energiföretagen Sveriges synpunkter på Styrmedelsutredningen, SOU 2026:33 Vägen mot utfasning

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 500 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

Övergripande ställningstaganden

Energiföretagen Sverige välkomnar SOU 2026:33 och konstaterar att flera av utredningens centrala slutsatser och förslag ligger väl i linje med de inspel som Energiföretagen lämnat under utredningens gång.

Vi delar utredningens bedömning att Sverige behöver ytterligare åtgärder för att nå såväl ansvarsfördelningsåtagandet (ESR) till 2030 som målet om att fasa ut fossila bränslen till 2045. Vi instämmer också i slutsatsen att elektrifiering är det huvudsakliga och mest samhällsekonomiskt effektiva spåret för att minska transportsektorns utsläpp på lång sikt.

Energiföretagen delar också utredningens slutsats att styrmedlen behöver utformas så att det blir mer attraktivt att välja elfordon framför fossila alternativ. För att elektrifieringen ska accelerera krävs långsiktiga styrsignaler som stärker efterfrågan på elfordon och skapar gynnsamma relativpriser mellan el och fossila drivmedel. Samtidigt bör styrmedlen vara teknikneutrala och ge goda förutsättningar även för andra fossilfria lösningar, såsom vätgas och elektrobränslen, där direkt elektrifiering är mindre lämplig.

Vi ser därför positivt på flera av utredningens centrala förslag, däribland breddad elbilspremie, fortsatt stöd till tunga elfordon och arbetsmaskiner, höjd beskattning av fossila drivmedel samt höjd reduktionsplikt.

Samtidigt anser Energiföretagen att utredningens förslag om beskattningen av uppvärmningsbränslen är otillräckliga. Förslaget om sänkt energiskatt på el är i grunden positivt och viktigt för elektrifieringen, men påverkar samtidigt konkurrensförutsättningarna mellan olika uppvärmningsformer. Förändringarna behöver därför kompletteras med åtgärder som stärker och säkerställer långsiktigt hållbara villkor för fjärr- och kraftvärmen.

EFS1001, v4.0, 2017-09-18

Fjärr- och kraftvärmen bidrar med robust uppvärmning, planerbar elproduktion, effekt, flexibilitet och balans i energisystemet. Fjärr- och kraftvärmen är därmed inte ett alternativ till elektrifieringen utan en viktig förutsättning för att den ska kunna genomföras kostnadseffektivt och med bibehållen leveranssäkerhet.

Detaljerade synpunkter

Nedan följer Energiföretagens specifika synpunkter på ett urval av utredningens förslag. Kommentarerna är strukturerade efter utredningens kapitel och fokuserar på de förslag som har störst betydelse för elektrifieringen, energibeskattningen, laddinfrastrukturen samt fjärr- och kraftvärmens förutsättningar.

Förslag för omställning av fordonsflottan och arbetsmaskiner (kap 9)

Förslag riktade mot personbilar:

Skärp och förläng malus för lätta fordon (kap 9.1.1)

Energiföretagen tillstyrker förslaget.

Energiföretagen delar utredningens bedömning att ekonomiska incitament behöver stärka elektrifieringen av fordonsflottan. En förlängd malusperiod och sänkt utsläppsgräns bidrar till att förbättra elfordonens konkurrenskraft och stärker styrsignalen till fordonsköpare.

Malus är ett av få styrmedel som tydligt påverkar den relativa ekonomin mellan elbilar och fordon med förbränningsmotor. Ett tydligt kostnadsgap mellan fossilfria och fossila alternativ är avgörande för att elektrifieringen ska fortsätta utvecklas i den takt som krävs.

Energiföretagen anser därför att malussystemet även fortsättningsvis bör utgöra en viktig del av styrmedelsmixen och att intäkter från systemet i möjligaste mån bör användas till åtgärder som stärker omställningen till fossilfria transporter.

Höj grundbeloppet och koldioxidbeloppet i fordonsskatten samt sänk gränsen för när beloppet börjar tas ut (kap 9.1.3)

Energiföretagen tillstyrker förslaget.

Energiföretagen delar utredningens bedömning att beskattningen av fordon bör utvecklas så att den tydligare stödjer omställningen till utsläppsfria fordon. Förslaget stärker den relativa konkurrenskraften för eldrivna fordon och bidrar till mer långsiktiga styrsignaler för både hushåll och företag.

En grundläggande utgångspunkt bör vara att den som väljer fossilfri teknik ska möta lägre totalkostnader än den som väljer fossila alternativ. Förslaget bidrar i denna riktning.

Fasa ut nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar stegvis under en treårsperiod (kap 9.1.4)

Energiföretagen tillstyrker förslaget med vissa synpunkter.

Nedsättningen av förmånsvärdet har varit ett av de viktigaste styrmedlen för elektrifieringen av tjänstebilsmarknaden, som i sin tur spelar en central roll för tillgången på begagnade elbilar.

Energiföretagen delar utredningens bedömning att styrmedlet på sikt bör fasas ut, men anser att ett genomförande måste ske inom ramen för utredningens samlade paket. Utredningen är själv tydlig med att utfasningen förutsätter att övriga förslag genomförs och att prisrelationen mellan el och fossila drivmedel utvecklas så att elfordonens konkurrenskraft stärks.

Energiföretagen anser därför att förslaget inte bör genomföras isolerat. Om nedsättningen av förmånsvärdet avvecklas utan att övriga elektrifieringsfrämjande styrmedel genomförs finns en betydande risk att elektrifieringstakten bromsar in.

Förslag riktade mot lastbilar:

Klimatpremien för tunga fordon förlängs till 2030 (kap 9.2.1)

Energiföretagen tillstyrker förslaget.

Elektrifieringen av den tunga trafiken befinner sig fortfarande i ett tidigt marknadsskede. Fordonen är dyrare än konventionella alternativ samtidigt som åkerinäringen verkar på marknader med hård konkurrens och små marginaler.

Klimatpremien har spelat en viktig roll för att få i gång marknaden för tunga elfordon och bör därför förlängas. För att investeringar ska kunna genomföras krävs långsiktiga och förutsägbara villkor.

Energiföretagen vill även betona vikten av kortare handläggningstider och tillräckliga resurser hos ansvariga myndigheter så att beslut om stöd inte fördröjer investeringar eller leder till onödig osäkerhet.

Återbetalning av energiskatt på el för tunga lastbilar och bussar (kap 9.2.2)

Energiföretagen tillstyrker förslaget.

Förslaget ligger väl i linje med principen om att stärka relativpriset mellan el och fossila drivmedel. Konkurrenskraftiga kostnader för laddning är avgörande för elektrifieringen av den tunga trafiken. En utredning bör genomföras av hur ett återbetalningssystem med nedsatt energiskatt på el för tunga fordon kan utformas.

Avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering (kap 9.2.3)

Energiföretagen tillstyrker förslaget.

En avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering är ett långsiktigt och teknikneutralt styrmedel som stärker incitamenten att välja utsläppsfria fordon. Detta ligger i linje med Eurovignette-direktivet och erfarenheter från andra länder visar att det är ett av de mest kraftfulla styrmedlen för att accelerera omställningen av tunga vägtransporter. Det driver fram investeringar i fossilfria fordon, stärker regelefterlevnaden och minskar snedvridningen i konkurrensen mellan svenska och utländska åkerier.

Energiföretagen anser att ett sådant system bör införas så snart som möjligt och utformas så att nollutsläppsfordon ges tydliga konkurrensfördelar. På sikt kan detta minska behovet av direkta investeringsstöd samtidigt som styrsignalen blir mer robust och långsiktig.

Miljözoner med nollutsläppsfordon (kap 9.2.4)

Energiföretagen tillstyrker förslaget.

Energiföretagen välkomnar förslaget att förenkla reglerna för införande av miljözoner med tunga nollutsläppsfordon. Tunga fordon står för en betydande andel av transportsektorns utsläpp i tätorter och utgör därför en viktig del av omställningen till ett fossilfritt transportsystem.

Möjligheten att införa särskilda miljözoner för tunga fordon kan ge kommuner bättre förutsättningar att främja utsläppsfria transporter utan att samtidigt behöva reglera personbilstrafiken. Förslaget skapar tydligare marknadssignaler för investeringar i eldrivna lastbilar och stärker efterfrågan på fossilfria transportlösningar.

För att uppnå största möjliga effekt bör införandet av nya miljözoner ske samordnat mellan flera kommuner. En gemensam och förutsägbar tillämpning ökar investeringssäkerheten för åkerier och transportköpare, vilket i sin tur kan påskynda elektrifieringen av den tunga vägtrafiken. Samtidigt bidrar åtgärden till minskade utsläpp och förbättrad luftkvalitet i tätorter.

Förslag riktade mot arbetsmaskiner:

Sverige bör fortsätta verka för att arbetsmaskiner med nollutsläpp lyfts upp på dagordningen i EU (kap 9.3.1)

Energiföretagen tillstyrker förslaget.

Energiföretagen delar utredningens bedömning att elektrifieringen av arbetsmaskiner behöver ges större uppmärksamhet på EU-nivå. Arbetsmaskiner står för betydande utsläpp inom flera sektorer och har en viktig roll i omställningen till ett fossilfritt samhälle.

Marknaden för utsläppsfria arbetsmaskiner befinner sig fortfarande i ett tidigt skede med höga kostnader, begränsat utbud och avsaknad av harmoniserade regelverk. Gemensamma europeiska styrmedel och regelverk kan bidra till större marknadsvolymer, snabbare teknikutveckling och lägre kostnader.

Energiföretagen anser därför att Sverige bör fortsätta driva frågan inom EU och verka för att arbetsmaskiner med nollutsläpp får en mer framträdande roll i unionens klimat- och industripolitik. Detta skulle stärka förutsättningarna för elektrifiering, minska utsläppen och bidra till ökad europeisk konkurrenskraft.

Förläng och samordna klimatpremien för arbetsmaskiner (kap 9.3.2)

Energiföretagen tillstyrker förslaget.

Energiföretagen delar utredningens bedömning att klimatpremien för arbetsmaskiner bör förlängas och samordnas. Marknaden för utsläppsfria arbetsmaskiner är fortfarande förhållandevis liten och befinner sig i ett tidigt utvecklingsskede. De högre investeringskostnaderna, det begränsade modellutbudet och osäkerheten kring andrahandsvärden gör att stöd fortsatt behövs för att påskynda marknadsintroduktionen.

Klimatpremien spelar därför en viktig roll för att skapa efterfrågan, öka marknadsvolymerna och bidra till teknikutveckling. Samtidigt välkomnar Energiföretagen utredningens förslag om en mer samordnad stödhantering, vilket kan förenkla administrationen och göra stöden mer ändamålsenliga för de aktörer som investerar i arbetsmaskiner.

Även offentlig upphandling kan spela en viktig roll för att skapa en tidig marknad för utsläppsfria arbetsmaskiner och därigenom bidra till snabbare kostnadsreduktion och ökad konkurrenskraft för tekniken.

Förslag på området reduktionsplikt (kap 10)

Energiföretagen delar utredningens bedömning att en ökad användning av biodrivmedel behövs för att Sverige ska kunna nå sitt ESR-åtagande till 2030. På den relativt korta tid som återstår till 2030 är biodrivmedel en viktig del av lösningen för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan.

Samtidigt delar vi utredningens slutsats att biodrivmedel inte utgör den långsiktiga huvudlösningen för transportsektorn. Elektrifiering är den mest kostnadseffektiva vägen mot en fossilfri transportsektor 2045 och styrmedlen bör därför utformas så att biodrivmedel kompletterar, snarare än konkurrerar med, elektrifieringen.

Energiföretagen tillstyrker utredningens förslag om höjda nivåer i reduktions-plikten. Förslagen kan bidra till att minska utsläppen på kort sikt och därmed stärka Sveriges möjligheter att nå ESR-åtagandet till 2030. Samtidigt innebär en högre reduktionsplikt högre drivmedelskostnader, vilket förstärker incitamenten

att välja eldrivna fordon och därmed påskyndar elektrifieringen av transportsektorn.

Det är en viktig aspekt eftersom en snabbare elektrifiering successivt minskar behovet av biodrivmedel i vägtransporterna. Det frigör i sin tur hållbara biodrivmedel till sektorer där elektrifiering är betydligt svårare att genomföra, exempelvis delar av flyget, sjöfarten och vissa arbetsmaskinssegment. Energiföretagen anser därför att reduktionsplikten bör utformas på ett sätt som både bidrar till utsläppsminskningar på kort sikt och samtidigt stärker den långsiktiga övergången till eldrivna transporter.

Förslag på energiskatteområdet (kap 11)

Energiföretagen anser att konsekvensanalysen av skatteförslagen generellt sett är otillräcklig. Särskilt behöver effekterna för fjärr- och kraftvärmens konkurrenskraft samt konsekvenserna av den föreslagna sammanslagningen av energi- och koldioxidskatten analyseras närmare innan förslagen bereds vidare och förslag till genomförandelagstiftning tas fram.

Förslag för en enhetligare energibeskattning (kap 11.2)

Energiföretagen tillstyrker förslaget med vissa synpunkter.

Energiföretagen välkomnar utredningens ambition att skapa en mer långsiktigt hållbar och enhetlig energibeskattning. Vi delar särskilt principen att fossila utsläpp endast bör prissättas en gång, att den ska vara enhetlig och att dubbelreglering bör undvikas när ETS2 införs. Vi instämmer även i att ett utsläppshandelssystem uppfyller samtliga dessa utgångspunkter. Vi tillstyrker även att direkt prissättning av koldioxidutsläpp i Sverige endast ska ske genom de två europeiska handelssystemen för utsläpp av växthusgaser, dvs. ETS1 respektive ETS2. En mer enhetlig koldioxidprissättning stärker styrmedlens effektivitet, ökar förutsägbarheten och minskar risken för snedvridningar mellan olika sektorer.

Förlag om att uppdelningen i energi- och koldioxidskatt tas bort (kap 11.2.2)

Energiföretagen avstyrker att koldioxidskatten och energiskatten föreslås slås samman till en energiskatt 2028 vid införandet av ETS 2 och att skattesatsen ska motsvara summan av nuvarande energi- och koldioxidskatter, med vissa undantag. Då i princip all verksamhet från och med 2028 ska omfattas av utsläppshandel antingen inom ETS 1 eller ETS 2 innebär det i praktiken en kraftig förstärkning av det fiskala inslaget i energibeskattningen. Skattenivåmässigt kommer skattesatserna då över lag ligga långt över minimiskattenivåerna i EU:s energiskattedirektiv. Utredningen menar att beskattningen kan fungera som en indirekt prissättning av utsläpp, vilken inte står i överensstämmelse med de föreslagna utgångspunkterna i det föregående avsnittet. Vi anser i utgångpunkten koldioxidprissättningen bör vara enhetlig och ske via utsläppshandeln och inte genom att därutöver införa en indirekt dubbelbeskattning genom en hög

energibeskattning. Reformeringen borde därför utgå från resonemangen i det föregående avsnittet om prissättning av utsläpp.

Vi invänder emot utredningens resonemang om att den föreslagna förändringen skulle innebära någon påtaglig förenkling av energibeskattningen och att den skulle underlätta förståelsen och därmed legitimiteten av energibeskattningen. Ett av grundproblemen med dagens energi- och koldioxidbeskattning av uppvärmningsbränslen är att den omfattar både fossila bränslen och vissa förnybara biooljor. Eftersom biooljor i utgångspunkten är betydligt dyrare än fossila oljor är skattebefrielse ett centralt styrmedel för att ge incitament till att fasa ut användningen fossila bränslen. Hade logiken varit att endast beskatta fossila bränslen hade förslaget varit rimligare och gett en mer lättförståelig utformning.

Förslag om ny struktur för beskattningen av uppvärmningsbränslen (kap 11.2.3)

Skatten behöver sänkas när ETS2 införs 2028

Energiföretagen tillstyrker att sänkningen av koldioxidskatten ska motsvara det förväntade prispåslaget från ETS 2 när detta system förväntas införas den 1 januari 2028. Om energi- och koldioxidskatten ersätts av en energiskatt är det rimligt att det sker en procentuell nedsättning av den sammanlagda energiskattenivån. Vi vill dock framhålla att det i dagsläget råder osäkerhet om prisnivåerna på utsläppsrätter inom ETS 2 då auktioneringen av sådana utsläppsrätter startar först nästa år. En rimlig utgångspunkt är dock som utredningens räkneexempel utgår från ett utsläppsrättspris på minst 50 EUR/ton, men priset kan väntas bli betydligt högre över tid. Det bör uttalas att en inriktning är att justera ned skattesatsen i takt med att ETS2-priserna kan väntas öka under 2030-talet.

Skattebefrielse behöver ske av biooljor för uppvärmningsändamål

Utredningen hävdar att genom att låta styrningen i allt högre grad ske i form av utsläppshandel i stället för genom olika skattesatser skulle ha fördelen att inte snedvrida valet av uppvärmningsbränsle utifrån tex. KN-nummer. Detta gäller till exempel de enligt EU:s energiskattedirektiv skattepliktiga biooljor som till exempel RME, UCOME och HVO, när de används som bränsle i fjärr- och kraftvärmen. Utredningens resonemang bortser från att det finns möjlighet att ansöka om skattebefrielse utifrån EU:s statsstödsregler där skattebefrielse för biodrivmedel godkänts av EU-kommissionen till och med 2032 i april i år.

På oklara grunder har dock regeringen inte ansökt om skattebefrielse för motsvarande biooljor när de används som uppvärmningsbränsle, trots att det uttalats i det tidigare Tidö-avtalet att biooljeskatten skulle ses över. Energiföretagen anser att skattebefrielse av skattepliktiga biooljor måste ges likvärdiga skattemässiga förutsättningar även när de används som uppvärmningsbränsle och har tidigare hemställt om detta hos Finansdepartementet. Det är orimligt att förnybara biooljor beskattas på samma

nivå som om de vore fossila. Vi bedömer att en slopad biooljeskatt inte innebär någon risk för överkompensation utifrån dagens bränsleprisrelationer.

Effekten av att bibehålla biooljeskatten på uppvärmningsbränsle är att de blir för dyra att använda då de i utgångspunkten är betydligt dyrare än fossil olja. Eftersom RME har något lägre energiinnehåll än fossil olja per volymenhet blir sammantaget RME i dag ca 35 procent dyrare att använda än fossil olja. För en spetslastanläggning som använder 10 GWh bioolja motsvarar skatten ungefär 4–4,3 miljoner kronor per år om man använder RME eller HVO som bränsle. Dagens höga energi- och koldioxidbeskattning av biooljor innebär att utfasningen av fossil olja både fördyras kraftigt och försenas.

Utredningen saknar analys av andra kompletterande styrmedel än skatt på uppvärmningsbränsle

Utredningen saknar närmare resonemang varför det skulle finnas behov av ett starkare omställningstryck i ESR-sektorn och då särskilt uppvärmningssektorn när det endast används drygt 1 procent fossila bränslen i fjärrvärmeproduktionen och i enskilda värmepannor. Utredningen menar att skatten på uppvärmningsbränsle är det återstående styrmedel som utöver införandet av ETS 2 kan skapa starkare incitament för utsläppsminskningar för hushåll, service och småindustrier än i den konkurrensutsatta industrin. Detta resonemang bortser från att det finns andra styrmedel som till exempel stöd för konvertering från fossila bränslen och energieffektivisering i småhus där regeringen nyligen infört en ny bidragsomgång i det så kallade Villa-effekten-stödet. I den reviderade stödutformningen som beslutades i somras införs en breddning av stödet till att gälla konvertering från både fossil olje- och gasuppvärmning. Ett annat exempel på styrmedel är stöd som lämnas inom Klimatklivet för konvertering från fossila bränslen inom bland annat mindre industri som inte omfattas av utsläppshandeln.

Utredningen har snäva resonemang om internationell konkurrens

Utredningen bortser i sina resonemang om grad av exponering för internationell konkurrens att detta också är en fråga inom ramen för den fria tilldelningen av utsläppsrätter där den differentieras beroende på produktriktmärken och verksamhet.

Utredningen tar även upp att det för att undvika snedvridningar skulle en högre beskattning av uppvärmningsbränslen kräva att leverans av värme och kyla till industriföretag ges rätt till skatteåterbetalning eftersom värmeproduktion som sker i samband med tillverkningsprocessen i industriföretag är lågbeskattad. Det behöver framhållas att denna skatteåterbetalning är helt avgörande för att fjärrvärme-företag ska kunna erbjuda konkurrenskraftig värme och ånga till tillverknings-industri. Skattevillkoren behöver därför vara konkurrensneutrala och oberoende av om det är industriföretaget eller fjärrvärmeföretaget som är ägare till värmeproduktionsanläggningen. Tvärtom skulle dagens energiskatteregler behöva ses över då dagens så kallade proportioneringsregler innebär att det inte råder konkurrensneutrala förutsättningar. Genom att slopa proportionerings-

reglerna i 9 kap. 5b§ i lagen (1994:1776) om skatt på energi som idag missgynnar fjärrvärmeföretags värme- och kylaproduktion i relation till tillverkningsindustrin skulle fjärrvärmeföretag kunna producera värme på lika villkor som tillverkningsindustrin.

Energiföretagen anser att det är helt nödvändigt att denna skattenedsättning förändras för att ta bort dagens felaktiga dubbelproportionering och att skattenedsättningen sedan bibehålls långsiktigt för att kunna bibehålla fjärrvärmens konkurrenskraft. Resonemanget om att skattenedsättningen för värme- och kraftvärmeproduktion borde fasas ut för att likställa användning för värmeproduktion direkt i bostäder och lokaler med användning för värmeproduktion i fjärrvärme-anläggningar är irrelevant eftersom användningen av fossila bränslen i fastighetsägares egna olje- och gaspannor kommer att fasas ut i det närmaste helt de närmaste åren.

De skattepliktiga bränslena i fjärrvärmeproduktionen används primärt i topplast- och reservanläggningar de kallaste vinterdagarna där det också sker en utfasning av kvarvarande fossila bränslen de närmaste åren under normala förhållanden. Av beredskapsskäl väntas dock många av reserv- och topplastpannorna behöva bibehållas på grund av det försämrade säkerhetsläget. Energimyndigheten har under hösten haft stödutlysningar där bidrag lämnas till att av energiberedskapsskäl installera mobila oljepannor samt för att bibehålla reservanläggningar för värmeproduktion som kan använda olja som bränsle.

Det saknas bärkraft för ökad beskattning av fjärrvärmeproduktion

Energiföretagen vill även framhålla att fjärrvärmebranschen som helhet haft en mycket svag resultatutveckling de senaste åren som en följd av de fördubblade biobränslepriserna som är en effekt av Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Under 2023 och 2024 visade fjärrvärmebranschen aggregerat i princip nollresultat, vilket innebär att det saknas bärkraft för ökad beskattning av branschen. Det försämrade säkerhetsläget och krigen i Mellanöstern med stängningen av Hormuz-sundet har medfört stora störningar på energimarknaderna som får spridningseffekter även på de svenska bränslemarknaderna med bland annat en ökad konkurrens om biobränslen. Detta medför att höga produktionskostnader för fjärrvärmen som innebär att det saknas bärkraft för ökad beskattning.

Energiföretagen anser därför att den fortsatta beredningen bör kompletteras med en mer genomgripande översyn av styrmedlen för uppvärmningssektorn. Särskilt viktigt är att skapa bättre förutsättningar för att fasa ut de sista fossila bränslena inom fjärrvärmen, bland annat genom att temporärt sänka energiskatten för elpannor och värmepumpar inom fjärrvärmeverksamhet och slopa energi- och koldioxidskatten för biooljor. Det behövs också en bredare diskussion om hur fjärr- och kraftvärmens systemnyttor bättre kan tas tillvara och värderas i energisystemet. En bra utgångspunkt är även att genomföra förslagen som Energimyndigheten presenterat den 1 oktober 2026 för att stärka fjärr- och

kraftvärmen i rapporten Fjärrvärmens och kraftvärmens roll i ett föränderligt energisystem (ER 2026:23), i enlighet med vad vi utvecklar nedan.

Höjd beskattning av bensin och diesel (kap 11.3.1)

Energiföretagen tillstyrker förslaget.

Energiföretagen delar utredningens bedömning att dagens beskattning av fossila drivmedel är för låg för att ge tillräckliga incitament till elektrifiering. Omställningen till ett fossilfritt transportsystem förutsätter att det är mer attraktivt att välja eldrift än fossila drivmedel. Förslaget bidrar till att stärka denna prisrelation och därmed efterfrågan på elfordon.

Energiföretagen välkomnar utredningens bedömning att Sverige kan nå sina klimatåtaganden utan exceptionellt höga drivmedelspriser. Det krävs däremot att priset på fossila drivmedel återgår till nivåer som ger tydliga incitament för omställning och som ligger i paritet med jämförbara länder. Att långsiktigt hålla nere priset på bensin och diesel genom skattesänkningar kommer att försvaga efterfrågan på elfordon, bromsa investeringar i laddinfrastruktur och öka beroendet av fossila bränslen.

Det geopolitiska läget har dessutom tydliggjort riskerna med ett fortsatt oljeberoende. Kriget i Ukraina, konflikterna i Mellanöstern och återkommande störningar i globala leveranskedjor har visat hur sårbara hushåll och företag är för internationella oljeprisrörelser. Att minska användningen av fossila drivmedel är därför inte bara en klimatfråga utan också en fråga om energisäkerhet, försörjningsberedskap och konkurrenskraft.

Energiföretagen vill också betona vikten av långsiktighet och förutsägbarhet i drivmedelsbeskattningen. Återkommande tillfälliga skattesänkningar riskerar att skapa osäkerhet om framtida prisnivåer och därmed försvaga incitamenten att investera i elfordon och laddinfrastruktur. Om hushåll och företag förväntar sig att staten återkommande kompenserar för höga fossila drivmedelspriser minskar drivkraften att ställa om.

Eventuella kompensationsåtgärder bör därför utformas så att de inte försvagar omställningens styrsignaler. Energiföretagen delar här utredningens bedömning att en sänkt energiskatt på el är ett mer träffsäkert alternativ eftersom den både kan mildra kostnadsökningar för många berörda hushåll och samtidigt stärka incitamenten för elektrifiering.

Sänkt energiskatt på el (kap 11.3.3)

Förslaget om sänkt energiskatt på el är i grunden positivt för elkunderna och viktigt för elektrifieringen. Energiföretagen tillstyrker förslaget under förutsättning att reformen kompletteras med åtgärder som stärker fjärr- och kraftvärmens

konkurrenskraft och att sänkningen genomförs stegvis under en femårsperiod. Detta i syfte att ge tillräcklig anpassningstid för att genomföra sådana åtgärder.

Från ett klimat-, konkurrenskrafts- och motståndskraftsperspektiv ser vi positivt på utredningens förslag att sänka energiskatten på el sänks samtidigt som beskattningen av fossila drivmedel höjs. Förslagen stärker omställning och elektrifieringen genom att förbättra relativpriset mellan el och fossila drivmedel, göra elfordon mer attraktiva och minska hushållens elkostnader. Detta ligger väl i linje med Energiföretagens uppfattning att elektrifiering är den mest kostnadseffektiva vägen att minska transportsektorns utsläpp på lång sikt, samtidigt som den stärker Sveriges konkurrenskraft och minskar beroendet av importerade fossila bränslen.

Sverige har i dag en internationellt sett hög beskattning av el och där bland annat våra grannländer Danmark och Norge genomfört breda generella energiskattesänkningar på el det senaste året. I flera andra EU-länder som till exempel Tyskland diskuteras även större generella energiskattesänkningar på el.

Förslaget är dessutom träffsäkert ur ett acceptansperspektiv. Utredningens analys visar att hushåll med höga drivmedelskostnader ofta också har höga elkostnader, vilket innebär att en sänkt elskatt kan kompensera många av de hushåll som påverkas av högre kostnader för fossila drivmedel. Energiskatt och moms på energiskatten utgör i dag omkring 40 procent av kundens totala elkostnad. Sett över en längre tidsperiod sedan 1990 har konsumentprisindex (KPI) ökat med 110 procent samtidigt som energiskatten på el har ökat med drygt 600 procent under samma period.

Energiföretagen anser även principiellt att det är en effektivare åtgärd att sänka energiskatten på el som en framåtriktad åtgärd när hushåll och företag pressas av högre elpriser, än olika slag av tillfälliga kompensationsstöd av det slag som införts under de senaste åren. En förutsägbar skattesänkning påverkar även kalkylen redan när hushåll och företag väljer mellan en fossilbaserad och en elektrifierad investering. En generell energiskattesänkning gynnar dessutom alla elkunder, oavsett var man bor i landet. En större generell energiskattenedsättning minskar också de trösklar som finns i dag med de effektgränser för energiskatteplikt som gäller för egenproducerad el.

En hög energiskatt på el motverkar även en flexibel elanvändning. I takt med att elsystemet får större behov av flexibilitet bör prissignaler från elmarknaden och elnätet få större betydelse relativt en statisk energiskatt per kilowattimme.

Samtidigt anser Energiföretagen att utredningens förslag för uppvärmnings-sektorn är helt otillräckliga. Förslagen innebär betydande förändringar av konkurrensförhållandena mellan elbaserad uppvärmning och fjärrvärme utan att motsvarande reformer genomförs för fjärr- och kraftvärmen.

En generell sänkning av energiskatten på el stärker elbaserad uppvärmning och försämrar därmed fjärrvärmens konkurrenskraft. Med en sänkning av energiskatten på 20 öre/kWh utöver den redan genomförda skattesänkningen den 1 januari 2026 på 7,9 öre/kWh så skulle fjärrvärmens konkurrenskraft minska

med ca 10 procent. Utredningen saknar därför en tillräcklig analys av hur förändringarna påverkar uppvärmningsmarknaden, effektbalansen och de investeringar som behöver göras i fjärr- och kraftvärmesystemen. I och med att fjärrvärmens konkurrenskraft påverkas i så stor omfattning bör en sänkning genomföras stegvis under en femårsperiod för att ge tid för anpassningsåtgärder i fjärrvärmebranschen.

Slopande av "norrskatteavdraget" rimligt givet att en större generell energiskattesänkning genomförs

Energiföretagen tillstyrker att det så kallade "norrskatteavdraget" på 9,6 öre/kWh slopas om en såpass stor generell energiskattenedsättning genomförs som 20 öre/kWh. Detta minskar också den betydande administration hos elnätsföretagen som är förknippad med att tillämpa en lägre energiskatt i vissa kommuner.

EU-kommissionen uppmanar medlemsstaterna att tillämpa en lägre energibeskattning på el

En sänkt energibeskattning på el är också i linje med de förslag och uppmaningar som EU-kommissionen presenterat det senaste året. EU-kommissionen presenterade den 17 juli inom ramen för ändringar i elmarknadsförordningen också energiskatteförslag om att el ska främjas genom en stödjande energiskattelagstiftning. Medlemsstaterna föreslås även tillämpa än lägre energibeskattning på el än naturgas och se till att minimiskattenivåer tillämpas för energiintensiv industri. EU-kommissionen har också tidigare uppmanat EU:s medlemsstater att verka för lägre elbeskattning och utnyttja den flexibilitet som finns i EU:s regelverk i sin handlingsplan för överkomliga energipriser och i meddelandet *Medborgare och energi*. Kommissionen bedömer att höga energiskatter på el höjer elkostnaderna, bromsar elektrifieringen och motverkar klimatpolitiken.

Styrmedelsmixen för energieffektivisering bör ses över relaterat till Sveriges energisparbeting enligt energieffektivitetsdirektivet

Vi vill också påtala att Sverige i dag utnyttjar effekterna av energiskatter för att uppfylla energisparbetinget i artikel 8 i det direktivet om energieffektivitet. Styrmedelsmixen för energieffektivisering bör därför ses över vid en energiskattereformering. Det är också angeläget att målformuleringar och energisparbetingen ses över i EU-kommissionens aviserade översyn av energieffektivitetsdirektivet post-2030 som aviserats ska presenteras i slutet av året.

Fjärr- och kraftvärmens villkor behöver stärkas vid en generell energiskattesänkning på el

Fjärr- och kraftvärmen bidrar med stora systemnyttor genom planerbar produktion, effekt, flexibilitet och balans. Dessa nyttor behöver i större utsträckning beaktas i utformningen av framtida skatte- och styrmedel.

Vi anser därför att regeringen bör genomföra:

- sänkt energiskatt på el för elpannor och värmepumpar inom fjärrvärmeverksamhet,
- slopad energi- och koldioxidskatt på biooljor,
- en översyn och utveckla befintliga stöd- och riskdelningsinstrument för strategiska investeringar i värmelager, sammankopplingsledningar mellan fjärrvärmesystem och nyttiggörande av restvärme,
- de övriga åtgärder för att stärka fjärr- och kraftvärmen som presenterats av Energimyndigheten den 1 oktober i rapporten Fjärrvärmens och kraftvärmens roll i ett föränderligt energisystem (ER 2026:23),
- åtgärder som förbättrar ersättningen för fjärr- och kraftvärmens systemnyttor.

Energiföretagen föreslår en tidsbegränsad nedsättning av energiskatten på el i fjärrvärmeverksamhet

Energiföretagen anser att skattereformeringen av uppvärmningsbränslen även bör omfatta en tidsbegränsad nedsättning av energiskatten på el till 0,6 öre/kWh för el som används i elpannor och värmepumpar i fjärrvärmeverksamhet. Detta är också en åtgärd som föreslås av Energimyndigheten för att stärka fjärrvärme i rapporten Fjärrvärmens och kraftvärmens roll i ett föränderligt energisystem (ER 2026:32). Denna åtgärd skulle bidra till att dämpa fjärrvärmeprisutvecklingen, minska användningen av fossil olja och biobränslen samt ge stora energisystemnyttor genom att bland annat kunna utnyttja den stora flexibilitetsresursen som finns i fjärrvärmens elpannor. Åtgärden stärker även långsiktigt energiförsörjningen och beredskapen i städerna och elektrifieringen av samhället.

Idag finns cirka 1 240 MW driftklara elpannor i de svenska fjärrvärmesystemen. Elpannorna har dock använts i mycket begränsad omfattning de senaste åren på grund av att de belastas med full energiskatt på el på i dag 36 öre per kilowattimme. Vidare finns i dag värmepumpar med en total installerad värmeeffekt på cirka 1 230 MW i de svenska fjärrvärmesystemen som möjliggör utnyttjande av lågvärdig restvärme från olika verksamheter som exempelvis reningsverk och datorhallar.

Energiföretagen vill även framhålla att de ekonomiska stöd till hushåll och företag som regeringen har beslutat om vid ett flertal tillfällen som en konsekvens av de senaste årens höga energipriser uteslutande har riktats till el- och gaskunder. Fjärrvärmekunderna har inte tilldelats något ekonomiskt stöd, trots att även fjärrvärmen har drabbats av kraftigt ökade kostnader av samma orsaker. Detta är ytterligare en faktor som påvisar behovet av att genomföra åtgärder som stärker fjärrvärmens konkurrenskraft. Den föreslagna energiskattesänkningen för elförbrukning i fjärrvärmeverksamhet beräknas till ca 500 miljoner kronor per år, vilket är en liten summa i jämförelse med flera tiotals miljarder kronor som anslagits för el- och gaskompensationsstöd sedan 2022.

Förslag för ökad acceptans och kompensation (kap 13)

Energiföretagen delar utredningens analys att acceptans är en förutsättning för att klimatomställningen ska kunna genomföras långsiktigt.

Vi delar också bedömningen att kompensationsåtgärder bör utformas så att de både mildrar kostnadsökningar och samtidigt stärker omställningen. Förslaget om sänkt energiskatt på el är ett gott exempel på detta eftersom det både ger ekonomisk kompensation och stärker incitamenten för elektrifiering.

Samtidigt bör eventuella kompensationsåtgärder utformas med hänsyn till hela energisystemet. Förändringar som påverkar konkurrenskraften för fjärrvärmen bör därför kombineras med åtgärder som säkerställer långsiktigt hållbara villkor även för uppvärmningssektorn.

Anslaget för elbilspremien föreslås höjas (kap 13.4)

Energiföretagen tillstyrker förslaget.

Energiföretagen välkomnar förslaget att förstärka elbilspremien. Premien kan bidra till att fler hushåll får möjlighet att delta i omställningen och därmed också stärka acceptansen för klimatpolitiken. Särskilt viktigt är detta för hushåll med låga och medelstora inkomster som är beroende av bil i vardagen men som ofta har begränsade möjligheter att bära de högre investeringskostnader som ett fordonsbyte innebär.

Energiföretagen bedömer dock att den nuvarande utformningen av elbilspremien är alltför snäv och därmed begränsar stödets effekt. För att premien ska få större genomslag bör kriterierna ses över så att fler hushåll med faktiska omställningsbehov kan omfattas, särskilt hushåll som är beroende av bil men har begränsad möjlighet att bära den initiala investeringskostnaden.

På sikt bör dock den viktigaste drivkraften för elektrifieringen vara att det är ekonomiskt mer attraktivt att köra på el än på fossila drivmedel. Elbilspremien bör därför ses som ett komplement till de mer långsiktiga styrmedel som stärker elfordonens konkurrenskraft, exempelvis sänkt energiskatt på el och höjd beskattning av fossila drivmedel.

Övriga synpunkter

Laddinfrastruktur och elnät måste ges goda förutsättningar

Energiföretagen delar utredningens bedömning att elektrifieringen förutsätter en väl fungerande laddinfrastruktur. Under senare år har utbyggnaden gått snabbt och Sverige har i dag ett väl utbyggt nät av laddstationer för personbilar. Även för tunga fordon pågår omfattande investeringar i publik laddinfrastruktur längs de

större transportstråken. Samtidigt behöver utbyggnaden fortsätta i takt med att andelen elfordon ökar.

Framöver är det framför allt elektrifieringen av den tunga trafiken som kommer att ställa stora krav på både laddinfrastruktur och elnät. Laddning av tunga fordon vid depåer, terminaler, logistiknoder och högeffektsstationer längs vägnätet kräver betydligt högre effekter och högre krav på tillgänglighet än personbilstrafiken. För att dessa investeringar ska komma på plats i rätt tid krävs långsiktiga och förutsägbara planeringsförutsättningar för både laddoperatörer och elnätsföretag.

En avgörande faktor är därför förutsägbarhet kring elektrifieringstakten. Investeringar i elnätsförstärkningar och större laddstationer behöver ofta beslutas flera år innan efterfrågan fullt ut uppstår. Om utvecklingen av fordonsflottan blir osäker ökar investeringsrisken och risken för att investeringar skjuts upp eller byggs på fel plats.

Energiföretagen ser därför ett behov av gemensamma och långsiktiga prognoser för elektrifieringens utveckling, kompletterade med tydliga elektrifieringsmål eller indikatorer, exempelvis för andelen elfordon i nyregistreringen inom olika fordonssegment. Sådana prognoser kan utgöra ett viktigt planeringsunderlag för laddoperatörer, elnätsföretag, myndigheter, kommuner och fordonstillverkare. En gemensam och långsiktig bild av elektrifieringstakten minskar osäkerheten, stärker investeringsviljan och förbättrar förutsättningarna för en kostnadseffektiv utbyggnad av både laddinfrastruktur och elnät.

Vi ser också positivt på en ökad samordning av statens stöd till laddinfrastruktur, i linje med Energimyndighetens förslag om en mer sammanhållen stödhantering. Särskilt viktigt är att stöd och planering i högre grad riktas mot den tunga trafikens laddbehov, där effektbehoven, som ovan nämnts, är stora och där investeringarna ofta kräver lång framförhållning.

I det fortsatta arbetet med transportsektorns omställning ser Energiföretagen även ett värde av bredare analyser av olika fossilfria lösningars samlade systemkostnader och systemnyttor. Sådana analyser skulle i större utsträckning kunna omfatta hela transportsektorn, inklusive sjöfart och flyg, och belysa förutsättningarna för direkt elektrifiering, vätgas, elektrobränslen och andra fossilfria drivmedel. Analysen bör även beakta behovet av tillhörande infrastruktur och hur olika lösningar påverkar effektbehov, flexibilitet och utnyttjandet av elproduktionskapaciteten.

En kvantifiering av föreslagna åtgärders bidrag till ökad energieffektivitet är önskvärd

Utredningen bedömer i konsekvensanalysen att förslagen sammantaget bidrar till Sveriges mål om effektiv energianvändning och energisparkrav enligt direktivet om energieffektivitet. Energiföretagen instämmer i att till exempel åtgärder för elektrifiering i transportsektorn bidrar till en högre energieffektivitet. Utredningen saknar dock närmare kvantifiering av dessa effekter, vilket vore önskvärt att ta fram.

Utredningen skulle med fördel också kunnat beskriva energieffektiviserings-åtgärders bidrag till uppfyllandet av de klimatpolitiska målen ytterligare. Särskilt med tanke på de omfattande åtgärder som nu är under genomförande utifrån EU-direktiven om energieffektivitet respektive byggnaders energiprestanda.

Åsa Pettersson

VD, Energiföretagen Sverige