

Datum
2026-06-15**Diarienummer**
Utr 2026/14**Ert diarienummer**
Fi2026/00776Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över promemorian Slopad indexering av energiskatt på el

För att hushållens och företagens elkostnader inte ska öka på grund av den årliga indexeringen av energiskatten på el, föreslås i promemorian att indexeringen slopas permanent. Den nu gällande skattesatsen, dvs. 36,0 öre per kilowattimme, ska gälla även efter den 31 december 2026.

Trafikanalys synpunkter på förslagen

Trafikanalys konstaterar att slopad indexering ger lägre energiskatt på el, men att skillnaden räknat i kronor blir liten, även på några års sikt. Vid en jämförelse med oförändrade indexeringsregler bedöms förslaget leda till att skattebeloppet blir 0,1 öre lägre per kilowattimme 2027 och 0,9 öre respektive 2,2 öre per kilowattimme lägre för 2028 och 2029.

Enligt promemorians konsekvensanalys beräknas kostnaden för staten bli 80 miljoner kronor under 2027, 730 miljoner under 2028 och därefter 1,78 miljarder per år. Den lägre skatten bedöms dock kunna leda till högre efterfrågan på el, vilket då kan lindra den offentligfinansiella effekten.

Energiskatten spelar roll i klimatomställningen

För att nå EU-lagstiftningens målnivåer uppmanar EU-kommissionen medlemsländerna att sänka elskatten och öka skatten på fossila drivmedel.¹ Vi har här tittat närmare på hur den slopade indexeringen kan påverka omställningen från fossilfordon till elfordon.

Även om effekten enligt promemorian är liten bedömer Trafikanalys att det kan finnas ett signalvärde i att slopa indexeringen, vilket kan bidra till att energianvändare väljer elfordon istället för fossilfordon. Det valet hänger dock ihop med aktuella skattenivåer för bensin och diesel, samt andra styrmedel som påverkar omställningen.

Enligt promemorian innebär den slopade indexeringen att ett hushåll som exempelvis förbrukar 10 000 kilowattimmar per år får en skattekostnad, inklusive mervärdesskatt, som på årsbasis beräknas bli 13 kronor lägre 2027 jämfört med om skattebeloppet fortsatt skulle omräknas. År 2028 och 2029 bedöms skattekostnaden bli 113 kronor

¹ COM(2026) 115 final

respektive 275 kronor lägre än vad den skulle ha blivit med oförändrade regler. Trafikanalys konstaterar att det innebär lägre kostnader med ungefär 1 krona i månaden år 2027, 10 kronor i månaden 2028 och 23 kronor i månaden 2029. Detta givet att det något lägre priset inte driver en ökad efterfrågan som höjer priset.

En jämförelse kan göras med förslagen om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel som remitterades i två omgångar tidigare i år. Den första tillfälliga sänkningen innebar enligt promemorians exempel med dieselmilägare att kostnaderna för drivmedel minskar med knappt 120 kronor för perioden (5 månader) jämfört med om förslaget inte genomförs, medan den minskade kostnaden för exemplet med bensinbilsägare beräknades uppgå till ca 230 kronor för denna period.² Där handlade det alltså om en besparing på 19 respektive 24 kronor per månad. Enligt konsekvensanalysen beräknades den tillfälliga sänkningen minska skatteintäkterna med 1,64 miljarder kronor under 2026. Den ytterligare tillfälliga sänkningen därefter innebar motsvarande besparingar på 175 kronor respektive 135 kronor per månad medan skatteintäkterna beräknades minska med 7,67 miljarder kronor under 2026.³

Syftet med de tillfälliga sänkningarna var att motverka stigande drivmedelspriser till följd av konflikten i Mellanöstern. I remissvaren lyfte Trafikanalys risken för att krisen kan bli långvarig och att det förutom höjda priser även kan uppstå brist på drivmedel under någon period. Krisen i Mellanöstern pågår fortfarande och påminner om behovet av att fasa ut fossila bränslen, minska beroenden, öka försörjningstryggheten och överbrygga hinder i omställningen.⁴ Sett ur det perspektivet har inte skattesatserna justerats på ett sätt som gynnar elektrifiering av transportsektorn.

Förenkling kan skapa acceptans i en komplex styrmedelsmix

Trafikanalys bedömer att den främsta fördelen med den slojade indexeringen är ökad transparens i och med att det tydligt framgår vad skattesatsen kommer att vara kommande år. Det förenklade förfarandet skulle därför kunna bidra till ökad acceptans sett i ett bredare sammanhang där flera styrmedel behöver samverka. Det innebär även mindre administration för staten när detta förfarande slopas.

Trafikanalys konstaterar att uppgiften att hitta rätt styrmedelsmix för att på ett kostnadseffektivt sätt nå lagstiftade klimatmål är komplex. Den nyligen redovisade styrmedelsutredningen har haft i uppdrag att utreda hur en styrmedelsmix kan utformas som både håller riktningen i omställningen och drivmedelspriserna på ändamålsenliga nivåer.⁵

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Lisa Eriksson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit.

² Fi2026/00763

³ Fi2026/01131

⁴ www.trafa.se/vagtrafik/yttrande-over-promemorian-tillfalligt-sankt-skatt-pa-bensin-och-diesel-16045/ och www.trafa.se/vagtrafik/yttrande-over-promemorian-ytterligare-tillfalligt-sankt-skatt-pa-bensin-och-diesel-16152/

⁵ SOU 2026:33

Mattias Viklund

Generaldirektör