

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen, Enheten
för mervärdesskatt och punktskatter
fi.remissvar@regeringskansliet.se
henrik.kjellberg@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-06-16

Ref Fi2026/00776

Remissyttrande av promemorian ”Slopad indexering av energiskatten på el”

Förslaget i korthet

I promemorian föreslås att den årliga indexeringen av energiskatten på el slopas och att skattesatsen för 2027 fastställs till 36,0 öre per kilowattimme. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2027. Förslaget beräknas ha en offentligfinansiell varaktig effekt på 1,78 miljarder kronor årligen.

Sammanfattande synpunkter

- Transportföretagen tillstyrker förslaget om att permanent slopa den årliga indexeringen av energiskatten på el. Det är ett steg i rätt riktningen för modernisering av beskattningen i ett i högre grad mer elektrifierat samhälle och hur den tystare och helt utsläppsfria transportsektor ska styras i framtiden.
- Förslaget är dock otillräckligt för att accelerera utvecklingen av transportsektorns elektrifiering, särskilt för tunga transporter. Promemorians förslag borde därför ha kompletterats med en permanent sänkning av energiskatten på el som används i tunga utsläppsfria fordon i yrkestrafik.
- Utöver denna åtgärd bör budgetpropositionen för 2027 innehålla en viljeriktning om ett slopande av den extra schablonbeskattningen av bensin- och dieselskatten, den s.k. BNP-indexeringen.
- Transportföretagen anser också att finansdepartementet ska förbereda för ett avskaffande av koldioxidbeskattningen på drivmedel, för att undvika dubbelreglering när utsläppshandelssystemet ETS2 införs i Sverige år 2028.



Motiv till synpunkter

En slopad indexering är välkommet men den generella skattenivån behöver sänkas

Transportföretagen välkomnar och tillstyrker förslaget att permanent slopa den årliga KPI-indexeringen av energiskatten på el. Sverige har en hög beskattning på el och att slopa den automatiska uppräkningsindexeringen är en viktig signal som dämpar kostnadsutvecklingen och stärker elens konkurrenskraft gentemot fossila bränslen. För företagen i transportsektorn, som står inför stora och långsiktiga investeringar i elektrifierade fordonsflottor, är förutsägbarhet kring driftskostnader avgörande. En slopad indexering ger ett litet bidrag till att stabilisera spelreglerna.

Transportföretagen anser också att normalskattesatsen på el generellt är för hög för att underlätta för framtidens i högre grad elektrifierade och fossilfria samhälle. Transportföretagen har länge påpekat att Sveriges höga energiskatt på el utgör en bromskloss för transportsektorns elektrifiering.

I ett första steg bör därför regeringen ta intryck och genomföra förslaget att sänka energiskatten på el med 20 öre per kWh som återfinns i *"Vägen mot utfasning - Styrmedel för ett fossilfritt samhälle"* (SOU 2026:33).

Energiskatten för tunga elektriska fordon i yrkestrafik bör sänkas till EU:s miniminivå

Även om det ligger utanför denna promemorias ram för remittering vill Transportföretagen framföra att förslaget om ett permanent slopande av indexeringen av energiskatten på el borde följas av ett kostnadsänkande skatteförslag för att öka elektrifieringsstakten av den tunga fordonsflottan.

Vi har vid flertalet tillfällen pratat om och diskuterat Transportföretagens förslag om att nästintill energiskattebefria den el som används i tunga yrkesfordon med berörda departement, politisk ledning och i riksdagen. Ett konkret förslag ligger på Regeringskansliets bord, färdigt att omsättas i praktisk handling.¹

I korthet går förslaget ut på att införa en skattenedsättning för den el som laddas och används av utsläppsfria tunga fordon i yrkestrafik, så som elbussar och ellastbilar. Ägaren av ett tungt helelektriskt fordon ska få en återbetalning av största delen av energiskatten på den el som använts i fordonet. En energiskattelättnad förbättrar den totala ägarkostnadskalkylen och erbjuder en kontinuerlig, rättvis och marknadsdriven stimulans för att accelerera elektrifieringen av tung trafik.

Transportföretagens analys visar att förslaget är relativt okomplicerat att genomföra och är förenligt med EU:s statsstödsregler. Vi bedömer att en energiskattelättnad är ett effektivt och nödvändigt komplement till det nu gällande inköpsstödet, klimatpremien.

I den tidigare nämnda SOU 2026:33 lämnas ett förslag om att möjligheten att återbetala elskatt för laddning av tunga lastbilar och tunga bussar ska analyseras vidare.

¹ Styrmedelsförslag: Sänk energiskatten för laddning av tunga fordon - Transportföretagen
<https://www.transportforetagen.se/prioriterade-fragor/kampanj/kraftsamling/styrmedelsforslag-sank-energiskatten-for-laddning-av-tunga-fordon/>

Ett av skälen är ”att låta incitamenten för elektrifiering i större utsträckning än i dag baseras på de rörliga kostnaderna är en generell inriktning för de förslag som utredningen lämnar. Lägre kostnader för den elektricitet som laddas är ett sätt att förbättra kalkylen för användning av batterielektriska fordon och innebär att inköspremierna kan sänkas.”

Transportföretagen anser att det är ett klokt resonemang men att inköspremien bör behållas tills vidare och en nedsättning av de rörliga kostnaderna, i form av sänkt energiskatt på el, kompletterar detta styrmedel. Detta för att ytterligare förbättra den totala ägarkostnadskalkylen, jämfört med alternativ med förbränningsmotor.

I Transportföretagens förslag, som omnämns i utredningen, har en gedigen genomgång genomförts av de olika delar som bör ingå i ett författningsförslag. Därför förutsätter vi en skyndsam analys och att förslaget ingår i 2027 års budgetproposition.

Avskaffa även överindexeringen på drivmedel permanent

Transportföretagen uppmanar regeringen att även ta ett helhetsgrepp om uppräknings av andra indirekta skatter och avskaffa den så kallade BNP-indexeringen (överindexeringen med 2 procentenheter utöver KPI) på bensin och diesel permanent. Transportföretagen har flertalet gånger ifrågasatt denna överindexering sedan den infördes.²

Konstruktionen är tveksam, syftet är oklart och argumenten för den är svaga och oprecisa. En schablonuppräkning med historisk BNP ger exempelvis en missvisande bild av inkomstökningen och har en svag, om ens någon, koppling till klimatmål.

Det är en kritik Transportföretagen delar med exempelvis Konjunkturinstitutet (KI) som påpekar att ”[...] Det kan dock finnas problem med att schablonmässigt indexera miljöskatter till BNP-utvecklingen. En sådan uppräkning kan vara motiverad för skatter kopplade till vissa miljöproblem men detta gäller normalt inte för klimatrelaterade skatter med givna utsläppsmål. För klimatrelaterade skatter kan även realvärdessäkring (KPI-indexeringen) ifrågasättas om det är utsläppsmålen som ska vara styrande. En indexering höjer skatten mer än vad utsläppsmålet kräver är sannolikt inte i linje med en kostnadseffektiv klimatpolitik. Konjunkturinstitutet har även tidigare påpekat att en schablonmässig uppräkning av miljöskattesatser med BNP kan vara förknippad med stabiliseringspolitiska nackdelar, till exempel då skatterna kan komma att höjas även i situationer då BNP sjunker.”³

BNP-indexeringen är en anomali eftersom den avviker från etablerad princip att punktskatter endast ska värdesäkras med inflation, och i stället innebär en automatisk real skatthöjning kopplad till ekonomisk tillväxt. BNP-indexeringen har också pausats eller frysts vid ett flertal tillfällen sedan den beslutades. Transportföretagen anser att överindexeringen borde tas bort, särskilt i ljuset av den nya styrningen som kommer från ETS2 samt nuvarande skattemässiga utformning av reduktionsplikten.

² Se exempelvis: Remissyttrande över promemorian [Finansdepartementets promemoria ”Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016”](#), [”Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024”](#), [Remissyttrande över promemorian ”Sänkt energiskatt på bensin och diesel”](#), [Remissyttrande över promemorian ”Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel”](#), [Remissyttrande över promemorian ”Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion”](#), [”Teknisk översyn av vissa indexeringsbestämmelser”](#)

³ [Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024](#), Konjunkturinstitutet (Dnr 2023-211)

Förbered ett avskaffande av koldioxidbeskattning på drivmedel när EU ETS2 införs - undvik ineffektiv dubbelreglering för transportsektorn.

Från år 2028 införs det nya utsläppshandelssystemet ETS2. Det innebär att de nationella principerna för prissättning av koldioxidutsläpp behöver förändras för att undvika skadlig dubbelreglering av vägtransporter och byggnader.

Därför anser Transportföretagen att finansdepartementet bör inleda ett arbete som syftar till en lagändring i LSE som avskaffar koldioxidskatten för drivmedel som omfattas av ETS2, samt att säkerställa att ETS2 är samordnat med LSE för att undvika dubbla kostnadskomponenter i Sverige för samma utsläpp. Detta för att undvika ett missgynnande av svenska konsumenter och svenskt näringsliv. Genom att avskaffa koldioxidskatten för drivmedel inom ETS2 undviks dubbla kostnader för utsläpp av koldioxid och främjar en mer kostnadseffektiv klimatstyrning.

En enhetlig bränslebeskattning inom EU, där hänsyn tas till effekterna av och kostnaden för ETS2, säkerställer att svenska konsumenter och företag inte drabbas av konkurrensnackdelar jämfört med företag i andra EU-länder. Detta är särskilt viktigt för att upprätthålla rättvis konkurrens inom den gemensamma marknaden. Genom att flytta styrningen till EU-nivå och använda ett marknadsbaserat system för utsläppsrätter säkerställs att utsläppsminskningar sker där de är mest kostnadseffektiva. Det leder till en mer effektiv fördelning av resurser och klimatnytta på EU-nivå.

Att inte påföra koldioxidskatt för drivmedel inom ETS2 är i linje med EU:s energiskattedirektiv och statsstödsregler, som syftar till att undvika dubbel prissättning och konkurrensnedvridning. Detta främjar en harmoniserad och rättvis klimatstyrning inom EU.

Sammanfattningsvis skulle avskaffandet av koldioxidskatten för drivmedel inom ETS2 leda till en mer kostnadseffektiv, konkurrensneutral och miljömässigt fördelaktig klimatstyrning, samtidigt som det säkerställer rättslig samordning inom EU.⁴

Avslutning

Vi tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och bidra till föreliggande förslag.

Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef
Transportföretagen

Mårten Bergman, Transportekonom
Transportföretagen

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn. Våra 9 100 medlemsföretag anställer cirka 204 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

⁴ Se exempel på liknande argumentation i SOU 2026:33 (s. 41-42): ”Det finns inte längre någon reell skillnad mellan den del av energibeskattningen som benämns koldioxidskatt och den del som benämns energiskatt. Den ursprungliga principen om att koldioxidskatten skulle stå i direkt relation till det fossila kolinnehållet upprätthålls inte längre och är till följd av EU-rätten inte heller möjlig att upprätthålla. Koldioxidskatten kan därmed inte användas för att prissätta enbart de fossila utsläppen. Utredningen föreslår därför att koldioxidskatten och energiskatten ska slås samman till en energiskatt vid införandet av ETS 2, 2028.”