

Datum
2025-06-27

Diarienummer
Utr 2025/35

Ert diarienummer
Fi2025/01060

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Trafikanalys yttrande över promemorian Sänkt energiskatt på el

De huvudsakliga syftena bakom den föreslagna sänkningen av energiskatten på el anges vara att minska energikostnaderna för hushåll och företag, och att ytterligare bidra till att stärka incitamenten för överflyttning från fossila energikällor till eldrift. Trafikanalys ser att den föreslagna sänkningen är ett steg i den riktningen men utläser också ur konsekvensanalysen att de önskade effekterna bedöms bli relativt små och att incitamenten för energieffektivisering minskar något. För att påskynda elektrifieringen inom till exempel transportsektorn hade mer riktade stöd eller skattesänkningar varit bättre.

Åtgärden bidrar inte till angivet syfte

Enligt 11 kap. 3 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska energiskatten årligen räknas om på basis av faktiska förändringar i konsumentprisindex. Enligt promemorian bedöms skattesatsen uppgå till 44,1 öre per kilowattimme 2026.

För att minska energikostnaderna för hushåll och företag samt stärka incitamenten för överflyttning från fossila energikällor till eldrift, är förslaget att sänka skattesatsen med 3 öre så att energiskatten på el fastställs till 41,1 öre per kilowattimme.

Trafikanalys anser att motiveringen bakom en sänkning som frångår den accepterade omräkningsfaktorn inte är tillräcklig och saknar motivering till varför en sänkning på 3 öre anses vara tillräckligt för att nå önskade effekter. Enligt konsekvensanalysen bedöms de önskade effekterna bli relativt små, medan incitamenten för energieffektivisering minskar.

Konsekvensanalysens beskrivna effekter

Konsekvensanalysens beräkningar av offentligfinansiella effekter bygger på antagandet om oförändrat beteende hos individer och företag. Det mer dynamiska synsätt som nämns i promemorian om att analysera flera effekter sammantaget vore mer rimligt att använda med tanke på att en del av syftet är att stärka incitamenten för ett ändrat beteende. Till exempel nämns att efterfrågan på el kan öka till följd av förslaget, vilket i sin tur kan öka elpriset. Bristen på dynamik i beräkningen gör den svår att förhålla sig till.

Effekter på företag, enskilda och miljön

Promemorian anger att de samlade skattekostnaderna för alla berörda företag sammantaget minskar med 0,42 miljarder kronor, vilket inte säger så mycket. Vilka branscher och typ av företag påverkas och vad innebär det för utvecklingen i samhället?

Promemorian anger vidare att för ett hushåll i en villa med en årlig elförbrukning på 20 000 kilowattimmar per år (villa med elvärme) beräknas förslaget minska kostnaden för el med 750 kronor under 2026, dvs. runt 60 kr i månaden. Trafikanalys bedömer att detta har en låg styrande effekt för överflyttning till annan energikälla. Även om effekten på incitament för energieffektivisering på motsvarande sätt blir liten kan det konstateras att incitamenten inte stärks. Motsvarande beräkning för en elbil som kör 1200 mil per år med en elförbrukning på 2400 kWh ger en kostnadsminskning på 72 kr per år.

När det gäller effekter för miljön lyfts i promemorian att den sänkta energiskatten på el kan leda till minskade incitament för att effektivisera elanvändningen. Den eventuella effekten på överflyttning till elfordon från fordon som drivs av förbränningsmotorer bedöms vara liten och enligt promemorian ge mycket liten effekt på utsläppen. Trafikanalys noterar även att sänkningen inte inkluderar den el som har nedsatt energiskatt till 0,6 öre per kilowattimme, vilket inkluderar den el som används av fartyg som ligger i hamn (landström).¹

Trafikanalys bedömer att dessa oklara effekter inte kompenserar för de eventuella välfärdssänkningar som minskade skatteintäkter på drygt 2 miljarder årligen kan medföra. Som en jämförelse beräknades sänkningarna av skatten på bensin och diesel inför 2024 respektive 2025 innebära minskade skatteintäkter på drygt 5 respektive drygt 3 miljarder.²

I takt med att omställningen fortskrider väntas efterfrågan på el öka medan utbudet inte är lika förutsägbart över tid. Trafikanalys har i ett tidigare yttrande lyft att det svenska elpriset redan är relativt lågt inom EU och att en skatteväxling som gör fossil energi relativt sett dyrare kan vara ett sätt att balansera gapet mellan efterfrågan och utbud.³

Effekter i relation till syftet med åtgärden

Trafikanalys bedömer att konsekvensanalysen pekar på oklara effekter för företagen, små effekter för hushållen samt på begränsade effekter på utsläpp av växthusgaser och minskade incitament för energieffektivisering. Dessutom saknas motivering till storleken på sänkningen i ören räknat. För att påskynda elektrifieringen inom till exempel transportsektorn hade mer riktade stöd eller skattesänkningar varit bättre.

¹ Skatteverket (2025). Skepp som ligger i hamn (landström), <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2025.3/448504.html>, 2025-06-10

² Se Fi2023/02433 och Fi2024/01726

<https://www.regeringen.se/contentassets/833f3c9f26b142c4b93d3cbece129eed/sankt-skatt-pa-bensin-och-diesel-2025.pdf>

³ Se Yttrande över PM Slopads indexering av energiskatten på el,

https://www.trafa.se/globalassets/remissvar/2024/trafikanalys_yttrande-over-pm-slopads-indexering-av-energiskatten-pa-el.pdf

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Lisa Eriksson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit samt Krister Sandberg och Mikael Levin.

Mattias Viklund

Generaldirektör