

Finansdepartementet  
[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)  
[henrik.kjellberg@regeringskansliet.se](mailto:henrik.kjellberg@regeringskansliet.se)

Er ref Fi2025/01060

Vår ref 2025028

## **Remiss av promemorian Sänkt energiskatt på el.**

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Våra medlemsföretag och partners omfattar cirka 3000 energistationer för lätt och tung trafik, 21 depåorter och 4 raffinaderier. Branschen befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att bli klimatneutrala 2045.

Drivkraft Sverige har fått promemorian Sänkt energiskatt på el på remiss och har följande att anföra:

- Drivkraft Sverige tillstyrker förslaget att sänka energiskatten på el.
- Drivkraft Sverige bedömer att förslaget kommer ha begränsad effekt på överflyttningen till eldrift.

## **Sammanfattning av förslaget**

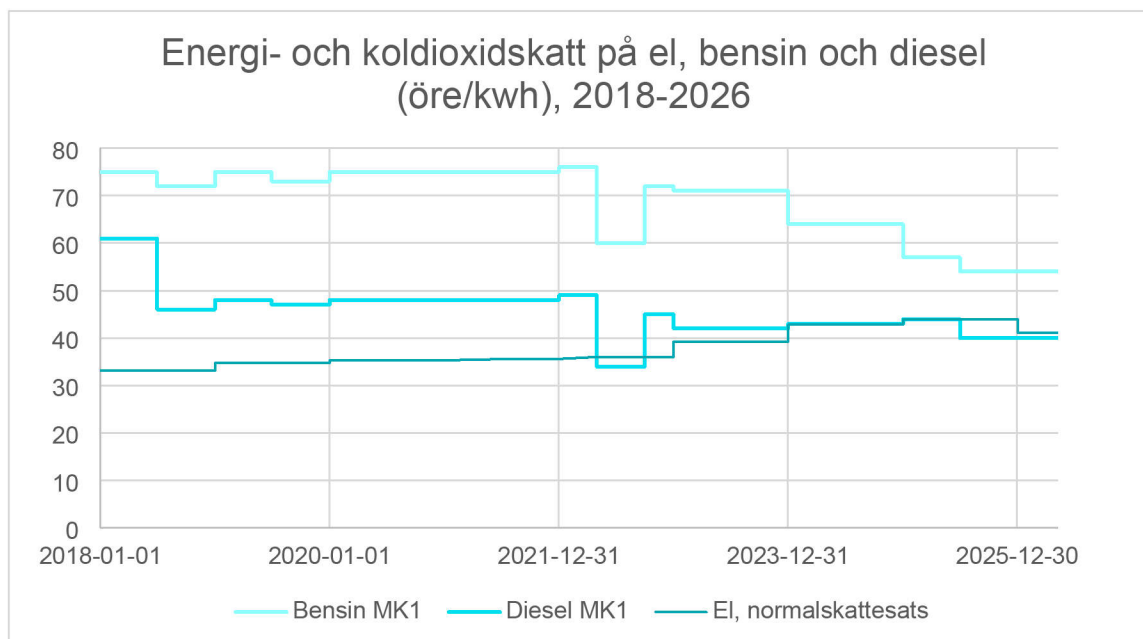
I promemorian föreslås att energiskatten på el sänks med 3 öre per kWh genom att skattesatsen för 2026 fastställs till 41,1 öre per kilowattimme. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2026 och bedöms minska skatteintäkterna med 2,33 miljarder kronor per år. Syftet uppges vara att minska energikostnaderna för hushåll och företag samt ytterligare bidra till att stärka incitamenten för överflyttning från fossila energikällor till eldrift.

## **Drivkraft Sveriges synpunkter**

Drivkraft Sverige välkomnar att incitamenten föreslås stärkas för en ökad överflyttning från fossila energikällor till fossilfria alternativ. Drivkraft Sverige bedömer dock att förslaget att sänka energiskatten på el med 3 öre per kWh kommer ha begränsad effekt på överflyttningen till eldrift.

Elfordon är i driftfasen hyfsat konkurrenskraftiga gentemot fordon med förbränningsmotor. Det är snarare inköpskostnaden för elfordon som är högre.

Sänkningen kan också sättas i relation till de senaste årens skattesänkningar på bensen och diesel samt uppindexeringen av energiskatten på el. Incitamentet i form av skillnaden i punktskatt mellan el och bensen och diesel har blivit mindre jämfört med 2023, även efter den föreslagna sänkningen. Skatteskillnaden mellan bensen och el har sedan 2023 minskat med 23 öre per kWh och skillnaden mot diesel minskat med 10 öre per kWh, se diagram nedan. För diesel har även reduktionspliktsnivån sänkts drastiskt vilket ytterligare försämrat incitamentet, i driftfasen, att byta diesel till el. Den föreslagna energiskattesänkningen på el hade alltså behövt vara betydligt högre enbart för att återupprätta det skattemässiga incitamentet att övergå till eldrift.



Om syftet med reformen primärt är att stimulera elektrifiering av transportsektorn borde mer riktade åtgärder än sänkt generell energiskatt på el för hushåll och serviceföretag övervägas.

Drivkraft Sverige konstaterar att de senaste årens uppindexering med avseende på KPI av energiskatten på el kombinerat med skattesänkningarna på diesel gjort att den totala punktskatten per energienhet numera är högre på el än på diesel. Om endast energiskatten jämförs är energiskatten på el över tre gånger högre än energiskatten

på diesel och mer än dubbelt så hög som energiskatten på bensin. Ett första steg att komma tillrätta med detta vore att genomföra Finansdepartementets tidigare remitterade förslag om att permanent slopa elskattens indexering med inflationsutvecklingen enligt KPI.

Jessica Alenius  
VD

Viktor Gunnarsson  
Ansvarig konkurrenskraftsfrågor

Stockholm den 4 augusti 2025