

PM

Från: Mårten Bergman, Transportekonom
Datum: 2026-03-02

Uppdatering av dokument: **”Styrmedelsförslag: Lagändring om skattenedsättning vid laddning av utsläppsfria tunga fordon”**.¹

Den 1 januari 2026 justerades energiskatten på el ner från 43,9 öre/kWh (exklusive moms) till 36,0 öre/kWh. Detta påverkar beräkningarna av offentligfinansiella effekter i det rubricerade förslagets konsekvensanalys. Denna PM innehåller en uppdatering av avsnittet ”5.3 Offentligfinansiella effekter”.

Sammanfattning av förslaget

Regeringens klimathandlingsplan och Tidöavtalet betonar vikten av att främja elektrifiering av transportsektorn för att nå klimatomålen. EU:s Fit for 55-paket syftar till att minska koldioxidutsläpp och inkluderar åtgärder för att öka andelen elfordon.

Elektrifieringen av den svenska fordonsflottan pågår men tunga batterielektriska fordon är av olika skäl ovanliga i trafiken där investeringskostnad, tillgång till laddning och en mindre gynnsam total ägarkostnadskalkyl är några hinder.

Transportföretagen vill se en accelererad utveckling av elektrifieringen av transporter och föreslår en lagändring att införa skattenedsättning för den el som används i utsläppsfria tunga fordon (ellastbilar och elbussar). Förslaget, som innebär att ett nytt skattebefriat ändamål införs, ska vara ett permanent ekonomiskt incitament och kompletterar det nu gällande investeringsstödet.

Lagändringen innebär att elektrisk kraft som används för laddning av utsläppsfria tunga fordon ska omfattas av skattenedsättning, vilket kräver ändringar i lagen om skatt på energi. Den föreslagna lagtexten specificerar att elektrisk kraft som överförs till tunga fordon enligt lag (2024:173) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser ska omfattas av skattenedsättningen. Förslaget är förenligt med EU:s statsstödsregler.

Förslaget innebär att skattskyldiga för energiskatt på elektrisk kraft ska kunna göra avdrag för skatt på elektrisk kraft som används för laddning av utsläppsfria tunga fordon. Avdraget ska medges med skillnaden mellan den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde och 0,6 öre per förbrukad kilowattimme elektrisk kraft. Beskattningsmyndigheten ska också kunna besluta om återbetalning av energiskatten på elektrisk kraft som förbrukats för laddning av utsläppsfria tunga fordon för icke-skattskyldiga för energiskatt på elektrisk kraft.

I konsekvensanalysen beskrivs att skattenedsättningen har positiva miljöeffekter. Förslaget innebär minskade skatteintäkter från energiskatt, men detta kan delvis kompenseras av lägre kostnader för

¹ <https://www.transportforetagen.se/prioriterade-fragor/kampanj/kraftsamling/styrmedelsforslag-sank-energiskatten-for-laddning-av-tunga-fordon/> (2024-11-01)



klimatrelaterade skador och förbättrad folkhälsa. Administrativa kostnader för att implementera och övervaka skattenedsättningen bedöms vara hanterbara. För näringslivet leder förslaget till lägre driftskostnader för eldrivna transporter, vilket främjar övergången till utsläppsfria fordon.

Effekterna för kommuner och regioner inkluderar potentiella besparingar på transportkostnader och förbättrad luftkvalitet. Effekten på elpriset bedöms vara marginell, men en ökad efterfrågan på el kräver investeringar i elnätet och ny fossilfri elproduktion.

Uppdatering av avsnittet ”5.3 Offentligfinansiella effekter”

Förslaget förväntas ha negativa offentligfinansiella effekter. I enlighet med finansdepartementets beräkningskonventioner bedöms dessa vid införandet bli mellan 62 och 208 miljoner kronor. Beräkningen är baserad på att det kan bli fråga om 2350 fordon (år 2024) vars ägare får tillgång till skattenedsättningen. Läs mer i Tabell 1.

Antalet mil per år som ett genomsnittligt tungt utsläppsfritt fordon (elektrisk lastbil eller buss) förväntas köra kan variera beroende på flera faktorer, såsom användningsområde, typ av transporter, geografiska förhållanden och företagsspecifika behov.

Enligt årliga mätningar från Trafikanalys kan den genomsnittliga körsträckan för tunga lastbilar och bussar år 2024 ligga mellan 5 000 och 10 000 mil (eller mer) per år. Körsträckan för elektriska tunga lastbilar och bussar antas vara liknande, men den kan också påverkas av faktorer som laddinfrastruktur och batterikapacitet.

År 2024 fanns det 2350 tunga utsläppsfria fordon, utifrån senast tillgängliga officiella prognos. Testresultat för moderna tunga ellastbilar, som exempelvis Volvo FH Electric, visar att energiförbrukningen för sådana lastbilar kan ligga så lågt som 11–19 kWh per mil. Förbrukningen beror starkt på faktorer som terräng, hastighet och lastvikt. I vissa tester har Volvo FH Electric exempelvis rapporterats ha en energiförbrukning runt 11 kWh per mil under normala förhållanden.²

Scania har lanserat en rad tunga elektriska lastbilar.³ En av Scantias nya elektriska lastbilar, utrustad med 624 kWh batterier, har en genomsnittlig energiförbrukning på cirka 1,1 till 1,8 kWh per kilometer beroende på terräng och viktförhållanden, vilket motsvarar en förbrukning på 11–18 kWh per mil.

Energiförbrukningen för tunga elektriska lastbilar varierar beroende på faktorer som lastvikt, terräng, körstil, hastighet och klimatförhållanden. En försiktig uppskattning är att energiförbrukningen för ett genomsnittligt fordon kan vara något högre än för dessa testfordon, då framför allt lastvikten kan antas vara högre.

² <https://www.volvotrucks.com/en-en/news-stories/press-releases/2022/jan/volvos-heavy-duty-electric-truck-is-put-to-the-test-excels-in-both-range-and-energy-efficiency.html>

³ <https://www.scania.com/group/en/home/electrification/e-mobility-hub/electric-trucks-have-a-range-of-up-to-400-km/.html>

Energiförbrukningen för eldrivna stadsbussar ligger i regel mellan 10 och 30 kWh per mil, med extremvärden upp mot 4,6 kWh/km under särskilt krävande förhållanden. Svenska data ligger i den nedre delen av intervallet (1,0–1,3 kWh/km).⁴

Därför antas i beräkningarna att förbrukningen för tunga lastbilar och bussar ligga i intervallet 15–25 kWh per mil.

Om de tunga fordon som ska omfattas av skattebefrielsen kör mellan 5 000 och 10 000 mil per år och har en energiförbrukning på 15, 20 och 25 kWh per mil, är den förväntade energiförbrukningen och den offentligfinansiella kostnaden för skattenedsättning år 2024 som följer nedan.

Förväntad energibehov:

- Vid 15 kWh per mil:
 - För 5 000 mil: 75 000 kWh per fordon
 - För 10 000 mil: 150 000 kWh per fordon
- Vid 20 kWh per mil:
 - För 5 000 mil: 100 000 kWh per fordon
 - För 10 000 mil: 200 000 kWh per fordon
- Vid 25 kWh per mil:
 - För 5 000 mil: 125 000 kWh per fordon
 - För 10 000 mil: 250 000 kWh per fordon

Total offentligfinansiell kostnad vid skattenedsättning på 35,4 öre per kWh (36 öre - 0,6 öre), vid antalet fordon som fanns i flottan år 2024:⁵

- Vid 15 kWh per mil:
 - För 5 000 mil: 62 miljoner kronor
 - För 10 000 mil: 125 miljoner kronor
- Vid 20 kWh per mil:
 - För 5 000 mil: 83 miljoner kronor
 - För 10 000 mil: 169 miljoner kronor
- Vid 25 kWh per mil:
 - För 5 000 mil: 106 miljoner kronor
 - För 10 000 mil: 208 miljoner kronor

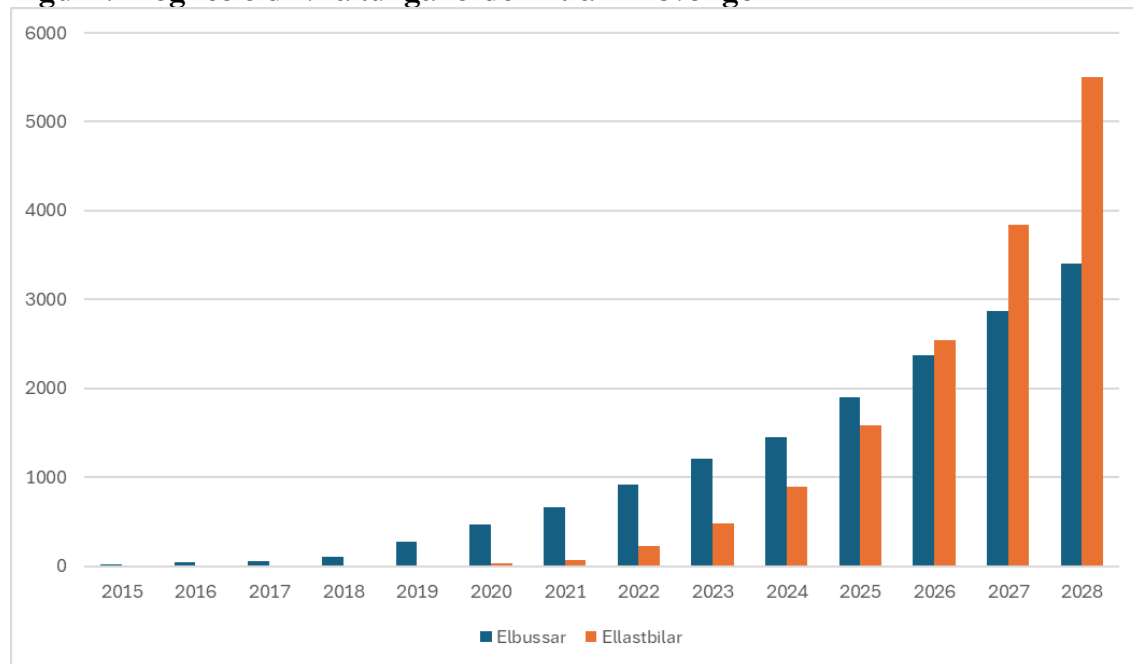
⁴ Se exempelvis “Analysing Energy Consumption Patterns of Electric Buses in Stockholm” (KTH, 2025) eller “Energy consumption and battery sizing for different types of electric bus service” (ScienceDirect, 2022).

⁵ För att prognosticera den offentligfinansiella kostnaden har Transport Trafikanalys årliga korttidsprognoser för vägfordonsflottan används. Denna prognos utkommer en gång per år, under maj månad. Den senaste prognosen publicerade 15 maj 2025.

I Figur 1 framgår myndigheten Trafikanalys prognos för antalet eldrivna tunga fordon (lastbilar och bussar) fram till och med år 2028, vilken utgör beräkningsunderlag för offentligfinansiella kostnaderna av förslaget.

Tabell 1 visar den beräknade offentligfinansiella kostnaden för perioden 2024–2028, baserat på det prognostiserade antalet eldrivna tunga lastbilar och bussar under samma tidsperiod i figur 1.

Figur 1. Prognos eldrivna tunga fordon i trafik i Sverige



Källa: Trafikanalys, Korttidsprognoser 2025, publicerad 2025-05-15.

Tabell 1. Offentligfinansiell kostnad vid skattenedsättning på 35,4 öre per kWh

År	2024			2025			2026			2027			2028		
Antal tunga utsläppsfria fordon	2350 st			3474 st (prognos)			4912 st (prognos)			6713 st (prognos)			8918 st (prognos)		
Energi-förbrukning	15 kWh	20 kWh	25 kWh	15 kWh	20 kWh	25 kWh	15 kWh	20 kWh	25 kWh	15 kWh	20 kWh	25 kWh	15 kWh	20 kWh	25 kWh
5 000 mil	62 mnkr	83 mnkr	106 mnkr	92 mnkr	123 mnkr	154 mnkr	130 mnkr	174 mnkr	217 mnkr	178 mnkr	238 mnkr	297 mnkr	237 mnkr	316 mnkr	395 mnkr
10 000 mil	125 mnkr	169 mnkr	208 mnkr	184 mnkr	246 mnkr	307 mnkr	261 mnkr	348 mnkr	435 mnkr	356 mnkr	475 mnkr	594 mnkr	474 mnkr	631 mnkr	789 mnkr

Källa: Trafikanalys, Korttidsprognoser 2025, egna beräkningar utifrån 2026-års normalskattesats minus 0,6 öre/kWh (36–0,6=35,4) och antaganden om totala körsträckor.