

Datum
2026-03-31**Diarienummer**
Utr 2026/12**Ert diarienummer**
Fi2026/00763Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över promemorian Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

För att motverka stigande drivmedelspriser till följd av det pågående kriget i Iran föreslås att skatten på bensin och diesel tillfälligt sänks till EU:s minimiskattenivå under perioden 1 maj–30 september 2026. Förslaget innehåller även följdändringar som rör nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel.

Övergripande kommentarer

Bakgrunden till de skäl som anges för förslaget är att konflikten i Mellanöstern innebär en störning på de globala energimarknaderna, som i sig medfört snabba prisökningar på bland annat olja. Om utvecklingen blir långvarig riskerar det att hämma den ekonomiska utvecklingen. De högre energipriserna kan innebära att hushållen förlorar köpkraft och att företagen får högre kostnader. Till följd av detta föreslår regeringen att skatten på bensin och diesel tillfälligt sänks till EU:s minimiskattenivå.

Trafikanalys noterar risken för att krisen kan bli långvarig och att det förutom höjda priser även kan uppstå brist på drivmedel under någon period. Detta sätter ett ökat fokus på behovet av att fasa ut fossila bränslen, minska beroenden, öka försörjningstryggheten och överbygga hinder i omställningen.¹ Trafikanalys har med utgångspunkt i detta bredare sammanhang granskat förslaget och dess konsekvenser.

Vi avstår från att lämna synpunkter på de skattetekniska följdändringarna som rör nedsättning av skatt på jordbruksdiesel.

Trafikanalys synpunkter på förslaget

I nedanstående avsnitt har vi tittat närmare på de stigande drivmedelspriserna och drivmedelsprisers roll i klimatomställningen. En viktig synpunkt handlar om olika åtgärders konsekvenser på kort respektive lång sikt.

¹ Se även COM(2025) 85 final.

Drivmedelsprisernas roll i klimatomställningen

I Sverige står transporter för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och ungefär hälften av utsläppen i den så kallade ESR-sektorn.² De svenska klimatomålen innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Till 2030 finns dessutom både svenska etappmål och Sveriges EU-åtagande för ESR-sektorn.

I sin klimathandlingsplan pekar regeringen på elektrifiering som centralt för att minska utsläppen och nå klimatomålen.³ För elektrifieringen är drivmedelspriser en viktig faktor när totalkostnaden för att äga och köra ett elfordon jämförs med en fossilbil. För att nå etappmål och ESR-åtagande till 2030 behövs en ökad användning av fossilfria drivmedel.⁴ Regeringen har också tillsatt en utredning med uppgift att föreslå styrmedel för att fasa ut fossila bränslen, där åtgärder som både är kostnadseffektiva och samhällsekonomiskt effektiva ska föreslås samtidigt som hänsyn tas till både hushåll och näringsliv.⁵ Det rådande läget, både geopolitiskt och med tanke på avståndet till uppfyllelse av klimatomålen, kräver strategiska beslut med en balans mellan kortsiktiga åtgärder och åtgärder för långsiktig omställning. Klimatpolitiska rådet hävdar att med en mer effektiv styrning finns det möjligheter till detta.⁶

Förslagets effekt på de stigande drivmedelspriserna

Det är osäkert hur höga priserna på drivmedel kan komma att bli. Den 24 mars steg oljepriset på nytt efter nedgångar dagen innan, då Nordsjöolja passerade 100 dollar fatet och amerikanska WTI (West Texas Intermediate) steg över 90 dollar.⁷ En jämförande prisuppgift från i början av mars ligger runt 65 dollar.⁸ Flygbolaget United Airlines varnar för att biljettpriser kan stiga med ytterligare 20 procent om flygbränslepriserna ligger kvar på samma nivå som i nuläget, men de förutspår även ännu högre oljepriser.⁹

Enligt Energimyndigheten finns för närvarande ingen brist på olja och drivmedel i Sverige, men samtidigt är situationen globalt ansträngd och förutsättningarna kan förändras med kort varsel om konflikten fortsätter.¹⁰

I promemorians konsekvensanalys finns olika exempel på besparingar för ägare av dieselbil och bensinbil till följd av skattesänkningen (sid. 29). Trafikanalys har räknat vidare utifrån exemplen. Då framgår att ägaren till dieselbilen i exemplet beräknas tanka ca 290 liter under perioden. Om oroligheter i världen gör att dieselpriiset vid pump höjs med 5 kronor så skulle kostnaden för exemplets bilägare öka med ca 1460 kronor och

² Naturvårdsverkets (2025), <https://www.naturvardsverket.se/496e4f/globalassets/amnen/klimatomställning/klimatredovisning/naturvardsverkets-underlag-till-regeringens-klimatredovisning-2025.pdf>

³ Regeringen (2023), <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/skrivelse/2023/12/skr.-20232459>

⁴ Trafikverket (2026), <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/bdc6eaeef796497dbf5720a71e607fd1/pm-vagtrafikens-utslapp-2025.pdf>

⁵ Regeringen (2024), <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2024/10/dir.-202498>

⁶ Klimatpolitiska rådet (2026), <https://www.klimatpolitiskaradet.se/rapport-2026/>

⁷ Dagens Industri, www.di.se/live/nordsjooljan-over-100-dollar-igen/, 2026-03-25

⁸ För jämförelsen av oljepriser, se www.oljepris24.se/.

⁹ Dagens Nyheter, www.dn.se/direkt/2026-03-24/flygjetten-priserna-kan-hojas-med-20-procent/, 2026-03-24

¹⁰ Energimyndigheten, www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2026/anstrangt-lage-men-ingen-drivmedelsbrist/, 2026-03-25

skattesänkningen kompensera för 8 procent av kostnadsökningen. För ägaren i exemplet med bensinbilen blir motsvarande resultat 225 tankade liter under perioden, en kostnadsökning på 1125 kronor och att skattesänkningen kompenserar för 20 procent. Ökar priset vid pump med 10 kronor per liter kompenserar skattesänkningen för 4 procent i dieselbilsexemplet och 10 procent i bensinbilsexemplet.

Enligt promemorian antas företag använda knappt tre fjärdedelar av den totala volymen diesel och en fjärdedel av den totala volymen bensin (avsnitt 4.3). Liknande beräkningar av procentuell sänkning kan göras för dem, med motsvarande resultat. Deras besparing blir högre med den tillfälliga skattesänkningen, men ökade drivmedelspriser till följd av världsläget innebär ännu högre total kostnadsökning.

När det gäller flygbensin, så beräknas kostnadsminskningen uppgå till ca 30 kronor per flygtimme under perioden 1 maj–30 september 2026, utifrån en beräknad åtgång på 30 liter flygbensin per flygtimme (sid. 30).

Konsekvenser på kort och lång sikt

Enligt siffrorna ovan kan den tillfälliga skattesänkningen alltså bidra med mellan 4–20 procent för enskilda om världsläget leder till att priset på diesel och bensin ökar med mellan 5–10 kronor. Ju högre drivmedelspris, desto mindre kan skattesänkningen kompensera för detta. Konsekvenserna av ett ökat pris på drivmedel kan alltså även fortsatt innebära en besvärlig situation för enskilda och företag.

Enligt konsekvensanalysen beräknas den tillfälliga sänkningen minska skatteintäkterna med 1,64 miljarder kronor under 2026, utifrån prognostiserade drivmedelsvolymen för 2026 från Energimyndighetens kortsiktsprognos sommar 2025 (sid. 28). Om drivmedelspriserna ökar ännu mer, så kommer sannolikt vissa transporter att minska något, vilket ytterligare minskar skatteintäkterna.

Trafikanalys konstaterar att skattesänkningen blir så liten att den bara delvis hanterar de ökade kostnaderna för hushåll och företag, samtidigt som den innebär en relativt hög kostnad för staten. Sett ur det perspektivet anser Trafikanalys att alternativa och/eller kompletterande åtgärder kan vara motiverade. Ett sådant exempel är att en skattesänkning på el skulle kunna utgöra en allmän kompensation för ökade kostnader och samtidigt gynna omställningen till fossilfrihet. Vi tolkar förslaget¹¹ om en slopning av den årliga indexeringen av energiskatten på el, och att skattesatsen för 2027 fastställs till 36,0 öre per kilowattimme, som ett steg i den riktningen. Det förslaget beräknas minska statens skatteintäkter med 80 miljoner kronor under 2027. Vi återkommer till en samlad bedömning av det förslaget inom ramen för det pågående remissförfarandet.

Som en jämförelse kan nämnas att det i syfte att stötta hushållens ekonomi också införs sänkt matmoms den 1 april vilket är tänkt att gälla fram till sista december 2027.¹² Enligt underlagen för denna sänkning beräknas kostnaden för staten under 2026 till ca 16 miljarder kronor och den totala kostnaden för hela perioden beräknas bli ca 37 miljarder.

¹¹ Fi2026/00776

¹² Fi2025/01687

Förslaget om sänkt skatt på bensin och diesel får sannolikt en mindre effekt på hushållen i jämförelse med sänkt matmoms.

Enligt promemorian bedöms det nu aktuella förslaget, sett isolerat, öka utsläppen med knappt 0,1 miljoner ton koldioxid 2026 (avsnitt 4.4). Vi ser dock, precis som i vårt tidigare yttrande från 2024, att i ett långsiktigt perspektiv kan sänkningen även innebära att fler fortsätter att välja fossildrivna fordon, vilket ger en betydligt mer långsiktig effekt på utsläppen.¹³

Ett möjligt fönster för omställning

Omvälvande händelser i världen kan skapa ett fönster för att ändra riktningen i samhället genom de nya förutsättningar som tillkommer för olika åtgärder och tekniker.¹⁴

Vi har en situation med stigande drivmedelspriser och oklarheter kring hur högt de kommer att stiga och hur länge det ökade priset kommer att bestå. Att sänka skatten på drivmedel till EU:s miniminivå kommer inte att fullt ut åtgärda de problem som har uppstått. Andra åtgärder kan behöva genomföras för att en fortsatt hämmad ekonomisk utveckling inte ska medföra att hushållen förlorar köpkraft och att företagen får högre kostnader. Om oljepriset fortsätter att vara högt under en längre tid behöver man också analysera hur stöd till fossilfria drivmedel kan utformas. Förutom att det skulle kunna bidra till kompensation, så stärker det omställningen till fossilfrihet och bidrar till att klimatmål till 2030 kan nås.

Trafikanalys anser att långsiktigt strategiska beslut som rör drivmedel och drivmedelspriser kan göra att elektrifieringen tar ett kliv framåt samtidigt som Sverige ökar sitt oberoende och bidrar till att säkerställa funktioner inom transportsektorn. När klimatomställning integreras med beredskap kan Sverige bli både säkrare och mer konkurrenskraftigt samtidigt som det bidrar till att klimatmålen i Sverige och EU kan nås.

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

Mattias Viklund

Generaldirektör

¹³ Trafikanalys (2024), https://www.trafa.se/globalassets/remissvar/2024/trafikanalys_remissvar-sankt-skatt-pa-bensin-och-diesel.pdf

¹⁴ Se Trafikanalys Rapport 2024:9, Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag, sid. 25, <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-9-storskalig-elektrifiering-av-transportsektorn---ett-kunskapsunderlag.pdf>