

Datum
2026-05-20**Diarienummer**
Utr 2026/19**Ert diarienummer**
Fi2026/01131Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

För att motverka stigande drivmedelspriser till följd av det pågående kriget i Iran föreslås ytterligare en tillfällig sänkning av skatten på bensin och diesel, i detta fall under perioden 1 juli–30 november 2026. Det innebär en skattenivå som ligger under EU:s minimiskattenivå och att sänkningen behöver ett tillstånd från EU.¹ 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 med ytterligare 2 kronor och 40 öre.

Trafikanalys noterade tidigare risken för att krisen kan bli långvarig och att det förutom höjda priser även kan uppstå brist på drivmedel under någon period, vilket nu börjar visa sig inom EU. Detta sätter ett ökat fokus på behovet av att fasa ut fossila bränslen, minska beroenden, öka försörjningstryggheten och överbrygga hinder i omställningen.² Trafikanalys har med utgångspunkt i detta bredare sammanhang granskat förslaget och dess konsekvenser.

Vi avstår även denna gång 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 vad sänkningen innebär när drivmedelspriserna stiger och drivmedelsprisens roll i klimatomställningen, men även förslagets konsekvenser i ett bredare perspektiv.

¹ EU-kommissionen har godkänt regeringens förfrågan. Den nya skatten måste också godkännas av europeiska rådet.

² 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.³ De svenska klimatmålen 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 klimatmålen.⁴ 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.⁵ 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.⁶ Det rådande läget, både geopolitiskt och med tanke på avståndet till uppfyllelse av klimatmålen, 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.⁷

Förslagets effekt när drivmedelspriserna stiger

Det är osäkert hur höga priserna på drivmedel kan komma att bli. Energimyndigheten bedömer att Sveriges drivmedelsförsörjning är stabil i nuläget, men att det finns risk för ökade priser och global påverkan.⁸ Promemorian lyfter risken för försörjningsstörningar i gränsområden när s.k. grannlandstankning ökar om priset på drivmedel i Sverige skiljer sig markant från våra grannländer, vilket då innebär viss ökad risk för tillfällig brist och köbildning vid enskilda mackar.

Trafikanalys konstaterar att en ökad grannlandstankning innebär en fortsatt hög konsumtion, vilket kan bidra till att priserna ökar ytterligare. Prissignalerna till marknaden riskerar få effekten att mer drivmedel förbrukas än det annars skulle ha gjort, vilket är olyckligt med tanke på den globala störning som har uppstått i oljesystemets flöden och lager. Även om Hormuzsundet öppnas i morgon kommer det att ta lång tid för systemet att återgå till normalläge, vilket innebär fortsatta störningar ytterligare en tid. Vi förstår att bevekelsegrunderna bakom förslaget är att skydda konsumenterna medan krisen pågår men mot bakgrund av dessa effekter så föreslår vi att en annan modell hade kunnat övervägas.

I promemorians konsekvensanalys finns olika exempel på besparingar för ägare av dieselbil och bensinbil till följd av skattesänkningen (sid. 26). Trafikanalys har räknat

³ Naturvårdsverkets (2025), www.naturvardsverket.se/496e4f/globalassets/amnen/klimatomstallning/klimatredovisning/naturvardsverkets-underlag-till-regeringens-klimatredovisning-2025.pdf

⁴ Regeringen (2023), www.regeringen.se/rattsliga-dokument/skrivelse/2023/12/skr.-20232459

⁵ Trafikverket (2026), <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/bdc6eaecf796497dbf5720a71e607fd1/pm-vagtrafikens-utslapp-2025.pdf>

⁶ Regeringen (2024), www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2024/10/dir.-202498

⁷ Klimatpolitiska rådet (2026), www.klimatpolitiskaradet.se/rapport-2026/

⁸ Energimyndigheten, www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2026/fortsatt-stabil-drivmedelsforsorjning/, 2026-05-13

vidare utifrån exemplen. Då framgår att ägaren till dieselbilen i exemplet beräknas spara 175 kronor per månad, medan ägaren i exemplet med bensinbilen beräknas spara 135 kronor per månad. Om oroligheter i världen gör att priset vid pump höjs, så utgör besparingen fortfarande samma summa, eftersom skattesänkningen inte är procentuell. Besparingen är dessutom densamma för alla med liknande antal körda mil, oavsett behov av kompensation.

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 kan göras för dem, med motsvarande resultat. Den ytterligare tillfälliga skattesänkningen som promemorian beskriver är större än den tidigare tillfälliga skattesänkningen. Trafikanalys instämmer i bedömningen att de företag som är beroende av berörda bränslen kan få en viss konkurrensfördel, men att förslaget samtidigt innebär en viss konkurrensnackdel för de företag som ställer om till fossilfrihet.

Konsekvenser i ett bredare perspektiv

Enligt siffrorna ovan kan den tillfälliga skattesänkningen alltså bidra med mellan 135–175 kronor i månaden för enskilda under den aktuella perioden. 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. Trafikanalys noterar att perioden då denna och den tidigare tillfälliga skattesänkningen sammanfaller även täcker in semesterperioden. Enskilda vars ekonomi påtagligt påverkas av prisökningarna kör då sannolikt mindre bil, medan de som inte påverkas nämnvärt sannolikt fortsätter att köra som vanligt.

Enligt konsekvensanalysen beräknas den tillfälliga sänkningen minska skatteintäkterna med 7,67 miljarder kronor under 2026, vilket kan jämföras med den tidigare tillfälliga skattesänkningen som beräknades kosta staten 1,64 miljarder kronor under 2026.⁹ Om drivmedelspriserna ökar ännu mer, så kommer sannolikt vissa transporter att minska något, vilket ytterligare minskar skatteintäkterna. Skattesänkningen bidrar däremot till att bibehålla transportarbetet på en viss nivå vilket möjliggör skatteintäkter från de verksamheter som beror av de transporter som genomförs.

Trafikanalys konstaterar att skattesänkningen bara delvis hanterar de ökade kostnaderna för hushåll och företag, samtidigt som den innebär en hög kostnad för staten. Sett ur det perspektivet anser Trafikanalys att alternativa och/eller kompletterande åtgärder kan vara motiverade. Ett sådant exempel är att rikta kompensationen till särskilda grupper, där promemorians beskrivna konsekvenser för olika grupper kan användas som underlag. Att genomföra en större skattesänkning på el skulle också kunna utgöra en allmän kompensation för ökade kostnader och samtidigt gynna omställningen till fossilfrihet. Vi tolkar förslaget¹⁰ 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.

⁹ Fi2026/00763

¹⁰ Fi2026/00776

Som en jämförelse kan nämnas att det i syfte att stötta hushållens ekonomi också har införts sänkt matmoms från den 1 april vilken är tänkt att gälla fram till sista december 2027.¹¹ 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. 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 0,3 miljoner ton koldioxid 2026, att adderas till effekterna av den tidigare tillfälliga skattesänkningen: knappt 0,1 miljoner ton koldioxid 2026 (avsnitt 4.4). Vi ser, 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.¹² Trafikanalys konstaterar även att ökad grannlandstankning bidrar till att öka Sveriges totala utsläpp av koldioxid.

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.¹³

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 under 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 klimat-omställning integreras med beredskap kan Sverige bli både säkrare och mer konkurrenskraftigt samtidigt som det bidrar till att klimatmålen i Sverige och EU kan nås.

Enligt promemorian kan denna tillfälliga skattesänkning utvärderas på olika sätt. Med tanke på speciella omständigheter i form av följder av ett pågående krig och parallella skattesänkningar på både drivmedel, el och mat bedömer Trafikanalys att en bredare ansats som täcker in flera alternativa utvecklingar tydligt skulle kunna bidra till lärande inför ytterligare kriser. Även en löpande uppföljning av hur effekter av förslagen påverkar den samlade utvecklingen vore värdefullt i sammanhanget.

¹¹ Fi2025/01687

¹² Trafikanalys (2024), www.trafa.se/globalassets/remissvar/2024/trafikanalys_remissvar-sankt-skatt-pa-bensin-och-diesel.pdf

¹³ Se Trafikanalys Rapport 2024:9, Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag, sid. 25, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-9-storskalig-elektrifiering-av-transportsektorn---ett-kunskapsunderlag.pdf

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