

Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel Fi2026/00763 – Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av synpunkter

2030-sekretariatet avstyrker förslaget. Sänkt skatt på bensin och diesel ökar Sveriges sårbarhet, försvårar transportsektorns klimatomställning, försämrar konkurrenskraften för eldrift och fossilfria drivmedel och ökar osäkerheten på marknaden. De som särskilt drabbas av stigande drivmedelspriser gynnas bättre genom träffsäker och riktad stimulans, som med samma totalbelopp kan vara mycket mer generös. All stimulans bör bidra till skiftet bort från fossil energi, som nu så tydligt är både dyr, osäker och klimatmässigt destruktiv.

Sammanfattning av förslaget

Regeringen föreslår i promemorian [Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel](#) (Fi2026/00763) att skatten på bensin och diesel tillfälligt sänks till EU:s minimiskattenivå under perioden 1 maj–30 september 2026. Dessutom föreslås följdändringar för nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel för tiden mellan den 1 maj 2026 och den 31 december 2026. Lagändringarna föreslås träda i kraft 1 maj, 1 oktober 2026 och 1 januari 2027. Energiskatten på bensin sänks då med 82 öre per liter, diesel med 319 kronor per kubikmeter. Nedsättning av energiskatten på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet sänks till 831 kronor per kubikmeter diesel.

Dämpa efterfrågan på fossila drivmedel – öka inte

Konflikten i Mellanöstern medför snabba prisökningar på olja och därmed fossil bensin och diesel. Vi delar regeringens bedömning att detta allvarligt drabbar transportintensiva och -beroende delar av samhället, men att tillfälligt sänka skatten på fossila drivmedel är ett alltför trubbigt styrmedel för att bemöta detta. Därtill förvärras och förlängs det fossila beroendet som den nuvarande krisen så tydligt visar att Sverige behöver bort ifrån.

Internationella Energiorganet IEA, där Sverige ingår, har lanserat ett tiopunktsprogram för att på ett ordnat och effektivt sätt minska efterfrågan så att den minskade tillgången inte leder till allvarliga samhällsstörningar. Bland åtgärderna finns mer distansarbete, sänkt hastighet på motorvägar, stimulans för kollektivtrafik och bildelning; allt detta bidrar förutom minskad fossilanvändning också till ökad resiliens, starkare ekonomi, bättre hälsa och ökad livskvalitet. Om Sverige och andra länder istället stimulerar efterfrågan på bensin och diesel, konstaterar också Energimyndigheten att ransonering kan behöva införas – de önskar istället förbrukningsdämpande åtgärder.

Onödig konsekvens: Ökad klimatpåverkan

Regeringens förslag bedöms leda till ökade utsläpp med 0,1 miljoner ton CO₂ under 2026, utifrån att åtgärden endast gäller i fyra månader. På helårsbasis skulle utsläppsökningen därmed bli 300 000 ton CO₂, enligt regeringens beräkningar som enbart räknar på en marginellt ökad tankning till följd av det lägre priset.

Promemorian anger att ”Effekten på utsläppen kan bli större om konkurrenssituationen för biodrivmedel försämras och det medför att större volymer fossila drivmedel används. Lägre drivmedelspriser kan också göra det mindre fördelaktigt att övergå till eldrift och incitamenten att övergå till andra transportslag minskar, vilket på sikt kan medföra högre utsläpp.” Detta har inte alls beräknats, trots att det är en uppenbar risk med förslaget – särskilt om man från regeringskonstellations sida aktivt framhåller förändringen som ett gynnande av fossila drivmedel.

Utsläppsökningen bör också jämföras med vad man istället hade kunnat använda de 1,64 miljarder kronor eller 4 920 miljoner kronor på helårsbasis som åtgärden kostar. Som jämförande exempel ser vi att elbilspremie kostar Sverige 200 miljoner kronor om året (300 miljoner kronor 2026 enligt regeringens förslag om förstärkt budget). Ett annat jämförelseobjekt är Klimatklivet, som över tid bedöms minska utsläppen med uppemot tre kilo Co2 [per krona beviljat stöd](#). 1,64 miljarder kronor skulle då ge ackumulerade utsläppsminskningar på cirka fem miljoner ton om de användes på detta sätt.

Bättre lösning: Åtgärder med träffsäkerhet

Med regeringskonstellationens förslag sparar privatpersonen som tankar fossil diesel 20-30 kronor i månaden, den som tankar bensin ungefär en femtiolapp – så lite att dagliga svängningar i oljepris och kronkurs påverkar mer. Därtill utgår jonsekvensanalysen ”från att skatten övervältras fullt på priset”, trots att promemorian också slår fast att ”Det är osäkert hur skatteändringar får genomslag på priset i praktiken.” Påståendet att ”I genomsnitt ökar köpkraften i befolkningen med 0,03 procent av den ekonomiska standarden som följd av förslaget” måste alltså tas med en nypa salt – det är redan i beräkningarna oerhört marginellt och blir i verkligheten i praktiken obefintligt.

För att bättre stödja utsatta grupper såsom åkerier, kollektivtrafiken, boende på landsbygd och jord- och skogsbrukets aktörer, är det bättre med riktade stöd – då kan också de reserverade medlem göra verklig skillnad. Sådan stimulans bör underlätta att avveckla beroendet av fossila drivmedel, så att hushåll, företag och Sverige som helhet blir allt mindre sårbara framgent.

Slutord

Vi tackar för möjlighet att ge synpunkter på regeringens promemoria, vars förslag är illa genomtänkta och riskerar att förvärra krisen för hushållen, näringslivet och Sverige som helhet. De föreslagna åtgärderna bör inte genomföras.

Vi konstaterar också att remisstiden på en enda vecka omöjliggör för merparten av berörda organisationer att respondera, vilket vi ser som olyckligt och dåligt för beslutsprocessen.

För 2030-sekretariatet

Mattias Goldmann