

## Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel Fi2026/01131 – Remissvar från 2030-sekretariatet

### Sammanfattning av synpunkter

**2030-sekretariatet avstyrker förslaget.** Sänkt skatt på bensin och diesel ökar Sveriges sårbarhet, ökar Sveriges klimatpåverkan, försvårar transportsektorns klimatomställning och försämrar konkurrenskraften för eldrift, fossilfria drivmedel, cykling, gång och transporteffektivisering. 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 för perioden 1 juli–30 november 2026 en ytterligare sänkning av skatten på drivmedel utöver den redan beslutade tillfälliga sänkningen till EU:s minimiskattenivåer. Under denna period föreslås att skatten ska understiger minimiskattenivåerna i energiskattedirektivet med 2 kronor och 40 öre per liter. Regeringen betonar att förslaget ska gynna transportberoende företag, och anger kostnadsreduktionen för ett fjärrbilskeppage till 29 400 kronor, för lätt lastbil 900 kronor, för en buss 20 000 kronor och för en taxi 2 000 kronor – i samtliga exempel under förutsättningen att fordonet framförs på fossila drivmedel.

Förslaget kräver tillstånd från Europeiska unionens råd enligt energiskattedirektivet, efter förslag från EU-kommissionen den 4 maj. Lagändringar föreslås träda i kraft den 1 juli 2026, den 1 oktober 2026 och den 1 december 2026.

[Regeringens förslag finns här](#), [inkomna remissvar här](#).

### 2030-sekretariatets analys

1. **Sårbarheten ökar.** Konflikten i Mellanöstern medför våldsamma och oförutsägbara priskast på olja och därmed fossil bensin och diesel. Det drabbar, precis som regeringen anger 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. Regeringen skriver att ”Sverige har en stark egen produktion av bensin och diesel”; det gäller enbart raffinering medan vi för fossila drivmedel är helt beroende av import, i princip enbart från länder utanför EU, medan vi har ett stort överskott på fossilfri el och en betydande egen produktion av förnybara drivmedel. Ökat fokus på fossila drivmedel minskar alltså vår självförsörjningsgrad och ökar vår sårbarhet.

2. **Ryckigheten förvärras.** 1 maj sänktes drivmedelsskatten, 1 juli sänks den ytterligare, 1 oktober avslutas den första delen av sänkningen och 1 december den andra, varefter drivmedelsbeskattningen enligt regeringens förslag alltså är högre än idag. Det betyder också att det är tre nya lagändringar som ska beslutas, som träder i kraft den 1 juli 2026, 1 oktober 2026 och 1 december 2026. Kombinerat med den oerhörda ryckigheten i priser på råolja, betyder det att priset ”vid pump” på fossila drivmedel är närmast omöjligt att förutse. Det är också ett skäl till att regeringen själv anger att ”Det är osäkert hur skatteändringar får genomslag på priset i praktiken”; det kan vara miljarder i sjön.
3. **Statskassan drabbas.** Förslaget ”beräknas sammantaget minska skatteintäkterna med 7,67 miljarder kronor under 2026”, utöver den skattesänkning som nyligen trädde i kraft som för månaderna maj-september kostar 1.64 mdr kr. Drygt 9.3 miljarder kronor är mycket pengar; hela vårändringsbudgetens samtliga initiativ gick på 7.7 miljarder kronor, hela det utökade försvarsanslaget är på 10 miljarder kronor, hela utgiftsområdet ”näringsliv” går på 8.96 miljarder kronor för helåret 2026 – kostnaden för sänkta drivmedelsskatter är ju egentligen ännu större eftersom den i nuläget bara gäller för några månader. Den höga kostnaden beror mycket på att skattesänkningen inte är träffsäker; alla som tankar får del av den. Mer träffsäkra åtgärder, som att specifikt gynna åkerinäringen, taxibranschen, kollektivtrafiken, transportberoende småföretagare och låginkomsttagare i glesbygd, skulle därmed kunna vara mycket generösare för varje person eller företag som omfattas – det är bland annat därför IEA föreslår sådana åtgärder.
4. **Omställningen försvåras.** Ett ensidigt fokus på fossil bensin och diesel drabbar alternativen, vilket regeringen själv konstaterar; ”en viss konkurrensnackdel för de företag som ställt om eller är på väg att ställa om till fossilfrihet genom användning av höginblandade biodrivmedel eller eldrift.” Detta i ett läge där Sveriges elbilsandel redan halkar efter grannländerna och Scania och Volvo enträget efterlyser bättre stimulans för el- och gasdrivna tunga fordon. Det försvårar också för svenska producenter av biodrivmedel, vätgas och elektrobränslen, eftersom den så viktiga hemmamarknaden försvagas.
5. **Klimatpåverkan ökar.** Billigare fossila drivmedel gör att man tankar mer; resor görs som annars inte blivit av och incitamenten att samåka, samlasta eller köra sparsamt minskar. Hur stor klimatpåverkan blir av detta beror mycket på okända omvärldshändelser, men regeringen bedömer att det isolerat ökar utsläppen med 0,3 miljoner ton koldioxid 2026, utöver de 100 000 ton Co2 som den första skattesänkningen ökar utsläppen. Den största och mest svårberäknade effekten kommer dock från en minskad efterfrågan på eldrift, biodrivmedel, kollektivtrafik och effektiviseringar, vilket regeringen inte räknar in. Om det är uppenbart för alla att skattesänkningen är tillfällig, behöver inte denna effekt bli så stor – men om det sätter sig en bild att skattesänkningarna blir långvariga, blir effekterna stora.

Utsläppsökningen bör också jämföras med vad man istället hade kunnat använda de närmare åtta miljarder kronor som åtgärden kostar. Som jämförande exempel ser vi att elbilspremien 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.

6. **Diskrepanansen mot EU och IEA utökas.** EU-kommissionen har nyligen presenterat AccelerateEU-programmet, där medlemsstater förväntas öka andelen ”clean and homegrown energy”. Regeringens förslag nu innebär motsatsen och det vore klädsamt om EU tydliggjorde denna allvarliga ohörsamhet. Det är också motsatsen till [tiopunktsprogrammet](#) från Internationella Energiorganet IEA, som Sverige grundade efter förra energikrisen, som uppmanar medlemsländer att satsa på delad mobilitet och ökad elektrifiering.

### Bättre lösning: Åtgärder med träffsäkerhet

2030-sekretariatet instämmer i [Regelrådets bedömning](#) ”att det hade varit behövligt med en tydligare redovisning av alternativa lösningar, där förslagsställaren beaktar ett bredare perspektiv.” De efterfrågar också en analys av hur kraftigt sänkt skatt på fossila drivmedel påverkar konkurrenskraften för ”företag som ställt om eller är på väg att ställa om till fossilfrihet.” Dessa brister är så omfattande att Regelrådet bedömer ”det saknar alltför mycket information om påverkan på företag och att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredningar.”

Vi delar också [Svensk Kollektivtrafiks bedömning](#) att detta ”kommer att stärka biltrafikens konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken och öka klimatutsläppen ytterligare” och ”ökar incitamenten att välja fossildriven bil framför kollektivtrafik, samt gång, cykel och elbil.” Även [Trafikverket](#) påpekar att skattesänkningen påverkar ”incitamenten till såväl transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade fossilfria drivmedel.”

För att stödja utsatta grupper såsom åkerier, kollektivtrafiken, boende på landsbygd och jord- och skogsbrukets aktörer, är det lämpligare 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 regeringen och Tidöpartierna tycks fast beslutna att genomföra denna förändring, varför vi avslutningsvis vill betona vikten av kompletterande stimulans för eldrift, fossilfria drivmedel, kollektivtrafik, effektiviseringar samt gång och cykel.

*För 2030-sekretariatet*

Mattias Goldmann