

Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel Fi2026/01131 – Remissvar sammanställda

Sammanfattning av synpunkter

Merparten av remissinstanserna avstyrker förslaget om att ytterligare sänka skatten på fossila drivmedel, eller har starka invändningar mot det. De vanligaste invändningarna är att sänkt skatt på bensin och diesel försvårar transportsektorns klimatomställning och försämrar konkurrenskraften för hållbara transportlösningar, ökar Sveriges sårbarhet och klimatpåverkan samt att det sätter väsentliga marknadssignal ur spel. Åtskilliga remissinstanser framhåller också att remisstiden på en vecka är alltför kort.

Nedan sammanställning av samtliga av regeringen publicerade [inkomna remissvar](#) med text av substans, dvs de som enbart avstår från att yttra sig ingår inte. Varje remissvar är länkat för den som vill fördjupa sig i texten.

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. 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](#).

Invändning: Försvårar omställningen

[Drivkraft Sverige](#) avstyrker förslaget, utifrån att det ”försvårar omställningen och minskar prissignalen som kan vara en tydlig indikation på knapphet av en vara. Återkommande politiska åtgärder med syfte att direkt motverka höga energipriser kan bygga en förväntansbild om att samma sak kommer ske i framtiden. Detta riskerar att minska motivationen att investera i energieffektiva och utsläppsnåla lösningar och därmed försvåra omställningen.” De konstaterar också att ”Sverige har idag inte högre drivmedelspriser än våra grannländer” och ”Om fler länder går i Sveriges fotspår och sänker skatten ytterligare kommer det kunna leda till ökad konkurrens om tillgängliga drivmedelsmängder internationellt. Detta kan påverka tex jordbruket negativt eftersom de inte får lägre kostnader av den föreslagna skattesänkningen.

[Energiföretagen Sverige](#) avstyrker förslaget då det ”ytterligare försvagar styrningen mot ett fossilfritt transportsystem i ett läge där den behöver stärkas [...] Sammantaget handlar det om mycket stora belopp som används till att hålla nere priset på bensin och diesel under flera sammanhängande månader. Detta sker i ett läge där transportsektorns utsläpp snabbt måste minska för att Sverige ska klara sina klimatåtaganden.” De anger också att ”Konsekvensutredningen underskattar de negativa effekterna av skattesänkningen på marknadsutvecklingen för laddinfrastruktur [...] När staten går in och mildrar prisuppgångar byggs en förväntan upp om att liknande åtgärder kan återkomma, vilket gör det

svårare att räkna hem investeringar i eldrift.” Därtill och ”försvagas fordonsindustrins incitament att förlägga framtida produktion och innovation i Sverige”.

[Naturvårdsverket](#) avstyrker förslagen som gör att ”Sverige får svårare att nå de nationella klimatmålen, de luftrelaterade miljö kvalitetsmålen samt Sveriges EU-åtaganden om utsläppsminskningar för växthusgaser och luftföroreningar.”

[Svensk Kollektivtrafik](#) avstyrker, då det ”kommer att stärka biltrafikens konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken och öka klimatutsläppen ytterligare.”

[Tåg företagen](#) anger att ”När skatten på bensin och diesel sänks minskar kostnaderna för vägtransporter, vilket i sin tur stärker deras konkurrenskraft i förhållande till järnvägen. I promemorian framgår att företag med hög drivmedelsanvändning kan gynnas, medan aktörer som ställt om till fossilfria alternativ riskerar en konkurrensnackdel. Detta gäller i hög grad järnvägen, som till stor del är elektrifierad och därmed inte drar nytta av sänkta drivmedelsskatter. Resultatet blir att ett trafikslag med låg klimatpåverkan och hög energieffektivitet missgynnas relativt mer än fossilberoende alternativ.”

[Transportstyrelsen](#) ”ser att återkommande sänkningar av skatten på bensin och diesel, för att hålla drivmedelspriserna nere, inte är en långsiktigt hållbar åtgärd då den kan bidra till att upprätthålla konsumtionen av fossila drivmedel och därmed också koldioxidutsläppen. De senare behöver nu istället minska för att klimatmålen ska nås.”

Invändning: Fel signaler

[Företagarna](#) framhåller att regeringens förslag kan ”skapa en osund förväntan bland marknadens aktörer att staten ska göra sådana åtgärder återkommande och potentiellt på allt fler områden”, och att ”förslaget blir motsägelsefullt sett till regeringens samtida ambition om ökad elektrifiering och utfasning av fossila bränslen inom transportsektorn.”

[Konjunkturinstitutet \(KI\)](#) avstyrker förslaget då ”en tillfällig sänkning av drivmedelsbeskattningen riskerar att skapa förväntningar om återkommande statlig kompensation vid framtida prisökningar. Detta kan i förlängningen underminera såväl skattens legitimitet som prissignalernas styrande funktion i ekonomin.”

[Konkurrensverket](#) konstaterar ”att marknadens signaler dämpas. Eftersom det förekommit flera liknande tillfälliga skattelättnader kan förslaget tolkas som en signal om att även kommande prishöjningar kan komma att motverkas genom nya skattelättnader, vilket kan leda till att effekterna blir mer långsiktiga än vid en enstaka tillfällig skatteförändring. Även eventuella konkurrenssnedvridningar kan bli mer påtagliga vid upprepade skattelättnader.”

[Näringslivets Skattedelegation \(NSD\)](#) anger att ”frekventa ingrepp för att motverka prishöjningar på drivmedel riskerar att försvaga prismekanismen (eller till och med helt sätta den ur spel) och skapa orimliga förväntningar på regeringen att vidta åtgärder vid varje plötslig prisuppgång. Vidare finns det risk att en alltför ryckig finanspolitik försvårar förutsebarheten och gör att nödvändiga investeringar för att uppnå uppsatta klimat- och miljömål skjuts upp eller uteblir.”

[Statskontoret](#) ”saknar motivering till varför en bred sänkning av drivmedelsskatten är den mest ändamålsenliga lösningen. Tillfälliga undantag i skattelagstiftningen gör att transparensen och förutsägbarheten i skattesystemet minskar med följden att skattesystemet blir mindre effektivt.”

[Regelrådet](#) ”bedömer att det hade varit behövligt med en tydligare redovisning av alternativa lösningar, där förslagsställaren beaktar ett bredare perspektiv. Det finns också brister vad gäller kostnadsredovisningen. Sammantaget bedömer Regelrådet att det saknar alltför mycket information om påverkan på företag och att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredningar.”

[Trafikanalys](#) efterlyser ett ”ökat fokus på behovet av att fasa ut fossila bränslen, minska beroenden, öka försörjningstryggheten och överbrygga hinder i omställningen.”

[Trafikverket](#) påpekar att skattesänkningen påverkar ”incitamenten till såväl transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade fossilfria drivmedel.”

[2030-sekretariatet](#) anger att ”omställningen försvåras 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.” ”Den största och mest svårberäknade effekten kommer dock från en minskad efterfrågan på eldrift, biodrivmedel, kollektivtrafik och effektiviseringar, vilket regeringen inte räknar in.”

Invändning: Dålig träffsäkerhet

[Drivkraft Sverige](#) anger att det vore ”önskvärt att överväga andra sätt att kompensera utsatta grupper vid prisfluktuationer än genom återkommande skattejusteringar och prisstöd som i sig försvårar omställningen och minskar styrkan i prissignalerna.”

[Energiföretagen Sverige](#) anger att ”generella skattesänkningar på bensin och diesel är ett kostsamt och ineffektivt sätt att ge stöd, samtidigt som de riskerar att få långvariga negativa effekter på klimatomställningen och Sveriges energisäkerhet.”

[Svebio](#) menar att ”Det är en kostsam och trubbig åtgärd med begränsad träffsäkerhet”.

Alternativ

[Näringslivets Skattedelegation \(NSD\)](#) ”anser att regeringen bör vidta kompletterande åtgärder för att främja Sveriges övergång till fossilfrihet genom att säkerställa att Sverige uppfyller klimatmålet om netto-noll klimatutsläpp till år 2045 och ESR-kraven till år 2030.”

[Energiföretagen Sverige](#) föreslår att Sverige ”borde likt Frankrike vidta ytterligare åtgärder för att påskynda elektrifieringen i transportsektorn. Exempelvis bör en sänkning av energiskatten för el utvärderas i stället för de utökade anslag för högkostnadsskydd för el som aviserats. En sådan åtgärd ger både kompensation för många av de utsatta hushållen, samtidigt som det ger incitament för elektrifiering. Även riktade stöd via transfereringssystem, temporära och behovsprövade kompensationer till särskilt transportberoende grupper samt åtgärder som stärker tillgång till och användande av fossilfria alternativ är betydligt effektivare åtgärder än att subventionera fossila bränslen.”

[Energigas Sverige](#) *avstyrker* förslaget och föreslår att ”eventuella stöd i stället bör utformas som riktade åtgärder till de hushåll och sektorer som påverkas mest av höga drivmedelspriser.”

[Konjunkturinstitutet \(KI\)](#) föreslår ”att rikta stöd till särskilt utsatta grupper som exempelvis företag i branscher som har svårt att övervältra de ökade kostnaderna och därför riskerar att minska sin aktivitet på grund av de tillfälligt ökade drivmedelspriserna.”

[M Sverige](#) anger att ”Politiken bör utvecklas mot mer träffsäkra och långsiktigt hållbara lösningar som både stärker människors mobilitet och möjliggör omställningen till fossilfria transporter.” [Maskinentreprenörerna](#) anser ”att fossilfri energianvändning bör göras mer ekonomiskt attraktiv, bl.a. genom sänkt energiskatt på el.”

[Mobility Sweden](#) anger att ”Klimatpremien för tunga elfordon är idag inte tillräcklig för att ge en önskvärd elektrifieringstakt och bör kompletteras med en energiskattelättnad. Sänkt energiskatt på laddel till EU:s miniminivå skulle förbättra konkurrenskraften för eldrivna transporter.”

[Sveriges Åkeriföretag](#) ”understryker behovet av parallella åtgärder som stärker konkurrenskraften även för de fossilfria alternativen”, som ”sänkning av skatten på laddel för tunga fordon till EU:s miniminivå, att förenkla och påskynda tillståndprocesser för laddstationer och anslutning till elnätet, att möjliggöra konkurrenskraftiga och långsiktigt förutsägbara skattevillkor även för massbalanserad flytande biogas samt att ekonomiskt stimulera transportköparens val av utsläppsfria transporter.”

[Svebio](#) föredrar åtgärder som ”adresserar det strukturella grundproblemet, vårt importberoende av strategiskt viktiga produkter.”

[Skogsindustrierna](#) föreslår att ”ta bort elskatten på för laddning av tunga fordon, uppmana till EU att ta bort banavgifterna likt vid Corona, rekommendera Trafikverket att införa de nya banavgifterna senast 2027 och inte vänta till 2028, uppdra till Trafikverket att snabbt vidta åtgärder som minskar industrins bränslebehov, t.ex. genom att omgående eliminera skogstid för godståg, tillåta längre och tyngre tåg, vara frikostiga med dispenser för tyngre och längre vägfordon, göra tjälnedsetta vägar i norr farbara, uppdra till Trafikverket att möjliggöra byggnation av laddinfrastruktur vid tågterminalerna, tillåta batterielektriska lastbilar att köra upp till 80 ton på BK4-vägnätet, möjliggöra för industrin att få ladda leverantörers lastbilar med industrins produktionsel och uppmana EU att se över kör- och vilotider så att batterielektriska lastbilar blir lönsamma.”

[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.”

[Tågforetagen](#) ”anser istället att regeringen bör arbeta vidare med att stärka incitamenten för en överflyttning från exempelvis väg till järnväg, snarare än att motverka denna utveckling. Det nuvarande förslaget hade med fördel kunnat utformas med utgångspunkt i mer riktade insatser, så att endast de aktörer som verkligen är beroende av vägtransporter omfattas.”

[Transportstyrelsen](#) förordar ”mer träffsäkra stödformer i framtiden för att då motverka kostnadsökningar hos hushåll och företag.”

[Transportföretagen](#) anger att det ”är ett faktum att Sverige behöver ta fram en långsiktig strategi för att på ett ordnat sätt fasa ut de fossila bränslena, med hänsyn taget till kostnadseffektivitet och konkurrenskraft. Sänk energiskatten på el för tunga fordon i yrkestrafik. Den föreslagna justeringen av drivmedelsskatterna borde ha åtföljts av ett kostnadsänkande skatteförslag för att accelerera antalet tunga helelektriska lastbilar och bussar i trafik, som drivs på nästintill helt fossilfri el.”

[2030-sekretariatet](#) anger att ”Drygt 9.3 miljarder kronor är mycket pengar [...] 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. 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.”

Entydigt positivt remissvar: Ett

Medan alltså Drivkraft Sverige, Energiföretagen, Konjunkturinstitutet, Regelrådet, Svensk kollektivtrafik, Tågöretagen och 2030-sekretariatet entydigt avstyrker förslaget och en rad andra aktörers remissvar måste tolkas så, finns också flera remissvar som trots långtgående invändningar landar i att trots allt ställa sig bakom en tillfällig sänkning. Hit hör t.ex. M Sverige, Maskinentreprenörerna och Sveriges Åkeriföretag. Därtill finns en rad organisationer som enbart uttrycker att de inte svarar eller inte har några invändningar. En enda aktör uttrycker starkt och entydigt stöd för regeringens förslag, [LRF](#) som är ”mycket positiva”.