

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen, Enheten för
mervärdesskatt och punktskatter
Henrik Kjellberg

Er ref Fi2026/01131

Vår ref RE2026018

Stockholm den 21 maj 2026

Remiss av promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Våra medlemsföretag och partners omfattar cirka 3000 energistationer för lätt och tung trafik och fyra raffinaderier. Branschen befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att bli klimatneutrala 2045.

Drivkraft Sverige har fått Finansdepartementets förslag om Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel på remiss och har följande att anföra:

- Sammantaget avstyrker Drivkraft Sverige förslaget.
- Tillfälliga skattesänkningar är att föredra framför tillfälliga sänkningar av reduktionsplikten. Båda är dock kortsiktiga förslag som 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 utsläppssnåla lösningar och därmed försvåra omställningen.
- Sverige har idag inte högre drivmedelspriser än våra grannländer.
- Sverige väljer genom förslaget att gå långt under EU:s minimiskattenivåer och kommer efter förslaget att ha bland de lägsta drivmedelspriserna i EU. 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.
- Politikens fokus bör skifta från att söka påverka priserna konsumenterna möter och i stället hitta andra vägar för att minska sårbarheten hos utsatta hushåll och företag. Ändamålsenliga förslag bör tas fram för att ha tillgängliga inför framtida kriser.
- Det behövs en större översyn av beskattningen av vägtrafiken.
- Remisstiden är för kort för att alla aspekter av förslaget ska kunna analyseras.

Om förslagen

I promemorian föreslås att skatten på bensin och diesel tillfälligt sänks under energiskattedirektivets minimiskattenivå under perioden 1 juli–30 november 2026. I promemorian föreslås att energi- och koldioxidskatten på bensin (miljöklass 1) sänks med totalt 2,4 kronor per liter jämfört med vad som gäller från den 1 maj. Skatten för övrig bensin, sänks med samma belopp. Eftersom en tillfällig sänkning redan har genomförts mellan 1 maj och 31 september föreslås nya skattebelopp från den 1 oktober. Skatten på diesel sänks 2 400 kronor per kubikmeter. Skatten på lågbeskattad olja samt övriga bränslen och drivmedel lämnas oförändrad.

Hur skatterna föreslås förändras på bensin och diesel under 2026 summeras i tabell 1 nedan.

Tabell 1 Föreslagna skatteändringar på bensin och diesel

	Enhet	2026-01-01	2026-05-01	2026-07-01	2026-10-01	2026-12-01	2027-01-01
Bensin, MK1	Kr/l	4,79	3,97	1,57	2,39	4,79	4,89
Bensin, alkylat	Kr/l	4,31	3,97	1,57	1,91	4,31	4,40
Diesel MK1	Kr/m ³	3961	3642	1242	1561	3961	4046
Diesel MK3	Kr/m ³	4602	4283	1883	2202	4602	4701
Olja- lågbeskattad	Kr/m ³	3960	3960	3960	3960	3960	3965

Drivkraft Sveriges synpunkter

Under 2020-talet har världen behövt hantera flera svåra chocker. Decenniet inleddes med Corona-virusets framfart. Många länder stängde ner och ekonomin saktade in. När världen äntligen började öppnas upp igen invaderade Ryssland i februari 2022 Ukraina. Efter Rysslands invasion steg priserna på drivmedel och annan energi avsevärt men under de senaste åren har energipriserna fallit tillbaka. Kriget i Ukraina är inne på sitt fjärde år men världsekonomin och energimarknaderna har successivt anpassat sig, bland annat har Europa fasat ut rysk olja och gas för andra alternativ.

Den 28 februari inledde Israel och USA kriget mot Iran. Som en följd av krigsutbrottet steg råoljepriserna åter världen över. Efter detta har konflikten vuxit, Hormuzsundet vilket ca 20 procent av världens råolja fraktas genom, har till stor del stängts och energiinfrastruktur i hela Mellanöstern har attackerats. Om kriget blir långvarigt kan det få väldigt stor och långtgående påverkan på energimarknaderna och i förlängningen även på världsekonomin. Hushåll och företag har under de senaste åren drabbats av det försämrade omvärldsläget på flera olika sätt. Högre kostnader på många varor och tjänster har lett till inflation och vi har samtidigt haft svårt att lämna en utdragen lågkonjunktur bakom oss.

Under den förra energikrisen 2022 gjorde beskattningen av bensen och den ambitiösa utsläppsbanan i reduktionsplikten att priset på bensen, och diesel var högre i Sverige än i många andra europeiska länder. Detta är inte längre fallet, enligt EU-kommissionens *Weekly Oil Bulletin* hade Sverige den 19 mars 2026 det 15:e högsta bensinpriset och 7:e högsta dieselpriset av EU:s 27 medlemsstater.

Promemorians syfte och alternativa lösningar

Finansdepartementet anger att det angivna huvudsyftet med promemorian är att motverka stigande drivmedelspriser. Högre energipriser medför enligt promemorian att hushållen förlorar köpkraft samtidigt som företagen kan få högre kostnader

Drivkraft Sverige instämmer i att högre energipriser kan medföra att hushållen förlorar köpkraft samt att vissa företag kan få högre kostnader. De som är mer beroende av drivmedel påverkas mer än de som använder bil mindre eller som redan har bytt till elbil.

Om syftet politiskt är att minska drivmedelspriserna föredrar Drivkraft Sverige den föreslagna lösningen att tillfälligt sänka drivmedelsskatterna framför tillfälliga sänkningar av reduktionsplikten. Det är dock av flera skäl problematiskt att politiken försöker påverka prisbildningen vid tillfälliga prischocker. Prisjusterande förslag försvårar omställningen och minskar prissignalen som kan indikera knapphet av en vara. Sverige behöver minska utsläppen för att nå klimatmålen både till 2030 och 2045. Ett lägre pris på fossil än förnybar energi försämrar kalkylen för de hushåll som funderar på att byta till en elbil eller de företag som överväger en investering i grönare produktion eller transporter. Det bedöms i promemorian att utsläppseffekterna sannolikt är begränsade eftersom åtgärden är tidsbegränsad. Drivkraft Sverige delar bedömningen av effekterna på kort sikt men tror att effekterna faktiskt kan bli större på lång sikt. Återkommande politiska åtgärder med syfte att direkt motverka höga drivmedelspriser genom åtgärder som sänker priset på drivmedel lägre än vår omvärld kan bygga en förväntansbild om att samma sak kommer ske i framtiden. Detta riskerar att minska motivationen att investera i utsläppssnåla lösningar. Eftersom Sverige med nuvarande politik inte kommer klara sitt ESR-åtagande är sådana signaler olyckliga då det antingen ställer krav på mer ambitiösa åtgärder framöver eller kan leda till att Sverige tvingas böta miljardbelopp till EU.

Vidare indikerar höga världsmarknadspriser att förhållandet mellan utbud och efterfråga inte samspelar. Ett högt pris på grund av en utbudschock kan därför fungera som en signal till konsumenterna att tillfälligt eller mer permanent genomföra åtgärder som minskar konsumtionen. Drivkraft Sveriges medlemmar önskar i detta sammanhang en långsiktighet och tydlighet som möjliggör en ordnad och effektiv omställning.

Mer riktade åtgärder

Eftersom bensin- och dieselpriiserna men även elpriserna påverkas av flera faktorer bortom svenskt inflytande vore det 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. Världen har under 2020-talet genomgått flera stora handelspåverkande kriser som i princip avlöst varandra. Drivkraft Sverige tror att alla måste ta höjd för att detta nya, mer instabila och osäkra omvärldsläge kan fortgå även under lång tid framöver. En del i sådana förberedelser är att fortsätta omställningen från fossilt till förnybart. Diversifiering till fler olika energikällor kan göra oss mindre sårbara för framtida kriser.

Omställningen kommer dock ta lång tid och det kommer finnas många som under överskådlig framtid är beroende av fordon och anläggningsmaskiner som är beroende av fossil energi och/eller bor i ett hus med höga uppvärmningskostnader. Därför kan en annan viktig del i förberedelserna inför framtida kriser vara att politiskt ta fram och utreda andra kompensatoriska åtgärder i förebyggande syfte. Att ha sådana åtgärder redo ger politiken en verktygslåda att svara mot såväl reella som upplevda kriser och samtidigt undvika åtgärder som skapar osäkerhet och ryckighet i klimatpolitiken. För att politiken ska ha ändamålsenliga och (förhållandevis) effektiva medel att tillgå borde dessa utredas och bedömas i förväg. Det kan tex röra sig om viss förberedelse av myndigheters möjlighet att snabbt förändra eller anpassa system eller rutiner, om riksdagen bedömer att det behövs. Drivkraft Sverige lägger ingen värdering i vilka åtgärder som är lämpliga, det bör utredas i detalj. Det finns dock några principer som borde vara vägledande. Gemensamt för åtgärderna bör vara att de hyfsat träffsäkert temporärt ska kunna förbättra hushållsekonomin för grupper som politiskt definierats som särskilt ekonomiskt utsatta eller stödberättigade. Samtidigt bör åtgärderna behålla incitamenten för alla hushåll och företag att över tid fortsätta göra val som ökar resurseffektiviteten och minskar utsläppen. Några exempel på åtgärder som skulle kunna utredas är tillfälligt pausad fordonsskatt, höjda bidrag, eller rena överföringar av medel till hushåll.

Förhoppningsvis kommer Utredningen om styrmedel för ett fossilfritt samhälle (KN 2024:07) att avrapportera användbara förslag på området inför framtiden, annars borde en politisk prioritering vara att ta fram en sådan utredning för att undvika att det även vid nästa omvärldskris saknas alternativa lösningar som går att få på plats tillräckligt fort.

Sverige tar ledartröjan för lägre drivmedelsskatter i Europa

Sverige väljer genom förslaget att gå långt under EU:s minimiskattenivåer och kommer efter förslaget att ha bland de lägsta bensinpriserna i EU. Detta trots att den svenska köpkraften står sig bra i ett europeiskt perspektiv.

Om fler länder går i Sveriges fotspår och sänker skatten ytterligare kan det leda till ökad konkurrens om tillgängliga drivmedelsmängder. Detta kan påverka tex jordbruket negativt eftersom de inte får lägre kostnader av den föreslagna skattesänkningen. Drivkraft Sverige delar Finansdepartementets bedömning att förslaget kan leda till ökad grannlandstankning vid vissa stationer nära gränserna till våra grannländer.

Frågor om förslagets tidsperiod och EU-förenlighet

Drivkraft Sverige delar inte bedömningen i promemorian att förslaget saknar påverkan på företagens administrativa kostnader. Förändrade skattesatser innebär uppdateringar i flera it-system hos de företag som köper eller säljer drivmedel och behöver hålla reda på punktskatten. Flera olika skattesatser under samma år innebär fler systemuppdateringar än vanligt och därmed ökade kostnader.

Vid tidigare förändringar av skatten på diesel har justeringar gjorts för att hålla den samlade beskattningen av omärkt diesel högre än beskattningen på märkt lågbeskattad olja. Detta med hänvisning till att märkt bränsle enligt EU-rätten förutsätts ha lägre skatt än omärkt bränsle. Drivkraft Sverige noterar att förslaget endast innefattar en tillfällig sänkning på omärkt diesel och inte på märkt olja vilket således gör den tillfälligt högre beskattad än omärkt diesel.

Drivkraft Sverige medverkar gärna i en fortsatt dialog om hur styrmedlen på transportområdet kan utvecklas så att vi kan nå de svenska klimatmålen och samtidigt förstärka svensk konkurrenskraft.

Viktor Gunnarsson

Ansvarig Konkurrenskraftsfrågor

Stockholm, den 21 maj 2026