

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen, Enheten för
mervärdesskatt och punktskatter
Tina Svensson

Er ref Fi2026/00763

Vår ref RE2026010

Stockholm den 1 april 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:

- Tillfälliga skattesänkningar är att föredra framför tillfälliga sänkningar av reduktionsplikten. Båda är dock kortsiktiga förslag som försvårar omställningen och minskar prissignalen som kan indikera 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.
- 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.
- Sverige har idag inte högre drivmedelspriser än våra grannländer.
- Den så kallade BNP-indexeringen av drivmedelsskatterna borde avskaffas permanent då den sällan tillämpas och gör beskattningen onödigt komplicerad. Enligt förslag i promemorian får den dock genomslag genom höjd skatt på drivmedel 2027.
- Det behövs en större översyn av beskattningen av vägtrafiken.
- En veckas remisstid är för kort för att alla aspekter av förslaget ska kunna analyseras.

Om förslagen

I promemorian föreslås att energiskatten på bensin och diesel tillfälligt sänks till energiskattedirektivets minimiskattenivå under perioden 1 maj–30 september 2026. Energiskatten på bensin (miljöklass 1) sänks med 82 öre per liter. Energiskatten för övrig bensin, utom alkylatbensin, sänks med samma belopp. Energiskatten på alkylatbensin sänks med 34 öre per liter. Energiskatten på diesel (miljöklass 1) sänks med 319 kronor per kubikmeter. Energiskatten på diesel i övriga miljöklasser sänks med samma belopp. Skatten på lågbeskattad olja samt övriga bränslen och drivmedel lämnas oförändrad.

I promemorian föreslås att energi- och koldioxidskattebeloppen för bensin, diesel och andra bränslen för 2027 bestäms utifrån prognostiserad indexering av de skattebelopp som skulle gällt den 1 augusti 2026 om den tillfälliga sänkningen inte genomförs och fastställs i lag. Förändringarna innebär en höjning av skatten från den 1 januari 2027.

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	2026-10-01	2027-01-01
Bensin, MK1	Kr/l	4,79	3,97	4,79	4,89
Bensin, alkylat	Kr/l	4,31	3,97	4,31	4,40
Diesel MK1	Kr/m ³	3961	3642	3961	4046
Diesel MK3	Kr/m ³	4602	4283	4602	4701
Olja- lågbeskattad	Kr/m ³	3960	3960	3960	4045

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 bensin och den ambitiösa utsläppsbanan i reduktionsplikten att priset på bensin, 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 dieselpriiset 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. Vidare anger Finansdepartementet att det saknas alternativa åtgärder som kan komma på plats tillräckligt snabbt.

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 prisbilden 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 utbudsschock kan därför fungera som en signal till konsumenter 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.

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) den sk. styrmedelsutredningen 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.

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 högre beskattad än omärkt diesel under perioden 1 maj till 1 oktober.

BNP-indexeringen på bensin och diesel tillämpas för 2027 men bör avskaffas. Sedan 1994 ska en årlig omräkning ske av såväl koldioxid- som energiskattesatserna på bland annat bensin och diesel med förändringar i konsumentprisindex (KPI). Sedan den 1 januari 2016 beaktas även utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) vid den årliga omräkningen, vilket sker genom ett schabloniserat årligt tillägg om två procentenheter utöver KPI, den s.k. BNP-indexeringen.

Genom förslag i promemorian kommer BNP-indexeringen få reellt genomslag i beskattningen för första gången denna mandatperiod 2027. Detta genom att skatten höjs på bensin och diesel den 1 januari 2027. Drivkraft Sverige välkomnar att befintliga regler tillämpas. I praktiken har BNP-indexeringen bara fått fullt genomslag under hela det indexerade året vid något enstaka tillfälle. Utifrån historisk tillämpning framstår det därför fortsatt som tveksamt om det verkligen går att motivera ett bibehållande av regeln om BNP-indexering av skatten på bensin och diesel.

Alkylatbensinens villkor försämras

Med den föreslagna skattesänkningen kommer alkylatbensin och bensin MK1 att få samma skattesats. Detta riskerar att skicka en felaktig signal, eftersom alkylatbensin är mindre skadlig för användarna. När alkylatbensin inte längre är skattemässigt gynnsamt, ökar risken att en del användare väljer vanlig bensin för sina småmotorer, vilket kan leda till försämrad luftkvalitet och negativa hälsoeffekter. Vi vill därför uppmana regeringen att överväga möjligheten att ge ytterligare sänkning till alkylatbensin även efter den tillfälliga sänkningen, för att fortsatt stimulera ett bättre val.

Det saknas logik i koldioxid- och energibeskattningen

Energiskatten har länge saknat logisk struktur. Bensin har, mätt utifrån energiinnehåll, högre energiskatt än diesel och allra högst är energiskatten på etanol i bensin och energiskatten på el. Vad gäller beskattningen av etanol i bensin ligger förklaringen i det föråldrade energiskattedirektivet. I övrigt är det svårare att hitta förklaringar mer än att nivåerna vuxit fram organiskt över tid. Drivkraft Sverige tror att brett accepterade och tydliga principer för skatterna skulle kunna bidra till kontinuitet och ökad förståelse för skatternas syfte. Om det inte går att formulera tydligare principer kring energibeskattningen borde den i vart fall kunna förenklas avsevärt gentemot nuvarande struktur.

Drivkraft Sverige delar, givet den snäva tidsramen, regeringens bedömning att sänkningen bör avse hela drivmedel, dvs fossila drivmedel med inblandning av biodrivmedel. Om öppning däremot finns i nuvarande eller kommande regelverk anser Drivkraft Sverige dock att principen om att fossila utsläpp ska ha högre skatt än biogena utsläpp bör genomsyra den svenska beskattningen.

Det behövs ett omtag i beskattningen av vägtrafiken

Drivkraft Sverige är måna om att långsiktiga, teknikneutrala, effektiva och tydliga styrmedel tas fram och har därför tillsammans med flera andra branschorganisationer inkommit med en begäran om att framtidens vägbeskattning bör utredas. Styrmedelsutredningen utreder de övergripande principerna men är av direktivet förhindrade att lämna författningsförslag på skatteområdet. Det kommer således även finnas behov av en mer detaljerad översyn av beskattningen framöver.

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 1 april 2026