

Politik och kommunikation  
Martin Olin, 08-677 26 35  
martin.olin@energiforetagen.se

Klimat- och näringslivsdepartementet  
[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)  
kopia till: [Tina.Svensson@regeringskansliet.se](mailto:Tina.Svensson@regeringskansliet.se)

## **Energiföretagen Sveriges synpunkter på förslag om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel**

*Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 500 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.*

### **Övergripande ställningstagande**

Energiföretagen vill inledningsvis betona att vi har förståelse för att de senaste årens prisökningar har slagit hårt mot hushåll som är bilberoende och har svagare ekonomi. Det är en angelägen fråga och insatser behövs för att stötta dem som är mest utsatta.

Samtidigt bör sådana stöd utformas träffsäkert och utan att sänka kostnaden för fossila bränslen. Riktade åtgärder via befintliga transfereringssystem – liknande de behovsprövade modeller som utvecklats för den riktade elbilspremien – kan ge stöd till hushåll som verkligen behöver det, utan att urholka de långsiktiga styrsignaler som krävs för att minska fossilberoendet. En sådan lösning är dessutom betydligt mer kostnadseffektiv.

Energiföretagen avstyrker därför regeringens förslag att sänka skatten på bensin och diesel till EU:s miniminivå samt den aviserade möjligheten att sänka skatten ytterligare med upp till 3 kronor per liter. Förslagen innebär omfattande subventioner av fossila drivmedel och riskerar att motverka Sveriges klimatmål, försämra energisäkerheten och försvaga den industriella konkurrenskraften.

Vi anser att förslaget är oförenligt med behovet av att långsiktigt minska Sveriges fossilberoende. I dagens pris- och säkerhetspolitiska läge är det särskilt viktigt att inte öka sårbarheten gentemot den globala oljemarknaden.

### **En fossilsubvention som går i fel riktning**

De föreslagna skattesänkningarna uppgår till miljardbelopp och utgör i praktiken en subvention av fossila bränslen. Detta sker samtidigt som transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp och där utsläppen måste minska snabbt under kommande år. Att göra det billigare att köra fossilt försvagar incitamenten för omställning och riskerar att förlänga livslängden på fossildrivna fordon.

Vidare kan förslaget skapa förväntningar om framtida skattesänkningar vid liknande situationer vilket ytterligare undergräver incitamenten för fossilfria fordon.

Förslaget innebär:

- försämrade klimatstysignaler,
- ökad inlåsning i fossila investeringar,
- ökad risk att Sverige inte når klimatmålen, vilket Klimatpolitiska rådet nyligen varnat för.

### **Energipolitiska och säkerhetspolitiska risker**

Det geopolitiska läget – kriget i Iran, återkommande störningar i Hormuzsundet och effekterna av Rysslands anfallskrig mot Ukraina – tydliggör hur sårbart Sveriges beroende av importerad olja är. Svenska hushåll och företag har redan upplevt betydande prischocker kopplade till internationella händelser.

Att i detta läge öka vårt beroende av fossila bränslen är riskabelt. Sänkta drivmedelspriser kan på kort sikt ge viss lättnad för vissa hushåll, men förstärker samtidigt en långsiktig sårbarhet:

- större exponering mot geopolitisk turbulens,
- ökat importberoende,
- försvagad robusthet i kris- och beredskapsperspektiv.

Förslaget har även konsekvenser för Sveriges beredskapslager av drivmedel. En sänkt bränsleskatt innebär, jämfört med ett oförändrat skatteuttag, en högre efterfrågan på fossila drivmedel. Det ökar omsättningen och den löpande konsumtionen av bränsle, vilket i sin tur kan försvåra upprätthållandet av tillräckliga beredskapslager. I ett läge där tillgången på importerade bränslen snabbt kan störas riskerar detta att förvärpa en eventuell bristsituation och minska samhällets handlingsutrymme i kris.

Sveriges möjligheter att stärka sin energisäkerhet ligger i att minska – inte förstärka – beroendet av fossila bränslen.

## **Konsekvenser för svensk konkurrenskraft**

Sveriges fordonsindustri och energisektor befinner sig i en snabb global omställning där elektrifiering är den avgörande konkurrensfaktorn. Länder med tydligare styrmedel och snabbare marknadsomställning attraherar framtidens investeringar.

Genom att sänka priset på fossila bränslen skickar Sverige en signal som riskerar att:

- bromsa omställningen av fordonsflottan,
- fördröja utvecklingen av marknader för eldrivna transporter,
- försvaga fordonsindustrins incitament att förlägga framtida produktion och innovation i Sverige.

På en global marknad som rör sig snabbt mot nollutsläpp är detta en strategisk nackdel. Dessutom ökar svensk ekonomis sårbarhet för framtida bränsleprischocker.

## **Behov av långsiktighet och tydlig inriktning**

Sverige har goda förutsättningar att ligga i framkant med världsledande industri som drar fördelar av vårt starka fossilfria elsystem. Men omställningen kräver stabila styrmedel och konsekvent politik. Sänkta drivmedelsskatter skapar osäkerhet och motverkar de långsiktiga investeringar som behövs.

Det är särskilt olyckligt att förslaget kommer samtidigt som flera analyser – bland annat från Klimatpolitiska rådet – visar att nuvarande politik inte är tillräcklig för att nå klimatmålen.

## **Kommentar till konsekvensutredningen**

Konsekvensutredningen noterar att lägre drivmedelspriser kan försvaga incitamenten att övergå till eldrift, men bedömer att effekten blir marginell eftersom åtgärden är temporär. Energiföretagen delar inte denna bedömning. Även en tidsbegränsad skattenedsättning skapar långsiktig osäkerhet hos både hushåll och företag om framtida drivmedelspriser. 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.

De ekonomiska fördelarna av en temporär sänkning är kortvariga, men effekten på omställningstakten kan bli långvarig. Beslut om att gå över till el kan komma att skjutas på framtiden. Detta innebär att utsläppsminskningar försenas, elektrifieringsmarknaden utvecklas långsammare och nödvändiga investeringar riskerar att utebli.

Att regeringen dessutom flaggar för möjligheten till ytterligare skattesänkningar genom undantag från EU-regler förstärker den långsiktiga osäkerheten. Och att åtgärden kommuniceras som gällande fram till valet riskerar att förstärka bilden av kortsiktiga och politiskt betingade ingrepp i drivmedelspriserna. Sammantaget riskerar detta att bromsa elektrifieringen betydligt längre än själva skattesänkningen varar.

Dessutom ökar förslaget behovet av andra åtgärder för att möta Sveriges energisparbeting enligt EU:s energieffektivitetsdirektiv där det redan finns ett betydande gap i förhållande till befintliga styrmedel.

### **Påverkan på uppvärmningsbränslen och behovet av helhetsperspektiv**

Energiföretagen vill även lyfta att det ensidiga fokuset på drivmedel, el och gas i regeringens åtgärdspaket för att dämpa höga energipriser riskerar att skymma andra delar av energisystemet som också påverkas kraftigt av bränsleprisernas utveckling. Särskilt gäller detta fjärrvärmesektorn, där prisutvecklingen på uppvärmningsbränslen – exempelvis bioolja – får betydande konsekvenser för såväl kostnader som omställningstakt.

Vi vill påminna om att fjärrvärmekunder redan drabbas av ökade kostnader kopplade till fördubblade biobränslepriser de senaste åren och att kompensationsåtgärder även bör omfatta uppvärmningsbränslen. Ett viktigt steg vore att slopa energi- och koldioxidskatten på bioolja, som utlovats i Tidöavtalet och något som branschen sedan tidigare har hemställt om hos Finansdepartementet. Att motsvarande skattebefrielse lämnas för biodrivmedel och där regeringen begärt en förlängd skattebefrielse i höstas blir inkonsekvent. Att bioolja så fort de används som uppvärmningsbränsle beskattas som om de vore fossila är uppenbart orimligt. Detta leder till orimligt hög beskattning så fort biooljorna används som uppvärmningsbränsle, när de i utgångspunkten är betydligt dyrare än de fossila oljorna. Dessutom innebär regeringens slopade opt-in och den så kallade 95%-regeln i utsläppshandeln att cirka 450 fjärrvärmearläggningar utesluts ur utsläppshandeln från och med 1 januari 2026. Detta innebär att dessa anläggningar drabbas av full koldioxidskatt sedan årsskiftet även när de använder förnybara bioolja som till exempel RME, UCOME och HVO.

Ytterligare en åtgärd som skulle bidra till att dämpa fjärrvärmeprisutvecklingen och ge stora energisystemnyttor är en temporärt sänkt energiskatt på el för elpannor och värmepumpar i fjärrvärmeverksamhet.

Att inte inkludera uppvärmningssektorn i regeringens åtgärder riskerar att leda till en obalanserad politik, där vissa delar av energisystemet kompenseras medan andra lämnas utan motsvarande stöd – trots att de har lika stor, eller större, betydelse för hushåll och samhällsviktig verksamhet.

## Tillägg om andra åtgärder för elektrifiering av transportsektorn

Även om dessa delar inte omfattas av den aktuella remissen vill Energiföretagen framhålla att vi ser positivt på de satsningar på elektrifiering som presenterades samtidigt som förslaget om sänkta drivmedelsskatter. Förstärkningen av elbilspremien och stödet för offentlig sektors omställning till elfordon är åtgärder som går i rätt riktning och kan sänka trösklarna för elektrifiering.

Dock vill vi understryka att dessa satsningar är mycket små i relation till de omfattande skattesänkningarna på fossila drivmedel. I sin nuvarande utformning riskerar paketet som helhet att motverka en snabb och nödvändig omställning av transportsektorn och att försvaga styrsignalerna bort från fossila bränslen.

För att långsiktigt och effektivt accelerera elektrifieringen av transportsektorn, både för lätta och tunga fordon, krävs ett bredare och mer konsekvent styrmedelspaket. Utöver att undvika fossila subventioner ser Energiföretagen behov av ytterligare kompletterande åtgärder, exempelvis:

- **Stärk elens konkurrenskraft genom reformerad energiskatt.**  
Energiskatten på el är en central parameter för den relativa kostnaden mellan eldrift och fossila drivmedel. För att el ska behålla – och förstärka – sin konkurrenskraft behöver de kostnadssignalerna vara stabila och förutsägbara. Vi välkomnar därför förslaget att slopa indexeringen av energiskatten på el, då det minskar risken för att eldriftens kostnadsfördel urholkas över tid. Därutöver bör regeringen utvärdera riktade sänkningar av elskatten för laddning, särskilt för publik laddning och laddning av tunga transporter.
- **Inför en koldioxidifferentierad, avståndsbaserad vägtull.**  
En vägavgift som speglar faktiska utsläpp, i linje med Eurovignette-direktivet, är ett kraftfullt styrmedel för att påskynda omställningen av tunga transporter och skapa likvärdiga konkurrensvillkor.
- **Använd miljözoner som tydlig marknadssignal för tunga fordon.**  
En särskild miljözonklass för lastbilar kan påskynda elektrifieringen i urbana miljöer, särskilt om införandet sker samordnat mellan flera kommuner.
- **Använd offentlig upphandling som strategiskt verktyg.**  
Staten, regioner och kommuner har stor möjlighet att driva på omställningen fossilfria transporter genom tydliga och samordnade krav i upphandlingar av transporttjänster.

Åsa Pettersson  
Vd Energiföretagen Sverige