

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm
fi.remissvar@regeringskansliet.se
tina.svensson@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-03-31

Ref Fi2026/00763

Remissyttrande av promemorian ”Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel”

Förslaget i korthet

Promemorian föreslår att skatten på bensin och diesel tillfälligt sänks till EU:s minimiskattenivå under perioden 1 maj–30 september 2026. Dessutom föreslås följdändringar för nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel för tiden mellan den 1 maj 2026 och den 31 december 2026. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2026, den 1 oktober 2026 och den 1 januari 2027. Förslaget beräknas sammantaget minska skatteintäkterna med 1,64 miljarder kronor under 2026.

Sammanfattande synpunkter

- Transportföretagen tillstyrker förslaget om att tillfälligt sänka energiskatten på bensin och diesel för angiven tidsperiod.
- En sänkning av bensinskatten lättar något på kostnadstrycket för hushållen, där personbilen i många fall är helt avgörande för mobilitet och tillgänglighet och är ett redskap för att knyta ihop Sveriges arbetsmarknadsregioner.
- Sänkt dieselskatt ger ett visst andrum för samhällsviktiga vägtransporter med lätta och tunga lastbilar och busstrafik, där kostnaden för den offentligt upphandlade busstrafiken annars direkt kommer drabba svenska regioner, kommuner och svensk besöksnäring.
- Även om en tillfällig sänkning av energiskatten på drivmedel är lämpligt på kort sikt, är det 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.



Motiv till synpunkter

Transportföretagen gör samma bedömning som Finansdepartementet att en tillfällig sänkning av energiskatten är lämpligt och skapar en lättnad och viss stabilisering av den senaste tidens kraftigt höjda drivmedelspriser och därmed kostnader för hushåll och företag under det rådande ekonomiska läget. Transportföretagen tillstyrker förslaget i sin helhet.

Den pågående konflikten i Mellanöstern innebär stora störningar på de globala energimarknaderna och har medfört snabba prisökningar på bland annat olja. Blir konflikten långvarig riskerar detta att bromsa den ekonomiska utvecklingen i Sverige och globalt. Högre energipriser medföra att hushållen förlorar köpkraft samtidigt som transporter blir dyrare och hela näringslivet får högre kostnader. Transporter skapar nytta och är en avgörande faktor för svensk ekonomisk tillväxt och vårt gemensamma välbefinnande.

Förslaget om sänkt energiskatt fokuserar på bensen, vilket till största delen förbrukas i personbilar. Transportföretagen välkomnar att regeringen med förslaget uppmärksammar att personbilen i många fall är helt avgörande för mobilitet och tillgänglighet och är ett redskap för att knyta ihop Sveriges arbetsmarknadsregioner.

Detta gäller särskilt för boende och arbetspendlare på gles- och landsbygd utan tillgång till effektiv kollektivtrafik. Personbilen dominerar alla typer av resor och är en viktig pusselbit för att människor ska kunna få ihop vardagen med arbete, service- och inköpsresor och fritidsresor.

Diesel är ett yrkestrafikbränsle och åtgärden ger ett visst andrum för flera av Transportföretagens medlemmar, i tider av rusande priser på olja triggat av den mycket stora utbudsstörningen på världsmarknaden. Diesel utgör en betydande del av kostnadsstrukturen för yrkestrafik på väg.

Exempelvis betalar åkeriföretagen drivmedel innan de får betalt av sina kunder. När dieselpriserna stiger snabbt skapar det likviditetspress för en lågmarginalbransch, i synnerhet om avtal inte är bränsleindexerade eller om transportbeställare justerar priset med lång eftersläpning. Risken är stor att det leder till konkurser om prisuppgången är varaktig.

Samma logik gäller för den särskilda kollektivtrafiken (skol- och serviceresor) där indexregleringar ofta sker årsvis.

För den kommersiella busstrafiken, till exempel expressbussar och turistbussar, kommer troligen bränsleprishöjningen nu läggas som påslag på de resor och offerter som lämnats. För de biljetter och resor som redan sålts måste bussföretagen troligen ta hela kostnaden, vilket är tungt för många små- och medelstora familjeföretag som dominerar denna sektor. Framåt kommer det absolut bli dyrare för föreningar, idrottslag och turistgrupper som väljer att resa med buss.

Generellt, i vilken utsträckning och i vilken hastighet företag kan få ersättning för sina ökade drivmedelskostnader från transportköparna varierar mellan olika segment. Det är också väldigt olika beroende på storleken på företagen.

Vid den senaste erfarenheten från kraftiga prisökningar på diesel, i samband med Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina, framgick att privata transportköpare i betydligt större utsträckning reglerade drivmedelsavtalen med tätare mellanrum än offentliga transportköpare.

Kortsiktiga åtgärder måste efterföljas av en långsiktig strategi

Även om en tillfällig sänkning av energiskatten på drivmedel är lämpligt på kort sikt, blottar det faktumet 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.

Transportföretagens medlemmar är dedikerade och arbetar hårt med hållbarhet, ur alla dess aspekter. Men för sektorn är det också en självklarhet att uppfyllandet av klimat- och miljömål ska kombineras med stärkt konkurrenskraft, både för näringen och för Sverige.

Transportföretagen vidhåller att finjusteringar gällande beskattning av vägtransporter och vägtrafik kan vara lämpliga som kortsiktiga åtgärder, påtalar återigen att vi anser att det men har nått vägs ände. Ett tungt vägande skäl är Sveriges ambitiösa klimatmål om netto-noll klimatutsläpp till år 2045 och att tiden är knapp till vi ska uppfylla ESR-kraven år 2030.

Framtidens tystare och helt utsläppsfria transporter och vägtrafik kräver förändrade styrmedel och utfasningen av det fossila kräver en realistisk och balanserad mix av centrala styrmedel.

Utifrån den insyn som Transportföretagen har i *Utredningen om styrmedel för ett fossilfritt samhälle (KN 2024:07)* kommer den resultera i välutredda, balanserade och långsiktiga förslag inom just dessa områden. Men till syvende och sist är det politiska beslut och vägval som krävs. Transportföretagen ser fram emot att fortsätta bidra i detta arbete.

Sänk energiskatten för tunga fordon i yrkestrafik

Även om det ligger utanför denna promemorias ram för remittering vill Transportföretagen framföra att den föreslagna justeringen av drivmedelsskatterna borde ha åtföljts av ett kostnadsänkande skatteförslag för att öka elektrifieringstakten av den tunga fordonsflottan.

Vi har vid flertalet tillfällen pratat om och diskuterat Transportföretagens förslag om att nästintill energiskattebefria den el som används i tunga yrkesfordon med berörda departement, politisk ledning och i riksdagen. Ett konkret förslag ligger på Regeringskansliets bord, färdigt att omsättas i praktisk handling.¹

I korthet går förslaget ut på att införa en skattenedsättning för den el som laddas och används av utsläppsfria tunga fordon i yrkestrafik, så som elbussar och ellastbilar.

Ägaren av ett tungt helelektriskt fordon ska få en återbetalning av största delen av energiskatten på den el som använts i fordonet. En energiskattelättnad förbättrar den totala ägarkostnadskalkylen och erbjuder en kontinuerlig, rättvis och marknadsdriven stimulans för att accelerera elektrifieringen av tung trafik.

Transportföretagens analys visar att förslaget är relativt okomplicerat att genomföra och är förenligt med EU:s statsstödsregler. Vi bedömer att en energiskattelättnad är ett effektivt och nödvändigt komplement till det nu gällande inköpsstödet, klimatpremien.

¹ Styrmedelsförslag: Sänk energiskatten för laddning av tunga fordon - Transportföretagen
<https://www.transportforetagen.se/prioriterade-fragor/kampanj/kraftsamling/styrmedelsforslag-sank-energiskatten-for-laddning-av-tunga-fordon/>

Det bör noteras att statens kostnad av promemorians förslag till energiskattesänkning av drivmedel beräknas uppgå till 1,64 miljarder kronor, **på fem månader**.

Transportföretagens förslag beräknas, med det antal elektriska tunga fordon som finns i trafik idag, till en offentligfinansiell kostnad på 300 – 350 miljoner kronor, **på 12 månader**.²

Avslutning

Vi tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och bidra till föreliggande förslag.

Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef
Transportföretagen

Mårten Bergman, Transportekonom
Transportföretagen

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn. Våra 9 100 medlemsföretag anställer cirka 204 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

² Avsnitt 5.3: Uppdatering av offentligfinansiella effekter (2026-03-02)
<https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/transportforetagen/uppdatering-av-offentligfinansiella-effekter.pdf>