

## Sänkt skatt på bensin och diesel 2025 – sammanställning av remissinstansers synpunkter

*Nedan sammanställs samtliga av regeringen redovisade inkomna remissvar på regeringens promemoria, samt två (2030-sekretariatet och IVL) som regeringen inte lagt upp på sin hemsida. Samtliga citat är ordagranna.*

### Summering

Sammanfattningsvis avstyrks regeringens förslag av en mycket bred majoritet av remissinstanser, och av samtliga statliga expertmyndigheter som yttrat sig i sakfrågan – däribland Ekonomistyrningsverket, Naturvårdsverket, Trafikverket och Trafikanalys. Endast tre intresseorganisationer är tydligt positiva till regeringens förslag: Skattebetalarnas förening, svenskt Näringsliv och LRF, medan övriga branschorgan, företagssammanslutningar etc är kritiska. Kritiken avser huvudsakligen att transportsektorns klimatpåverkan ökar och klimatmålen uppfyllande försvåras, att konkurrenskraften för förnybara drivmedel, eldrift och vätgas försämras, att förutsägbarheten blir dålig med ständiga förändringar och att beslutsunderlaget är för dåligt bl.a. avseende alternativa sätt att underlätta för de som drabbas av höga drivmedelspriser – samt att drivmedelspriserna inte längre är höga.

**2030-sekretariatet** avstyrker förslaget till sänkt skatt på bensin och diesel liksom förslaget till slopad indexering av beskattningen. För att med rimlig trygghet och säkerhetsmarginal klara EU:s ESR-krav och för att nå Sveriges nationella klimatmål för transportsektorn, är ökade utsläpp till följd av billigare fossil bensin och diesel fel väg att gå. Andra åtgärder för att gynna utsatta, bilberoende delar av befolkningen har större träffsäkerhet, lägre kostnad och mindre eller ingen negativ klimatpåverkan. Skulle regeringen trots allt gå vidare med förslaget, bör det ske i ett steg, 1 januari 2026, och därefter samordnas med reduktionsplikts nivåer och utformning, med återkommande kontrollstationer för att säkerställa att målen nås.

**Ekonomistyrningsverket** anser att ständiga avsteg från indexeringsreglerna medför försämrad transparens och förutsägbarhet i regelverket. Detsamma kan sägas om frekventa ändringar av reduktionsplikten. De presenterade förslagen motiveras med att den höga inflationen urholkat köpkraften hos hushåll och företag: "Även om inflationsbekämpningen har varit framgångsrik är effekterna av den tidigare höga inflationen påtagliga. Enskildas och företags köpkraft har urholkats." ESV anser att även om reallönerna ännu inte återhämtat sig efter de senaste årens höga inflation, innebär en sänkning av skattesatserna år 2025 och en slopad indexering år 2026 varaktigt lägre

#### 2030-sekretariatet

skattesatser även för kommande år, då reallönerna kan förväntas ha återhämtats. ESV ställer sig dessutom frågande till om sänkt drivmedelsskatt är det mest ändamålsenliga sättet att öka hushållens köpkraft, vilket är ett motiv i promemorian.

I promemorian föreslås slopad indexering av skattesatserna år 2026 med motivet att motverka högre drivmedelspriser. Indexeringen har tidigare slopats vid ett antal tillfällen, senast för år 2024 och 2025. Skälet som då angavs var att den tidigare höga inflationen skulle få väldigt stort genomslag i skattesatserna. ESV:s prognoser för 2026 visar inte på någon sådan effekt eftersom inflationen inte är lika hög 2024 som den var 2022–2023.

**Energiföretagen Sverige** ifrågasätter en riktad kraftigt sänkt bensin- och dieselskatt för andra året i rad samtidigt som energiskatten på el fortsätter att indexuppräknas. Vi vill påtala att sänkta energiskatter på fossila drivmedel kommer minska möjligheterna att nå klimatmålen inom transportsektorn och minskar även incitamenten för övergång till elfordon och andra fossilfria fordonstyper. Det är även beklagligt att regeringen i budgetpropositionen för 2025 väljer att prioritera bort remissförslaget från i våras om en slopad indexering av energiskatten på el till förmån för en större bensinskattesänkning. Vi vill påtala att det är mycket angeläget att det omgående initieras ett arbete för att samordna koldioxidbeskattningen med införandet av det nya ETS2-systemet som även omfattar fjärrvärmens beskattningsvillkor

För kunder som står i valet att investera i ett elfordon eller motsvarande bensin/dieselfordon är ofta totalkostnaden avgörande. Med en sänkt skatt för bensin och diesel, tillsammans med en tidigare slopad klimatbonus, kommer sannolikt många kunders kalkyler väga över till fördel för det fossila. Sammantaget skapar också dessa förändringar en osäkerhet hos många aktörer där vi nu ser att omställningen av transportsektorn saktar in. Vi vill också påtala att de många frekventa ändringarna i energiskattenivåerna skapar en ryckighet och oförutsägbarhet kring de långsiktiga förutsättningarna för berörda aktörer. Med remissförslaget råder det stor osäkerhet kring hur skattenivåerna kommer att se ut från och med 2027 och det är angeläget att dessa förutsättningar klargörs.

**Energigas Sverige** avstyrker därför förslaget, som försämrar konkurrenskraften för biogas, fordonsgas, biogasol, vätgas och andra hållbara alternativ. För att nå Sveriges och EU:s klimatmål måste utsläppen minska betydligt snabbare än vad som sker idag. Att sänka skatten på bensin och diesel är en åtgärd som går i helt motsatt riktning.

Alla ska ha råd att transportera sig till jobb, familj, vänner och fritidsaktiviteter, men att generellt sänka skatten på bensin och diesel är fel väg att gå. Energigas Sverige anser att det skulle vara mer träffsäkert att i stället kompensera dem som drabbas hårdast av de stigande drivmedelspriserna. En sådan kompensation bör utformas så att den riktar sig till åkerinäringen, kollektivtrafik och de mest utsatta, bilberoende hushållen. Även jord- och skogsbruk bör omfattas av en riktad kompensation för höga priser på diesel.

[IVL](#) avstyrker förslaget. En sänkning av skatten på bensin och diesel i två omgångar under 2025 kommer att ytterligare försvåra möjligheterna att klara trafikens klimatmål. Regeringen har redan påtagligt försämrat möjligheterna till att minska vägtrafikens klimatutsläpp genom att sänka reduktionsplikten, avskaffa stadsmiljöavtalet, ta bort bonusen för inköp av elfordon samt genom att inte genomföra den tidigare beslutade reformeringen av reseavdraget.

Det låga dieselpriiset gör det inte lönsamt för åkare att investera i eldrivna lastbilar jämfört med totalkostnaden för en diesellastbil som körs på lågbeskattad diesel och elektrifieringen av den tunga trafiken kommer nu fördröjas påtagligt.

IVL anser att åtgärder för att hantera legitimitet inte ska ske med hjälp av sänkta drivmedelsskatter. I stället behöver åtgärder sättas in för att minska behovet av bil samt genom att lägga om vägtrafikbeskattningen. På landsbygd kan så kallade landsbygdsmiljöavtal införas som bygger på en kombination av tillgänglighets- och mobilitetsåtgärder.

[Konjunkturinstitutets \(KI\)](#) synpunkter på promemorian kan sammanfattas i följande tre punkter:

- KI saknar en analys av om sänkta diesel- och bensinpriser är det samhällsekonomiskt bästa sättet att underlätta för hushåll och företag som påverkats av de höga prisökningarna som orsakats av de senaste årens höga inflation. Vidare innebär de förslagna skattesänkningarna svagare styrning mot klimatmålen åtminstone fram till EU:s nya utsläppssystem ETS2 införs 2027, vilket innebär att andra styrmedel och åtgärder behöver införas som i sin tur kan ha olika typer av kostnader.
- Förslaget innebär oförändrade nominella skattenivåer mellan 2025 och 2026 för att förhindra ökade drivmedelspriser. KI noterar att detta i realiteten innebär reellt sänkta drivmedelsskatter under 2026. Med lägre drivmedelspriser ökar behovet av andra styrmedel och åtgärder som i sin tur kan ha olika typer av kostnader. Promemorian saknar analyser av hur stora dessa andra kostnader kan bli.
- KI saknar också en analys av samspelet mellan koldioxidskatten och det kommande utsläppshandelssystemet inom EU som bland annat kommer att inkludera transporter (ETS2). ETS2 kommer att införas 2027 vilket innebär en ökad kostnad för att släppa ut koldioxid från fossila bränslen i transportsektorn. ETS2 kommer att styra mot högre inblandning av biodrivmedel, ökad elektrifiering och minskad användning av drivmedel.

[Maskinentreprenörerna](#) anger att regeringen bör verka för en ökad svensk tillverkning av förnybara drivmedel. För entreprenadbranschen, som tar längre tid att elektrifiera, är förnybara drivmedel det snabbaste sättet att bidra till klimatomställningen. Det kräver en säkrad inhemsk produktion på biodrivmedel till marknadsmässiga priser. Det är även

viktigt för svensk krisberedskap att det finns tillförlitlig tillgång på förnybara drivmedel vid framtida skyfall, bränder, snösmockor och andra extrema situationer.

**Naturskyddsföreningen** När det gäller förslagens uttalade syfte att skydda hushållen från höga bränslepriser vill Naturskyddsföreningen lyfta fram att svenskarna i genomsnitt lägger mindre pengar på drivmedel nu än på 1980-talet, eftersom inkomsterna stigit betydligt snabbare än priset på drivmedel. Naturskyddsföreningen ser samtidigt behov av att stötta hushåll som påverkas av den ekonomiska krisen. Fokus bör då ligga på hushåll med låga inkomster snarare än stöd till alla, och åtgärderna får inte motverka klimatmålen.

**Naturvårdsverket** avstyrker förslagen om skattesänkning på bensin och diesel och övriga påverkade drivmedel under åren 2025 och 2026, samt att indexuppräkningspaus 2026. Förslagen bidrar till att Sverige får svårare att nå de nationella klimatmålen, de luftrelaterade miljö kvalitetsmålen samt Sveriges EU-åtaganden om utsläppsminskningar för växthusgaser och luftföroreningar. Om skattenedsättning ändå ska ske enligt förslagen i promemorian, anser Naturvårdsverket att det endast bör göras ett år i taget, med hänsyn till andra oförutsebara faktorer som kan påverka bränslepriserna. Förslaget minskar incitamenten hos nybilsköpare att välja en elbil i stället för bensin eller diesel.

Det finns möjlighet att kompensera genom förändrade skatter som inte ger incitament till ökad användning av fossila bränslen. Naturvårdsverket anser att det resonemang som förs i avsnitt 4.1 om att högre drivmedelspriser kan ge "minskad acceptans för aviserade åtgärder för att öka möjligheten för att nå det svenska åtagandet för utsläppsminskningar av växthusgaser i den så kallade ESR-sektorn" saknar en tydlig motivering. Bränslebeskattning har många fördelar och anses allmänt vara det mest kostnadseffektiva sättet för att minska utsläppen, samt är i enlighet med den gällande principen att "förorenaren betalar".

**Skogsentreprenörerna:** Förslagen som presenteras i Sänkt skatt på bensin och diesel 2025 kommer ytterligare att öka prisdifferensen mellan biobränsle och fossilt. Därmed försvåras branschens omställning till biobränsle ytterligare. För att skogsentreprenörerna ska kunna ta sitt miljöansvar behövs snarare en premiering av biobränsle. Vårt förslag är att konstruktionen av den statliga subventionen på energi- och koldioxidskatt justeras så att den gagnar biobränsleanvändningen, inte fossil låginblandad MK-diesel som idag. En stor brist i propositionens förslag är att de inte tar hänsyn till landets miljömål. Vi efterlyser snarare ett holistiskt helhetstänk som tar hänsyn både till miljömål och landets prioriterade mål att minska sitt exportberoende för att öka vår beredskap som nation.

**Svebio** anger att "en betydligt bättre lösning vore dock att kraftigt sänka skatten på de inblandade biokomponenterna och inte på de fossila komponenterna.

**Svensk Kollektivtrafik** ställer sig negativ till förslagen om sänkt skatt på bensin och diesel. Svensk Kollektivtrafik anser inte att bilresor drivna med fossila 2 drivmedel såsom bensin och diesel ska gynnas då samhället i stort och transportsektorn i synnerhet behöver ställa om till både hållbara och transporteffektiva färdssätt och drivmedel, och detta skyndsamt. Förslaget ska även ses tillsammans med övriga förslag som regeringen beslutat som gynnar bilresande och fossila drivmedel och ökar utsläppen av växthusgaser, som 3-årig sänkning av skatt på bensin och diesel, att dra tillbaka reformeringen av reseavdraget och istället behålla och höja reseavdraget för bilpendlare samt slopad bonus för miljöbilar

För att nå miljömålen vill vi se åtgärder som minskar människors kostnader för resor och samtidigt uppmuntrar till hållbara val, bl.a. • Ta bort förmånsskatten på månadskort och årskort i kollektivtrafiken. • Öka investeringarna i banor som ökar kapaciteten för pendel- och regionalstågstrafiken och annan tågtrafik. • Ersätt reseavdraget med en skattereduktion för arbetsresor som är lika mycket värd oavsett inkomst och oavsett om man pendlar med bil, buss, tåg eller cykel till jobbet. • Sluta tillämpa fyrstegsprincipen baklänges. Ge Trafikverket en tydlig instruktion om att planera, föreslå, finansiera och genomföra åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter, val av transportsätt och ge effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Vi håller inte med promemorians analys om att förslaget marginellt gynnar män mer än kvinnor. Förslaget, som behöver ses tillsammans med övriga beslut gällande drivmedel och bilresande gynnar i stor utsträckning mäns bilresande och inte hållbara färdssätt som kvinnor i stor utsträckning står för.

**Trafikanalys:** Utöver att det är viktigt att vi når uppställda mål på klimatområdet finns dessutom en ekonomisk risk med att inte nå målen, eftersom Sverige då riskerar att få betala höga böter. Dessutom är det redan nu viktigt att tänka på hur Sverige nyttjar de flexibiliteter som finns inom Fit for 55 så att inte Sverige går miste om intäkter och stöd. Vidare försvårar förslaget Sveriges åtagande om utsläppsminskningar avseende framför allt kväveoxid.

Sänkt skatt på bensin och diesel som är varaktig innebär därför minskade incitament att övergå till elektrifierade fordon för såväl privatpersoner som näringslivet. Det bromsar utvecklingen mot en fordonsflotta med i princip noll utsläpp.

**Trafikverket** avstyrker regeringens förslag. Trafikverkets bedömning är att förslagen motverkar både det nationella klimatmålet för inrikes transporter till 2030 och Sveriges åtagande inom den icke-handlande sektorn (så kallade ESR-sektorn). Trafikverket delar regeringens bedömning att förslaget leder till att incitamenten till såväl transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade fossilfria drivmedel försvagas.

Trafikverket ser också att det finns en risk att den antagna prisökningen till följd av förändringar i reduktionsplikten från 1 juli 2025 kan vara överskattad på några års sikt om det blir möjligt att uppfylla reduktionsplikten även med el från publika laddningsstationer. Detta innebär att den reella .04 prisminskningen vid pump riskerar att bli ännu större än vad promemorian v e utgår ifrån, vilket ytterligare försvagar incitamenten i klimatomställningen.

**Transportföretagen** anser generellt att finjusteringar gällande beskattning av vägtransporter och vägtrafik har nått vägs ände. Framtidens tystare och helt utsläppsfria transporter och vägtrafik kräver förändrade styrmedel. EU:s ökade ambitioner, genom Fit for 55, innebär att det måste till en total översyn av nationella styrmedel och mål, för att undvika ineffektivitet och risker för kostsamma dubbelregleringar. Konkret behöver exempelvis implementering av styrmedel som ETS2 och förslaget om en ny reduktionsplikt ställas i relation till redan befintliga nationella styrmedel, som exempelvis koldioxidskatten. Transportföretagen ser därför med tillförsikt fram emot att ta del av utredningsdirektiven till den aviserade breda styrmedelsutredningen.

**Transportstyrelsen:** För sjö- och luftfarten i Sverige riskerar takten i den för omställningen så viktiga användningen av förnybara bränslen att sänkas om det blir gynnsammare att använda fossila bränslen. Förslaget riskerar enligt konsekvensanalysen att leda till att incitamenten för transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade biodrivmedel försvagas. Detta kan negativt påverka de svenska industrisatsningar som görs eller planeras inom hållbara bränslen. På vägsidan bedöms i konsekvensanalysen att förslaget kan leda till att konsumtionen av fossila drivmedel ökar och därmed de territoriella utsläppen av fossil koldioxid från transportsektorn och från arbetsmaskiner. En ökning av utsläppen av kväveoxider, framför allt från dieselfordon och arbetsmaskiner, bedöms försvåra Sveriges möjlighet att uppnå åtaganden om utsläppsminskningar, framför allt av kväveoxider till 2030. Det finns även en ökad risk för att miljö kvalitetsnormer i tätorter överskrids vilket kan leda till krav på ytterligare åtgärder för att sänka luftföroreningshalterna.

**Världsnaturfonden WWF** avstyrker förslaget att sänka skatten på bensin och diesel. Förslaget leder till ökade utsläpp och minskade möjligheter att nå gällande klimatmål. Förslaget bromsar elektrifieringen av transportsektorn och försämrar konkurrenskraften för svenska företag i klimatomställningens framkant. Förslaget har negativa fördelningseffekter och de samhällsekonomiska kostnaderna underskattas i konsekvensanalysen.

Regeringen kan inte räkna med hjälp från övriga EU för att nå sitt EU-åtagande eftersom det i nuläget inte finns något som tyder på att Sverige kommer att kunna köpa utsläppsutrymme av annan medlemsstat. Sverige riskerar därmed att inom en snar framtid stå inför valet att missa EU-åtagandet, med sannolikt mycket höga böter och prestigeförlust som följd, eller att införa radikala åtgärder för att sänka utsläppen dramatiskt 2027–2030 för att kompensera för utsläppsökningarna i närtid. Det

sistnämnda medför även att bränslepriserna blir mycket högre än de annars skulle behövt bli.

[LRF, Skattebetalarnas Förening](#) och [Svenskt Näringsliv](#) tillstyrker i huvudsak regeringens förslag. Övriga remissinstanser [som regeringen publicerat](#) avstår från att yttra sig.