

Finansdepartementet  
Fi2026/01131

## Remissvar av promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

---

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individens vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

---

### Förslaget

Regeringen föreslår en ytterligare tillfällig sänkning av koldioxidskatten på bensin och diesel under perioden 1 juli–30 november 2026, som komplement till redan beslutade skattesänkningar för maj–september.

Förslaget bedöms innebära en prissänkning vid pump om cirka 3 kronor per liter, inklusive moms, givet fullt genomslag på konsumentpriserna. Tillsammans med tidigare beslutade åtgärder innebär detta en total prissänkning om cirka 4 kronor per liter bensin och 3,40 kronor per liter diesel under en begränsad period.

Åtgärderna syftar till att mildra effekterna av kraftigt stigande drivmedelspriser till följd av det rådande omvärldsläget. Den ytterligare skattesänkningen beräknas minska statens skatteintäkter med cirka 7,7 miljarder kronor. Sammantaget uppgår kostnaden för de tillfälliga åtgärderna till cirka 9,3 miljarder kronor.

### Synpunkter på förslaget

Mobility Sweden har förståelse för regeringens ambition att i ett exceptionellt ansträngt omvärldsläge mildra effekterna av snabbt stigande drivmedelspriser för hushåll och företag. Kraftiga och plötsliga prisökningar riskerar att påverka både hushållens köpkraft och företagets konkurrenskraft negativt, vilket kan motivera tillfälliga åtgärder.

Samtidigt innebär förslaget, i sin nuvarande omfattning, betydande kostnader för att under en begränsad period subventionera fossila drivmedel. Åtgärderna uppgår sammantaget till drygt 9 miljarder kronor under sju månader. Mot denna bakgrund hade mer träffsäkra insatser varit önskvärda, åtgärder som både hanterar akuta energiprischocker och samtidigt stärker omställningen.

De föreslagna skattelättnaderna på fossila drivmedel försämrar de relativa incitamenten för el och biodrivmedel, särskilt i ett läge där även elpriserna har stigit. Mobility Sweden efterlyser därför

åtgärder som mer direkt riktas till de mest utsatta hushållen och den hårt pressade transportsektorn, samtidigt som incitamenten för elektrifiering och fossilfria alternativ stärks.

**Mobility Sweden hänvisar till sitt tidigare [remissvar från den 1 april](#), där vi redovisade vår syn på den tillfälliga skattesänkningen i relation till de långsiktiga målen för energi-effektivisering, omställning av fordonsflottan och viktiga målkonflikter som behöver beaktas.**

När den tillfälliga skattesänkningen nu utvidgas och tillförs ytterligare cirka 8 miljarder kronor vill vi åter lyfta några åtgärder som är särskilt viktiga för transportsektorn. De är relativt billiga åtgärder som skulle accelerera elektrifieringstakten för tunga fordon. Den tillfälliga sänkningen innebär visserligen en välkommen lättnad för en hårt drabbad sektor. Samtidigt medför den också en oönskad konkurrensnackdel för fossilfria alternativ och riskerar att hämma investeringar, som bidrar till att det blir ännu svårare att nå såväl Sveriges etappmål för inrikes transporter som ESR-målet. Elektrifieringen av tunga transporter har i dagsläget en långsam utveckling, bland annat till följd av höga investeringskostnader.

Drivmedelsskatter är ett av de viktigaste ekonomiska styrmedlen för transportsektorn. Förutsägbarhet och stabilitet är avgörande, särskilt i en period som präglas av stora investeringar i elektrifiering och ny teknik. Snabba förändringar i drivmedelsbeskattningen skapar osäkerhet och hämmar nödvändiga investeringar i fossilfria lösningar.

När stora resurser används för att sänka kostnaden för fossila drivmedel tillförs inga motsvarande medel för att förbättra investeringsförutsättningarna för nollutsläppsalternativ. Detta sker samtidigt som totalkostnaderna för el- och gasdrivna fordon fortfarande är höga.

En mer balanserad politik vore att parallellt stärka villkoren för fossilfria alternativ. Klimatpremien för tunga elfordon är idag inte tillräcklig för att ge en önskvärd elektrifieringstakt och bör kompletteras med en energiskattelättnad. Sänkt energiskatt på laddel till EU:s miniminivå skulle förbättra konkurrenskraften för eldrivna transporter. Mobility Sweden vill lyfta det förslag som Transportföretagen har presenterat om återbetalning av merparten av energiskatten på el som används i tunga elfordon i yrkestrafik. Ett sådant system bedöms vara kostnadseffektivt, relativt enkelt att genomföra och förenligt med EU:s statsstödsregler. I dagsläget skulle förslaget innebära en offentligfinansiell kostnad på 300–350 miljoner kronor för innevarande år.

För den tunga trafiken utgör biodrivmedel också en central del av omställningen, särskilt inom segment där elektrifiering är svårare att genomföra, såsom delar av den tunga trafiken och skogsindustrin. För att säkerställa biodrivmedlens konkurrenskraft är det viktigt att regeringen fortsatt verkar inom EU för att förlänga skatteundantaget för rena och höginblandade biodrivmedel, som i dagsläget gäller till årets slut, fram till dess att ETS 2 träder i kraft.

Transportköpare behöver dessutom få incitament att efterfråga utsläppsfria transportlösningar, exempelvis genom tillfälliga compensationer som minskar kostnadsgapet mellan fossila och elektriska alternativ. Här har Mobility Sweden och Sveriges Åkeriföretag tagit fram ett gemensamt förslag på skattestöd till transportköparen på del av merkostnaden för att köpa eltransporter, baserat på förbrukad el. Stödet är en brygglösning för att få fart på elektrifieringen, med gradvis utfasning. Kostnaden för skattestödet uppskattas till totalt 3 miljarder kronor mellan 2026 och

2030, vid en elandel på 30 procent av nyregistreringarna för tunga lastbilars 2030. För 2026 skulle skattestödet uppgå till cirka 450 miljoner kronor.

Sammanfattningsvis har Mobility Sweden förståelse för behovet av tillfälliga åtgärder som lindrar effekterna av höga drivmedelspriser i ett exceptionellt omvärldsläge. Samtidigt är förslaget kostsamt och ger tidsbegränsad lättnad, resurser som skulle kunna användas mer effektivt. Det är avgörande att kortsiktiga insatser inte försvagar de långsiktiga incitament som krävs för att minska transportsektorns klimatpåverkan och öka fordonsflottans energieffektivitet. En mer balanserad politik bör därför kombinera tillfälliga lättnader med stärkt stöd till fossilfria alternativ, särskilt för tunga transporter.

Stockholm den 21 maj 2026

Mobility Sweden

Sofia Linder, chefsekonom