



2026-05-18

[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

[henrik.kjellberg@regeringskansliet.se](mailto:henrik.kjellberg@regeringskansliet.se)

Ert dnr: Fi2026/01131

Handläggare: Lars Sandberg

## **Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Våra medlemmar dominerar kollektivtrafiken i Sverige med 99 % av bussresorna och 90 % av tågresorna. Sammanlagt görs mer än 1,5 miljarder resor per år i denna trafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafi ken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. I denna trafik görs ca 86 miljoner resor årligen.*

### **Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks synpunkter**

Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till regeringens förslag att sänka skatten på bensin och diesel tillfälligt under perioden 1 juli–30 november 2026 eftersom förslaget kommer att stärka biltrafikens konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken och öka klimatutsläppen ytterligare.

### **Svensk Kollektivtrafiks yttrande**

Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till regeringens förslag att sänka skatten på bensin och diesel tillfälligt under perioden 1 juli–30 november 2026<sup>1</sup> till följd av kriget i Iran eftersom förslaget på flera sätt kommer att stärka biltrafikens konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken och öka klimatutsläppen ytterligare. Beslut har redan fattats om att sänka skatten på bensin och diesel tillfälligt under perioden 1 maj – 30 september 2026.

För det första leder skattesänkningen till sänkt pris på bensin och diesel, vilket i sin tur ökar incitamenten att välja fossildriven bil framför kollektivtrafik, samt gång, cykel och elbil.

För det andra är det inte bara priset på fossila drivmedel som har ökat. Även priset på höginblandade och rena biodrivmedel, som HVO100, har stigit. Detta har lett till ökade kostnader för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eftersom deras busstrafik till 95 procent körs på höginblandade och rena biodrivmedel samt el. Skattesänkningen kommer att, som Finansdepartementet framhåller i konsekvensbeskrivningen, göra höginblandade och rena biodrivmedel relativt sett dyrare, vilket innebär att kollektivtrafikens kostnader bibehållas på en hög nivå samtidigt som biltrafikens kostnader minskas.

---

<sup>1</sup> Koldioxidskatten på bensin sänks med 2 kronor och 40 öre per liter. Skattesatsen på diesel sänks med 2 400 kronor per kubikmeter.



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Under de senaste åren har det återkommande fattats politiska beslut som stärker biltrafikens konkurrenskraft och försämrar kollektivtrafikens möjligheter att konkurrera:

- Sänkningen av bensin- och dieselskatterna 2023, 2024 och 2025.
- Sänkningen av reduktionsplikten 2024. Reduktionsplikten höjdes dock något 2025, samtidigt som sättet att beräkna reduktionsplikten ändrades.
- Höjningen av reseavdraget för bilpendlare 2023, samtidigt som reseavdraget för kollektivtrafikresenärer hölls på en oförändrad låg nivå när den tidigare beslutade reformeringen av reseavdraget återkallades. Den 1 januari 2026 höjdes dessutom beloppsgränsen för vilka utgifter som får dras av för arbetsresor från 11 000 kr per år till 15 000 kr per år. För såväl bilpendlare som för de kollektivtrafikresenärer som gör reseavdrag innebär beslutet en skattehöjning på upp till 2000 kr. För kollektivtrafiken blir konsekvensen att färre tåg- och bussresenärer kommer att kunna göra reseavdrag eftersom kollektivtrafikresenärer som bor i regioner med årskostnad för periodkort under 15 000 kr inte kommer att få göra reseavdrag.
- Den nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026-2037 kommer fortsätta att stärka biltrafikens konkurrenskraft och minska kollektivtrafikens om avvecklingen av stadsmiljöavtalen fortsätter och genom att anslaget till att arbeta av det eftersatta järnvägsunderhållet inte ökades kraftigt i regeringens beslut angående den nationella planen. Enligt Trafikverkets förslag kommer hela underhållsskulden för väginfrastrukturen att arbetas av fram till år 2037 samtidigt som järnvägens underhållsskuld inte kommer att ha arbetats av förrän långt in på 2100-talet.

Dessa beslut har ökat klimatutsläppen kraftigt. Etappmålet för transporter innebär att utsläppen (exkl. inrikes flyg) från inrikes transporter ska minska med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Enligt den senaste budgetpropositionen uppgick utsläppen 2024 jämfört till 16,5 miljoner ton, vilket är en ökning av utsläppen med 22 procent jämfört med året innan. Utsläppgapet beräknas till 6 miljoner ton år 2030.<sup>2</sup>

Nu föreslår regeringen en skattesänkning som enligt Finansdepartementets beräkningar kommer att öka utsläppen ytterligare med 300 000 ton år koldioxid 2026<sup>3</sup>, till detta kommer ökade utsläpp till följd av den redan beslutade skattesänkningen på 100 000 ton koldioxid 2026. Dessa utsläppsökningar kan dock vara lågt räknade. Departementet pekar på att utsläppsökningen kan bli större om konkurrenssituationen för höginblandade och rena biodrivmedel försämras och större volymer fossila drivmedel används.<sup>4</sup>

Till detta kommer att de politiska besluten om stärkt konkurrenskraft för fossildrivna bilar leder till ökade köer och sämre framkomlighet på gator och vägar samt ett ökat beroende av importerade fossila energikällor.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman  
VD

---

<sup>2</sup> [Klimatredovisningen, Budgetpropositionen för 2026, 2025/26:1](#)

<sup>3</sup> Till följd av sänkt energiskatt på bensin och diesel samt på jordbruksdiesel

<sup>4</sup> S.31