

Svenska bilägare går in i ett årtionde där kostnaden inte styrs av en enda chock utan av flera lager som läggs på varandra. Först skatten som återställs i höst. Sedan den vanliga årliga uppräkningsen. Från 2028 ett EU-pris på koldioxiden i fossilt bränsle. Ovanpå det ligger oljan, som just nu är det osäkraste av allt. Och ovanpå det igen en politisk osäkerhet: lagarna som gäller i dag är inte samma sak som den politik en ny riksdag väljer att driva.

En genomsnittlig svensk personbil kördes 1 243 mil under 2025. Bensinbilarna kördes kortast, 941 mil. Diesebilarna ligger typiskt en bit under 1 500 mil; 2024 var snittet 1 419 mil, och 2025-siffran ligger i samma härad. Det är den skillnaden som avgör räkningen, inte rubrikerna om litern. De laddbara bilarna – el och laddhybrid – stod redan 2025 för 21 procent av personbilarnas körda mil, och det är just de som rullar längst.

Räkna grovt så här. En bensinbil som drar 0,7 liter per mil och rullar 941 mil gör av med ungefär 650 liter om året. En diesel som drar 0,6 liter och körs omkring 1 450 mil kommer upp i knappt 900 liter. Den som pendlar långt, har två bilar eller bor där kollektivtrafiken är tunn kan lätt ligga på 1 500–2 500 liter. Det är den gruppen som känner varje krona vid pumpen.

I mitten av september 2026 ligger rikssnittet på 18,23 kronor för 95-oktan och 23,39 kronor för diesel. Det är redan uppdrivet av kriget kring Hormuz och av att raffinaderidieseln är knappare än råoljan. Den 1 oktober försvinner den mindre skattesänkningen, ungefär 1,03 kronor litern inklusive moms för bensin och omkring 40 öre för diesel. Den 1 december försvinner den stora sänkningen: 2,40 kronor i skatt, ungefär tre kronor med moms, för båda. Tillsammans blir det i runda tal fyra kronor på bensin och 3,40 kronor på diesel jämfört med sommarens lägsta skattenivå.

För den typiska bensinbilen, 650 liter, är fyra kronor extra ungefär 2 600 kronor på ett år, räknat bara på skatteåterställningen. För en diesel som rullar längre blir det 3 000 kronor eller mer. Den som gör av med 2 000 liter diesel får räkna med 6 000–7 000 kronor extra om priset följer skatten. Om världsmarknaden samtidigt ligger kvar där den är nu, eller stiger, kan pumppriset i vinter hamna en bit över 22 kronor för bensin och mot 26–27 för diesel. En del analytiker har nämnt 28 kronor för diesel om både skatten och bristen slår samtidigt. Det är inte en prognos. Det är ett tak som plötsligt inte längre ser orimligt ut.

2027 är ett mellanår. Skatten är tillbaka på ordinarie nivå och räknas upp. Energiskatten på bensin går från 4,79 till 4,89 kronor litern den 1 januari. Det är tiondelar, inte kronor, men det kommer varje nyår. ETS2 sitter då ännu inte i priset vid pumpen på allvar. Däremot kan terminer och anbud redan då börja räkna med vad som kommer 2028.

2028 är året då nästa fasta påslag kan komma från två håll. Det ena är EU:s utsläppshandel för vägtransporter och byggnader, ETS2, som börjar gälla den 1 januari 2028. Bränslebolagen ska då köpa utsläppsrätter för den fossila delen av det de säljer. I de första åren, till slutet av 2029, finns en broms: om priset på rätterna går över 45 euro per ton i 2020 års penningvärde släpps extra rätter ut. Konjunkturinstitutets räkneexempel vid 50–60 euro per ton hamnar på 1,14–1,40 kronor litern för bensin och 1,28–1,56 kronor för diesel, före moms. Med moms blir bensinpåslaget ungefär 1,40–1,75 kronor, i mitten av spannet runt 1,60. För diesel blir det något högre. För bensinbilen på 650 liter är det i runda tal 1 000 kronor extra om året. För dieselbilen som körs längre blir det 1 400–1 800 kronor. Det kommer ovanpå den skatt som redan återställts 2026.

Det andra hålet är svenskt och ännu inte beslutat. Reduktionsplikten ligger i lag på 10 procent till och med 2030. Utredningen SOU 2026:33 föreslår att den höjs till 21 procent 2028, 23 procent 2029 och 25 procent 2030. Samma utredning vill dessutom höja energiskatten på bensin och diesel med 1,80 kronor litern från 2028. Vardera av de förslagen är i samma storleksordning som ETS2 i början. Tillsammans skulle de rita om kalkylen helt. De är förslag, inte lag, och de ska hanteras av en ny riksdag. En regeringsbildning pågår, och det är inte givet att den politik som bar fram sänkningarna 2026 blir densamma 2028.

Från 2030 och framåt är osäkerheten större, men riktningen i ETS2 är given. Taket skruvas ner varje år. Flera bedömningar räknar med att rätterna kan kosta mer än 100 euro per ton senare i decenniet om efterfrågan på fossil bensin och diesel inte sjunker snabbt nog. Då är påslaget inte längre en eller två kronor litern utan tre–fyra, i extrema scenarier mer. Mot det ska räknas att fler hushåll då kör el eller laddhybrid. Den som byter bort bensin och diesel märker ETS2 allt mindre. Den som sitter kvar i en äldre diesel på landet märker den allt mer.

Ett rimligt spann för ett hushåll med en vanlig bensinbil, räknat som extra kostnad jämfört med sommaren 2026 och med antagandet att oljan inte exploderar på nytt och att riksdagen inte genomför utredningens skatte- och plikthöjningar:

2026, sista kvartalet: några hundralappar i oktober, sedan ett tydligt hopp i december.

2027: ungefär 2 500–3 500 kronor mer på helår.

2028–2029: 3 500–5 000 kronor mer än sommaren 2026.

2030–2032: 4 000–7 000 kronor om ETS2-priset drar i väg.

2033–2036: antingen ungefär samma om bilen byts mot el, eller betydligt mer om densamma fossila bilen rullar vidare.

Om utredningens 1,80 kronor och höjd reduktionsplikt blir verklighet 2028 ska flera tusenlappar läggas till från det året. För dieselhushållet med långa avstånd ska beloppen räknas upp. Två bilar i hushållet fördubblar nästan alltid kalkylen.

Maten är en annan historia, men densamma diesel. En liter dyrare vid pumpen för lastbilen syns inte som en krona på mjölken. Enligt Konjunkturinstitutet är drivmedel ungefär 10 procent av kostnaden i lokala transporter och 30–40 procent i tyngre, längre transporter. En dieselhöjning på 10 procent lyfter därför fraktkostnaden med ungefär 1 procent i stadens varuflöde och drygt 3 procent på de långa dragen. Livsmedel går dessutom genom flera led: gård, slakt eller packeri, lager, butik. I varje led tar någon betalt för diesel, kyla och tid.

Jordbruket är särskilt utsatt i Sverige eftersom arbetsmaskiner och mer av de gröna näringarna lagts in i ETS2. Det betyder att både traktorn och lastbilen som hämtar skörden möter samma slags påslag från 2028. Färskvaror med kort hållbarhet – mjölk, kött, fisk, frukt, grönt – bär en större transport- och kylkostnad per krona i butik än torrvaror. Importerad frukt som redan rullat genom Europa får dessutom ETS2 i flera länder längs vägen.

En försiktig överslagsräkning: om dieselpriiset varaktigt ligger 4–6 kronor högre än under den tillfälligt sänkta skatten, vilket är ungefär vad skatteåterställningen plus ett tidigt ETS2-påslag pekar mot, så är det rimligt att frakten på livsmedel blir några procent dyrare. I konsumentledet brukar det synas som tiondels procent upp till någon enstaka procent på hela matkassen, mer på kött, mejeri och färskt, mindre på pasta och konserver. Det är inte den post som slår hushållet hårdast. Det är däremot en kostnad som kommer varje vecka, även för den som inte äger en bil.

Två saker kan dämpa det. Åkerierna skickar inte vidare allt, särskilt inte i en svag konjunktur. Och en del av maten kan över tid gå tyngre på tåg och sjö där det finns kapacitet. Två saker kan förvärra det. Om dieseln blir fysiskt knappare, inte bara dyr, stiger priset fortare än skattetabellen. Och om både reduktionsplikt och energiskatt höjs samtidigt som ETS2 slår till 2028 får både bonden och lastbilen flera fördyringar samma år.

Det svenska bilägaren alltså kan räkna med är inte en jämn trappa till 2036. Först en tydlig höjning i två steg i höst. Sedan ett år med full skatt och en liten indexuppräkning. Därefter ett nytt, permanent påslag från EU som börjar milt och kan bli tyngre efter 2030. Därutöver en öppen svensk debatt om skatt och inblandning som kan väga tyngre än EU-påslaget om den går igenom. Matpriserna följer efter i mindre steg, men de följer. Den som byter till el slipper merparten av den här kedjan. Den som inte kan det, eller inte vill, får vänja sig vid att litern bär både svensk skatt och ett europeiskt koldioxidpris, medan oljan och nästa riksdag avgör hur brant backen blir.

Vad EU faktiskt lägger på bränslet

Det som i debatten kallas ”EU:s nya regler” är inte en enda extra skatt på körkortet. Det är flera system som träffar samma liter på olika sätt.

Det viktigaste för bil och lastbil är ETS2, det andra europeiska utsläppshandelssystemet. Det vanliga ETS1 gäller sedan länge stora industri- och energianläggningar samt flyg och sjöfart in mot EU. ETS2 tar i stället sikte på fossila bränslen i vägtrafik, uppvärmning av byggnader och viss mindre industri. I Sverige har riksdagen dessutom valt att lägga in fler sektorer än EU kräver, bland annat arbetsmaskiner i jord- och skogsbruk.

Systemet fungerar uppströms. Det är inte åkeriet eller bilägaren som köper en utsläpps rätt. Det är den som släpper ut bränslet på marknaden. Bolaget måste lämna in rätter som motsvarar koldioxiden i den fossila delen. Kostnaden hamnar i inköpspriset och därmed vid pumpen. Full drift från den 1 januari 2028, med första avräkning året därpå. Fram till slutet av 2029 finns den mjuka prispumpen på 45 euro per ton i 2020 års priser. Därefter minskar mängden rätter varje år. Tanken är att fossil körning ska bli dyrare i takt med att utsläppstaket sjunker.

Vid sidan av ETS2 sätter energiskattedirektivet ett golv för hur lågt ett medlemsland får beskatta motorbränslen. Sveriges tillfälliga sänkning under golvet 2026 krävde ett särskilt tillstånd från EU-rådet, och det tillståndet tar slut den 30 november 2026. Efter det kan Sverige inte sänka hur som helst utan ett nytt undantag. Det är därför höstens återställning inte bara är ett svenskt budgetbeslut utan också en följd av EU-rätten.

Reduktionsplikten är däremot svensk, även om den hör ihop med EU:s krav på förnybart i transportsektorn. Den tvingar bolagen att sänka växthusgasutsläppen från den bensin och diesel de säljer, i praktiken genom inblandning av biodrivmedel eller, efter 2025, även via el från publika laddstolpar. Högre plikt gör oftast litern dyrare eftersom biodrivmedel kostar mer att ta fram.

Till det kommer regler som inte träffar personbilen direkt men som ändå ligger i matpriset och i frakten: utsläppshandel och bränslekrav för sjöfart in mot EU-hamnar, koldioxiddifferentierade lastbilstullar i flera länder, och skärpta utsläppskrav på nya tunga fordon. De förändrar vad det kostar att flytta varor, inte vad det kostar att tanka hemma – men de går samma väg in i kassakvittot.

EU har också en motvikt: den sociala klimatfonden, som ska finansiera stöd till hushåll och småföretag som drabbas när ETS2 slår till. Sverige har lämnat in en plan för hur pengarna ska användas. Fonden tar inte bort påslaget vid pumpen. Den kan dämpa det för den som uppfyller villkoren.

/Staffan Scherloff

Källor

Carculated / Bensinpriser.nu. Rikssnitt för bensin 95 och diesel, 17 september 2026.

Drivkraft Sverige. Analys: Reduktionsplikten och ETS 2. Februari 2026.

Energimyndigheten. EU ETS2. Vägledning om omfattning, rapportering och tidplan.

Europeiska parlamentet. Överenskommelse om marknadsstabilitetsreserven för ETS2 och bakgrund om uppskjuten start till 2028.

Konjunkturinstitutet. Effektberäkningar till den sociala klimatplanen; specialstudier om åkeribranschen och drivmedel. Bränsleprispåslag vid 50–60 euro per ton CO₂ samt dieselandel i lokala och fjärrtransporter.

Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel, i lydelse enligt SFS 2025:576. Reduktionsplikt 10 procent 2025–2030.

Naturvårdsverket / Regeringskansliet. Underlag till Sveriges sociala klimatplan. Sveriges utvidgning av ETS2 till bland annat jord- och skogsbruk.

Regeringen. Promemorior och pressmeddelanden om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel 1 maj–30 september 2026 samt ytterligare sänkt koldioxidskatt 1 juli–30 november 2026 (Fi2026/00763, Fi2026/01131). Rådets tillstånd att gå under EU:s miniminivå t.o.m. 30 november 2026.

Skatteverket. Tillfälligt sänkt koldioxidskatt på bensin och diesel; skattesatser för bränsle.

SOU 2026:33. Förslag om höjd reduktionsplikt 2028–2030 samt höjd energiskatt på bensin och diesel med 1,80 kronor litern från 2028.

Trafikanalys. Körsträckor 2025. Genomsnitt 1 243 mil per personbil; bensinbilar 941 mil; laddbara bilars andel av körsträckan 21 procent.

Dagens Nyheter. ”Kraftigt höjda bränslepriser väntar – oavsett regering”, 7 september 2026; rapportering om dieselmaknaden och möjliga prisnivåer i september 2026.