Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Fi2026/01131

Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Maj 2026

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning 3

2 Lagtext 4

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2026:372) om ändring i lagen (2025:1358) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi 4

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi 9

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2026:373) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi 10

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi 14

3 Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel 19

3.1 Gällande rätt 19

3.2 Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel 20

3.3 Följdändringar för jordbruksdieselnedsättningen 21

3.4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser 23

4 Konsekvensanalys 24

4.1 Offentligfinansiella effekter 24

4.2 Effekter för enskilda, fördelningseffekter och effekter för den ekonomiska jämställdheten 26

4.3 Effekter för företagen 28

4.4 Effekter för miljön 31

4.5 Effekt för drivmedelsförsörjningen 31

4.6 Effekter för myndigheter och domstolar 32

4.7 Övriga effekter 32

5 Författningskommentar 33

5.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2026:372) om ändring i lagen (2025:1358) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi 33

5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi 33

5.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2026:373) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi 33

5.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi 34

1 Sammanfattning

Skatten på bensin och diesel har sänkts till EU:s minimiskattenivå under perioden 1 maj–30 september 2026.

I promemorian föreslås att koldioxidskatten på bensin och diesel sänks med 2 kronor och 40 öre per liter under perioden 1 juli–30 november 2026. Detta görs för att motverka ökade drivmedelspriser till följd av det pågående kriget i Iran. Dessutom föreslås följdändringar för nedsättningen av skatt på s.k. jordbruksdiesel som förbrukas under perioden 1 juli–31 december 2026.

En förutsättning för genomförande av förslagen är att Sverige erhåller ett tillstånd från Europeiska unionens råd enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, det s.k. energiskattedirektivet.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2026, den 1 oktober 2026 och den 1 december 2026.

2 Lagtext

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2026:372) om ändring i lagen (2025:1358) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för lydelsen enligt lagen (2026:372) om ändring i lagen (2025:1358) om ändring i lagen om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2026:372

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	70 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*3* kr *97* öre per liter
		– alkylatbensin	70 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*3* kr *97* öre per liter
		b) miljöklass 2	74 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*4* kr *01* öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	1 kr 81 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*5* kr *08* öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41–2710 19 49 eller 2710 19 61–2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350 °C,	318 kr per m^3	3 642 kr per m^3	3 960 kr per m^3

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
		b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350 °C, tillhörig			
		miljöklass 1	831 kr per m^3	*2 811* kr per m^3	*3 642* kr per m^3
		miljöklass 2	1 253 kr per m^3	*2 811* kr per m^3	*4 064* kr per m^3
		miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 472 kr per m^3	*2 811* kr per m^3	*4 283* kr per m^3
4.	2711 12 11–2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
		b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
		b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	874 kr per 1 000 kg	3 784 kr per 1 000 kg	4 658 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	74 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*4* kr *01* öre per liter

I fall som avses i 5 kap. 16 § 3 och 4 samt 6 kap. 10 § 3 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 a och b och 6 kap. 10 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	70 öre per liter	*87* öre per liter	*1* kr *57* öre per liter
		– alkylatbensin	70 öre per liter	*87* öre per liter	*1* kr *57* öre per liter
		b) miljöklass 2	74 öre per liter	*87* öre per liter	*1* kr *61* öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	1 kr 81 öre per liter	*87* öre per liter	*2* kr *68* öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41–2710 19 49 eller 2710 19 61–2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350 °C,	318 kr per m^3	3 642 kr per m^3	3 960 kr per m^3

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
		b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350 °C, tillhörig			
		miljöklass 1	831 kr per m^3	*411* kr per m^3	*1 242* kr per m^3
		miljöklass 2	1 253 kr per m^3	*411* kr per m^3	*1 664* kr per m^3
		miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 472 kr per m^3	*411* kr per m^3	*1 883* kr per m^3
4.	2711 12 11–2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
		b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
		b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	874 kr per 1 000 kg	3 784 kr per 1 000 kg	4 658 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	74 öre per liter	*87* öre per liter	*1* kr *61* öre per liter

I fall som avses i 5 kap. 16 § 3 och 4 samt 6 kap. 10 § 3 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 a och b och 6 kap. 10 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 6 a kap. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
6 a kap.	
2 a §[1]	
För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med *2 553* kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig	För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med *411* kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig
1. jordbruks- eller skogsbruksverksamhet, eller	
2. vattenbruksverksamhet.	
För sådan förbrukning som avses i första stycket ska även befrielse från energiskatt medges med *831* kronor per kubikmeter.	För sådan förbrukning som avses i första stycket ska även befrielse från energiskatt medges med *573* kronor per kubikmeter.
När det gäller skepp och båtar för vilka fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten meddelats enligt fiskelagen (1993:787) medges skattebefrielse enligt första stycket också för bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a.	

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2026.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förbrukning som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

[1] Senaste lydelse 2026:371.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2026:373) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för lydelsen enligt lagen (2026:373) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2026:373

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	1 kr 52 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*4* kr *79* öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 04 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*4* kr *31* öre per liter
		b) miljöklass 2	1 kr 56 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*4* kr *83* öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	2 kr 63 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*5* kr *90* öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41–2710 19 49 eller 2710 19 61–2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350 °C,	318 kr per m^3	3 642 kr per m^3	3 960 kr per m^3
		b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350 °C, tillhörig			

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
		miljöklass 1	1 150 kr per m^3	*2 811* kr per m^3	*3 961* kr per m^3
		miljöklass 2	1 572 kr per m^3	*2 811* kr per m^3	*4 383* kr per m^3
		miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 791 kr per m^3	*2 811* kr per m^3	*4 602* kr per m^3
4.	2711 12 11–2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
		b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
		b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	874 kr per 1 000 kg	3 784 kr per 1 000 kg	4 658 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	1 kr 56 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*4* kr *83* öre per liter

I fall som avses i 5 kap. 16 § 3 och 4 samt 6 kap. 10 § 3 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 a och b och 6 kap. 10 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	1 kr 52 öre per liter	*87* öre per liter	*2* kr *39* öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 04 öre per liter	*87* öre per liter	*1* kr *91* öre per liter
		b) miljöklass 2	1 kr 56 öre per liter	*87* öre per liter	*2* kr *43* öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	2 kr 63 öre per liter	*87* öre per liter	*3* kr *50* öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41–2710 19 49 eller 2710 19 61–2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350 °C,	318 kr per m^3	3 642 kr per m^3	3 960 kr per m^3
		b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350 °C, tillhörig			
		miljöklass 1	1 150 kr per m^3	*411* kr per m^3	*1 561* kr per m^3
		miljöklass 2	1 572 kr per m^3	*411* kr per m^3	*1 983* kr per m^3

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
		miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 791 kr per m^3	*411* kr per m^3	*2 202* kr per m^3
4.	2711 12 11–2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
		b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
		b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	874 kr per 1 000 kg	3 784 kr per 1 000 kg	4 658 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	1 kr 56 öre per liter	*87* öre per liter	*2* kr *43* öre per liter

I fall som avses i 5 kap. 16 § 3 och 4 samt 6 kap. 10 § 3 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 a och b och 6 kap. 10 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt förslaget i avsnitt 2.3

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	1 kr 52 öre per liter	*87* öre per liter	*2* kr *39* öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 04 öre per liter	*87* öre per liter	*1* kr *91* öre per liter
		b) miljöklass 2	1 kr 56 öre per liter	*87* öre per liter	*2* kr *43* öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	2 kr 63 öre per liter	*87* öre per liter	*3* kr *50* öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41–2710 19 49 eller 2710 19 61–2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350 °C,	318 kr per m^3	3 642 kr per m^3	3 960 kr per m^3
		b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350 °C, tillhörig			
		miljöklass 1	1 150 kr per m^3	*411* kr per m^3	*1 561* kr per m^3

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
		miljöklass 2	1 572 kr per m^3	*411* kr per m^3	*1 983* kr per m^3
		miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 791 kr per m^3	*411* kr per m^3	*2 202* kr per m^3
4.	2711 12 11–2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
		b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
		b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	874 kr per 1 000 kg	3 784 kr per 1 000 kg	4 658 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	1 kr 56 öre per liter	*87* öre per liter	*2* kr *43* öre per liter

I fall som avses i 5 kap. 16 § 3 och 4 samt 6 kap. 10 § 3 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 a och b och 6 kap. 10 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §[2]

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	1 kr 52 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*4* kr *79* öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 04 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*4* kr *31* öre per liter
		b) miljöklass 2	1 kr 56 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*4* kr *83* öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	2 kr 63 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*5* kr *90* öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41–2710 19 49 eller 2710 19 61–2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350 °C,	318 kr per m^3	3 642 kr per m^3	3 960 kr per m^3
		b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350 °C, tillhörig			
		miljöklass 1	1 150 kr per m^3	*2 811* kr per m^3	*3 961* kr per m^3
		miljöklass 2	1 572 kr per m^3	*2 811* kr per m^3	*4 383* kr per m^3

[2] Senaste lydelse 2026:000.

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
		miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 791 kr per m^3	*2 811* kr per m^3	*4 602* kr per m^3
4.	2711 12 11–2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
		b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
		b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	874 kr per 1 000 kg	3 784 kr per 1 000 kg	4 658 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	1 kr 56 öre per liter	*3 kr 27* öre per liter	*4* kr *83* öre per liter

I fall som avses i 5 kap. 16 § 3 och 4 samt 6 kap. 10 § 3 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 a och b och 6 kap. 10 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

1. Denna lag träder i kraft den 1 december 2026.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

3 Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

3.1 Gällande rätt

Skatterna på bensin och diesel är harmoniserade enligt energiskattedirektivet. Energiskattedirektivet är ett ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bl.a. bränslen. På nationell nivå regleras skatter på bränslen i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Grundregeln i såväl energiskattedirektivet som LSE är att bränslen ska beskattas. De bränslen som omfattas av energiskattedirektivet beskattas bl.a. vid användning som motorbränslen. Direktivet innehåller även minimiskattenivåer som medlemsstaterna måste beakta vid utformningen av den nationella beskattningen. Enligt direktivet kan emellertid viss användning av bränslen helt eller delvis undantas från beskattning, antingen genom tvingande reglering eller genom att medlemsstaterna ges en möjlighet till detta.

Efter förslag från regeringen har skatten på bensin och diesel tillfälligt sänkts till EU:s minimiskattenivåer under perioden 1 maj–30 september 2026 (prop. 2025/26:236, bet. 2025/26:FiU48, rskr. 2025/26:217).

Det finns inte något utpekat stöd i energiskattedirektivet för en ytterligare skattesatssänkning för bensin och diesel som medför att minimiskattenivåerna understigs. Det krävs därför att Europeiska unionens råd, på förslag från Europeiska kommissionen, meddelar ett undantag i enlighet med artikel 19 i direktivet för att en sådan skattenedsättning ska kunna genomföras. Enligt den bestämmelsen får rådet enhälligt, på förslag från kommissionen, ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar utöver de uttryckliga möjligheterna som finns i direktivet.

Regeringen lämnade den 26 mars 2026 en ansökan till kommissionen om tillstånd att sänka skatten enligt artikel 19 i energiskattedirektivet för att ha möjlighet att vid behov kunna sänka skatten ytterligare, även under direktivets minimiskattenivåer (Fi2026/00802).

Kommissionen har den 4 maj 2026 lagt fram ett förslag (COM(2026) 169 final) om att rådet ska ge tillstånd i linje med detta. Enligt kommissionens förslag ska Sverige ges möjlighet att under fem månader under 2026 sänka skatten på bensin och diesel ytterligare. Under den perioden föreslås att skatten får understiga minimiskattenivåerna i energiskattedirektivet med 2 kronor och 40 öre per liter.

3.2 Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Promemorians förslag

Koldioxidskatten på bensin och diesel sänks tillfälligt under perioden 1 juli–30 november 2026.

Skattesatserna på bensin sänks med 2 kronor och 40 öre per liter. Skattesatsen på diesel sänks med 2 400 kronor per kubikmeter.

Skälen för förslaget

Tillfälligt sänkt drivmedelsskatt för att motverka ökade drivmedelspriser

Kriget i Iran och stängningen av Hormuzsundet har inneburit en kraftig störning på de globala energimarknaderna och medfört snabba prisökningar på bl.a. olja, vilket har försämrat tillväxtutsikterna globalt och i Sverige. Högre energipriser medför att hushållen förlorar köpkraft samtidigt som företagen får högre kostnader. En tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel kan dock motverka de ökade drivmedelspriserna. Prisökningarna för hushåll och företag bör hanteras på kort sikt. Vid ett mer utdraget krig i Iran och där tillgången inte kan säkras på andra sätt kan marknaden behöva ta höjd för ett nytt prisläge vad gäller energi och drivmedel.

För att motverka ökade drivmedelspriser föreslås att koldioxidskatten på bensin och diesel sänks tillfälligt med 2 kronor och 40 öre per liter bensin och diesel.

I enlighet med regeringens ansökan om undantag från energiskattedirektivet föreslås att den lägre koldioxidskatten på bensin och diesel begränsas till en period om fem månader. En sänkning från och med den 1 juli till och med den 30 november 2026 bedöms vara en väl avvägd tidsperiod. Detta innebär att den sammanlagda energi- och koldioxidskatten kommer vara som lägst under perioden från och med 1 juli till och med 30 september, varefter den tidigare tillfälligt sänkta energiskatten återgår till tidigare nivå den 1 oktober 2026.

För att säkerställa att all bensin och omärkt diesel som används som motorbränsle omfattas och för att förändringarna av beskattningen inte ska medföra något element som är att anse som statligt stöd föreslås att koldioxidskattesatserna sänks med 2 kronor och 40 öre per liter (eller 2 400 kronor per kubikmeter) för samtliga drivmedel som omfattas av 2 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 LSE.

Koldioxidskatten på s.k. märkt diesel föreslås lämnas oförändrad. Att sänka skatten även på den märkta dieseln bedöms innebära att den offentligfinansiella effekten ökar utan att bidra till förslagets syfte att motverka ökade drivmedelspriser. När den tillfälliga sänkningen är avslutad är den märkta dieseln återigen lägst beskattad.

Utvärdering

Den tillfälliga skattesänkningen kan utvärderas på olika sätt. Exempelvis följs effekter på skatteintäkter löpande upp av såväl Regeringskansliet som berörda myndigheter. Effekter av ändringar av drivmedelsskatten har tidigare utvärderats av exempelvis Konjunkturinstitutet. En utvärdering

bedöms kunna göras efter att den temporära nedsättningen har löpt ut och när relevant statistik vad gäller t.ex. utfall kring skatteintäkter finns tillgänglig.

Lagförslag

Förslaget innebär ändringar i 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

3.3 Följdändringar för jordbruksdiesel-nedsättningen

Promemorians förslag

Nedsättningen av skatterna på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet minskas för diesel som används under tiden 1 juli–31 december 2026.

Nedsättningen av energiskatten sänks till 573 kronor per kubikmeter och nedsättningen av koldioxidskatten sänks till 411 kronor per kubikmeter.

Skälen för förslaget

Skatten är nedsatt för jordbruksdieselanvändning

Diesel och andra bränslen som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet kallas ofta förenklat för jordbruksdiesel. I 6 a kap. 2 a § LSE finns bestämmelser om skattenedsättning för sådan bränsleanvändning. Nedsättningen av koldioxidskatt och energiskatt på jordbruksdiesel har de senaste åren tillfälligt utökats och är för närvarande bestämd så att nettoskatten på jordbruksdiesel sänkts ned mot den minimiskattenivå som gäller för bränsle som används i bl.a. jordbruket. För sådan användning är minimiskattenivån lägre än den som gäller för motorbränslen generellt.

En följdändring av nedsättningsbeloppen är nödvändig för att uppfylla minimiskattenivåerna

Förslaget ovan om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel innebär att skattesatserna för diesel varierar ytterligare under 2026 jämfört med tidigare beslutade nivåer. När skattesatserna på diesel sänks måste även en följdändring av nedsättningsbeloppet för jordbruksdieseln göras för att skattenivån för jordbruksdiesel efter nedsättningen inte ska understiga den relevanta minimiskattenivån som gäller för dessa sektorer. Nedsättningen av koldioxidskatt på diesel som förbrukas under perioden 1 juli–30 september 2026 föreslås därför uppgå till 411 kronor per kubikmeter och nedsättningen av energiskatt föreslås uppgå till 573 kronor per kubikmeter. Det totala nedsättningsbeloppet för koldioxid- och energiskatt uppgår då till 984 kronor per kubikmeter. Förslaget om skattesänkningar ovan innebär att summan av energi- och koldioxidskatterna uppgår till

1 242 kronor per kubikmeter under perioden 1 juli–30 september 2026 och till 1 561 kronor under perioden 1 oktober–30 november 2026. Förslagen innebär att för s.k. jordbruksdiesel där både skattskyldighetens inträde för bränslet och bränsleförbrukningen sker under perioden 1 juli–30 september blir den slutliga skattebelastningen 258 kronor per kubikmeter.

Nedsättningsbeloppen begränsas för att bränsle köps in och förbrukas under olika månader

Rätten till jordbruksdieselnedsättningen uppstår efter att bränslet har förbrukats för ett visst ändamål. Även om en stor del av jordbruksdieseln förbrukas samma kvartal som skattskyldigheten inträtt, kan det förekomma att skattskyldigheten inträtt för bränslet under en annan månad eller annat kvartal än den månad respektive kvartal som det förbrukats.

Ändringar av skattesatserna för diesel medför att olika skattesatser kan gälla vid tidpunkten när skattskyldigheten inträder för bränslet och tidpunkten när förbrukning av bränslet sker. Detta behöver beaktas vid utformningen av nedsättningsbeloppen så att det säkerställs att minimiskattenivån uppfylls även om lägre beskattat bränsle förbrukas efter att skatten har återgått till en högre nivå. Denna situation bedöms framför allt kunna uppstå under det sista kvartalet 2026 eftersom energiskatten återgår till tidigare nivå den 1 oktober 2026 och koldioxidskatten föreslås återgå den 1 december 2026. Av det skälet bedöms det vara lämpligt att även under hela sista kvartalet 2026 anpassa nedsättningsnivåerna efter de lägsta skattesatserna som gäller för diesel i miljöklass 1 under perioden 1 juli–30 september 2026. Därför föreslås även i fråga om diesel som förbrukas under perioden 1 oktober–31 december att nedsättningen av koldioxidskatt ska uppgå till 411 kronor per kubikmeter och nedsättningen av energiskatt ska uppgå till 573 kronor per kubikmeter.

En följd av en sådan nödvändig eftersläpning är att någon som köpt bränsle med en högre skattesats än den som är tillämplig vid förbrukningstillfället kommer att få en förhållandevis låg nedsättning vid förbrukning i jordbruk, skogsbruk och vattenbruk. Detta innebär att nettokostnaden för skatten i en sådan situation ökar, jämfört med om förslagen inte genomförs. Om exempelvis bränsle köps under maj eller juni (då den sammanlagda energi- och koldioxidskatten är 3 642 kronor per kubikmeter) och bränslet förbrukas mellan den 1 juli och 31 december (när nedsättningsbeloppet föreslås vara 984 kronor per kubikmeter) så kommer nettoskatten bli 2 658 kronor per kubikmeter. Detta ska jämföras med en nettoskatt om 258 kronor per kubikmeter enligt nu gällande regler. Om bränslet däremot köps in i exempelvis juli och förbrukas senare under året så kommer nettoskatten efter den s.k. jordbruksnedsättningen att vara 258 kronor per kubikmeter. Om både skattskyldighetens inträde för bränslet och bränsleförbrukningen sker under perioden 1 oktober–30 november blir den slutliga skattebelastningen 577 kronor. Om både skattskyldighetens inträde för bränslet och bränsleförbrukningen sker under december 2026 blir den slutliga skattebelastningen 2 977 kronor.

Att skattekostnaden inom de areella näringarna kan komma att öka i vissa situationer är en följdeffekt som inte kan lösas inom ramen för detta

lagstiftningsärende. Att utforma regelverket på ett annat sätt bedöms kräva längre beredningstid. En sådan åtgärd finns det inte utrymme för om riksdagen ska kunna fatta beslut om den föreslagna sänkningen av skattesatserna med ikraftträdande 1 juli 2026.

Finansdepartementet ser över förutsättningarna för att retroaktivt hantera den högre skattekostnaden som kan uppstå i vissa situationer till följd av detta förslag. Ambitionen i den översynen är att nettobeskattningen för diesel i miljöklass 1, som förbrukas i jordbrukssektorerna under perioden 1 juli–31 december 2026, ska bli 258 kronor per kubikmeter, oavsett vilken skattesats som gällde vid inköpet. Under sådana förutsättningar blir den ovan beskrivna problematiken en fråga om likviditet för berörda aktörer i sektorerna, dvs. de kommer att behöva vänta längre på den kompletta skattenedsättningen i de aktuella situationerna. Å andra sidan kommer likviditeten på motsvarande sätt att påverkas positivt i fråga om bränsle som köps in efter den 1 juli eftersom skatten vid inköpet då föreslås vara lägre än i dag.

Lagförslag

Förslaget innebär ändringar i 6 a kap. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

3.4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag

Lagändringarna träder i kraft den 1 juli 2026, 1 oktober 2026 och 1 december 2026.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Skälen för förslaget

Det är angeläget att skattesänkningen kan träda i kraft så tidigt som möjligt. En förutsättning för att förslagen i promemorian ska kunna genomföras på ett sätt som är förenligt med EU-rätten är dock att Sverige efter förslag från Europeiska kommissionen beviljats ett tillstånd från Europeiska unionens råd att sänka skatten på de berörda bränslena under minimiskattenivåerna i energiskattedirektivet. Kommissionen har den 4 maj 2026 lagt fram ett förslag till rådet om att besluta om ett undantag i enlighet med den ansökan som regeringen lämnade in den 26 mars 2026.

Lagändringarna bedöms inte kunna träda i kraft tidigare än den 1 juli 2026. För att sänkta koldioxidskattesatser på bensin och diesel ska få genomslag från den tidpunkten föreslås därför att ändringarna träder i kraft den 1 juli 2026 och gäller till och med den 30 november 2026. Skattesatserna föreslås därefter återgå till nu gällande nivåer genom en lagändring med ikraftträdande den 1 december 2026.

För att jordbruksdieselnedsättningen ska följa de sänkta skattesatserna på diesel föreslås att följdändringar i aktuell bestämmelse träder i kraft den 1 juli 2026 och gäller till och med den 31 december 2026, då den får en ny

lydelse genom tidigare beslutade lagändringar med ikraftträdande den 1 januari 2027.

Enligt tidigare riksdagsbeslut upphör den tillfälliga sänkningen av energiskattesatserna på bensin och diesel den 1 oktober 2026. För att den lagändringen inte ska medföra att den nu föreslagna tillfälliga sänkningen av koldioxidskattesatserna på samma bränslen upphör i förtid, föreslås ändringar i lagen (2026:373) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi före den lagen träder i kraft den 1 oktober 2026.

Äldre bestämmelser föreslås gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Det innebär exempelvis att när skattskyldigheten inträder före ikraftträdandet ska skatt redovisas med de belopp som gällde vid tiden för skattskyldighetens inträde. Det innebär också att förbrukningen av bränsle ska ha skett före ikraftträdandet för att äldre bestämmelser om återbetalning av skatt på jordbruksdiesel ska vara tillämpliga.

4 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms stå i proportion till det aktuella lagstiftningsärendet och med utgångspunkt i relevanta delar av 7 § förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Redogörelser enligt kraven i 6 § samma förordning återfinns i avsnitt 3.2 samt 3.3 i den omfattning som bedöms lämpligt.

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av ändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort sikt. På längre sikt, och för att analysera andra konsekvenser än de offentligfinansiella effekterna, kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skattebaser tillåts påverkas av regeländringen.

Kriget i Iran och stängningen av Hormuzsundet har medfört snabba prisökningar på bl.a. olja, vilket resulterat i ökade drivmedelspriser. De högre drivmedelspriserna har i sin tur ökat företags och enskildas kostnader samt haft andra effekter såsom en dämpande effekt på tillväxten och utsläppen. Det aktuella skatteförslaget innebär en ytterligare sänkning av skatten på drivmedel utöver den redan beslutade tillfälliga sänkningen till EU:s minimiskattenivåer under perioden 1 maj–30 september 2026 (prop. 2025/26:236, bet. 2025/26:FiU48, rskr. 2025/26:217). Konsekvensanalysen beskriver föreliggande förslags effekter isolerat.

4.1 Offentligfinansiella effekter

Beräkningen av de offentligfinansiella effekterna görs i huvudsak utifrån prognostiserade drivmedelsvolymer för 2026 från Energimyndighetens

kortsiktsprognos vinter 2026. Vidare utgår beräkningarna från de skattesatser som riksdagen har fastslagit för bensin och diesel som gäller under 2026 samt de nedsättningsbelopp för s.k. jordbruksdiesel som gäller under 2026.

De offentligfinansiella effekterna av förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel sammanfattas i tabell 4.1. Förslaget beräknas sammantaget minska skatteintäkterna med 7,67 miljarder kronor under 2026.

Tabell 4.1 Förslag om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel, samt följdjusteringar för s.k. jordbruksdiesel

Miljarder kronor

	Bruttoeffekt 2026	Nettoeffekt 2026	Nettoeffekt 2027	Nettoeffekt 2028	Varaktig effekt
Offentligfinansiell effekt	-7,63	-7,67			-0,14
Varav sänkt skatt på bensin och diesel	-8,14	-8,07			-0,15
Varav justeringar för s.k. jordbruksdiesel	0,51	0,40			0,01

Källa: Egna beräkningar.

Beräkningarna av den offentligfinansiella effekten till följd av justeringarna för jordbruksdieseln utgår från antagandet att skatten som belastar inköpt jordbruksdiesel alltid är den skattesats som gäller när jordbruksdieseln förbrukas och att förbrukningen är jämnt fördelad över året. Det skulle dock kunna finnas fall då antagandet inte gäller. Inhandlas jordbruksdieseln exempelvis i slutet av kvartal två men förbrukas under kvartal tre, uppstår en högre skattebelastning för användare av jordbruksdiesel som den ovan beräknade offentligfinansiella effekten inte fångar. Ett sådant beteende skulle betyda att den i tabell 4.1 redovisade sammanlagda offentligfinansiella effekten av förslaget är något överskattad, men beteendet bedöms dock vara av mindre omfattning eftersom det medför en högre skattebelastning för användaren. Antagande om skattskyldighetens inträde och förbrukningen av jordbruksdieseln diskuteras närmare under avsnitt 4.3, för att belysa den merkostnad som skulle kunna uppstå för användare av jordbruksdiesel i vissa fall.

Förslaget innebär att skatteutgiften för koldioxidskatt på fossila drivmedel ökar för 2026.

4.2 Effekter för enskilda, fördelningseffekter och effekter för den ekonomiska jämställdheten

Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Det är osäkert hur skatteändringar får genomslag på priset i praktiken. Konsekvensanalysen utgår från att skatten övervältras fullt på priset. Hur mycket lägre den totala skatten beräknas bli till följd av förslaget för bensin, diesel och flygbensin, jämfört med om förslaget inte genomförs, redovisas i tabell 4.2. Skatten på s.k. märkt diesel lämnas oförändrad. Effekten redovisas både exklusive och inklusive mervärdesskatt. Mervärdesskatteeffekt tillkommer om köparen är en privatperson och beräknas utifrån antagandet att priset justeras i motsvarande mån som skatten.

Tabell 4.2 Ändrad koldioxidskatt till följd av förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Kronor per liter

	1 juli–30 nov 2026 exklusive moms	1 juli–30 nov 2026 inklusive moms
Bensin	-2,40	-3,00
Diesel	-2,40	-3,00
Flygbensin	-2,40	-3,00

Källa: Egna beräkningar

Den tillfälliga skattesänkningen på bensin och diesel som föreslås ske under perioden 1 juli 2026–30 november 2026 innebär att för en ägare till en dieselbil som körs 1 400 mil om året och har en förbrukning på 0,5 liter per mil minskar kostnaderna för drivmedel med 875 kronor för perioden (fem månader) jämfört med om förslaget inte genomförs. För en bensinbilsägare som kör 900 mil om året, med en förbrukning på 0,6 liter per mil beräknas motsvarande besparing uppgå till 675 kronor för denna period.

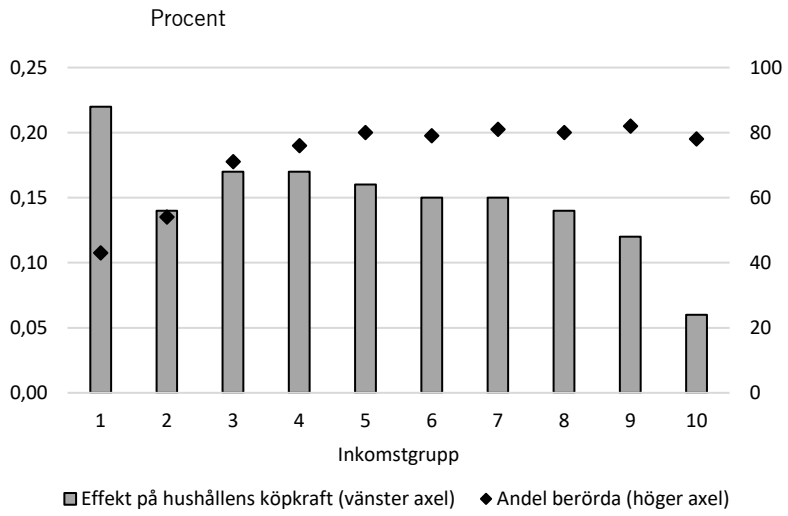
Förslaget påverkar även skatten på flygbensin. Kostnadsminskningen jämfört med om förslaget inte genomförs beräknas uppgå till 90 kronor per flygtimme under perioden 1 juli 2026–30 november 2026 med en beräknad åtgång på 30 liter flygbensin per flygtimme.

Effekten av förslaget på hushållens köpkraft beräknas med hjälp av Statistiska centralbyråns mikrosimuleringsmodell Fasit. Analysen görs för hela befolkningen men det är enbart personer i hushåll där någon i hushållet har ett registrerat fordon drivet av bensin eller diesel som berörs av förslaget i analysen. Det innebär t.ex. att förmånsbilar inte omfattas av analysen.

I genomsnitt ökar köpkraften i befolkningen med 0,13 procent av den ekonomiska standarden som följd av förslaget. Den procentuella förändringen i köpkraft är störst för personer med lägst ekonomisk standard där den ökar med 0,22 procent av den ekonomiska standarden (se figur 4.1). I den högsta inkomstgruppen motsvarar den ökade köpkraften 0,06 procent av den ekonomiska standarden. Andelen som berörs av förslagen är lägre i de lägre inkomstgrupperna. I den lägsta

inkomstgruppen berörs ca 40 procent av personerna av förslaget. I inkomstgrupperna i den övre halvan av inkomstfördelning berörs ca 80 procent av personerna av förslaget. Även om effekten av förslaget relativt den ekonomiska standarden är störst för personer med låga inkomster lägger personer i höga inkomstgrupper i genomsnitt mer pengar på drivmedel i kronor räknat. Kostnadsminskningen räknat i kronor är därmed som störst i de högre inkomstgrupperna.

Figur 4.1 Effekt på hushållens köpkraft och andel berörda i olika inkomstgrupper till följd av förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

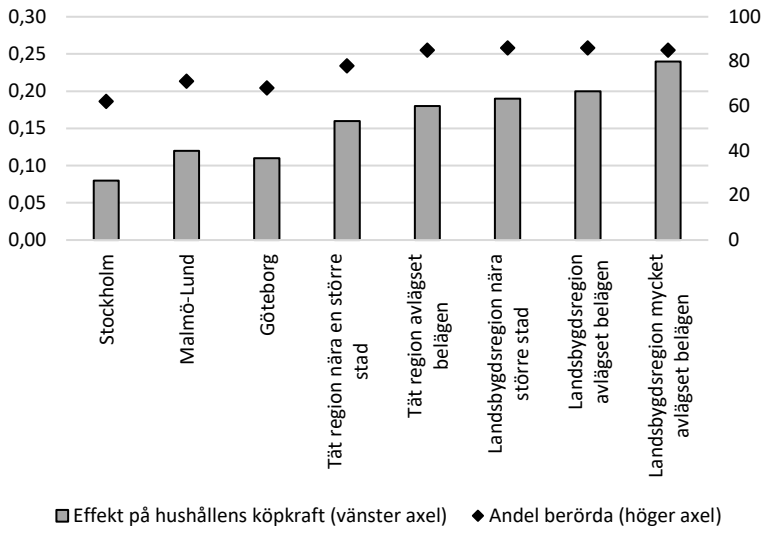


Anm.: Effekten på köpkraften redovisas genom att förändringen av hushållets drivmedelsskatter sätts i relation till hushållets disponibla inkomst. För att kunna jämföra olika typer av hushåll med varandra justeras både drivmedelsskatterna och den disponibla inkomsten för hushållets sammansättning med hjälp av s.k. ekvivalensskala. Syftet med ekvivalensskalen är att justera för att olika typer av hushåll har olika försörjningsbörda samt stordriftsfördelar. Hushållets ekvivalerade disponibla inkomst benämns ekonomisk standard. Effekten redovisas på individnivå men är samma för individerna inom samma hushåll. Effekten kan tolkas som förslagets påverkan på individens köpkraft som andel av individens ekonomiska standard.
Källa: Fasit v1 2024 och egna beräkningar

Förslaget har störst effekt på köpkraften för boende i mycket avlägsna landsbygdsregioner. Där beräknas köpkraften öka motsvarande 0,24 procent av den ekonomiska standarden (se figur 4.2). Lägst effekt har förslaget på köpkraften för boende i Stockholm där den ökade köpkraften i genomsnitt motsvara 0,08 procent. Andelen berörda är lägst i Stockholm där den uppgår till ca 60 procent. Andelen berörda är högst i täta regioner som är avlägset belägna samt i landsbygdsregionerna där ca 85 procent av befolkningen berörs av förslaget.

Figur 4.2 Effekter på hushållens köpkraft och andel berörda i olika typer av regioner till följd av förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Procent



Anm.: Se not till figur 4.1
Källa: Fasit v1 2024 och egna beräkningar.

Det finns inga stora skillnader i hur förslaget påverkar olika typer av hushåll.

Kvinnor står som ägare för drygt en tredjedel av bilarna som ägs av fysiska personer i Sverige. Bilar registrerade på kvinnor har också en marginellt kortare genomsnittlig körsträcka per år jämfört med bilar registrerade på män. Förslaget bedöms sålunda gynna män något mer än kvinnor.

4.3 Effekter för företagen

Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Förslaget påverkar företagen främst genom att priset på bensin och diesel blir lägre än vad fallet hade varit om förslaget inte genomförs. Beräknade priseffekter anges i tabell 4.2 i avsnittet ovan. För företag som har rätt att dra av ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon mervärdesskatteeffekt. Företag antas använda knappt tre fjärdedelar av den totala volymen diesel och en fjärdedel av den totala volymen bensin. Det är dessa andelar av den offentligfinansiella bruttoeffekten från bensin och diesel, som kommer företagen till godo.

Merparten av volymerna av bensin och diesel förbrukas inom transportsektorn, men även vissa användare av arbetsmaskiner kommer att gynnas av den tillfälliga skattesänkningen. Det gäller dock inte användare av s.k. jordbruksdiesel, se avsnittet om följdändringar för jordbruksdiesel-nedsättningen nedan. Skatten på s.k. märkt diesel lämnas oförändrad.

Huvudsakligen påverkas åkerinäringen av den tillfälliga sänkningen. Enligt Transportstyrelsen fanns i slutet av 2023 ca 16 200 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Åkerinäringen består i stor utsträckning av små företag. Av åkeriföretagen drivs 49 procent som enmansföretag och 32 procent har 1 till 4 anställda medan enbart 0,4 procent av åkeriföretagen har fler än 100 anställda.

I andra led påverkas de näringar som har en förhållandevis hög andel kostnader för drivmedel och vägtransporter i förhållande till näringens produktionsvärde. Exempel på sådana näringar är skogsbranschen, jordbruket och bygg- och anläggningssektorn. De företag som är beroende av berörda bränslen kan få en viss konkurrensfördel av den tillfälliga sänkningen. Däremot kan den innebära en viss konkurrensnackdel för de företag som ställt om eller är på väg att ställa om till fossilfrihet genom användning av höginblandade biodrivmedel eller eldrift.

Tabell 4.3 redovisar ett antal exempel på hur drivmedelskostnaderna förändras för olika typer av dieseldrivna fordon till följd av skattesänkningarna under perioden 1 juli–30 november 2026.

Tabell 4.3 Besparing av förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel, för olika typfordon som använder diesel

Besparing i kronor 1 juli–30 november 2026

	Körsträcka (mil/år)	Förbrukning (l/mil)	Besparing 1 juli–30 nov 2026 (kr)
Fjärrbilsekipage*	12 500	3,5	39 400
Lätt lastbil	1 500	0,6	900
Buss	5 000	4	20 000
Taxi	5 000	0,4	2 000

Källa: Egna beräkningar

* Beräkningen utgår ifrån ett antagande om att 90 % av dieseln som ett fjärrbilsekipage använder tankas i Sverige

Förslaget bedöms inte påverka företagens administrativa kostnader vare sig på kort eller lång sikt. Förslaget kan innebära en skattemässig besparing även för små företag och det bedöms inte nödvändigt att ta speciella hänsyn till små företag. Se dock vidare för följdändringar för jordbruksdieselnedsättningen nedan.

Följdändringar för jordbruksdieselnedsättningen

Förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel ger upphov till följdjusteringar för nedsättningen av skatten på s.k. jordbruksdiesel. Nedsättningen omfattar uppskattningsvis ca 24 000 företag inom jordbruks-, skogsbruks-, och vattenbruksnäringarna. Främst mindre företag bedöms omfattas av nedsättningen.

Förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel innebär att skattesatserna på diesel kommer att variera under perioden 1 juli–31 december 2026. För att säkerställa att minimiskattenivån för s.k. jordbruksdiesel uppfylls föreslås att nedsättningsbeloppet justeras ned med 2 400 kronor per kubikmeter diesel under denna period.

Tabell 4.4 exemplifierar genom några typexempel hur förslaget, genom följdjusteringen av nedsättningsbeloppen för jordbruksdiesel, påverkar skattenivån för jordbruksdiesel beroende på skattskyldighetens inträde och när bränslet förbrukas.

Tabell 4.4 Typexempel på skattenivåer för jordbruksdiesel efter justeringar av nedsättningsbeloppen

Skattskyldighetens inträde	Förbrukning	Skattenivå efter nedsättning till följd av förslaget, (kr /m3)	Skattenivå efter nedsättning enl. beslutade regler, (kr/m3)	Skillnad i skattenivå till följd av förslaget (kr/m3)
1 jan–30 april	1 jan–30 april	258	258	0
1 jan–30 april	1 maj–30 juni	577	577	0
1 maj–30 juni	1 maj–30 juni	258	258	0
1 maj–30 juni	1 juli–30 sep	2 658	258	2 400
1 juli–30 sep	1 juli–30 sep	258	258	0
1 juli–30 sep	1 okt–30 nov	577	258	258
1 okt–30 nov	1 okt–30 nov	577	577	0
1 okt–30 nov	1 dec–31 dec	577	577	0
1 dec–31 dec	1 dec–31 dec	2 977	577	2 400

Källa: Egna beräkningar.

Som illustreras i tabell 4.4 beror den skattenivå som efter nedsättning belastar jordbrukare m.fl. både på skattskyldighetens inträde och på när bränslet förbrukas. Jämfört med nu gällande skattenivåer innebär förslaget att skattebelastningen ökar i tre av de typfall som presenteras i tabell 4.4. Detta sker om dieseln inhandlas under perioden 1 maj–30 juni, då skattenivån för diesel är högre, men förbrukas under perioden 1 juli–30 september. Förslaget innebär då pga. följdändringarna av nedsättningsbeloppet att jordbrukare kommer att betala 2 400 kronor mer per kubikmeter diesel. Inhandlas dieseln under perioden 1 juli–31 september med den skattesats som då gäller, men förbrukas under perioden 1 oktober–30 november, innebär följdjusteringarna av nedsättningsbeloppet till följd av förslaget att användare av jordbruksdiesel kommer få en 258 kronor högre skattebelastning per kubikmeter än om förslaget inte genomförs. På samma sätt innebär förslaget att användare av jordbruksdiesel kommer att belastas med en högre skatt om 2 400 kronor per kubikmeter om dieseln inhandlas med den skattesats som gäller under december och förbrukas under december månad.

Hur stor den samlade merkostnaden blir i praktiken för berörda verksamheter är osäkert och beror, som beskrivits ovan, dels på skattskyldighetens inträde, dels på när dieseln förbrukas. Utifrån det antagande som görs i beräkningen av den offentligfinansiella effekten, där bränslet antas förbrukas i samma kvartal som skattskyldigheten inträder, skulle förslaget innebära en merkostnad för användare av jordbruksdiesel på 85 miljoner kronor under 2026.

Beroende på vilka antagande som görs kring skattskyldighetens inträde och när i tiden bränslet förbrukas så bedöms förslaget kunna ge en merkostnad för användare av jordbruksdiesel på uppskattningsvis mellan 85–200 miljoner kronor under 2026.

Återbetalning av skatt på jordbruksdiesel lämnas till den som förbrukat bränslet i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet och medges när den sammanlagda ersättningen uppgår till minst 400 kronor per kalenderkvartal. Vid den nedsättning av skatten som gäller den 1 juli så motsvarar det en förbrukning om ca 118 liter diesel per kvartal. Eftersom förslaget innebär att nedsättningen av skatten på jordbruksdiesel under perioden 1 juli–31 december justeras ned så kommer den förbrukning som krävs för att komma upp till beloppsgränsen öka, från 118 liter diesel till motsvarande 407 liter, under årets sista två kvartal. Denna förändring bedöms leda till att omkring 600 färre användare kommer upp till beloppsgränsen och kan ta del av återbetalningen av skatten på jordbruksdiesel.

Följdjusteringen av nedsättningsbeloppet betyder även att förbrukare av jordbruksdiesel behöver förhålla sig till fler skattenivåer vilket kan öka deras administrativa kostnader. Det bedöms inte nödvändigt att ta speciella hänsyn till små företag.

4.4 Effekter för miljön

Förslaget som innebär att skatten på bensin och diesel tillfälligt sänks med 2,40 kronor per liter motverkar stigande drivmedelspriser. Detta bedöms, allt annat lika, öka koldioxidutsläppen.

Utsläppsökningen är svårbedömd och baseras på flera osäkra antaganden kring bl.a. hur konsumenter reagerar på temporärt lägre drivmedelspriser på mycket kort sikt och hur den tillfälliga skattesänkningen övervältras på priset. Sett isolerat, bedöms förslaget öka utsläppen med 0,3 miljoner ton koldioxid 2026.

Sänkt koldioxidskatt på bensin och diesel gör också höginblandade och rena biodrivmedel relativt sett dyrare under perioden med tillfälligt sänkta skattesatser på bensin och diesel. Effekten på utsläppen kan således under denna tid bli större om konkurrenssituationen för dessa biodrivmedel försämras och det medför att större volymer fossila drivmedel används.

Lägre drivmedelspriser kan också göra det mindre fördelaktigt att övergå till eldrift och incitamenten att övergå till andra transportslag minskar, vilket på sikt kan medföra högre utsläpp. Med tanke på åtgärdens temporära karaktär bedöms förslaget dock ha en liten påverkan på elektrifieringstakten.

Följdjusteringarna av jordbruksdieselnedsättningen bedöms ha marginell påverkan på utsläppen.

4.5 Effekt för drivmedelsförsörjningen

Sverige har en stark egen produktion av bensin och diesel där den största delen av råoljan i produktionen kommer från Nordsjön. Tillgång till bensin

och diesel i Sverige bedöms vara stabil både i nuläget och på längre sikt. Den föreslagna skattesänkningen ökar efterfrågan på drivmedel temporärt men bedöms inte påverka tillgången till drivmedel på nationell nivå på vare sig kort eller lång sikt.

Lokalt kan förslaget öka risken för försörjningsstörningar i viss utsträckning. Detta gäller framför allt i gränsområden vid s.k. grannlandstankning som ökar om priset på drivmedel i Sverige skiljer sig markant från våra grannländer. Förslaget kan därför innebära en viss ökad risk för tillfällig brist och köbildning vid enskilda mackar.

4.6 Effekter för myndigheter och domstolar

Skatteverket kommer att behöva ändra informationsmaterial, anpassa it-system och deklarationer till följd av förslaget. För de kvartalsvisa återbetalningarna behöver ansökningarna delas upp för att hantera regeländringar under pågående kvartal. Skatteverket kommer att behöva ändra intern och extern kommunikation och vissa riktade informationsinsatser kan behövas. Därtill kan skatteupplysningen behöva svara på frågor om regelförändringarna. Utgångspunkten är att eventuella tillkommande kostnader ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Förslaget bedöms inte medföra någon ökning av antalet mål i de allmänna förvaltningsdomstolarna. Eventuella kostnadsökningar kan därmed hanteras inom Sveriges Domstolars befintliga ekonomiska ramar.

4.7 Övriga effekter

Förslaget bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för kommuner och regioner, sysselsättning, arbetslöshet och löner. En tillfällig drivmedelsskattesänkning kan skapa volatilitet i den uppmätta inflationen genom att priset på drivmedel, och därför den uppmätta inflationen mätt i konsumentprisindex, sjunker när åtgärden införs och går upp när åtgärden löper ut. Åtgärden kan även påverka inflationen genom att tillfälligt höja den aggregerade efterfrågan i ekonomin samt genom att tillfälligt sänka kostnaden för företag som använder drivmedel som insatsvara.

5 Författningskommentar

5.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2026:372) om ändring i lagen (2025:1358) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

2 kap.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om energi- och koldioxidskattebelopp för vissa bränslen, däribland bensin och diesel.

Ändringen i *första stycket* innebär förändrade skattebelopp som gäller för dessa bränslen när skattskyldighet inträder.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

6 a kap.

2 a §

Paragrafen innehåller bestämmelser om befrielse från koldioxidskatt och energiskatt på bl.a. omärkt diesel som förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet.

Ändringen i *första stycket* innebär att befrielsen från koldioxidskatt begränsas till 411 kronor per kubikmeter.

Ändringen i *andra stycket* innebär att befrielsen från energiskatt begränsas till 573 kronor per kubikmeter.

Övervägandena finns i avsnitt 3.3.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Av den *första punkten* i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna framgår att ändringarna träder i kraft den 1 juli 2026.

Av den *andra punkten* framgår att äldre bestämmelser ska fortsätta att gälla för förbrukning som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Detta innebär att tidigare beslutade nedsättningsbelopp gäller för bränsle som förbrukats före ikraftträdandet.

5.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2026:373) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

2 kap.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om energi- och koldioxidskattebelopp för vissa bränslen, däribland bensin och diesel.

Ändringen i *första stycket* innebär förändrade skattebelopp som gäller för dessa bränslen när skattskyldighet inträder.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

5.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

2 kap.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om energi- och koldioxidskattebelopp för vissa bränslen, däribland bensin och diesel.

Ändringen i *första stycket* innebär förändrade skattebelopp som gäller för dessa bränslen när skattskyldighet inträder.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Av den *första punkten* i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna framgår att ändringarna träder i kraft den 1 december 2026.

Av den *andra punkten* framgår att äldre bestämmelser ska fortsätta att gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Detta innebär att tidigare skattesatser är tillämpliga när skattskyldigheten har inträtt före ikraftträdandet.