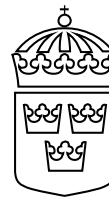


Regeringens proposition

2024/25:30



Sänkt skatt på bensin och diesel

Prop.
2024/25:30

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 17 oktober 2024

Ebba Busch

Elisabeth Svantesson
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås

- att skatten på bensin och diesel sänks den 1 januari 2025 jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025
- att skatten på bensin och diesel sänks ytterligare den 1 juli 2025
- att de skattesatser som gäller efter sänkningarna 2025 för bensin och diesel även ska gälla under 2026 och
- att de energi- och koldioxidskattesatser som ska gälla för bränslen 2025 och 2026 föreslås framgå av lagen om skatt på energi.

Ändringarna avseende 2025 föreslås träda i kraft den 1 januari respektive den 1 juli 2025. Ändringarna avseende 2026 ska träda i kraft den 1 januari 2026.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2023:811) 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 (1994:1776) om skatt på energi	10
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	15
3	Ärendet och dess beredning	20
4	Sänkt drivmedelsskatt	20
4.1	Bakgrund och gällande rätt	20
4.2	Sänkt skatt på bensin och diesel	21
4.3	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	24
5	Konsekvensanalys	25
5.1	Syfte och alternativa lösningar	25
5.2	Förenlighet med EU-rätten	26
5.3	Offentligfinansiella effekter	26
5.4	Effekter för enskilda, fördelningseffekter och effekter för den ekonomiska jämställdheten	27
5.5	Effekter för företagen	28
5.6	Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna	30
5.7	Effekter för miljön	30
5.8	Övriga effekter	32
6	Författningskommentar	32
6.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:811) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	32
6.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	32
6.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	33
6.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	33
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 oktober 2024	36

Regeringens förslag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2023:811) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

2 Lagtext

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2023:811) 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 (2023:811) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2023:811***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	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	2 kr 19 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 46 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 57 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 84 öre per liter
		b) miljöklass 2	2 kr 23 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 50 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	3 kr 30 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	6 kr 57 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	4 048 kr per m ³	4 366 kr per m ³
		b) inte har försetts med märk- och			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 615 kr per m ³	2 836 kr per m ³	4 451 kr per m ³
	miljöklass 2	2 037 kr per m ³	2 836 kr per m ³	4 873 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 256 kr per m ³	2 836 kr per m ³	5 092 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 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 465 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	6 009 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00 Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	1 259 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	4 492 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704 Kol och koks	868 kr per 1 000 kg	3 758 kr per 1 000 kg	4 626 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31 Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	2 kr 23 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 50 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	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	<i>1 kr 84</i> öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr <i>11</i> öre per liter 4 kr <i>49</i> öre per liter 5 kr <i>15</i> 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 95 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	6 kr 22 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, b) inte har försetts med	318 kr per m ³	3 962 kr per m ³	4 280 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 470 kr per m ³	2 811 kr per m ³	4 281 kr per m ³
	miljöklass 2	1 892 kr per m ³	2 811 kr per m ³	4 703 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 111 kr per m ³	2 811 kr per m ³	4 922 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 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 465 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	6 009 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00 Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	1 259 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	4 492 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704 Kol och koks	868 kr per 1 000 kg	3 758 kr per 1 000 kg	4 626 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31 Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	1 kr 88 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 15 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 Prop. 2024/25:30

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 b §¹

För kalenderåret 2026 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För bränslen som avses i

1. 1 § första stycket 3 a samt 4–6 ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket,

2. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 ska

a) koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket, och

b) energiskatt betalas med belopp som motsvarar summan av de i 1 § angivna energiskatte- och koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket med ett årligt tillägg av två procentenheter, med avdrag för det omräknade koldioxidskattebeloppet enligt a.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2024.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2025.

Beloppen enligt andra stycket 1, 2 a och 2 b avrundas var för sig till hela kronor och ören.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

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

¹ Senaste lydelse 2023:810.

2.3 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 lagförslag 2.1

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	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1 – motorbensin	1 kr 84 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 11 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 22 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 49 öre per liter
		b) miljöklass 2	1 kr 88 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 15 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 95 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	6 kr 22 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 volympro- cent destillat vid 350°C, b) inte har för- setts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat vid 350°C, till- hörig	318 kr per m ³	3 962 kr per m ³	4 280 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	miljöklass 1	1 470 kr per m ³	2 811 kr per m ³	4 281 kr per m ³	
	miljöklass 2	1 892 kr per m ³	2 811 kr per m ³	4 703 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 111 kr per m ³	2 811 kr per m ³	4 922 kr per m ³	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 465 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	6 009 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 259 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	4 492 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	868 kr per 1 000 kg	3 758 kr per 1 000 kg	4 626 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	1 kr 88 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 15 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	Koldioxidskatt	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	Koldioxidskatt	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 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 465 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	6 009 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 259 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	4 492 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	868 kr per 1 000 kg	3 758 kr per 1 000 kg	4 626 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 juli 2025.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi Prop. 2024/25:30

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

Lydelse enligt lagförslag 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	Koldioxidskatt	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	Koldioxidskatt	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 motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 465 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	6 009 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 259 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	4 492 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	868 kr per 1 000 kg	3 758 kr per 1 000 kg	4 626 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 förvärvat 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	Koldioxidskatt	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	Koldioxidskatt	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 motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	4 576 kr per 1 000 kg	4 576 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 475 kr per 1 000 kg	4 576 kr per 1 000 kg	6 051 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	3 256 kr per 1 000 m ³	3 256 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 268 kr per 1 000 m ³	3 256 kr per 1 000 m ³	4 524 kr per 1 000 m ³	
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 januari 2026.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

3 Ärendet och dess beredning

Inom Finansdepartementet har promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel tagits fram. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag överensstämmer med propositionens. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2024/01726).

Lagrådet

Förslagen i propositionen är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande.

4 Sänkt drivmedelsskatt

4.1 Bakgrund och gällande rätt

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, kallat energiskattedirektivet, är ett unionsgemensamt ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. Av direktivet följer bl.a. att medlemsstaternas nationella beskattning ska uppfylla vissa i direktivet föreskrivna minimiskattenivåer.

På nationell nivå regleras skatter på bränslen och el i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Grundregeln i såväl energiskattedirektivet som LSE är att bränslen och el ska beskattas. De bränslen som omfattas av energiskattedirektivet beskattas vid användning som motorbränslen eller som bränslen för uppvärmning.

Energiskatt och koldioxidskatt tas ut på drivmedel som bensin och diesel. Skattesatserna på drivmedel framgår av 2 kap. 1 § LSE. Enligt 2 kap. 1 b § LSE ska regeringen årligen före november månads utgång fastställa det kommande kalenderårets omräknade energi- och koldioxidskattesatser. Hur skattesatserna ska omräknas framgår av LSE och de omräknade skattebeloppen fastställs i förordning. Sedan 1994 sker omräkningen av energi- som koldioxidskattesatserna på bl.a. bensin och diesel med förändringar i konsumentprisindex (KPI). Skattebeloppen för bensin och diesel omräknas sedan den 1 januari 2016 därutöver även med ett tillägg av två procentenheter för att på ett schabloniserat sätt ta hänsyn till reala inkomstökningar vid omräkningen (s.k. BNP-indexering).

Riksdagen har efter förslag från regeringen beslutat om skattenivåer på drivmedel för 2024 och 2025 (prop. 2023/24:24, bet. 2023/24:SkU7, rskr. 2023/24:59).

Regeringens förslag: Den 1 januari 2025 sänks energiskatten på bensin med 35 öre per liter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Den 1 juli 2025 sänks energiskatten på bensin (utom alkylatbensin) med ytterligare 32 öre per liter. Energiskatten på alkylatbensin sänks den 1 juli 2025 med ytterligare 18 öre per liter.

De skattenivåer som gäller för bensin efter sänkningarna 2025 ska även gälla under 2026.

Den 1 januari 2025 sänks energi- och koldioxidskatten på diesel (utom på s.k. lågbeskattad olja) med sammanlagt 170 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Den 1 juli 2025 sänks energiskatten på diesel (utom lågbeskattad olja) med ytterligare 320 kronor per kubikmeter.

Den 1 januari 2025 sänks koldioxidskatten på lågbeskattad olja med 86 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som tidigare beslutats. Den 1 juli 2025 sänks koldioxidskatten på lågbeskattad olja med ytterligare 320 kronor per kubikmeter.

De skattenivåer som gäller för diesel och lågbeskattad olja efter sänkningarna 2025 ska även gälla under 2026.

De energi- och koldioxidskattesatser som ska gälla för bränslen under 2025 och 2026 ska framgå direkt av lagen om skatt på energi.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser, däribland *Energimarknadsinspektionen*, *Drivkraft Sverige*, *Konkurrensverket*, *Kommerskollegium*, *Maskinentreprenörerna*, *Skatteverket*, *Statskontoret*, *Svenska bioenergiföreningen (Svebio)*, *Svenskt näringsliv*, *Tillväxtverket* och *Transportstyrelsen*, tillstyrker eller har inga synpunkter på förslaget. Några av de remissinstanser som tillstyrker förslaget efterfrågar även att den s.k. BNP-indexeringen bör avskaffas permanent.

Flera remissinstanser bl.a. *2030-sekretariatet*, *Energiföretagen*, *Energi-gas Sverige*, *Ekonomistyrningsverket*, *Mobility Sweden*, *Naturvårdsverket*, *Naturskyddsföreningen*, *Statens energimyndighet*, *Svensk Kollektivtrafik*, *Trafikanalys*, *Trafikverket* och *Världsnaturfonden WWF* avstyrker förslaget. Dessa remissinstanser anför främst att förslaget ökar koldioxidutsläppen samtidigt som det i nuläget bl.a. är osäkert om Sverige kommer att nå Sveriges EU-åtagande inom den s.k. ESR-sektorn som omfattar utsläpp från bl.a. vägtransporter, arbetsmaskiner och jordbruk. Dessutom förespråkar några av dessa remissinstanser att stöttning bör ske genom riktade stöd i stället för generellt sänkta drivmedelsskatter och ifrågasätter att sänkta drivmedelsskatter är det mest ändamålsenliga sättet att öka hushållens köpkraft.

Energi-gas Sverige, *Mobility Sweden*, *Skogsentreprenörerna*, *Svensk Kollektivtrafik* och *Sveriges Åkeriföretag* anför också att förslaget ger försämrad konkurrenskraft för bl.a. höginblandade biodrivmedel, el, biogas och vätgas i förhållande till bensin och diesel. Energi-företagen ifrågasätter sänkta skatter på bensin och diesel samtidigt som energiskatten på el fortsätter att indexomräknas.

Naturvårdsverket anför att om skattenedsättning ändå ska ske bör det endast göras ett år i taget eftersom en längre tidsperiod gör det svårare att

bedöma effekterna. Naturvårdsverket efterfrågar också motivering till varför en kompensation för höjda reduktionspliktsnivåer ska ske genom just skattenedsättningar på bensin och diesel. Statens energimyndighet anser att den antagna prisökningen till följd av förändringar är rimlig medan Trafikverket påtalar att den kan vara överskattad eftersom det blir möjligt att uppfylla plikten även med el från publika laddningsstationer.

2030-sekretariatet, Drivkraft Sverige och *Konjunkturinstitutet* framför att priserna på drivmedel i dagsläget har sjunkit till nivåer som är mer jämförbara med nivåerna som gällde innan bl.a. inflationstoppen och nu är låga relativt andra EU-länder och saknar därmed motivering till varför det skulle vara angeläget att hålla nere eller sänka priserna ytterligare.

Skälen för regeringens förslag

Skattebelopp för 2025

Skatten på bensin och diesel sänktes den 1 januari 2024 för att motverka ökade pumppriser och för att mildra inflationens konsekvenser för enskilda och företag. Även om inflationsbekämpningen har varit framgångsrik är effekterna av den tidigare höga inflationen påtagliga. Enskildas och företags köpkraft har urholkats. Riksdagen har fastslagit skattesatserna för bensin och diesel som ska gälla från den 1 januari 2025. Regeringen anser, till skillnad från *2030-sekretariatet*, *Drivkraft Sverige* och *Konjunkturinstitutet*, att det kan vara motiverat att sänka skatten på bensin och diesel för att hålla nere drivmedelspriserna och att detta är motiverat även om priserna har stigit brett i samhället och priset på bensin och diesel sjunkit jämfört med när de var bland Europas högsta och nu ligger under det europeiska genomsnittet. Regeringen anser att det är viktigt att fortsätta stärka hushållens köpkraft och de svenska företagens konkurrenskraft. Även om inflationen har minskat kommer det att ta flera år innan köpkraften för hushållen återställts till den nivå som rådde innan inflationen började stiga kraftigt 2021. Regeringen anser därför, till skillnad från bl.a. *Drivkraft Sverige* och *Energigas Sverige*, att sänkt skatt på bensin och diesel är det mest ändamålsenliga sättet att öka hushållens köpkraft, även om det påverkar relationen till andra bränslen.

Regeringen är medveten om att det kommer behövas ytterligare åtgärder för att nå Sveriges etappmål inom klimatområdet och EU-åtagande inom ESR till 2030. Regeringen har i klimatredevisningen i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 bilaga 4) redogjort för den samlade effekten av propositionens åtgärder för Sveriges möjlighet att nå sitt åtagande inom ESR-sektorn till 2030. Därutöver har regeringen i sin klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) aviserat att en utredning ska tillsättas för att analysera och ge underlag om och i så fall vilka styrmedel som kan utformas för att Sveriges åtaganden i EU nås på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt. Utöver det har regeringen i klimathandlingsplanen även aviserat att Miljömålsberedningen bör få i uppdrag att se över utformningen av de nationella etappmålen. Regeringen anser i likhet med bl.a. *2030-sekretariatet*, *Energiföretagen*, *Energigas Sverige*, *Ekonomistyrningsverket*, *Mobility Sweden*, *Naturvårdsverket*, *Naturskyddsföreningen*, *Statens energimyndighet*, *Svensk Kollektivtrafik*, *Trafikanalys*, *Trafikverket* och *Världsnaturfonden WWF* att förslaget ökar koldioxidutsläppen, men anser till

skillnad från dessa remissinstanser att Sverige kommer att nå Sveriges EU-åtagande inom ESR-sektorn. Med beaktande av att det finns andra aviserade åtgärder i budgetpropositionen för 2025 som sammantaget bedöms leda till att ESR-åtagandet till 2030 kommer att nås, bedömer regeringen att förslaget om sänkt drivmedelsskatt är en lämplig åtgärd för att bevara den senaste tidens lägre prisnivåer och möjliggöra ytterligare prissänkningar på bensin och diesel.

Mot bakgrund av det anförda föreslår regeringen följande skatteförändringar för bensin och diesel från och med den 1 januari 2025. Energiskatten på bensin sänks med 35 öre per liter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Energi- och koldioxidskatten på diesel (utom på lågbeskattad olja) sänks med sammanlagt 170 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Koldioxidskatten på lågbeskattad olja sänks med 86 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025.

I promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt (KN2024/01751) föreslås förändringar i reduktionsplikten på så sätt att även fossilfri el såld från publika laddstationer inkluderas. Dessutom föreslås att kraven på utsläppsreduktioner inom reduktionsplikten ska sättas till 10 procent från och med den 1 juli 2025. Samtidigt bör ökade kostnader för vägtransporter till följd av åtgärderna motverkas. Regeringen anser, till skillnad från Naturvårdsverket, att sänkt skatt på bensin och diesel är en enkel och lämplig kompensationsåtgärd för att parera priseteffekten av den aviserade engångshöjningen av reduktionspliktsnivåerna på bensin och diesel. I den ovan nämnda promemorian har ett prispåslag bedömts motsvara 32 öre per liter vilket Statens energimyndighet anser är rimligt. Trafikverket framför att ett sådant prispåslag kan vara i överkant på grund av den el såld från publika laddningsstationer som inkluderas i reduktionsplikten. Regeringen instämmer i att det finns osäkerheter i att skatta prispåslaget men anser att den bedömning som görs i den nämnda promemorian är rimlig. I det remitterade förslaget, som även aviserades i budgetpropositionen för 2025, beräknades sänkningen av alkylatbensin utifrån en prognostiserad växelkurs med en säkerhetsmarginal till 18 öre per liter för att inte riskera att understiga energiskattedirektivets minimiskattenivå.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen följande förändringar från och med den 1 juli 2025. Energiskatten på bensin (utom alkylatbensin) sänks med ytterligare 32 öre per liter och energiskatten på alkylatbensin sänks med ytterligare 18 öre per liter. Energiskatten på diesel (utom lågbeskattad olja) sänks med ytterligare 320 kronor per kubikmeter och koldioxidskatten på lågbeskattad olja sänks med ytterligare 320 kronor per kubikmeter.

Skattebelopp för 2026

Enligt lagen om skatt på energi, förkortad LSE, ska energi- och koldioxidskattesatserna på bensin och diesel räknas om inför 2026 utifrån förändringar i förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2024 (KPI) och med ett schablon tillägg om två procentenheter som avser att spegla BNP-utvecklingen. Några remissinstanser, t.ex. Drivkraft Sverige, *Maskin-*

entreprenörerna, Skattebetalarnas förening och Svenskt Näringsliv, förespråkar att den s.k. BNP-indexeringen ska slopas permanent. Energiföretagen ifrågasätter varför energiskatten på el fortsätter att omräknas när omräkningar för energi- och koldioxidskattesatserna för bensin och diesel pausas. Regeringen bedömer dock att ett avskaffande av indexeringsreglerna eller förändringar i energiskatten på el ligger utanför nuvarande lagstiftningsärendet. Regeringen anser, i likhet med Naturvårdsverket att skattesänkningar som sträcker sig över en längre tidsperiod än ett år gör det svårare att bedöma effekterna av oförutsebara faktorer och förändringar, men att det måste vägas mot den förutsägbarhet i skattenivåer för kommande år som en reglering med längre tidshorisont medför. För att motverka höjda bensin- och dieselpriiser 2026 föreslår regeringen därför att omräkningsreglerna inte ska få genomslag för bensin och diesel inför 2026. Det innebär att det inte görs någon omräkning av skattebeloppen inför 2026 för de bränslen som avses i 2 kap. 1 § 1–3 och 7 LSE, (bl.a. bensin och diesel). För övriga bränslen, dvs. de som avses i 2 kap. 1 § 4–6 LSE (gasol, naturgas samt kol och koks) görs en omräkning av skattebeloppen inför 2026. I avsaknad av faktiskt konsumentprisindex (KPI) för juni 2025 omräknas skattebeloppen med en omräkningsfaktor som ges av förhållandet mellan en prognos för KPI i juni 2025 på 418,78 och KPI i juni 2024.

Av lagtekniska skäl föreslår regeringen att energi- och koldioxidskattebeloppen för bränslen för 2025 och 2026 anges i 2 kap. 1 § LSE. Vidare föreslår regeringen att årtalen i omräkningsreglerna i 2 kap. 1 b § LSE förskjuts ett år, vilket är en följdändring av att skattebeloppen för 2025 och 2026 anges direkt i LSE.

Lagförslag

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

4.3 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Ändringarna avseende 2025 ska träda i kraft den 1 januari respektive den 1 juli 2025. Ändringarna avseende 2026 ska träda i kraft den 1 januari 2026. Äldre bestämmelser ska dock gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har berört ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Det är angeläget att motverka ökade bensin- och dieselpriiser redan från det kommande årsskiftet och därför föreslår regeringen att de föreslagna ändringarna i skattenivåerna i ett första steg införs från den 1 januari 2025. Därtill är det viktigt att parera för prisökningar som den aviserade förändringen i reduktionsplikten den 1 juli 2025 antas medföra. Därför föreslår regeringen ytterligare sänkningar av skattenivåerna för bensin och diesel från den 1 juli 2025.

5 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslaget effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med utgångspunkt i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. 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 förändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång 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.

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Regelrådet anser att konsekvensutredningen är bristfällig med avseende på bl.a. vilka alternativa lösningar som utretts, effekter företagets intäkter och påverkan på konkurrensen.

5.1 Syfte och alternativa lösningar

För att öka möjligheten att bevara den senaste tidens lägre prisnivåer vid pump på diesel och möjliggöra ytterligare prissänkningar på bensin, har regeringen aviserat flera skattesänkningar på bensin och diesel. I propositionen föreslås nu dessa skattesänkningar. Den första skattesänkningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2025. Alternativet att inte sänka skatten den 1 januari 2025 och i stället låta de skattenivåer som är beslutade för 2025 gälla på bensin och diesel skulle bidra till högre drivmedelspriser.

Skattesatserna på bensin och diesel föreslås sänkas ytterligare den 1 juli 2025, för att parera priseffekterna av den aviserade höjningen av reduktionsplikten. En framgångsrik omställning till fossilfrihet förutsätter legitimitet hos befolkningen. Att inte sänka skatten motsvarande den beräknade priseffekten av de aviserade nivåerna i den nya reduktionsplikten, skulle kunna leda till högre drivmedelspriser och minskad acceptans för aviserade åtgärder för att öka möjligheten för att nå Sveriges EU-åtagande för utsläppsminskningar av växthusgaser inom ESR-sektorn.

För att inte bidra till ökade bensin- och dieselpriiser 2026 är det viktigt att bibehålla samma skattesatser som 2025. Alternativet att låta skattesatserna räknas om enligt gällande indexeringsregler skulle medverka till högre drivmedelspriser 2026.

Regelrådet anser att beskrivningen av alternativa lösningar är bristfällig. Regeringen har dock inte kunnat identifierat några andra genomförbara lösningar med direkt koppling till priset på drivmedel.

Förslaget kan utvärderas på olika sätt. Exempelvis följs effekter på skatteintäkter löpande upp av såväl Regeringskansliet som berörda myndigheter. Effekter av förändringar av drivmedelsskatten och reduktionspliktsjusteringar har tidigare utvärderats av exempelvis Konjunkturinstitutet. En utvärdering bedöms kunna göras något eller några år efter ikraftträdandet och när relevant statistik vad gäller t.ex. utfall kring skatteintäkter finns tillgänglig. Utvärderingen bör stå i proportion till förslagets omfattning och effekter.

5.2 Förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med energiskattedirektivet. Förslaget om sänkt skatt på bensin och diesel bedöms rymmas inom de minimiskattenivåer som föreskrivs i direktivet. Reglerna om statligt stöd som följer av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt påverkas inte av förslaget. Sammantaget bedöms därför förslaget vara förenligt med EU-rätten.

5.3 Offentligfinansiella effekter

Den offentligfinansiella effekten uppgår till de skatteintäkter som uteblir när förslaget genomförs. Beräkningen av de offentligfinansiella effekterna redovisas i tabell 1. Beräkningen görs i huvudsak utifrån prognostiserade volymer för 2025 från Energimyndighetens kortsiktsprognos sommar 2024. Beräkningarna utgår vidare från de skattesatser som riksdagen har fastslagit för bensin, diesel och lågbeskattad olja som ska gälla från den 1 januari 2025 samt de skattesatser som skulle ha gällt med gällande omräkningsregler och en inflation mellan juni 2024 och juni 2025 på 0,7 procent (prognos) och mellan juni 2025 och juni 2026 på 1,27 procent (prognos).

Tabell 1 Förslag om sänkt skatt på bensin och diesel

Miljarder kronor, fasta priser och baser

	Bruttoeffekt 2025	Nettoeffekt 2025	Nettoeffekt 2026	Nettoeffekt 2027	Varaktig effekt
Offentligfinansiell effekt	-3,13	-3,17	-5,49	-5,65	-5,65

Källa: Egna beräkningar.

Förslaget innebär att skatteutgiften avseende energiskatt på diesel i motordrivna fordon minskar. Förslaget påverkar även vissa andra skatteutgifter gällande drivmedel och koldioxidskatt för eldningsolja för uppvärmningsändamål.

Tabellen ovan redovisar de offentligfinansiella effekterna för förslaget om sänkt skatt på bensin och diesel sett isolerat. Nettoeffekten beaktar också att skatteändringar förväntas övervältras på priset, vilket påverkar intäkter från såväl mervärdesskatt som bolagsskatt. I detta fall förväntas dock den del av skattesänkningen som sker den 1 juli 2025 kombineras med höjd reduktionsplikt, där åtgärdernas prispåverkan bedöms motverka varandra. Om just denna del av skattesänkningen därmed inte genererar några indirekta effekter, skulle det innebära att den offentligfinansiella nettoeffekten blir marginellt lägre än vad tabellen visar.

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

Det är osäkert hur skatteförändringar får genomslag på priset i praktiken. Konsekvensanalysen utgår från att de högre skattesatserna i frånvaro av förslaget hade fått fullt genomslag på priset. Hur mycket lägre den totala skatten beräknas bli för bensin, diesel, flygbensin och lågbeskattad olja, jämfört med om förslaget inte genomförs, redovisas i tabell 2. Även effekten inklusive mervärdesskatt redovisas där. Mervärdesskatteeffekt tillkommer om köparen är en privatperson och beräknas utifrån antagandet att priset justeras i motsvarande mån som skatten.

Tabell 2 Förändring i summan av energi- och koldioxidskatt till följd av propositionens förslag 2025 jämfört med gällande regler för 2025

Kronor per enhet som anges i parentes

	1 jan 2025	1 jan 2025 inkl. moms	1 jul 2025*	1 jul 2025 inkl. moms*
Bensin (l)	-0,35	-0,44	-0,32	-0,40
Diesel (l)	-0,17	-0,21	-0,32	-0,40
Flygbensin (l)	-0,35	-0,44	-0,32	-0,40
Lågbeskattad olja (m ³)	-86	-108	-320	-400

Källa: Egna beräkningar.

*Utöver effekten den 1 jan 2025. Effekten på priset av sänkningen den 1 juli förväntas dock bli noll för normalbeskattad användning av bensin och diesel eftersom skattesänkningen uppskattas motsvara prispåslaget av den aviserade höjningen av reduktionsplikten.

Skattesänkningen på bensin och diesel den 1 juli 2025 syftar till att kompensera för en uppskattad prisökning till följd av den aviserade höjda reduktionsplikten. Sammantaget bedöms därför höjd reduktionsplikt och den samtida skattesänkningen lämna priset på bensin och diesel oförändrat den 1 juli 2025. Skattesänkningen den 1 januari 2025 förväntas däremot få fullt genomslag på priset.

Skatteförändringen som föreslås ske den 1 januari 2025 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 ca 150 kronor per år jämfört med om förslaget inte genomförs. För en bensinbilsägare som kör 900 mil om året, med en genomsnittsförbrukning på 0,6 liter per

mil beräknas motsvarande besparing uppgå till ca 240 kronor om året. Att skatten på bensin och diesel inte indexeras upp 2026 kan innebära en ytterligare besparing på ca 90 kronor om året för de som kör bensin- och dieslbilar.

Förslaget påverkar även skatten på flygbensin som inte påverkas av den aviserade höjda reduktionsplikten. Kostnadsminskningen jämfört med om förslaget inte genomförs beräknas uppgå till ca 25 kronor per flygtimme efter den 1 juli 2025, med en beräknad åtgång på 30 liter flygbensin per flygtimme.

Användningen av eldningsolja som uppvärmningsbränsle har minskat över tid. Olja bidrog med ungefär 0,3 terawattimmar av energianvändningen för uppvärmning och varmvatten av småhus 2023, vilket motsvarar drygt 1 procent av den totala energianvändningen för uppvärmning och varmvatten i småhus. Det fanns 2023 ca 15 000 småhus som helt eller delvis använder eldningsolja för sin uppvärmning. För ett småhus som använder 2,5 kubikmeter olja per år beräknas förslaget medföra en kostnadsminskning med ca 770 kronor för helåret 2025 jämfört med om förslaget inte genomförs.

För bensin och diesel skiljer sig effekten för enskilda av förslaget beroende på typ av hushåll och i vilken grad hushållet är beroende av bilen och om hushållet har ett bensin- eller dieselfordon. Den genomsnittliga körsträckan, per registrerat fordon, är längst för bilar registrerade i Stockholms, Uppsala och Jönköpings län, vilket betyder att ägare till dessa bilar förväntas gynnas mest av förslaget. Förslaget väntas trots det gynna en högre andel hushåll i glesbygden jämfört med andelen i storstadsregioner eftersom hushåll på glesbygden antas i högre utsträckning vara beroende av bilen än hushåll i större städer, där alternativ till bilen är mer tillgängliga.

Som andel av hushållens ekonomiska standard är effekten av sänkta skatter på bensin, diesel och lågbeskattad olja störst bland de hushåll som äger minst en bensin- eller dieseldriven bil eller använder eldningsolja samt har låga inkomster. Effekten avtar sedan högre upp i inkomstfördelningen. Eftersom skattesänkningen är större på bensin än på diesel, gynnas bensinbilsägare i större utsträckning än dieselsbilsägare, givet samma körsträcka och förbrukning. Sänkt skatt på eldningsolja påverkar så pass få hushåll att den inte bedöms påverka hushållens genomsnittliga ekonomiska standard. Utöver dessa bedöms förslaget inte ha några nämnvärda fördelningseffekter.

Av de personbilar som ägs av fysiska personer står kvinnor som ägare till drygt en tredjedel av bilarna. 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.

5.5 Effekter för företagen

Företag berörs av förslaget genom att vissa bränslen som används för drift av motordrivna fordon, fartyg eller luftfartyg, eller för andra ändamål såsom uppvärmning, får en annan skatt än om förslaget inte genomförs.

Priseffekter anges i tabell 2 i avsnittet ovan. För företag som har rätt att dra av ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon mervärdesskatteeffekt.

Förslaget påverkar företagen främst genom att priset på bensin och diesel, blir lägre än vad fallet hade varit om förslaget inte genomförs. 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, som i huvudsak kommer från bensin och diesel, som kommer företagen till godo.

Merparten av volymerna av bensin och diesel förbrukas inom transportsektorn men även användare av arbetsmaskiner kommer att påverkas. Huvudsakligen påverkas åkerinäringen. Enligt Transportstyrelsen fanns i slutet av 2022 ca 16 500 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 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. Däremot kan den innebära en konkurrensnackdel för de företag som ställt om eller är på väg att ställa om till fossilfrihet genom användning av höginblandade biodrivmedel eller eldrift. Regelrådet anser att de beskrivna effekterna på konkurrens är relevanta men ofullständiga och efterfrågar resonemang kring vissa kvantifieringar av dessa effekter. Regeringen bedömer att det inte är möjligt att närmare kvantifiera effekten för företags investeringsbeslut i till exempel fossilberoende driftsformer av förslaget, men framhåller att sammanlagda effekter för klimatet redogörs för i avsnitt 3.7.

Tabell 3 redovisar ett antal exempel på hur drivmedelskostnaderna förändras för olika typer av dieseldrivna fordon till följd av skattesänkningarna den 1 januari 2025. Skattesänkningen på diesel (och bensin) den 1 juli 2025 syftar till att kompensera för en förväntad prisökning till följd av den aviserade höjningen av reduktionsplikten och bedöms därför inte ge någon effekt vid pump.

Tabell 3 Besparing av förslaget för olika typtfordon som använder diesel

Besparing i kronor 2025, alla fordon antas använda diesel.

	Körsträcka (mil/år)	Förbrukning (l/mil)	Besparing 2025 (kronor)
Fjärrbilsekipage*	12 500	3,5	7 400
Lätt lastbil	1 500	0,6	150
Buss	5 000	4	3 400
Taxi	5 000	0,5	400

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 bedöms inte heller påverka några andra kostnader för företagen. Förslaget kan innebära en skattemässig besparing även för små företag och det bedöms inte nödvändigt att ta speciella hänsyn till små företag.

Regelrådet anser att konsekvensanalysen brister avseende beskrivning av effekter för företagens intäkter och åtgärder för att begränsa förslaget kostnader. Med utgångspunkt i full övervältring av skattesänkningen på priset bör förslaget inte påverka företagens intäkter. Förslaget bör inte heller medföra andra kostnader för företag som behöver begränsas.

5.6 Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Förslaget bedöms endast medföra marginella förändringar för Skatteverket avseende information. Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara nödvändiga. Förändringarna ingår i den anpassning som årligen görs på grund av ny eller förändrad lagstiftning, och eventuella tillkommande kostnader bedöms kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Förslaget bedöms inte medföra några konsekvenser för de allmänna förvaltningsdomstolarna eller andra myndigheter.

5.7 Effekter för miljön

Att sänka skatten på bensin och diesel innebär att drivmedelsskatternas styrning mot minskad klimat- och miljöpåverkan minskar jämfört med om förslaget inte genomförs. Förslaget innebär ett lägre pris på t.ex. bensin och diesel än om förslaget inte genomförs, vilket leder till en högre konsumtion av bensin och diesel eftersom efterfrågan på transporter ökar samtidigt som incitamenten till transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade fossilfria drivmedel försvagas, vilket även bl.a. *Energiföretagen*, *Naturvårdsverket*, *Trafikanalys*, *Energigas Sverige*, *Mobility Sweden*, *Skogsentreprenörerna*, *Svensk Kollektivtrafik* och *Sveriges Åkeriföretag* påpekar. Utsläppseffekten av förslagen uppkommer alltså genom att en lägre skattesats resulterar i ett lägre drivmedelspris vilket i sin tur leder till en högre drivmedelskonsumtion. Beräkningen av utsläppseffekter baseras på en rad antaganden kring sådant som hur skatteförändringen övervältras på priset, hur konsumenter reagerar på sänkta drivmedelspriser och hur stor inblandningen av biodrivmedel kommer att vara i bensin och diesel. Det finns därmed en stor osäkerhet kring hur stora utsläppsökningar som förslaget kommer att ge upphov till.

Eftersom skattesänkningen den 1 juli 2025 är utformad för att kompensera för det beräknade prispåslaget från den aviserade höjningen av reduktionsplikten vid samma datum, antas de båda förändringarna ta ut varandra. Priset på drivmedel förväntas därför inte påverkas av förändringarna den 1 juli 2025. Därför beräknas utsläppseffekterna till följd av ett lägre drivmedelspris enbart utifrån skattesänkningen den

I januari 2025 och av att skatten på bensin och diesel inte indexeras upp 2026. I beräkningarna antas att förändringen i skattesatser får fullt genomslag på priset. För åren 2026 fram till och med 2030 antas att skatteskillnaden, och därmed prisskillnaden på bensin och diesel, mellan förslaget i propositionen och nu gällande regler är samma som 2026. I övrigt utgår beräkningarna från ett svenskt pris på bensin och diesel från den 12 augusti 2024 enligt Weekly Oil Bulletin och en inblandningsnivå av biodrivmedel i volymtermer från den 1 juli 2025 på knappt 10 procent på bensin och 14,4 procent för diesel till följd av den aviserade höjningen av reduktionsplikten. Antagandet om inblandningsnivåer baseras på att delar av det aviserade höjda reduktionskravet på bensin i praktiken leder till ökad inblandning av biodrivmedel i diesel. Resultatet är dock relativt okänsligt för om man i stället antar att det aviserade höjda reduktionskravet leder till ökad inblandning i bensin. Fördelningen av bensinanvändningen mellan hushåll och företag antas vara 75 procent respektive 25 procent, medan dieselanvändningen fördelar sig på 28 procent respektive 72 procent. Bensin- och dieselvolymerna för 2025 och 2026 kommer från Energimyndighetens kortsiktsprognos sommar 2024 som sträcker sig till 2027. Volymen för 2030 fås av ett antagande om en procentuellt sett lika stor minskning av totala bensin- och dieselvolymerna mellan 2027–2030 som enligt prognosen för minskningen 2025–2027. Hur drivmedelskonsumtionen förändras till följd av ett lägre drivmedelspris beräknas med hjälp av egenpriselasticiteter (se bilaga med litteraturöversikt till Konjunkturinstitutets specialstudie Elasticiteter inom miljö-, klimat- och energiområdet, 2024). Utsläppseffekter för 2025 och 2026 beräknas med hjälp av medelvärden för kortsiktiga egenpriselasticiteter medan utsläppseffekter för 2030 beräknas med hjälp av medelvärden för långsiktiga egenpriselasticiteter. Den årliga utsläppseffekten antas sedan öka linjärt från skattningen för 2026 till skattningen för 2030.

Utifrån ovanstående antaganden bedöms förslaget leda till att konsumtionen av fossila drivmedel ökar och därmed att de territoriella utsläppen av fossil koldioxid från transportsektorn och från arbetsmaskiner ökar med ungefär 100 000 ton 2025. På längre sikt blir beräkningen än mer osäker men ackumulerat till 2030 kan utsläppen öka med ungefär 900 000 ton (de årsvisa effekterna i ton koldioxid skulle avrundat kunna uppgå till för åren 2025–2030, 100 000, 140 000, 150 000, 160 000, 170 000, 180 000). Den aviserade höjningen av reduktionsplikten den 1 juli väntas samtidigt minska utsläppen. Beräkningar för detta redovisas i promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt (KN2024/01751). En samlad redovisning av de viktigaste besluten inom klimatpolitiken under året och vad de besluten kan betyda för utvecklingen av växthusgasutsläppen redovisades i klimatredovisningen till budgetpropositionen för 2025. Eftersom priset minskar även på lågbeskattad olja och vissa andra drivmedel jämfört med om förslaget inte genomförs bidrar även dessa till marginellt ökade utsläpp av fossil koldioxid.

Även utsläppen av kväveoxider, framför allt från dieselfordon och arbetsmaskiner, bedöms öka något vilket försvårar att uppnå Sveriges åtagande om utsläppsminskningar, framför allt av kväveoxider till 2030 enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa

luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG, samt de utsläppsminskningar som specificerats i regeringens nationella luftvårdsprogram. De ökade halterna av kvävedioxid riskerar även att leda till ökad risk att kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa inte nås. Det innebär även en ökad risk för att miljökvalitetsnormer i tätorter överskrids vilket kan leda till krav på ytterligare åtgärder för att sänka luftföroreningshalterna.

5.8 Övriga effekter

Åtgärden bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för kommuner och regioner, sysselsättning, arbetslöshet och löner. Regelrådet anser att beskrivningen av förslagets andra effekter är bristfällig. Regeringen anser att förslaget inte medför några ytterligare betydande effekter.

6 Författningskommentar

6.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:811) 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 4.2.

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

2 kap.

1 b §

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur skattebeloppen för energiskatt och koldioxidskatt ska räknas om och när omräkningen ska göras.

I *första stycket* ändras det årtal som anger inför vilket kalenderår den årliga omräkningen ska göras. Ändringen innebär att bestämmelsen ska tillämpas på omräkningar först inför 2027 och efterföljande år.

Av *tredje stycket* framgår det s.k. jämförelsetalet som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni för det s.k. basåret. Ändringen innebär att basåret ändras till 2025.

6.3 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 4.2.

6.4 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.

Ändringen i *första stycket* innebär förändrade skattebelopp för bränslen som omfattas av punkterna 4–6.

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

Sammanfattning av promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

I promemorian föreslås att skatten på bensin och diesel sänks den 1 januari 2025 jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025.

I promemorian föreslås också att skatten på bensin och diesel sänks ytterligare den 1 juli 2025.

Slutligen föreslås i promemorian att de skattesatser som gäller efter sänkningarna 2025 för bensin och diesel även ska gälla under 2026.

De energi- och koldioxidskattesatser som ska gälla för bränslen 2025 och 2026 föreslås framgå av lagen om skatt på energi.

Ändringarna avseende 2025 föreslås träda i kraft den 1 januari respektive den 1 juli 2025. Ändringarna avseende 2026 föreslås träda i kraft den 1 januari 2026.

Efter remiss har yttrande över promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel kommit in från Drivkraft Sverige, Ekonomistyrningsverket, Energiföretagen Sverige, Energigas Sverige, Energimarknadsinspektionen, Förvaltningsrätten i Falun, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Maskinentreprenörerna, Mobility Sweden, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Regelrådet, Riksförbundet M Sverige, Skattebetalarnas förening, Skatteverket, Skogsentreprenörerna, Statens energimyndighet, Statens jordbruksverk, Statskontoret, Svensk Kollektivtrafik, Svenska bioenergiföreningen (Svebio), Svenska Taxiförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Tillväxtverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen och Transportstyrelsen.

Därutöver har yttrande kommit in från Världsnaturfonden WWF, 2030-sekretariatet, Klimatklubben och IVL Svenska miljöinstitutet.

Följande remissinstanser har inte svarat eller har angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Biluthyrarna Sverige, Fossilfritt Sverige, Företagarna, SKGS, Skogsindustrierna samt Sveriges kommuner och regioner (SKR).

Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 oktober 2024

Närvarande: statsrådet Busch, ordförande, och statsråden Svantesson, Edholm, J Pehrson, Waltersson Grönvall, Forssmed, Tenje, Forssell, Slottner, M Persson, Wykman, Malmer Stenergard, Kullgren, Brandberg, Pourmokhtari, Dousa

Föredragande: statsrådet Svantesson

Regeringen beslutar proposition Sänkt skatt på bensin och diesel