

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Finansdepartementet

# Yttrande över förslag om ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

## Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

## Bakgrund och innehållet i förslaget

Skatterna på bensin och diesel är harmoniserade enligt energiskattedirektivet. Energiskattedirektivet är ett ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bland annat 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 bland annat 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.

Kriget i Iran och stängningen av Hormuzsundet har medfört snabba prisökningar på bland annat 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). En förutsättning för genomförande av förslagen är att Sverige erhåller ett tillstånd från Europeiska unionens råd enligt energiskattedirektivet. 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.

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

## Konsekvenser för företag

Förslagsställaren uppger att de offentligfinansiella effekterna av förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel sammantaget beräknas minska skatteintäkterna med 7,67 miljarder kronor under 2026. Det uppges vidare att företag antas använda knappt tre fjärdedelar av den totala volymen diesel och en fjärdedel av den totala volymen bensin och

det är dessa andelar av den totala offentligfinansiella bruttoeffekten som kommer företagen till godo.

Merparten av volymerna av bensin och diesel uppges 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 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 på sidan 29 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. Det framgår att besparingen för ett fjärrbilskeppage uppskattas till 29 400 kronor, för lätt lastbil 900 kronor, för en buss 20 000 kronor och för en taxi 2 000 kronor. Förslaget om sänkt skatt på bensin och diesel bedöms inte påverka företagens administrativa kostnader vare sig på kort eller lång sikt. Förslaget kan innebära en skattemässig besparing även för små företag och förslagsställaren bedömer inte att det är nödvändigt att ta speciella hänsyn till små företag.

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.

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 på sidan 30 exemplifierar genom några typexempel hur förslaget, genom följdjusteringen av nedsättningsbeloppen för jordbruksdiesel, påverkar skattenivån för jordbruksdiesel beroende på skattskyldighetens inträde och när bränslet förbrukas. Hur stor den samlade merkostnaden blir i praktiken för berörda verksamheter är osäkert och beror 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. Följjusteringen av nedsättningsbeloppet betyder även att förbrukare av jordbruksdiesel behöver förhålla sig till fler skattenivåer vilket kan öka deras administrativa kostnader. Förslagsställaren bedömer inte att det är nödvändigt att ta speciella hänsyn till små företag.

Vidare uppger förslagsställaren att sänkt koldioxidskatt på bensin och diesel också gör 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 bedömer dock förslagsställaren att förslaget har en liten påverkan på elektrifieringstakten.

## Motivering till Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att det hade varit behövt med en tydligare redovisning av alternativa lösningar, där förslagsställaren beaktar ett bredare perspektiv. Det finns också brister vad gäller kostnadsredovisningen, även om vissa delar av den kan anses tillräcklig. Såvitt Regelrådet kan förstå kan förslaget komma att innebära en kostnadsökning för så kallad jordbruksdiesel. Förslaget kan också komma att medföra att färre företag får rätt till återbetalning för skatt på jordbruksdiesel. Det hade därför varit behövt att förslagets effekter utreds och redovisas på ett tydligare sätt så att det framgår hur berörda företag påverkas. Regelrådet har tidigare efterfrågat närmare resonemang kring konkurrenspåverkan gentemot företag som ställt om eller är på väg att ställa om till fossilfrihet genom användning av höginblandade biodrivmedel eller eldrift. Detta utifrån långsiktigheten och förutsägbarheten i regleringen liksom att osäkerheten kan påverka investeringskalkyler och viljan till framtida investeringar i elektrifierade fordon. Även om förslagsställaren inkluderat detta perspektiv till viss del hade Regelrådet förväntat sig en mer utförlig redovisning av påverkan ur ett längre perspektiv, särskilt om regleringen skulle komma att förlängas. Det saknas vidare en tydlig redovisning av påverkan på intäkter och om förslagsställaren vidtagit några åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter.

Regelrådet bedömer att syftet med förslaget är tydligt och även vilka möjligheter som finns i förhållande till EU-rätten. Det finns också en beskrivning av de företag som berörs, både utifrån storlek, antal och bransch även om det inte framgår hur fördelningen ser ut. Det framgår varför förslagsställaren valt de aktuella tidpunkterna för ikraftträdande och vilka informationsinsatser som krävs. Det går också att utläsa vilka konsekvenserna blir om ingen åtgärd vidtas samt hur och när konsekvenserna kan utvärderas. Sammantaget bedömer dock Regelrådet att det saknar alltför mycket information om påverkan på företag och att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredningar.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 19 maj 2026.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Roland Sigbladh och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Katarina Kjellström.



Anna-Lena Bohm  
Ordförande



Katarina Kjellström  
Föredragande