

Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2025:1358) 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.....	14
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	19
3	Tillfälligt sänkt skatt på bensen och diesel	24
3.1	Gällande rätt	24
3.2	Tillfälligt sänkt drivmedelsskatt	24
3.3	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	27
4	Konsekvensanalys.....	28
4.1	Offentligfinansiella effekter	28
4.2	Effekter för enskilda, fördelningseffekter och effekter för den ekonomiska jämställdheten.....	29
4.3	Effekter för företagen	32
4.4	Effekter för miljön.....	34
4.5	Effekter för myndigheter och domstolar	35
4.6	Övriga effekter	35
5	Författningskommentar.....	35
5.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	35
5.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2025:1358) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	36
5.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	36
5.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	36

1 Sammanfattning

För att motverka stigande drivmedelspriser till följd av det pågående kriget i Iran föreslås att skatten på bensin och diesel tillfälligt sänks till EU:s minimiskattenivå under perioden 1 maj–30 september 2026.

Dessutom föreslås följdändringar för nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel för tiden mellan den 1 maj 2026 och den 31 december 2026.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2026, den 1 oktober 2026 och den 1 januari 2027.

2 Lagtext

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § och 6 a kap. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande 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	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

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	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	4 576 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 motordrivet 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).

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §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 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 motordrivet 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	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).

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

1. jordbruks- eller skogsbruksverksamhet, eller

2. vattenbruksverksamhet.

För sådan förbrukning som avses i första stycket ska även befrielse från energiskatt medges med 1 150 kronor per kubikmeter.

För sådan förbrukning som avses i första stycket ska även befrielse från energiskatt medges med 831 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 maj 2026.

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

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

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

Lydelse enligt SFS 2025:1358

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 – alkylatbensin b) miljöklass 2	<i>1 kr 52 öre</i> per liter <i>1 kr 04 öre</i> per liter <i>1 kr 56 öre</i> per liter	3 kr 27 öre per liter 3 kr 27 öre per liter 3 kr 27 öre per liter	<i>4 kr 79 öre</i> per liter <i>4 kr 31 öre</i> per liter <i>4 kr 83 öre</i> 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, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350 °C, tillhörig	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
	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	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
	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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
	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 motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 öre per kWh 12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh 31,0 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 motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 öre per kWh 12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh 31,0 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).

1 b §

För kalenderåret 2027 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som räknas om enligt andra och fjärde styckena. Regeringen fastställer varje år före november månads utgång de skattebelopp som enligt denna paragraf ska betalas för påföljande kalenderår. För bränslen som avses i

För kalenderåret 2028 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som räknas om enligt andra och fjärde styckena. Regeringen fastställer varje år före november månads utgång de skattebelopp som enligt denna paragraf ska betalas för påföljande kalenderår. För bränslen som avses i

1. 1 § första stycket 3 a samt 4–6 ska beloppen för energiskatt och koldioxidskatt räknas om genom att de skattebelopp som gäller den 1 augusti det år då omräkningen sker multipliceras med ett jämförelsetal enligt tredje stycket,

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

a) beloppen för koldioxidskatt räknas om genom att de skattebelopp som gäller den 1 augusti det år då omräkningen sker multipliceras med ett jämförelsetal enligt tredje stycket, och

b) beloppen för energiskatt räknas om genom att de skattebelopp som gäller den 1 augusti det år då omräkningen sker multipliceras med ett jämförelsetal enligt tredje stycket, och produkten adderas med ett belopp beräknat som 0,02 multiplicerat med summan av de koldioxidskatte- och energiskattebelopp som gäller den 1 augusti det år då omräkningen sker.

Jämförelsetalet anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad det år då omräkningen sker och prisläget i juni månad närmast föregående år. Jämförelsetalet ska avrundas till fyra decimaler.

För bränslen som avses i 1 § första stycket 1, 2 och 7 avrundas beloppen enligt andra stycket var för sig till hela kronor och ören. För bränslen som avses i 1 § första stycket 3 och 6 avrundas beloppen enligt andra stycket var för sig till hela kronor. För bränslen som avses i 1 § första stycket 4 och 5 avrundas beloppen enligt andra stycket var för sig till hela tiondels ören.

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 förslaget i avsnitt 2.2

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	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
	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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
	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 §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			
	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

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 oktober 2026.
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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § och 6 a kap. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt förslag 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	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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
	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 §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 62 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 89 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 13 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 40 öre per liter
	b) miljöklass 2	1 kr 66 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 93 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 75 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	6 kr 02 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	3 647 kr per m ³	3 965 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350 °C, tillhörig			
	miljöklass 1	1 231 kr per m ³	2 815 kr per m ³	4 046 kr per m ³
	miljöklass 2	1 662 kr per m ³	2 815 kr per m ³	4 477 kr per m ³

¹ Senaste lydelse 2026:000.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 886 kr per m ³	2 815 kr per m ³	4 701 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 b) annat ändamål än som avses under a	0 öre per kWh 12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh 31,0 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 motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 öre per kWh 12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh 31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh 43,1 öre per kWh
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	875 kr per 1 000 kg	3 789 kr per 1 000 kg	4 664 kr per 1 000 kg
7. 2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	1 kr 66 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 93 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 2027.
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

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 bl.a. 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 vid användning som motorbränslen eller som bränslen för uppvärmning.

Energiskatt och koldioxidskatt tas ut på drivmedel som bensin och diesel.

3.2 Tillfälligt sänkt drivmedelsskatt

Promemorians förslag

Energiskatten på bensin och diesel sänks tillfälligt till energiskattedirektivets minimiskattenivå under perioden 1 maj–30 september 2026.

Energiskatten på bensin (miljöklass 1) sänks med 82 öre per liter. Energiskatten för övrig bensin, utom alkylatbensin, sänks med samma belopp. Energiskatten på alkylatbensin sänks med 34 öre per liter.

Energiskatten på diesel (miljöklass 1) sänks med 319 kronor per kubikmeter. Energiskatten på diesel i övriga miljöklasser sänks med samma belopp.

Nedsättning av energiskatten på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet sänks till 831 kronor per kubikmeter diesel som används under tiden 1 maj–31 december 2026.

Energi- och koldioxidskattebeloppen för bensin, diesel och andra bränslen för 2027 bestäms utifrån prognostiserad indexering av de skattebelopp som skulle gälla den 1 augusti 2026 om den tillfälliga sänkningen inte genomförs.

Skälen för förslaget

Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Konflikten i Mellanöstern har inneburit en störning på de globala energimarknaderna och medfört snabba prisökningar på bl.a. olja, vilket – om utvecklingen blir långvarig – riskerar att hämma den ekonomiska utvecklingen globalt och i Sverige. Högre energipriser kan medföra att hushållen förlorar köpkraft samtidigt som företagen kan få högre kostnader.

För att motverka stigande drivmedelspriser föreslås att skatten på bensin (miljöklass 1) och diesel (miljöklass 1) tillfälligt sänks ner till energiskattedirektivets minimiskattenivå. Energiskatten på övriga miljöklasser av både bensin och diesel sänks i motsvarande mån. Energiskatten på alkylatbensin sänks så mycket det är möjligt utan att understiga minimiskattenivån.

För medlemsstater som inte har antagit euron ska växelkursen för euron i nationell valuta vid beräkning av minimiskattenivåerna fastställas en gång per år, nämligen den första arbetsdagen i oktober, och gälla från och med den 1 januari följande kalenderår. Den officiella växelkursen för euron den 1 oktober 2025 var 11,0355 svenska kronor.

Minimiskattenivån för oblyad bensin är 359 euro per 1 000 liter. Omräknat med växelkursen den 1 oktober 2025 innebär det att minimiskattenivån för sådan bensin för 2026 är 3 kronor och 97 öre per liter. Minimiskattenivån för diesel är 330 euro per 1 000 liter. Omräknat med växelkursen den 1 oktober 2025 innebär det att minimiskattenivån för diesel för 2026 är 3 642 kronor per 1 000 liter.

För att fortfarande uppfylla minimiskattenivån sänks energiskatten på bensin (miljöklass 1) med 82 öre per liter under perioden 1 maj–30 september 2026. Den totala koldioxid- och energiskatten uppgår efter sänkningen till 3 kronor och 97 öre per liter. För att fortfarande uppfylla minimiskattenivån sänks energiskatten på alkylatbensin med 34 öre per liter.

För att fortfarande uppfylla minimiskattenivån sänks energiskatten på diesel (miljöklass 1) med 319 kronor per kubikmeter under perioden 1 maj–30 september 2026. Den totala koldioxid- och energiskatten uppgår efter sänkningen till 3 642 kronor per kubikmeter.

Energiskatten på s.k. märkt diesel lämnas oförändrad.

För att uppnå syftet med att motverka stigande drivmedelspriser bedöms det i nuläget inte finnas några alternativa lösningar som går att få på plats tillräckligt fort. Förslaget 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 något eller några år efter att den temporära nedsättningen har löpt ut och när relevant statistik vad gäller t.ex. utfall kring skatteintäkter finns tillgänglig.

Följdändringar för jordbruksdieselnedsättningen

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 ligger nära den minimiskattenivå som gäller för bränsle som används i bl.a. jordbruket. För sådan användning är minimiskattenivån lägre än för andra motorbränslen.

Förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel innebär att energiskattesatserna för diesel i miljöklass 1 varierar under 2026. När

energiskattesatsen 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. Nedsättningen av energiskatt på diesel som förbrukas under perioden 1 maj–31 december 2026 föreslås därför uppgå till 831 kronor per kubikmeter. Det totala nedsättningsbeloppet för koldioxid- och energiskatt uppgår då till 3 384 kronor per kubikmeter.

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, bör det vara vanligt 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.

Om nivåerna på skattenedsättningen enbart skulle utgå från de skattesatser som gäller vid förbrukningstillfället efter den 30 september 2026 och framåt kommer nedsättningen av skatten på förbrukad diesel, för vilken skattskyldigheten inträtt under den tillfälliga sänkningen gäller, leda till att minimiskattenivån understigs för sådan förbrukning. Denna situation bedöms framför allt kunna uppstå under det sista kvartalet 2026. Mot denna bakgrund behöver nedsättningsnivåerna anpassas. Av det skälet bedöms det vara lämpligt att även under sista kvartalet 2026 anpassa nedsättningsnivåerna efter de skattesatser som gällde den 30 september 2026 för diesel i miljöklass 1.

Övriga följdändringar

Enligt LSE ska energi- och koldioxidskattesatserna på bränslen räknas om inför nästkommande år genom att de skattebelopp som gäller den 1 augusti det år då omräkningen sker multipliceras med ett jämförelsetal som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad det år då omräkningen sker och prisläget i juni månad närmast föregående år. Skattebeloppen för de bränslen som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 LSE, (bl.a. bensin och diesel) omräknas därutöver även med ett schablontillägg av två procentenheter som avser att spegla BNP-utvecklingen.

Förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel medför att gällande regler inte kan användas vid omräkning av beloppen inför 2027. Det beror dels på att det belopp som ska användas som utgångspunkt för omräkningen tillfälligt sänks, dels på att det KPI-tal som ska användas ännu inte finns. För att den tillfälliga skattesänkningen inte ska få påverkan på 2027 års skattenivåer föreslås därför att energi- och koldioxidskattebeloppen för bensin, diesel och andra bränslen för 2027 ska bestämmas utifrån prognostiserad indexering av de skattebelopp som förväntas gälla den 1 augusti 2026 om den tillfälliga sänkningen inte genomförs. I avsaknad av faktiskt konsumentprisindex (KPI) för juni 2026 används ett jämförelsetal i omräkningarna för 2027 som ges av förhållandet mellan en prognos för KPI i juni 2026 på 124,89 och det faktiska utfallet för KPI i juni 2025 (124,71).

Av lagtekniska skäl föreslås att energi- och koldioxidskattesatserna för bränslen för 2027 anges i 2 kap. 1 § LSE. Vidare föreslås att året i omräkningsreglerna i 2 kap. 1 b § LSE förskjuts ett år, vilket är en följdändring av att skattesatserna för 2027 anges direkt i 2 kap. 1 § LSE.

Lagförslag

Förslaget innebär ändringar i 2 kap. 1 och 1 b §§ och 6 a kap. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

3.3 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag

Lagändringarna träder i kraft den 1 maj 2026, 1 oktober 2026 och 1 januari 2027.

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

Skälen för förslaget

Det bedöms vara viktigt att åtgärder för att motverka ökande priser vid pump på bensin och diesel träder i kraft så fort det är möjligt. Det tidigast möjliga ikraftträdandedatumet bedöms vara den 1 maj 2026. För att sänkta skattesatser på bensin och diesel ska få genomslag från den tidpunkten föreslås att ändringarna därför träder i kraft den 1 maj 2026 och gäller till och med den 30 september 2026.

Den 1 juli 2026 ändras skattesatserna för naturgas, gasol och andra gaser efter förslag i budgetpropositionen 2026 så att skattesatserna uttrycks per kilowattimme. För att den lagändringen inte ska innebära att den nu föreslagna tillfälliga sänkningen av skattesatserna på bensin och diesel upphör i förtid, föreslås ändringar i lagen (2025:1358) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi före den lagen träder i kraft den 1 juli 2026.

För att jordbruksdieselnedsättningen ska följa de sänkta skattesatserna på diesel föreslås att följdändringar i jordbruksdieselnedsättningen träder i kraft den 1 maj 2026 och gäller till och med den 31 december 2026.

För att omräknade skattesatserna för 2027 ska kunna tillämpas från den 1 januari 2027 föreslås att lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2027.

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 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 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.

Kriget i Iran har medfört snabba prisökningar på bl.a. olja, vilket resulterat i snabbt stigande drivmedelspriser. De högre drivmedelspriserna har i sin tur ökat företags och enskildas kostnader samt haft andra effekter såsom en dämpande effekt på utsläppen. Skatteförslaget syftar till att motverka stigande drivmedelspriser och konsekvensanalysen beskriver förslagets effekt isolerat.

4.1 Offentligfinansiella effekter

Beräkningen av de offentligfinansiella effekterna görs i huvudsak utifrån prognostiserade drivmedelsvolymer för 2026 från Energimyndighetens kortsiktsprognos sommar 2025. Vidare utgår beräkningarna från de skattesatser som riksdagen har fastslagit för bensin och diesel som gäller från den 1 januari 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 1,64 miljarder kronor under 2026.

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

Miljarder kronor

	Bruttoeffekt 2026	Nettoeffekt 2026	Nettoeffekt 2027	Nettoeffekt 2028	Varaktig effekt
Offentligfinansiell effekt	-1,56	-1,64	0,00	0,00	-0,03
<i>Varav sänkt skatt på bensin och diesel</i>	-1,64	-1,71	0,00	0,00	-0,03

	Bruttoeffekt 2026	Nettoeffekt 2026	Nettoeffekt 2027	Nettoeffekt 2028	Varaktig effekt
Varav justeringar för s.k. jordbruksdiesel	0,08	0,07	0,00	0,00	0,00

Källa: Egna beräkningar.
Anm.: Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer.

Förslaget innebär att skatteutgiften för energiskatt på diesel i motordrivna fordon minskar. Åtgärden påverkar därutöver även flera andra skatteutgifter för energiskatter gällande drivmedel.

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 energiskatt till följd av förslaget om tillfällig sänkt skatt på bensin och diesel
Kronor per liter

	1 maj–30 sept 2026 exklusive moms	1 maj–30 sept 2026 inklusive moms
Bensin	-0,82	-1.03
Diesel	-0,319	-0,40
Flygbensin	-0,82	-1,03

Källa. Egna beräkningar.
Anm.: Ändrad energiskatt inklusive moms är avrundat till hela kronor och ören.

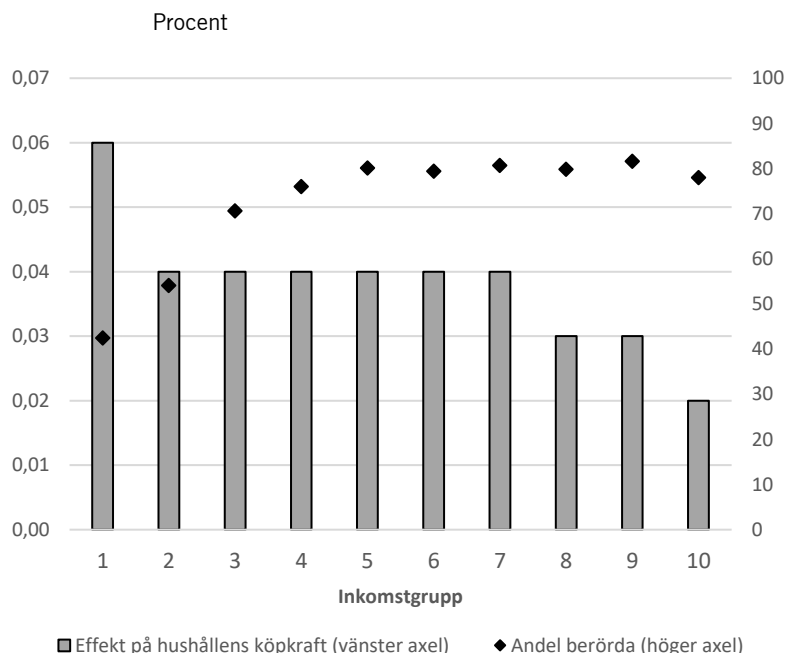
Den tillfälliga skattesänkningen på bensin och diesel som föreslås ske under perioden 1 maj 2026–30 september 2026 innebär att för en ägare till en dieselbil som körs 1 400 mil om året och har en förbrukning på 0,5 liter per mil minskar kostnaderna för drivmedel med knappt 120 kronor för perioden (5 månader) 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 230 kronor för denna period.

Förslaget påverkar även skatten på flygbensin. Kostnadsminskningen jämfört med om förslaget inte genomförs beräknas uppgå till ca 30 kronor per flygtimme under perioden 1 maj–30 september 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 0,03 procent av den ekonomiska standarden som följd av förslaget. Effekten på köpkraften är störst för personer med lägst ekonomisk standard där den motsvarar ca 0,06 procent av den ekonomiska standarden (se figur 4.1). I den högsta inkomstgruppen motsvarar den ökade köpkraften ca 0,02 procent. 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.

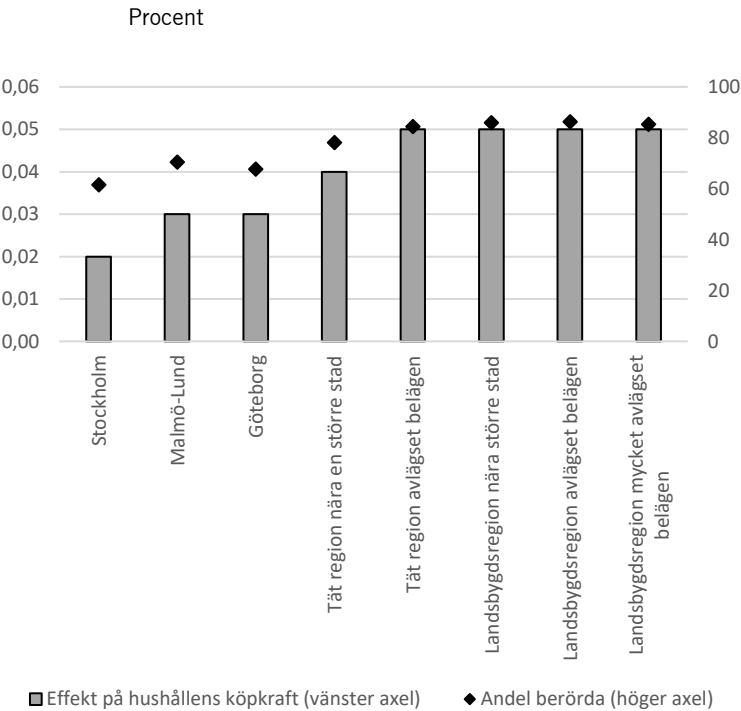
Figur 4.1 Effekter på hushållens köpkraft och andel berörda i olika inkomstgrupper till följd av förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel



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 alla individer i samma hushåll. Effekten kan tolkas som förslaget 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 landsbygdsregioner där den ökade köpkraften motsvarar ca 0,05 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 ca 0,02 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



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. Eftersom data över drivmedelsskatter i Fasit enbart finns på hushållsnivå är förslaget effekter för den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män inte möjlig att analysera i Fasit.

Dock kan konstateras att 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.

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 prisseffekter 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 gagnas av den tillfälliga skattesänkningen. Det gäller dock inte användare av s.k. jordbruksdiesel. Förbrukningen av denna diesel är redan i dag beskattad nära den minimiskattenivå som gäller för jordbruk inom EU. 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 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 maj–30 september 2026.

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

Besparing i kronor 1 maj–30 sept 2026

	Körsträcka (mil/år)	Förbrukning (l/mil)	Besparing 1 maj–30 sept 2026 (kr)
Fjärrbilsekipage*	12 500	3,5	5 230
Lätt lastbil	1 500	0,6	120

	Körsträcka (mil/år)	Förbrukning (l/mil)	Besparing 1 maj– 30 sept 2026 (kr)
Buss	5 000	4	2 660
Taxi	5 000	0,4	270

Källa: Egna beräkningar.

*Beräkningen utgår ifrån ett antagande om att 90 % av dieseln som ett fjärrbilssekipage 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.

Med utgångspunkt i att skattesänkningen övervältras fullt på priset bör förslaget inte påverka företagens intäkter.

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.

Under perioden 1 maj–30 september 2026 justeras nedsättningsbeloppet ner motsvarande sänkningen av den generella dieselskattenivån med 319 kronor per kubikmeter diesel. Om skattskyldighetens inträde och förbrukning sker under denna period blir därmed den skatt som i slutändan belastar bränslet den samma som perioden innan. Det innebär att de skattemässiga kostnaderna blir oförändrade jämfört med om förslaget inte genomförs: 258 kronor per kubikmeter diesel.

Inhandlas dieseln däremot före den 1 maj, då skattenivån för dieseln är högre, men förbrukas under perioden 1 maj–30 september så innebär förslaget pga. följdjusteringen av nedsättningsbeloppet under denna period att jordbrukare kommer att betala 319 kronor mer per kubikmeter diesel.

Även under perioden 1 oktober–31 december 2026 justeras nedsättningsbeloppen ner med 319 kronor per kubikmeter diesel. Justeringen innebär att diesel som inhandlas under perioden 1 maj–30 september 2026, men som förbrukas mellan den 1 oktober–31 december i slutändan betalar samma skatt per kubikmeter diesel som om dieseln hade inhandlats och förbrukats under årets fyra första månader. Inhandlas och förbrukas dieseln däremot under årets sista kvartal kommer den slutliga skatten som jordbrukaren betalar att vara 319 kronor högre per kubikmeter diesel. Följdjusteringen av nedsättningsbeloppet medför att berörda företag i vissa fall således får ökade skattemässiga kostnader.

Tabell 4.4 sammanfattar hur förslaget, genom följdjusteringen av nedsättningsbeloppen för jordbruksdiesel, påverkar skattenivån för jordbruksdiesel beroende på när den inhandlas och förbrukas. Hur stor merkostnaden blir i praktiken för berörda verksamheter är osäkert och beror på när dieseln köps in och förbrukas. Utifrån antagandet att inköp och förbrukning av diesel fördelas jämnt över året leder det till en

sammanlagd merkostnad för användare av jordbruksdiesel om ca 25 miljoner kronor jämfört med om förslaget inte genomförs.

Tabell 4.4 Skattenivåer för jordbruksdiesel efter justeringar av nedsättningsbeloppen

Inköp	Förbrukning	Skattenivå efter nedsättning, (kr /m3)
1 jan–30 april 2026	1 jan–30 april 2026	258
1 jan–30 april 2026	1 maj–30 september 2026	577
1 maj–30 september 2026	1 maj–30 september 2026	258
1 maj–30 september 2026	1 oktober–31 december 2026	258
1 oktober–31 december 2026	1 oktober–31 december 2026	577

Källa: Egna beräkningar.

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 i början av året motsvarar detta en förbrukning om ca 108 liter diesel per kvartal. Eftersom förslaget innebär att nedsättningen av skatten under perioden 1 maj–31 december justeras ned så kommer den förbrukning som krävs för att komma upp till beloppsgränsen öka något, till motsvarande 118 liter diesel under årets sista kvartal. Detta skulle kunna leda till att något färre förbrukare kommer upp till beloppsgränsen.

Följdjusteringen av nedsättningsbeloppet betyder att förbrukare av jordbruksdiesel behöver förhålla sig till fler skattenivåer vilket kan påverka 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 ner till energiskattedirektivets minimiskattenivå 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 knappt 0,1 miljoner ton koldioxid 2026.

Sänkt energiskatt 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 marginell påverkan på elektrifieringstakten.

Följdjusteringarna av jordbruksdieselnedsättningen bedöms ha marginell påverkan på utsläppen.

4.5 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.

4.6 Övriga effekter

Förslaget bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för kommuner och regioner, sysselsättning, arbetslöshet och löner.

5 Författningskommentar

5.1 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.

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 *andra stycket* innebär att befrielsen från energiskatt begränsas till 831 kronor per kubikmeter för förbrukning som sker från och med den 1 maj 2026.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

5.2 Förslaget till lag 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.

1 b §

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

Ändringen i *första stycket* innebär att det årtal som anger inför vilket kalenderår den årliga omräkningen ska göras förskjuts framåt ett år vilket medför att bestämmelsen ska tillämpas på omräkningar först inför 2028 och efterföljande år.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

5.3 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 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.