

Förlängd utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel för 2027 Fi2026/01208 – Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av synpunkter

2030-sekretariatet avvisar förslaget att åter förlänga skattenedsättningen på fossil diesel för jordbruk, skogsbruk och vattenbruk. Det försämrar Sveriges resiliens, förvärrar vår klimatpåverkan, strider mot EU-kommissionens uppmaning till medlemsländerna, ökar osäkerheten kring faktiska styrmedel och stänger inne jordbruket i fortsatt fossilberoende istället för att nyttja de areella näringarnas egna produkter i fordonen de använder. Vi har tidigare utvecklat dessa ståndpunkter bl.a. [i artikelform här](#).

Sammanfattning av förslaget

I [regeringens promemoria](#) föreslås att den tillfälligt utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruks-verksamhet även ska omfatta förbrukning som sker under 2027. I promemorian föreslås också en kompletterande nedsättning av skatt för så kallad jordbruksdiesel som har förbrukats under andra halvåret 2026. Jordbruksdiesel avser bränslets yrkesmässiga användning i jordbruk, skogsbruk eller vattenbruk.

Om förslaget faktiskt presenteras i budgetpropositionen för 2027, och i vilken omfattning och med vilken dimensionering, beror på valutgången, det ekonomiska läget, reformutrymmet och finansieringsbehovet samt överläggningar i slutliga arbetet med budgetpropositionen.

Invändning: Cementerat importberoende

En nackdel med att subventionera fossil diesel är att importberoendet ökar – och därmed vår sårbarhet som land. Det var ett väsentligt mindre problem när den tillfälliga skattenedsättningen för första gången infördes, men med dagens allvarliga säkerhetsläge bör politiken istället entydigt stimulera en påskyndad omställning till inhemskt producerade förnybara drivmedel och el, särskilt för samhällskritiska sektorer som jordbruket. Därtill skulle en inriktning som istället fokuserar på inhemska bränslen gynna jord- och skogsbruket, i linje med EU-kommissionens uppmaning till medlemsstaterna i EUAccelerate; ”*more clean and homegrown energy*”.

Invändning: Ökad klimatpåverkan

Regeringen anger att en utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel under 2027 skulle leda till 20 000 ton ökade territoriella utsläpp av fossil koldioxid. Det är illa nog, särskilt som det sker i ett läge då det är akut bråttom att minska Sveriges klimatpåverkan och därmed klara EU:s klimatkrav och egna klimatmål. Det strider också direkt mot hur klimatminister [Romina Pourmokhtari pekat ut jordbruket](#) som en sektor vars klimatpåverkan måste minska systematiskt och skyndsamt.

Troligen är bedömningen en underskattning, eftersom den räknar med att de ökade utsläppen endast sker 2027. Dels har vi nu sett hur skattenedsättningar är svåra att återställa, dels

kommer en försenad introduktion av t.ex. eldrivna fordon att innebära ökade utsläpp under hela livslängden för de dieselfordon som införskaffas.

Invändning: Skiftet är lätt

Utredningen påstår att ”Dieselanvändningen i berörda arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar är på kort sikt svårt att substituera”, vilket är helt felaktigt. Att ställa om från fossil diesel till förnybara drivmedel är lätt – om bara styrmedlen är rimliga.

Utredningen konstaterar helt korrekt att ”Alternativ i form av biobränslen såsom HVO finns men är relativt sett dyrare även utan den utökade nedsättningen”. Den logiska slutsatsen är förstås inte att förvärpa denna kostnadsnackdel. Regeringens påstående att ”aktörerna på kort sikt är relativt prisokänsliga” saknar källa och tycks sakna verklighetsförankring; en viss merkostnad kan engagerade brukare och kunder tåla men blir skillnaden för stor tvingas man välja den billiga, fossila lösningen.

”Det finns på kort sikt färre eldrivna alternativ än för lätta fordon, där elektrifieringen har fått större genomslag” är också korrekt – och det begränsade genomslaget inom jord- och skogsbruket försvåras med ensidiga satsningar på att göra fossila drivmedel billigare. Skogsforsks TREE visar att också riktigt tunga lastbilar på el fungerar för skogsbrukets behov – men det är svårt att få ihop kalkylen med dagens billiga diesel. Detta och andra liknande projekt försvåras ytterligare om regeringens förslag förverkligas.

Alternativ: Redan utrett

Vi har full förståelse för att politiken ibland måste agera snabbt och då kan behöva ta till enkla lösningar, vilket en kraftig skattenedsättning är. Men den första skattesänkningen för jord-, skogs- och vattenbruket infördes år 2022, vilket gett tillräcklig tid att ta fram förslag som gynnar dessa viktiga näringar utan de nackdelar det innebär att sänka skatten på fossil diesel.

Redan 2021 presenterades ett väl genomarbetat, av lantbruket positivt mottaget förslag i form av den statliga utredningen ”[Vägen mot fossiloberoende jordbruk](#)” (SOU 2021:67). Utredningens syfte var att ”ta fram förslag som bidrar till både målet om en konkurrenskraftig livsmedelskedja och klimatmålen och som förbättrar drivmedels- och livsmedelsberedskapen.” Den föreslog bland annat:

- Ett jordbruksavdrag på 7 procent för företag inom jord-, skogs- och vattenbruk, baseras på företagets intäkter.
- En biopremie för rena biodrivmedel, motsvarande merkostnaden så att det inte kostar extra för jordbruket att tanka förnybart.
- En utfasning av återbetalning av dieselskatt för jord-, skogs- och vattenbruket.
- Utredningen om fossiloberoende jordbruk föreslog också en utvidgad klimatpremie till arbetsmaskiner som drivs av biogas och etanol, och ett utökat och förlängt stöd för biogasproduktion. Det har redan genomförts, men delarna som mest konkret skulle göra jordbruket mindre beroende av fossil diesel ligger ännu i träda, för att tala jordbruksspråk.

En omfattande statlig utredning är av naturliga grunder mer genomtänkt än regeringens promemoria, och fördelarna med utredningens förslag är bland annat att den:

- **Ger en långsiktig ekonomisk trygghet** för jordbruket, till skillnad från ett tillfälligt stöd som beslutas ett år i taget.

- **Saknar koppling till bränsleanvändning;** regeringens förslag innebär ökad stimulans ju mer man förbrukar, vilket strider mot förorenaren betalar-principen och inte stimulerar effektivisering.
- **Gynnar omställningen till förnybart;** regeringens förslag försvårar jordbrukets omställning till förnybart genom att skatteavdraget gör att biodrivmedel får svårare att konkurrera med de fossila.
- **Knyter samman jordbruket med drivmedelsproduktionen;** jordbrukets rester och avfall, mellangrödor och marker som ligger i träda bör användas för att producera hållbara biodrivmedel, och varför inte i första hand av jordbruket självt?
- **Inte öppnar för fusk.** Om jordbrukets diesel genom nästan-skattebefrielse är långt billigare än annan diesel, skapas en gråzon där viss tankning registreras som jordbruk trots att den inte är det. På internet finns diskussionsgrupper om hur man tankar bilen med ”färgad eller grön diesel” utan att upptäckas. Utredningens förslag har inga sådana effekter.
- **Är i linje med vad jordbruket själva föreslår.** LRF förespråkar utredningens förslag, som bibehåller konkurrenskraften för svenskt jordbruk.
- **Inte försvårar för klimatmålen.** Regeringens förslag innebär att utsläppen av fossil koldioxid ökar med cirka 20 000 ton 2027, vilket regeringen tidigare tydligt angett kan ”medföra något sämre möjligheter för Sverige att nå det nationella etappmålet inom den så kallade icke-handlande sektorn till 2030 samt Sveriges åtagande under ansvarsfördelningsförordningen (ESR) mot EU till 2030.” Detta har märkligt nog försvunnit ur den senaste promemorian, men gäller förstås fortsatt – särskilt om klimatpåverkan faktiskt är värre än regeringen anger, vilket vi bedömer.

Slutord

Regeringen markerar själva att det inte är säkert att skattesänkningen blir av och listar en rad faktorer som påverkar detta. Därtill lägger vi den rimliga önskan att jordbruket använder drivmedel de kan framställa själva, den väldiga osäkerheten kring fossila bränslen, de allt mer akuta önskemålen om förbättrad resiliens och minskad klimatpåverkan. Detta sammantaget talar för att inte ännu en gång slentrianmässigt förlänga en skattenedsättning som var tänkt att vara tillfällig, utan genomföra de bättre förslag som redan utretts och remissbehandlats.

Vi ser fram emot en fortsatt dialog om dessa och angränsande förslag.

För 2030-sekretariatet

Mattias Goldmann