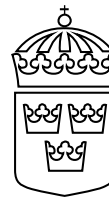


# Regeringens proposition

## 2025/26:275



Extra ändringsbudget för 2026 – Stöd till  
Ukraina samt stöd till hushåll och andra  
åtgärder med anledning av kriget i Mellanöstern

---

Prop.  
2025/26:275

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 28 maj 2026

*Elisabeth Svantesson*

*Niklas Wykman*  
(Finansdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I denna proposition lämnar regeringen förslag till ändringar i statens budget för 2026. Förslagen är en följd av det allvarliga säkerhetspolitiska läget i Sveriges närhet med anledning av Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina. Förslagen är även en följd av kriget i Mellanöstern, vilket bl.a. påverkar drivmedels- och flygbränslepriser.

Med anledning av Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina lämnas förslag om bemyndiganden för regeringen att skänka marin ledningsmateriel och upp till 16 stycken JAS 39 Gripen C/D inklusive kvalificerad ammunition, samt att ingå avtal med Ukraina om försäljning av Gripen E/F med tillhörande luftförsvarssystem. Propositionen innehåller även förslag om ökade anslag för bl.a. anskaffning och utveckling av materiel och utrustning för att skänka till Ukraina, samt för underhåll, utbildning och tekniskt stöd i samband med detta. Det lämnas även förslag om ökade bemyndiganden för att kunna ersätta och anskaffa materiel.

I propositionen lämnas också förslag om att tillfälligt sänka kol-dioxidskatten på bensin och omärkt diesel under perioden 1 juli–30 november 2026 med 2 kronor och 40 öre per liter. Dessutom lämnas förslag om följdändringar för nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel.

I propositionen lämnas även förslag om att tillföra medel för ett stöd för sänkta priser i kollektivtrafik och åtgärder för att stötta flyg- och jordbrukssektorn. Vidare lämnas förslag om att tillföra medel för det tillfälliga el- och gasprisstödet och för att kunna införa ett högkostnadsskydd mot höga el- och gaspriser.

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	4
2	Lagtext .....	7
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2026:372) om ändring i lagen (2025:1358) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	7
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	12
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2026:373) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	13
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	17
3	Ärendet och dess beredning .....	22
3.1	Skäl för ändringar i statens budget .....	22
3.2	Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel.....	23
4	Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel .....	23
4.1	Gällande rätt .....	23
4.2	Ytterligare tillfälligt sänkt drivmedelsskatt .....	24
4.3	Följdändringar för jordbruksdieselnedsättningen .....	28
4.4	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	31
5	Konsekvensanalys.....	32
5.1	Offentligfinansiella effekter .....	33
5.2	Effekter för enskilda, fördelningseffekter och effekter för den ekonomiska jämställdheten.....	34
5.3	Effekter för företagen .....	36
5.4	Effekter för miljön.....	39
5.5	Effekt för drivmedelsförsörjningen .....	40
5.6	Effekter för myndigheter och domstolar .....	40
5.7	Övriga effekter .....	40
6	Författningskommentar.....	41
6.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2026:372) om ändring i lagen (2025:1358) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	41
6.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	41
6.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2026:373) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	42
6.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	42
7	Ändringar i statens budget för 2026.....	42
7.1	Ändringar av statens utgifter .....	42
7.2	Ändringar av statens inkomster .....	54
7.3	Konsekvenser för statens budget.....	55
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel.....	56

Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna .....	57	Prop. 2025/26:275
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 28 maj 2026.....	58	

## 1 Förslag till riksdagsbeslut

## Regeringens förslag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2026:372) om ändring i lagen (2025:1358) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (avsnitt 2.1 och 4).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (avsnitt 2.2 och 4.).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2026:373) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (avsnitt 2.3 och 4).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (avsnitt 2.4 och 4).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2026 och 2027 för anslaget 1:3 *Anskaffning av materiel och anläggningar* inom utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap besluta att skänka försvarsmateriel till Ukraina i form av marin ledningsmateriel samt, som ett led i försäljningen av Gripen E/F, upp till 16 stycken JAS 39 Gripen C/D inklusive kvalificerad ammunition som kan avvaras av Försvarsmakten under en begränsad tid, till ett värde om högst 19 571 000 000 kronor (avsnitt 7.1).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att ingå avtal med Ukraina om försäljning av upp till 20 stycken Gripen E/F med tillhörande luftförsvarssystem (avsnitt 7.1).
7. Riksdagen godkänner den föreslagna användningen av anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (avsnitt 7.1).
8. Riksdagen godkänner den föreslagna användningen av anslaget 1:17 *Åtgärder för landsbygdens miljö och struktur* inom utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel (avsnitt 7.1).
9. Riksdagen godkänner ändrade ramar för utgiftsområden och anvisar ändrade och nya anslag enligt tabell 1.1.
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2026 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom de tidsperioder som anges i tabell 1.2.
11. Riksdagen godkänner ändrad beräkning av inkomster i statens budget för 2026 (avsnitt 7.2 och tabell 7.1).

**Tabell 1.1 Specifikation av ändrade ramar för utgiftsområden och ändrade och nya anslag 2026**

Prop. 2025/26:275

Tusental kronor

Utg. omr. Anslag		Beslutad ram/anvisat anslag	Förändring av ram/ anslag	Ny ram/ny anslagnivå
<b>6</b>	<b>Försvar och samhällets krisberedskap</b>	<b>219 669 528</b>	<b>-22 614 200</b>	<b>197 055 328</b>
1:1	Förbandsverksamhet och beredskap	77 944 036	225 000	78 169 036
1:2	Försvarsmaktens insatser internationellt	20 228 741	208 800	20 437 541
1:3	Anskaffning av materiel och anläggningar	71 191 794	203 000	71 394 794
1:11	Försvarets materielverk	4 248 967	15 000	4 263 967
1:14	Stöd till Ukraina	28 350 260	-23 286 000	5 064 260
2:4	Krisberedskap	4 178 608	20 000	4 198 608
<b>9</b>	<b>Hälsovård, sjukvård och social omsorg</b>	<b>127 707 301</b>	<b>20 000</b>	<b>127 727 301</b>
1:14	Civilt försvar inom hälso- och sjukvård	2 949 500	20 000	2 969 500
<b>20</b>	<b>Klimat, miljö och natur</b>	<b>19 625 341</b>	<b>6 500 000</b>	<b>26 125 341</b>
1:23	Stöd för sänkta priser i kollektivtrafik	0	6 500 000	6 500 000
<b>21</b>	<b>Energi</b>	<b>10 354 815</b>	<b>1 000 000</b>	<b>11 354 815</b>
1:12	Energistöd	3 552 000	1 000 000	4 552 000
<b>22</b>	<b>Kommunikationer</b>	<b>106 704 772</b>	<b>500 000</b>	<b>107 204 772</b>
1:7	Trafikavtal	1 055 000	100 000	1 155 000
1:12	Transportstyrelsen	2 704 834	400 000	3 104 834
<b>23</b>	<b>Areella näringar, landsbygd och livsmedel</b>	<b>22 566 654</b>	<b>1 644 000</b>	<b>24 210 654</b>
1:17	Åtgärder för landsbygdens miljö och struktur	531 000	1 644 000	2 175 000
	<b>Summa anslagsförändring på ändringsbudget</b>		<b>-12 950 200</b>	

**Tabell 1.2 Ändrade beställningsbemyndiganden 2026**

Tusental kronor

Utg. omr.	Ans lag		Beslutat beställningsbemyndigande	Förändring av beställningsbemyndigande	Nytt beställningsbemyndigande	Tidsperiod
6	1:1	Förbandsverksamhet och beredskap	42 000 000	2 072 000	44 072 000	2027–2035
6	1:2	Försvarsmaktens insatser internationellt	11 121 170	1 164 200	12 285 370	2027–2030
6	1:3	Anskaffning av materiel och anläggningar	289 454 640	19 368 000	308 822 640	2027–2037
6	2:4	Krisberedskap	3 262 100	10 000	3 272 100	2027–2032
<b>Summa förändring av beställningsbemyndigande på ändringsbudget</b>				<b>22 614 200</b>		

Anm.: De ekonomiska åtagandena medger utgifter fr.o.m. 2027 t.o.m. angivet slutår.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

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

*Lydelse enligt SFS 2026:372*

### 2 kap.

#### 1 §

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	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 <sup>3</sup>	3 642 kr per m <sup>3</sup>	3 960 kr per m <sup>3</sup>

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 <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	3 642 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	1 253 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 064 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 472 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 283 kr per m <sup>3</sup>	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivnet 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 motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	
	b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	874 kr per 1 000 kg	3 784 kr per 1 000 kg	4 658 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	74 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 01 öre per liter

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

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

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

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

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

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

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

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

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**

1 §

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

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

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 <sup>3</sup>	411 kr per m <sup>3</sup>	1 242 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 2	1 253 kr per m <sup>3</sup>	411 kr per m <sup>3</sup>	1 664 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 472 kr per m <sup>3</sup>	411 kr per m <sup>3</sup>	1 883 kr per m <sup>3</sup>
4.	2711 12 11– 2711 19 00 Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
	b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
5.	2711 11 00, 2711 21 00 Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 öre per kWh	31,0 öre per kWh	31,0 öre per kWh
	b) annat ändamål än som avses under a	12,1 öre per kWh	31,0 öre per kWh	43,1 öre per kWh
6.	2701, 2702 eller 2704 Kol och koks	874 kr per 1 000 kg	3 784 kr per 1 000 kg	4 658 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31 Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	74 öre per liter	87 öre per liter	1 kr 61 öre per liter

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

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

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

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

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

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

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

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

Prop. 2025/26:275 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**6 a kap.**

2 a §<sup>1</sup>

För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 2 553 kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig

För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 411 kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig

1. jordbruks- eller skogsbruksverksamhet, eller
2. vattenbruksverksamhet.

För sådan förbrukning som avses i första stycket ska även befrielse från energiskatt medges med 831 kronor per kubikmeter.

För sådan förbrukning som avses i första stycket ska även befrielse från energiskatt medges med 573 kronor per kubikmeter.

När det gäller skepp och båtar för vilka fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten meddelats enligt fiskelagen (1993:787) medges skattebefrielse enligt första stycket också för bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

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

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

Prop. 2025/26:275

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

*Lydelse enligt SFS 2026:373*

### 2 kap.

#### 1 §

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	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	1 kr 52 öre per liter  1 kr 04 öre per liter  1 kr 56 öre per liter	3 kr 27 öre per liter  3 kr 27 öre per liter  3 kr 27 öre per liter	4 kr 79 öre per liter  4 kr 31 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,  b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350 °C, tillhörig	318 kr per m <sup>3</sup>	3 642 kr per m <sup>3</sup>	3 960 kr per m <sup>3</sup>

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
	miljöklass 1	1 150 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	3 961 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 2	1 572 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 383 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 791 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 602 kr per m <sup>3</sup>
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motor drivet 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 motor drivet 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). Prop. 2025/26:275

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**

1 §

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prop. 2025/26:275

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

### *Lydelse enligt förslaget i avsnitt 2.3*

#### **2 kap.**

##### **1 §**

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

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxid-skatt	Summa skatt
	miljöklass 2	1 572 kr per m <sup>3</sup>	411 kr per m <sup>3</sup>	1 983 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 791 kr per m <sup>3</sup>	411 kr per m <sup>3</sup>	2 202 kr per m <sup>3</sup>
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
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	1 kr 56 öre per liter	87 öre per liter
				2 kr 43 öre per liter

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

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

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

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

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

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

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

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

**2 kap.****1 §<sup>1</sup>**

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 <sup>3</sup>	3 642 kr per m <sup>3</sup>	3 960 kr per m <sup>3</sup>
	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 <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	3 961 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 2	1 572 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 383 kr per m <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2026:000.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 december 2026.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

Prop. 2025/26:275

## 3 Ärendet och dess beredning

### 3.1 Skäl för ändringar i statens budget

Enligt riksdagsordningen får regeringen vid högst två tillfällen lämna en proposition med förslag till ändringar i statens budget för det löpande budgetåret (9 kap. 6 § första stycket). En sådan proposition lämnas i anslutning till budgetpropositionen eller den ekonomiska vårpropositionen (tilläggsbestämmelse 9.6.1). Förslag till ändringar i budgeten får dock även lämnas vid andra tillfällen om regeringen anser att det finns särskilda skäl (9 kap. 6 § andra stycket).

Regeringen har lämnat två extra propositioner med förslag till ändringar i statens budget för 2026. Propositionerna har avsett stöd till Ukraina och vaccinberedskap (prop. 2025/26:143, bet. 2025/26:FiU46, rskr. 2025/26:179–181) och sänkt skatt på drivmedel samt el- och gasprisstöd (prop. 2025/26:236, bet. 2025/26:FiU48, rskr. 2025/26:217 och 218). Regeringen har även beslutat propositionen Vårändringsbudget för 2026 (prop. 2025/26:99).

Sedan Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina inleddes har Sverige lämnat ett omfattande stöd till Ukraina. Landet har efterfrågat ytterligare stöd och har bl.a. uttryckt ett brådskande behov av att stärka sitt luftförsvar. Sverige har ett utrikes- och säkerhetspolitiskt intresse av att skyndsamt bistå Ukraina med det efterfrågade stödet. Sverige bör därutöver bistå Ukraina med annan materiel och utrustning samt med underhåll, utbildning och tekniskt stöd i samband med detta.

Regeringspartierna och Sverigedemokraterna har kommit överens om att införa en ram för det militära stödet till Ukraina för 2024–2027. Ramen uppgår till 146,5 miljarder kronor, fördelat på 25 miljarder kronor för 2024, 41,5 miljarder kronor för 2025 och 40 miljarder kronor per år för 2026 och 2027. Det stöd till Ukraina som föreslås i denna proposition är en del av den ramen.

Kriget i Mellanöstern har inneburit en störning på de globala energi-marknaderna och medfört snabba prisökningar på bl.a. olja och andra råvaror, vilket riskerar att hämma den ekonomiska utvecklingen globalt och i Sverige. Högre energi- och drivmedelspriser kan medföra att hushållen förlorar köpkraft och att företagen kan få högre kostnader.

För att motverka ökade drivmedelspriser och mildra konsekvenserna för hushåll och företag som är beroende av transporter, finns det skäl att under perioden 1 juli–30 november 2026 sänka skatten på bensin och diesel ytterligare. Under den perioden föreslås att koldioxidskatten sänks med 2 kronor och 40 öre per liter. På grund av riskerna förknippade med stigande drivmedelspriser är det viktigt att de föreslagna skattesänkningarna kan genomföras skyndsamt.

För att mildra konsekvenserna för hushållen ytterligare finns det skäl att införa ett stöd för sänkta priser i kollektivtrafiken samt att öka medlen för det tillfälliga el- och gasprisstödet och för att kunna införa ett högkostnads-skydd mot höga el- och gaspriser.

Vidare behöver medel tillföras för ett tillfälligt stöd riktat till jordbruks-sektorn, för att täcka flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroller och för att säkerställa regionernas luftburna sjukvårdstransporter. Det

behöver även finnas beredskap för att vid behov kunna införa temporär allmän trafikplikt på vissa prioriterade inrikes flyglinjer. Åtgärderna bör kunna genomföras så snart som möjligt.

Regeringen anser mot denna bakgrund att det finns särskilda skäl för att lämna förslag till ändringar i statens budget för 2026.

### 3.2 Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Inom Finansdepartementet har promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel tagits fram. I promemorian föreslås bl.a. att koldioxidskatten på bensin och omärkt diesel tillfälligt sänks med 2 kronor och 40 öre per liter under perioden 1 juli–30 november 2026. Dessutom föreslås följdändringar för nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel för perioden 1 juli–31 december 2026.

En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag är likalydande med lagförslagen i denna proposition. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2026/01131). I denna proposition behandlas promemorians förslag.

#### *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 Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

### 4.1 Gällande rätt

Skatterna på bensin och diesel är harmoniserade enligt rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, det s.k. energiskattedirektivet. Energiskattedirektivet är ett ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bl.a. bränslen. På nationell nivå regleras skatter på bränslen i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Grundregeln i såväl energiskattedirektivet som LSE är att bränslen ska beskattas. De bränslen som omfattas av energiskattedirektivet beskattas bl.a. vid användning som motorbränslen. Direktivet innehåller även minimiskattenivåer som medlemsstaterna måste beakta vid utformningen av den nationella beskattningen. Enligt direktivet kan emellertid viss användning av bränslen helt eller delvis undantas från beskattning, antingen genom tvingande reglering eller genom att medlemsstaterna ges en möjlighet till detta.

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

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

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

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

## 4.2 Ytterligare tillfälligt sänkt drivmedelsskatt

### **Regeringens förslag**

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

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

### **Promemorians förslag**

Promemorians förslag stämmer överens med regeringens förslag.

### **Remissinstanserna**

*B.U.S. Shared Mobility Sweden, Energimarknadsinspektionen, Förvaltningsrätten i Falun, Lantbrukarnas Riksförbund, Maskinentreprenörerna, Riksförbundet M Sverige, Skatteverket, Skogsindustrierna, Statens jordbruksverk, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag, Tillväxtverket, Transportföretagen och Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget eller har inte några invändningar emot att det genomförs. Riksförbundet M Sverige delar bedömningen i promemorian om att de kraftigt stigande energipriserna och störningarna på de globala energimarknaderna riskerar att få betydande negativa konsekvenser för hushåll, företag och svensk ekonomi i stort. Den tillfälliga skattesänkningen är därför motiverad som en kortsiktig åtgärd för att

mildra effekterna av exceptionellt höga drivmedelspriser. Sveriges Åkeriföretag tar upp att åkerinäringens bränslekostnader utgör i genomsnitt 20 procent av företagets totala kostnader samtidigt som marginalerna är låga. Transportföretagen framhåller att högre energipriser medför att hushållen förlorar köpkraft samtidigt som transporter blir dyrare och hela näringslivet får högre kostnader. Flera av de instanser som välkomnar förslaget understryker att skattesänkningen är en väl avvägd tillfällig åtgärd men att det framöver behövs långsiktiga och förutsebara spelregler som främjar elektrifiering och omställningen från fossila bränslen.

*Företagarna, Konkurrensverket, Mobility Sweden, Näringslivets Skattedelegation, och Svenskt Näringsliv* har invändningar emot förslaget även om de uttrycker förståelse för behovet av åtgärder.

*2030-sekretariatet, Drivkraft Sverige, Energiföretagen Sverige, Energigas Sverige, Konjunkturinstitutet, Naturvårdsverket, Power Circle, Statens energimyndighet (Energimyndigheten), Statskontoret, Svensk Bioenergi, Svensk Kollektivtrafik, Trafikanalys, Trafikverket och Tågöretagen* avstyrker förslaget eller har invändningar emot att det genomförs.

Många instanser, bl.a. 2030-sekretariatet, Energiföretagen Sverige, Energimyndigheten och Naturvårdsverket, betonar att förslaget motverkar utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn och gör det svårare för Sverige att nå klimatmålen. Svensk kollektivtrafik betonar att förslaget kommer att stärka biltrafikens konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken och öka klimatutsläppen ytterligare. Energigas Sverige och Svensk Bioenergi understryker att förslaget försämrar konkurrenskraften för exempelvis biogas och rena eller höginblandade biodrivmedel. Flera instanser, däribland *Mobility Sweden, Transportföretagen* och *Tågöretagen*, understryker att förslaget motverkar elektrifieringen.

En vanlig invändning mot förslaget är att det bör finnas alternativa åtgärder med bättre träffsäkerhet. *Drivkraft Sverige* påtalar att en utgångspunkt för åtgärder som vidtas bör vara att de hyfsat träffsäkert temporärt ska kunna förbättra hushållsekonomin för grupper som politiskt definierats som särskilt ekonomiskt utsatta eller stödberättigade. Samtidigt bör åtgärderna behålla incitamenten för alla hushåll och företag att över tid fortsätta göra val som ökar resurseffektiviteten och minskar utsläppen. *Konjunkturinstitutet* anser att stöd bör riktas till särskilt utsatta grupper som exempelvis företag i branscher som har svårt att övervältra de ökade kostnaderna och därför riskerar att minska sin aktivitet på grund av de tillfälligt ökade drivmedelspriserna. Även *Regelrådet* och *Statskontoret* saknar resonemang om hur den föreslagna åtgärden motiveras i förhållande till andra mer ändamålsenliga lösningar.

Några remissinstanser, t.ex. *Energiföretagen Sverige, Energimyndigheten, Trafikverket* och *Trafikanalys* berör frågan om hur förslaget förhåller sig till Sveriges beredskap med tanke på att det finns en risk för framtida bränslebrist. *Energimyndigheten* påpekar att en sänkning av priset på bensin och diesel riskerar att motverka det som eventuella framtida förbrukningsdämpande åtgärder avser att ge. I en situation med ett minskande utbud kan en ökande användning leda till att drivmedelsanvändningen måste begränsas med icke-marknadsbaserade mekanismer såsom tvingande förbrukningsdämpande åtgärder, prioritering och

Prop. 2025/26:275 ransonering. Energiföretagen Sverige, Drivkraft Sverige, Konjunkturinstitutet m.fl. för fram att om Sverige sänker bränsleskatterna under energiskattedirektivets minimiskattenivåer så kan det skapa incitament för andra medlemsstater att göra samma sak vilket ökar efterfrågan i EU, skapar konkurrens om tillgängliga bränslemängder och driver upp priserna. Drivkraft Sverige påpekar att Sverige i dag inte har högre drivmedelspriser än våra grannländer.

Flera instanser, exempelvis Företagarna, Svenskt Näringsliv och Konkurrensverket uttrycker att de återkommande förslagen om sänkta skatter på drivmedel riskerar att skapa en orimlig förväntan om att även framtida prisökningar ska kompenseras genom ytterligare åtgärder

Drivkraft Sverige, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket och Trafikanalys påpekar att förslaget försvagar marknadens prissignal om att det finns en begränsning i det globala utbudet av bränslen till följd av att Hormuzsundet är stängt.

Drivkraft Sverige och Energiföretagen konstaterar att förslaget innebär mycket stora skillnader i skattenivåer mellan märkta uppvärmningsbränslen och omärkt drivmedel, vilket inte är önskvärt.

Skatteverket påtalar att förslagen innebär att skattesatserna kommer att ändras vid flera tillfällen under 2026. Drivkraft Sverige understryker att förändrade skattesatser innebär uppdateringar i flera it-system hos de företag som köper eller säljer drivmedel och som behöver hålla reda på punktskatterna, vilket ökar de administrativa kostnaderna.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Tillfälligt sänkt drivmedelsskatt för att motverka ökade drivmedelspriser*

Kriget i Mellanöstern och stängningen av Hormuzsundet har inneburit en kraftig störning på de globala energimarknaderna och medfört snabba prisökningar på bl.a. olja, vilket har försämrat tillväxtutsikterna globalt och i Sverige. Högre energipriser medför att hushållen förlorar köpkraft samtidigt som företagen får högre kostnader.

Regeringen anser, i likhet med *Riksförbundet M Sverige, Sveriges Åkeriföretag* och *Transportföretagen*, att en tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel kan motverka de ökade drivmedelspriserna vilket kan stötta de som är beroende av drivmedel. Prisökningarna för hushåll och företag bör hanteras på kort sikt. Vid ett mer utdraget krig i Mellanöstern och där tillgången inte kan säkras på andra sätt kan marknaden behöva ta höjd för ett nytt prisläge vad gäller energi och drivmedel.

Flera remissinstanser har anfört att sänkt skatt på bensin och diesel inte är tillräckligt träffsäkert och att andra åtgärder skulle vara bättre i denna utsatta situation. Regeringen instämmer i att även andra åtgärder kan vara lämpliga för att stötta hushåll och företag. För att snabbt motverka ökade drivmedelspriser bedöms dock en sänkning av skattebeloppen vara den mest träffsäkra åtgärden som snabbast går att få på plats.

Regeringen anser, till skillnad från *Företagarna, Svenskt Näringsliv* och *Konkurrensverket*, att det viktigaste i nuläget är att motverka ökade drivmedelspriser, även om en tillfällig skattesänkning eventuellt kan skapa förväntningar på återkommande compensation vid framtida prisökningar.

Många remissinstanser, t.ex. *Naturvårdsverket* och *Drivkraft Sverige*, betonar att sänkt skatt på bensin och diesel motverkar utfasningen av

fossila bränslen i transportsektorn och gör det svårare för Sverige att nå klimatmålen. Det framförs att en sådan skattesänkning försämrar konkurrenskraften för exempelvis biogas och rena eller höginblandade biodrivmedel. Flera instanser efterfrågar åtgärder som främjar elektrifieringen. Regeringen anser att det är angeläget att omställningen till elektrifiering och fossilfria drivmedel fortgår. Under våren har regeringen exempelvis tagit fram en elbilspremie som riktar sig till hushåll med lägre inkomster i landsbygdskommuner och andra områden med dålig tillgång till kollektivtrafik. För att stärka den svenska gasförsörjningstryggheten har regeringen den 19 maj 2026 gett Statens energimyndighet i uppdrag att ta fram förslag på hur befintliga styrmedel för biogas kan utvecklas och kompletteras (KN2026/01020). *Svensk kollektivtrafik* anser att skattesänkningen kommer att stärka biltrafikens konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken. För att underlätta resande med kollektivtrafik föreslår regeringen i avsnitt 7 ett nytt anslag för stöd för sänkta priser i kollektivtrafik.

Ett antal remissinstanser, däribland *Energiföretagen Sverige*, *Energimyndigheten*, *Trafikverket* och *Trafikanalys* tar upp frågor om beredskap och risken för framtida bränslebrist. Regeringen följer utvecklingen av Sveriges beredskap avseende drivmedelsförsörjningen noggrant. Regeringen framhåller att Sverige har en stark egen produktion av bensin och diesel där den största delen av råoljan i produktionen kommer från Nordsjön. Regeringen bedömer att tillgången till bensin och diesel i Sverige är stabil både i nuläget och på längre sikt. Dessutom anser regeringen att det är angeläget att motverka de ökade drivmedelspriserna, och att det överväger vad *Konjunkturinstitutet*, *Konkurrensverket* och *Trafikanalys* uttrycker i fråga om att förslaget försvagar marknadens prissignal.

För att motverka ökade drivmedelspriser föreslår regeringen att skatten på bensin och diesel sänks tillfälligt med 2 kronor och 40 öre per liter bensin och diesel.

I enlighet med regeringens ansökan om undantag från energiskatte-direktivet föreslås att den lägre koldioxidskatten på bensin och diesel begränsas till en period om fem månader. En sänkning från och med den 1 juli till och med den 30 november 2026 bedöms vara en väl avvägd tidsperiod. Detta innebär att den sammanlagda energi- och koldioxidskatten kommer vara som lägst under perioden från och med 1 juli till och med 30 september, varefter den tidigare tillfälligt sänkta energiskatten återgår till tidigare nivå den 1 oktober 2026. Detta innebär, vilket *Skatteverket* och *Drivkraft Sverige* påtalar, att skattesatserna kommer att ändras flera gånger under året vilket ökar den administrativa bördan för både myndigheten som för företaget.

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

Regeringen föreslår att koldioxidskatten på s.k. märkt diesel lämnas oförändrad, trots vad *Energiföretagen Sverige* och *Drivkraft Sverige* för fram om skillnaden som uppstår mellan olika bränslen för olika ändamål.

Prop. 2025/26:275 Regeringen bedömer att sänkt skatt även på märkt diesel skulle innebära att den offentligfinansiella effekten ökar utan att bidra till förslaget syfte att motverka ökade drivmedelspriser. När den tillfälliga sänkningen avslutas är den märkta dieseln återigen lägst beskattad.

#### *Utvärdering*

Den tillfälliga skattesänkningen kan utvärderas på olika sätt. Exempelvis följs effekter på skatteintäkter löpande upp av såväl Regeringskansliet som berörda myndigheter. Effekter av ändringar av drivmedelsskatten har tidigare utvärderats av exempelvis Konjunkturinstitutet. En utvärdering bedöms kunna göras efter att den temporära nedsättningen har löpt ut och när relevant statistik vad gäller t.ex. utfall kring skatteintäkter finns tillgänglig.

#### *Lagförslag*

Förslaget innebär ändringar i 2 kap. 1 § LSE.

### 4.3 Följdändringar för jordbruksdiesel-nedsättningen

#### **Regeringens förslag**

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

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

#### **Promemorians förslag**

Promemorians förslag stämmer överens med regeringens förslag.

#### **Remissinstanserna**

*Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)* välkomnar att organisationen har hörsammats vad gäller vikten av att hålla nettobeskattningen på EU:s miniminivå oavsett när under året dieseln köps in och oavsett när under året dieseln förbrukas. LRF efterfrågar därför att Finansdepartementet återkommer med ett förslag om detta så snart som möjligt så att branschen kan anpassa sig. *Skogsindustrierna* bedömer att den extra koldioxidskatten för skogsbruksmaskiner inte utgör ett stort problem för skogsägare då avverkningsmaskiner inte brukar lagra mer bränsle än en veckas konsumtion. Kostnaden för avverkningsmaskinerna anges bäras av skogsägaren och inte av industrin.

LRF för fram att beskattningen kan komma att variera kraftigt under året, vilket kommer att innebära ökad administration och kräva större planering avseende inköp och förbrukning för landets skogs- och

lantbrukare. LRF har dock förståelse för regeringens argument om att snabbt ge lägre drivmedelskostnader för övriga branscher och privatpersoner. Skogsindustrierna efterfrågar att skogsentreprenörer informeras om förutsättningarna och ges möjlighet att planera sin tankning.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Skatten är nedsatt för jordbruksdieselanvändning*

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

#### *En följdändring av nedsättningsbeloppen är nödvändig för att uppfylla minimiskattenivåerna*

Förslaget ovan om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel innebär att skattesatserna för diesel varierar ytterligare under 2026 jämfört med tidigare beslutade nivåer. När skattesatserna på diesel sänks måste även en följdändring av nedsättningsbeloppet för jordbruksdieseln göras för att skattenivån för jordbruksdiesel efter nedsättningen inte ska understiga den relevanta minimiskattenivån som gäller för dessa sektorer. Regeringen föreslår därför att nedsättningen av koldioxidskatt på diesel som förbrukas under perioden 1 juli–30 september 2026 ska uppgå till 411 kronor per kubikmeter och nedsättningen av energiskatt ska uppgå till 573 kronor per kubikmeter. Det totala nedsättningsbeloppet för koldioxid- och energiskatt uppgår då till 984 kronor per kubikmeter. Förslaget om skattesänkningar ovan innebär att summan av energi- och koldioxidskatterna uppgår till 1 242 kronor per kubikmeter under perioden 1 juli–30 september 2026 och till 1 561 kronor under perioden 1 oktober–30 november 2026. Förslagen innebär att för jordbruksdiesel där både skattskyldighetens inträde för bränslet och bränsleförbrukningen sker under perioden 1 juli–30 september blir den slutliga skattebelastningen 258 kronor per kubikmeter.

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

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

Ändringar av skattesatserna för diesel medför att olika skattesatser kan gälla vid tidpunkten när skattskyldigheten inträder för bränslet och tidpunkten när förbrukning av bränslet sker. Detta behöver beaktas vid

Prop. 2025/26:275 utformningen av nedsättningsbeloppen så att det säkerställs att minimiskattenivån uppfylls även om lägre beskattat bränsle förbrukas efter att skatten har återgått till en högre nivå. Denna situation bedöms framför allt kunna uppstå under det sista kvartalet 2026 eftersom energiskatten återgår till tidigare nivå den 1 oktober 2026 och koldioxidskatten föreslås återgå den 1 december 2026. Av det skälet bedöms det vara lämpligt att även under hela sista kvartalet 2026 anpassa nedsättningsnivåerna efter de lägsta skattesatserna som gäller för diesel i miljöklass 1 under perioden 1 juli–30 september 2026. Regeringen föreslår därför, även i fråga om diesel som förbrukas under perioden 1 oktober–31 december, att nedsättningen av koldioxidskatt ska uppgå till 411 kronor per kubikmeter och nedsättningen av energiskatt ska uppgå till 573 kronor per kubikmeter.

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

Att skattekostnaden inom de areella näringarna kan komma att öka i vissa situationer är en följd effekt som inte kan lösas inom ramen för detta lagstiftningsärende. Att utforma regelverket på ett annat sätt bedöms kräva längre beredningstid. En sådan åtgärd finns det inte utrymme för om riksdagen ska kunna fatta beslut om den föreslagna sänkningen av skattesatserna med ikraftträdande den 1 juli 2026.

Finansdepartementet har den 27 maj 2026 remitterat ett förslag om att retroaktivt hantera den högre skattekostnaden som kan uppstå i vissa situationer till följd av regeringens förslag (Fi2026/01208). Det remitterade förslaget är i linje med vad som efterfrågas av *LRF*, och syftar till att nettobeskattningen för diesel, som förbrukas i jordbrukssektorerna under perioden 1 juli–31 december 2026, ska bli 258 kronor per kubikmeter, oavsett vilken skattesats som gällde vid inköpet. Under sådana förutsättningar blir den ovan beskrivna problematiken en fråga om likviditet för berörda aktörer i sektorerna, dvs. de kommer att behöva vänta längre på den kompletta skattenedsättningen i de aktuella situationerna. Å andra sidan kommer likviditeten på motsvarande sätt att påverkas positivt

i fråga om bränsle som köps in efter den 1 juli eftersom skatten vid inköpet då föreslås vara lägre än i dag. Prop. 2025/26:275

### Lagförslag

Förslaget innebär ändringar i 6 a kap. 2 a § LSE.

## 4.4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

### Regeringens förslag

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

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

### Promemorians förslag

Promemorians förslag stämmer överens med regeringens förslag.

### Remissinstanserna

*Skatteverket* för fram att då skattesatserna föreslås ändras mitt i ett kalenderkvartal (den 1 december) så innebär det en ökad administrativ börda och högre kostnader för såväl företag som ansöker om återbetalning som för Skatteverket jämfört med om ikraftträdandet hade skett i början av ett kalenderkvartal. Förslaget medför att företagen i sin ansökan om återbetalning behöver dela upp sin förbrukning av bränsle för att återbetalningsbeloppet ska kunna beräknas korrekt för tiden före respektive efter ändringen. Behovet av uppdelning av den återbetalningsberättigade förbrukningen av bränsle i en och samma ansökan utgör enligt Skatteverket dessutom en risk för omedvetna fel.

### Skälen för regeringens förslag

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

Lagändringarna bedöms inte kunna träda i kraft tidigare än den 1 juli 2026. För att sänkta koldioxidskattesatser på bensin och diesel ska få genomslag från den tidpunkten föreslår regeringen därför att ändringarna träder i kraft den 1 juli 2026 och gäller t.o.m. den 30 november 2026. Skattesatserna föreslås därefter återgå till nu gällande nivåer genom en lagändring med ikraftträdande den 1 december 2026. Regeringen anser att den tillkommande administrativa börda till följd av skatteändringar under innevarande kvartal som *Skatteverket* lyfter är oundviklig med tanke på att

Prop. 2025/26:275 förslaget från Kommissionen om att rådet ska tillåta Sverige att tillämpa lägre skattesatser gäller under fem månader.

För att jordbruksdieselnedläggningen ska följa de sänkta skattesatserna på diesel föreslår regeringen att följdändringar i aktuell bestämmelse träder i kraft den 1 juli 2026 och gäller t.o.m. den 31 december 2026, då den får en ny lydelse genom tidigare beslutade lagändringar med ikraftträdande den 1 januari 2027.

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

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

## 5 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagens 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 4.2 samt 4.3 i den omfattning som bedöms lämpligt.

*Regelrådet* bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredningar. Regeringen anser att konsekvensutredningen står i proportion till förslagens omfattning och effekter enligt 5 § förordningen om konsekvensutredningar efter att vissa remissynpunkter beaktats i denna proposition.

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

Kriget i Mellanöstern och stängningen av Hormuzsundet har medfört snabba prisökningar på bl.a. olja, vilket resulterat i ökade drivmedelspriser. De högre drivmedelspriserna har i sin tur ökat företags och enskildas kostnader samt haft andra effekter såsom en dämpande effekt på tillväxten och utsläppen. Det aktuella skatteförslaget innebär en ytterligare

sänkning av skatten på drivmedel utöver den redan beslutade tillfälliga sänkningen till EU:s minimiskattenivåer under perioden 1 maj–30 september 2026 (prop. 2025/26:236, bet. 2025/26:FiU48, rskr. 2025/26:217).

Konsekvensanalysen beskriver föreliggande förslags effekter isolerat.

## 5.1 Offentligfinansiella effekter

Beräkningen av de offentligfinansiella effekterna görs i huvudsak utifrån prognostiserade drivmedelsvolymerna för 2026 från Energimyndighetens kortsiktsprognos vinter 2026. Dessutom utgår beräkningarna från de skattesatser som riksdagen har fastslagit för bensin och diesel som gäller under 2026 samt de nedsättningsbelopp för jordbruksdiesel som gäller under 2026.

De offentligfinansiella effekterna av förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel sammanfattas i tabell 5.1. Förslaget beräknas sammantaget minska skatteintäkterna med 7,67 miljarder kronor under 2026.

**Tabell 5.1 Förslag om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel, samt följdjusteringar för jordbruksdiesel**

Miljarder kronor

	Bruttoeffekt 2026	Nettoeffekt 2026	Nettoeffekt 2027	Nettoeffekt 2028	Varaktigt effekt
<b>Offentligfinansiell effekt</b>	-7,63	-7,67			-0,14
<i>Varav sänkt skatt på bensin och diesel</i>	-8,14	-8,07			-0,15
<i>Varav justeringar för jordbruksdiesel</i>	0,51	0,40			0,01

Källa: Egna beräkningar.

Beräkningarna av den offentligfinansiella effekten till följd av justeringarna för jordbruksdieseln utgår från antagandet att skatten som belastar inköpt jordbruksdiesel alltid är den skattesats som gäller när jordbruksdieseln förbrukas och att förbrukningen är jämnt fördelad över året. Det skulle dock kunna finnas fall då antagandet inte gäller. Inhandlas jordbruksdieseln exempelvis i slutet av kvartal två men förbrukas under kvartal tre, uppstår en högre skattebelastning för användare av jordbruksdiesel som den ovan beräknade offentligfinansiella effekten inte fångar. Ett sådant förfarande skulle betyda att den i tabell 5.1 redovisade sammanlagda offentligfinansiella effekten av förslaget är något överskattad, men förfarandet bedöms dock vara av mindre omfattning eftersom det medför en högre skattebelastning för användaren. Antagande om skattskyldighetens inträde och förbrukningen av jordbruksdieseln

Prop. 2025/26:275 diskuteras närmare under avsnitt 5.2.3, för att belysa den merkostnad som skulle kunna uppstå för användare av jordbruksdiesel i vissa fall.

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

## 5.2 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 5.2. 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 5.2** Ändrad koldioxidskatt till följd av förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Kronor per liter

	1 juli–30 nov 2026 exkl. mervärdesskatt	1 juli–30 nov 2026 inkl. mervärdesskatt
Bensin	-2,40	-3,00
Diesel	-2,40	-3,00
Flygbensin	-2,40	-3,00

Källa: Egna beräkningar.

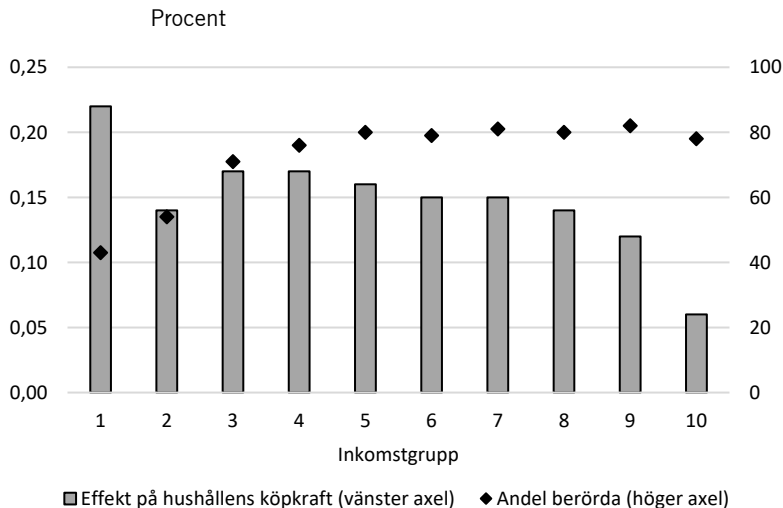
Den tillfälliga skattesänkningen på bensin och diesel som föreslås ske under perioden 1 juli–30 november 2026 innebär att för en ägare till en dieselbil som körs 1 400 mil om året och har en förbrukning på 0,5 liter per mil minskar kostnaderna för drivmedel med 875 kronor för perioden (fem månader) jämfört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

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

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

I genomsnitt ökar köpkraften i befolkningen med 0,13 procent av den ekonomiska standarden som följd av förslaget. Den procentuella förändringen i köpkraft är störst för personer med lägst ekonomisk standard där den ökar med 0,22 procent av den ekonomiska standarden (se figur 5.1). I den högsta inkomstgruppen motsvarar den ökade köpkraften 0,06 procent av den ekonomiska standarden. Andelen som berörs av förslagen är lägre i de lägre inkomstgrupperna. I den lägsta inkomstgruppen berörs ca 40 procent av personerna av förslaget. I inkomstgrupperna i den övre halvan av inkomstfördelning berörs ca 80 procent av personerna av förslaget. Även om effekten av förslaget relativt den ekonomiska standarden är störst för personer med låga inkomster lägger personer i höga inkomstgrupper i genomsnitt mer pengar på drivmedel i kronor räknat. Kostnadsminskningen räknat i kronor är därmed som störst i de högre inkomstgrupperna.

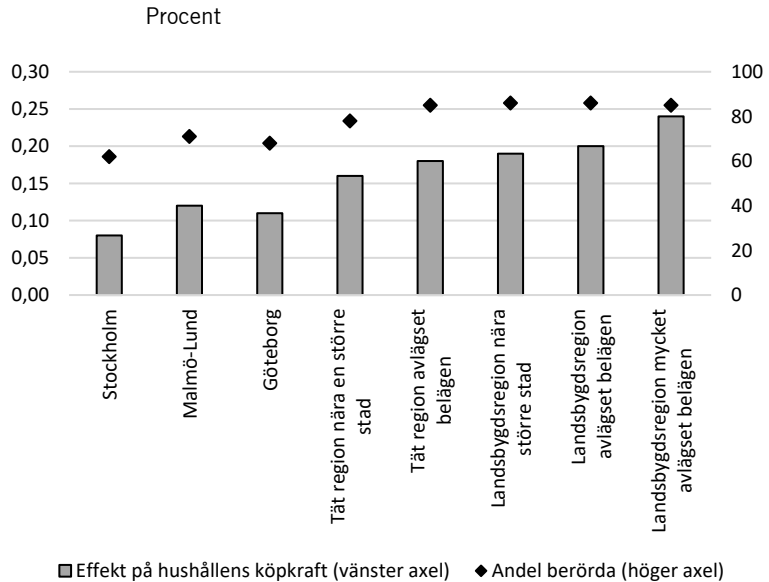
**Figur 5.1 Effekt på hushållens köpkraft och andel berörda i olika inkomstgrupper till följd av förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel**



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

Förslaget har störst effekt på köpkraften för boende i mycket avlägsna landsbygdsregioner. Där beräknas köpkraften öka motsvarande 0,24 procent av den ekonomiska standarden (se figur 5.2). Lägst effekt har förslaget på köpkraften för boende i Stockholm där den ökade köpkraften i genomsnitt motsvara 0,08 procent. Andelen berörda är lägst i Stockholm där den uppgår till ca 60 procent. Andelen berörda är högst i täta regioner som är avlägsat belägna samt i landsbygdsregionerna där ca 85 procent av befolkningen berörs av förslaget.

### 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 5.1.

Källor: Fasit v1 2024 och egna beräkningar.

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

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

## 5.3 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 5.2 i avsnittet ovan. För företag som har rätt att dra av ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon mervärdesskatteffekt. Företag antas använda knappt tre fjärdedelar av den totala volymen diesel och en fjärdedel av den totala volymen bensin. Det är dessa andelar av den offentligfinansiella bruttoeffekten från bensin och diesel, som kommer företagen till godo.

Merparten av volymerna av bensin och diesel förbrukas inom transportsektorn, men även vissa användare av arbetsmaskiner kommer att gynnas av den tillfälliga skattesänkningen. Det gäller dock inte användare av jordbruksdiesel, se avsnittet om följdändringar för jordbruksdieselnedsättningen 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 konkurrensfördel av den tillfälliga sänkningen. Regeringen instämmer med vad flera remissinstanser anfört om att förslaget kan 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. Ett antal remissinstanser, däribland *Drivkraft Sverige* och *Energiföretagen* framför att ett lägre pris på fossil energi försämrar för investeringar i fossilfri produktion eller fossilfria fordon och att detta kan få långsiktiga effekter. Regeringen bedömer att de att långsiktiga effekterna blir begränsade då åtgärden är tillfällig.

Tabell 5.3 redovisar ett antal exempel på hur drivmedelskostnaderna förändras för olika typer av dieseldrivna fordon till följd av skattesänkningarna under perioden 1 juli–30 november 2026.

**Tabell 5.3 Besparing av förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel, för olika tyfordon som använder diesel**

Besparing i kronor 1 juli–30 november 2026

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

Källa: Egna beräkningar.

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

Förslaget kan innebära en skattemässig besparing även för små företag och det bedöms inte nödvändigt att ta speciella hänsyn till små företag. Som *Drivkraft Sverige* och *Skatteverket* noterar kan det faktum att skattesatserna ändras flera gånger under året leda till ökade administrativa kostnader och ökad risk för omedvetna fel, särskilt i fallet med företag som söker om återbetalning. Se vidare avsnittet följdändringar för jordbruksdieselnedläggningen nedan. Regeringen bedömer dock att påverkan på företagens administrativa kostnader i de flesta fall blir liten.

#### *Följdändringar för jordbruksdieselnedläggningen*

Förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel ger upphov till följdjusteringar för nedsättningen av skatten på jordbruksdiesel. Ned-

Prop. 2025/26:275 sättningen 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 jordbruksdiesel uppfylls justeras nedsättningsbeloppet ned med 2 400 kronor per kubikmeter diesel under denna period.

Tabell 5.4 exemplifierar genom några typexempel hur förslaget, genom följdjusteringen av nedsättningsbeloppen för jordbruksdiesel, påverkar skattenivån för jordbruksdiesel beroende på skattskyldighetens inträde och när bränslet förbrukas.

**Tabell 5.4 Typexempel på skattenivåer för jordbruksdiesel efter justeringar av nedsättningsbeloppen**

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

Källa: Egna beräkningar.

Som illustreras i tabell 5.4 beror den skattenivå som efter nedsättning belastar jordbrukare m.fl. både på skattskyldighetens inträde och på när bränslet förbrukas. Jämfört med nu gällande skattenivåer innebär förslaget att skattebelastningen ökar i två av de typfall som presenteras i tabell 5.4.

Detta sker om dieseln inhandlas under perioden 1 maj–30 juni, då skattenivån för diesel är högre, men förbrukas under perioden 1 juli–30 september. Förslaget innebär då på grund av följdändringarna av nedsättningsbeloppet att jordbrukare kommer att betala 2 400 kronor mer per kubikmeter diesel. På samma sätt innebär förslaget att användare av jordbruksdiesel kommer att belastas med en högre skatt om 2 400 kronor per kubikmeter om dieseln inhandlas med den skattesats som gäller under december och förbrukas under december månad.

Hur stor den samlade merkostnaden blir i praktiken för berörda verksamheter är osäkert och beror 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.

Förslaget kan komma att innebära en kostnadsökning för jordbruksdiesel och också komma att innebära att färre företag får rätt till återbetalning av skatt på jordbruksdiesel. *Regelrådet* påtalar att rådet därför velat se att förslagets effekter utretts och redovisats på ett tydligare sätt. Regeringen menar att effekterna finns redovisade i detta avsnitt och står i proportion till förslagets omfattning.

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

## 5.4 Effekter för miljön

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

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

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

Regeringen bedömer i likhet med *Energimyndigheten* och *Energiföretagen* m.fl. att lägre drivmedelspriser kan göra det mindre fördelaktigt att övergå till eldrift och incitamenten att övergå till andra transportslag minskar, vilket på sikt kan medföra högre utsläpp. Regeringen bedömer dock till skillnad från bl.a. *Energiföretagen* att

Prop. 2025/26:275 förslaget har en liten påverkan på elektrifieringstakten eftersom åtgärden är temporär.

Följusteringarna av jordbruksdieselnedläggningen bedöms ha marginell påverkan på utsläppen.

## 5.5 Effekt för drivmedelsförsörjningen

*Energimyndigheten, Energiföretagen* och *Trafikverket* anser att den ökade efterfrågan på drivmedel som uppstår till följd av regeringens förslag riskerar att påverka drivmedelsförsörjningen negativt.

Regeringen framhåller att Sverige har en stark egen produktion av bensin och diesel där den största delen av råoljan i produktionen kommer från Nordsjön. Regeringen bedömer att tillgång till bensin och diesel i Sverige är stabil både i nuläget och på längre sikt. Den föreslagna skattesänkningen ökar efterfrågan på drivmedel temporärt men regeringen bedömer, till skillnad från *Energimyndigheten*, *Energiföretagarna* och *Trafikverket*, att den ökade efterfrågan som förslaget orsakar inte påverkar tillgången till drivmedel på nationell nivå på vare sig kort eller lång sikt.

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

## 5.6 Effekter för myndigheter och domstolar

Skatteverket kommer att behöva ändra informationsmaterial, anpassa it-system och deklarationer till följd av förslaget. För de kvartalsvisa återbetalningarna behöver ansökningarna delas upp för att hantera regeländringar under pågående kvartal. *Skatteverket* framför att regeländringar under pågående kvartal ökar risken för omedvetna fel vilket kan leda till ökade kostnader och administration för Skatteverket. Skatteverket kommer att behöva ändra intern och extern kommunikation och att vissa riktade informationsinsatser kan behövas. Därtill kan skatteupplysningen behöva svara på frågor om regelförändringarna. Tillkommande kostnader beräknas till 500 000 kronor och ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

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

## 5.7 Övriga effekter

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

En tillfällig drivmedelsskattesänkning kan skapa volatilitet i den uppmätta inflationen genom att priset på drivmedel, och därför den

uppmätta inflationen mätt i konsumentprisindex, sjunker när åtgärden införs och går upp när åtgärden löper ut. Åtgärden kan även påverka inflationen genom att tillfälligt höja den aggregerade efterfrågan i ekonomin samt genom att tillfälligt sänka kostnaden för företag som använder drivmedel som insatsvara. Prop. 2025/26:275

## 6 Författningskommentar

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

#### 2 kap.

##### 1 §

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

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

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

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

#### 6 a kap.

##### 2 a §

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

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

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

Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

#### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

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

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

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

### 2 kap.

#### 1 §

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

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

Övervägandena finns i avsnitt 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, 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.

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

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

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

## 7 Ändringar i statens budget för 2026

### 7.1 Ändringar av statens utgifter

#### **Utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap**

##### **1:1 Förbandsverksamhet och beredskap**

I statens budget för innevarande år finns för detta ändamål uppfört ett anslag på 77 944 036 000 kronor.

Vidare har regeringen ett bemyndigande att under innevarande år besluta om beställningar av materiel och anläggningar som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 42 000 000 000 kronor 2027–2035.

**Regeringens förslag**

Anslaget 1:1 *Förbandsverksamhet och beredskap* ökas med 225 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:1 *Förbandsverksamhet och beredskap* besluta om beställningar av materiel och anläggningar som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 44 072 000 000 kronor 2027–2035.

**Skälen för regeringens förslag**

Anslaget används bl.a. för att finansiera utbildnings- och övningsverksamhet för utvecklingen av försvarsmaktsorganisationen, planering, nationella operationer och insatser och operationer och insatser under Natos ledning inom Natos eget territorium, under ledning av bilaterala och multilaterala samarbeten samt försvarsunderrättelseverksamhet. Anslaget används även till att finansiera åtgärder med avsikt att bibehålla materielens eller anläggningens tekniska förmåga eller prestanda.

Efter förslag i propositionen Extra ändringsbudget för 2026 – Stöd till Ukraina och vaccinberedskap ökades anslaget med 877 208 000 kronor för kostnader för transporter med tillhörande säkerhetsoperationer och för iordningställande och stöd till underhåll av försvarsmateriel till Ukraina (prop. 2025/26:143, bet. 2025/26:FiU46, rskr. 2025/26:179–181). Anslaget ökades också för att Försvarsmakten ska kunna genomföra utbildningsinsatser för att utveckla Ukrainas försvarsförmåga, inklusive insatser riktade till ukrainska medborgare.

Regeringen har även i propositionen Vårändringsbudget för 2026 föreslagit att bemyndigandet ökas med 6 000 000 000 kronor för att besluta om beställningar av materiel och anläggningar ska kunna fattas (prop. 2025/26:99).

I denna proposition föreslås att regeringen bemyndigas att skänka försvarsmateriel till Ukraina (se anslaget 1:3 *Anskaffning av materiel och anläggningar*). Överföringen av materielen till Ukraina medför bl.a. kostnader för att utbilda ukrainska piloter och tekniker samt iordningställande, vidmakthållande och underhåll av materielen. Ukraina har vidare efterfrågat tekniskt stöd samt stöd för utveckling av långräckviddig förmåga. Sverige har möjlighet att bistå Ukraina med det efterfrågade stödet. Sverige har ett utrikes- och säkerhetspolitiskt intresse av att stödja Ukraina på detta område. Anslaget bör därför ökas med 225 000 000 kronor.

För att kunna iordningsställa, vidmakthålla och underhålla den materiel som föreslås skänkas behöver även beställningar göras som medför ekonomiska åtaganden kommande år. Bemyndigandet bör därför ökas med 2 072 000 000 kronor. Ökningen av bemyndigandet medför behov av framtida anslag och anslaget beräknas öka med 102 000 000 kronor 2027, 312 000 000 kronor 2028, 319 000 000 kronor 2029, 325 000 000 kronor 2030, 331 000 000 kronor 2031, 338 000 000 kronor 2032 och 345 000 000 kronor 2033.

Ökningen av anslaget 2026 och de beräknade ökningarna 2027–2033 finansieras genom att anslaget 1:14 *Stöd till Ukraina* minskas med 2 297 000 000 kronor.

**1:2 Försvarsmaktens insatser internationellt**

I statens budget för innevarande år finns för detta ändamål uppfört ett anslag på 20 228 741 000 kronor.

Vidare har regeringen ett bemyndigande att under innevarande år besluta om beställningar och utveckling av materiel och utrustning som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 11 121 170 000 kronor 2027–2030.

**Regeringens förslag**

Anslaget 1:2 *Försvarsmaktens insatser internationellt* ökas med 208 800 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:2 *Försvarsmaktens insatser internationellt* besluta om beställningar och utveckling av materiel och utrustning som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 12 285 370 000 kronor 2027–2030.

**Skälen för regeringens förslag**

Anslaget används bl.a. till att anskaffa och utveckla materiel och utrustning i syfte att skänka till Ukraina.

Efter förslag i propositionen Extra ändringsbudget för 2026 – Stöd till Ukraina och vaccinberedskap ökades anslaget med 4 922 405 000 kronor för att anskaffa och utveckla materiel och utrustning i syfte att skänka denna till Ukraina, samt ge stöd till underhåll av materielen och utrustningen. Vidare bemyndigades regeringen att under 2026 besluta om beställningar och utveckling av materiel och utrustning som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 11 121 170 000 kronor 2027–2030 (prop. 2025/26:143, bet. 2025/26:FiU46, rskr. 2025/26:179–181).

Ukraina har efterfrågat ytterligare materiel och utrustning för att stärka sin operativa försvarsförmåga, t.ex. när det gäller luftförsvar, långräckviddig bekämpning, infanteriutrustning, ledningsstöd, ammunition, flygledning och obemannade system. Vidare efterfrågar Ukraina fortsatta åtgärder för att utveckla och anpassa materiel till landets behov. Försvarets materielverk och Försvarsmakten har på uppdrag av regeringen lämnat förslag avseende materiel och utrustning som kan upphandlas och skänkas till Ukraina (Fö2025/00474 och Fö2026/00319). Det handlar framför allt om materiel och utrustning som finns tillgänglig på marknaden, men det kan även vara fråga om materiel och utrustning som kräver viss utveckling och anpassning för att kunna tillgodose Ukrainas behov. Sverige och Ukraina har under 2025 ingått avsiktsförklaringar om samarbete rörande försvarsinnovation och gemensam produktion. Sverige har ett utrikes- och säkerhetspolitiskt intresse av att bistå Ukraina med den efterfrågade materielen och utrustningen. Sverige bör därför anskaffa och utveckla sådan materiel och utrustning för att skänka den till Ukraina. Anslaget bör därför ökas med 208 800 000 kronor.

För att kunna skänka den efterfrågade materielen och utrustningen till Ukraina behövs ett ökat bemyndigande som medför ekonomiska åtaganden kommande år. Bemyndigandet bör därför ökas med

1 164 200 000 kronor. Ökningen av bemyndigandet medför behov av framtida anslag och anslaget beräknas öka med 864 000 000 kronor 2027 och 300 200 000 kronor 2028.

Ökningen av anslaget 2026 och de beräknade ökningarna 2027 och 2028 finansieras genom att anslaget 1:14 *Stöd till Ukraina* minskas med 1 373 000 000 kronor.

Utförelse av försvarsmateriel som utgör krigsmateriel enligt lagen (1992:1300) om krigsmateriel kräver tillstånd enligt samma lag.

### 1:3 Anskaffning av materiel och anläggningar

I statens budget för innevarande år finns för detta ändamål uppfört ett anslag på 71 191 794 000 kronor.

Vidare har regeringen ett bemyndigande att under innevarande år besluta om beställningar och avveckling av materiel och anläggningar som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 289 454 640 000 kronor 2027–2037.

#### **Regeringens förslag**

Regeringen bemyndigas att under 2026 och 2027 för anslaget 1:3 *Anskaffning av materiel och anläggningar* inom utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap besluta att skänka försvarsmateriel till Ukraina i form av marin ledningsmateriel samt, som ett led i försäljningen av Gripen E/F, upp till 16 stycken JAS 39 Gripen C/D inklusive kvalificerad ammunition som kan avvaras av Försvarsmakten under en begränsad tid, till ett värde om högst 19 571 000 000 kronor.

Anslaget 1:3 *Anskaffning av materiel och anläggningar* ökas med 203 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:3 *Anskaffning av materiel och anläggningar* besluta om beställningar och avveckling av materiel och anläggningar som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 308 822 640 000 kronor 2027–2037.

### Skälen för regeringens förslag

Anslaget används bl.a. för att finansiera utveckling, anskaffning, återanskaffning och avveckling av anslagsfinansierad materiel och anläggningar.

Efter förslag i propositionen Extra ändringsbudget för 2026 – Stöd till Ukraina och vaccinberedskap ökades bemyndigandet att under 2026 besluta om beställningar och avveckling av materiel och anläggningar med 600 640 000 kronor under 2027 (prop. 2025/26:143, bet. 2025/26:FiU46, rskr. 2025/26:179–181).

Regeringen har även i propositionen Vårändringsbudget för 2026 föreslagit att anslaget minskas med 170 000 000 kronor för att finansiera utgiftsökningar inom andra utgiftsområden och att bemyndigandet ökas med 66 045 360 000 kronor för att beslut om beställningar och avveckling av materiel och anläggningar ska kunna fattas (prop. 2025/26:99).

I syfte att ytterligare förstärka Ukrainas försvar mot de ryska luftanfallen har Ukraina uttryckt ett brådskande behov av att få donationer av JAS 39

Prop. 2025/26:275 Gripen C/D, inklusive kvalificerad ammunition, från Sveriges befintliga stridsflygsflotta. På uppdrag av regeringen har Försvarsmakten lämnat förslag på hur ett sådant stöd skulle kunna utformas (Fö2025/01623). Ukraina har vidare behov av marin ledningsmateriel. Försvarsmakten har på uppdrag av regeringen lämnat förslag på hur ett fortsatt stöd till Ukraina inom detta område kan utformas (Fö2026/00319).

Sverige har ett utrikes- och säkerhetspolitiskt intresse av att tillhandahålla den efterfrågade materielen till Ukraina. Sverige bör därför bistå Ukraina med den materiel som Försvarsmakten bedöms kunna avvara.

Enligt 8 kap. 6 § budgetlagen (2011:203) får regeringen besluta om överlåtelse av lös egendom om egendomen inte längre behövs för statens verksamhet eller blivit obrukbar eller om den inte anskaffats med statens medel. Den aktuella försvarsmaterielen behövs för statens verksamhet, men bedöms tillfälligt kunna avvaras som stöd till Ukraina. För att regeringen ska kunna skänka materielen krävs därför riksdagens bemyndigande.

Regeringen bör mot denna bakgrund bemyndigas att under 2026 och 2027 besluta att skänka försvarsmateriel till Ukraina i form av marin ledningsmateriel samt, som ett led i försäljningen av Gripen E/F, upp till 16 stycken JAS 39 Gripen C/D inklusive kvalificerad ammunition som kan avvaras av Försvarsmakten under en begränsad tid, till ett värde om högst 19 571 000 000 kronor. Bemyndigandet att skänka upp till 16 stycken JAS 39 Gripen C/D inklusive kvalificerad ammunition avses endast utnyttjas under förutsättning att ett avtal mellan Sverige och Ukraina om köp av minst 10 Gripen E/F har trätt i kraft.

Med hänsyn till Försvarsmaktens behov och det säkerhetspolitiska läget är det av stor betydelse att delar av den materiel som föreslås skänkas till Ukraina skyndsamt kan ersättas med motsvarande materiel. Anslaget bör därför ökas med 203 000 000 kronor.

För att kunna ersätta den materiel som nu föreslås skänkas till Ukraina med motsvarande materiel behöver även beställningar göras som medför ekonomiska åtaganden kommande år. Bemyndigandet bör därför ökas med 19 368 000 000 kronor. Ökningen av bemyndigandet medför behov av framtida anslag och anslaget beräknas öka med 820 000 000 kronor 2027, 3 126 000 000 kronor 2028, 2 554 000 000 kronor 2029, 2 604 000 000 kronor 2030, 2 823 000 000 kronor 2031, 3 387 000 000 kronor 2032, 2 879 000 000 kronor 2033 och 1 175 000 000 kronor 2034. Beställningar om att ersätta de JAS 39 Gripen C/D inklusive kvalificerad ammunition som skänks till Ukraina kommer att genomföras först när avtalet mellan Sverige och Ukraina har trätt i kraft.

Ökningen av anslaget 2026 och de beräknade ökningarna 2027–2034 finansieras genom att anslaget 1:14 *Stöd till Ukraina* minskas med 19 571 000 000 kronor.

Utförelse av försvarsmateriel som utgör krigsmateriel enligt lagen om krigsmateriel kräver tillstånd enligt samma lag.

### **1:11 Försvarets materielverk**

I statens budget för innevarande år finns för detta ändamål uppfört ett anslag på 4 248 967 000 kronor.

**Regeringens förslag**

Anslaget 1:11 *Försvarets materielverk* ökas med 15 000 000 kronor.

**Skälen för regeringens förslag**

Anslaget används bl.a. för Försvarets materielverks förvaltningsutgifter.

I denna proposition föreslås att regeringen bemyndigas att skänka försvarsmateriel till Ukraina (se anslaget 1:3 *Anskaffning av materiel och anläggningar*). Överföringen och återanskaffningen av den materiel som skänks till Ukraina medför kostnader för Försvarets materielverk för bl.a. projektledning, upphandling, konfiguration, provverksamhet och support. Anslaget bör därför ökas med 15 000 000 kronor.

Ökningen av anslaget finansieras genom att anslaget 1:14 *Stöd till Ukraina* minskas med 15 000 000 kronor.

**1:14 Stöd till Ukraina**

I statens budget för innevarande år finns för detta ändamål uppfört ett anslag på 28 350 260 000 kronor.

**Regeringens förslag**

Anslaget 1:14 *Stöd till Ukraina* minskas med 23 286 000 000 kronor.

**Skälen för regeringens förslag**

Anslaget används för utgifter för direkt stöd till Ukraina i form av ekonomiska bidrag för att stödja Ukrainas försvarsförmåga. Anslaget används även för utgifter för infrianden av exportkreditgarantier för försvarsexport till den ukrainska staten.

Efter förslag i propositionen Extra ändringsbudget för 2026 – Stöd till Ukraina och vaccinberedskap minskades anslaget med 11 374 740 000 kronor för att finansiera ökningarna av de anslag som föreslogs och beräknades i den propositionen (prop. 2025/26:143, bet. 2025/26:FiU46, rskr. 2025/26:179–181).

Regeringen har även i propositionen Vårändringsbudget för 2026 föreslagit att anslaget minskas med 148 400 000 kronor för att finansiera en ökning av anslaget 1:8 *Försvarets radioanstalt* (prop. 2025/26:99).

Ramen för det militära stödet till Ukraina hanteras inom anslaget 1:14 *Stöd till Ukraina*. Medel från anslaget omfördelas till andra berörda anslag i syfte att genomföra föreslagna stödåtgärder.

För att finansiera ökningarna av de anslag som föreslås och beräknas i denna proposition i syfte att vidta stödåtgärder till Ukraina minskas anslaget med 23 286 000 000 kronor.

**Regeringens förslag**

Regeringen bemyndigas att ingå avtal med Ukraina om försäljning av upp till 20 stycken Gripen E/F med tillhörande luftförsvarssystem.

**Skälen för regeringens förslag**

Ukraina har uttryckt önskemål om att anskaffa stridsflyget Gripen E/F för uppbyggnad av Ukrainas nuvarande och framtida flygvapen. För att tillgodose Ukrainas önskemål avseende en mellanstatlig affär föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen att ingå avtal med Ukraina om försäljning av minst 10 och upp till 20 stycken Gripen E/F med tillhörande luftförsvarssystem. Det innebär att den svenska staten åtar sig att beställa och leverera stridsflygplanen och övrig offererad utrustning till Ukraina i den takt stridsflygplanen kan levereras. Intäkterna från försäljningen ska täcka statens kostnader. Finansieringen ska vara säkrad genom att köpeskillingen ska vara erlagd när avtalet träder ikraft.

Försäljningen är en förutsättning för den donation av JAS 39 Gripen C/D inklusive kvalificerad ammunition som riksdagen föreslås bemyndiga regeringen att genomföra (se anslaget 1:3 *Anskaffning av materiel och anläggningar*).

Utförelse av försvarsmateriel som utgör krigsmateriel enligt lagen om krigsmateriel kräver tillstånd enligt samma lag.

**2:4 Krisberedskap**

I statens budget för innevarande år finns för detta ändamål uppfört ett anslag på 4 178 608 000 kronor.

Vidare har regeringen ett bemyndigande att under innevarande år ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 262 100 000 kronor 2027–2032.

**Regeringens förslag**

Anslaget 2:4 *Krisberedskap* ökas med 20 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att under 2026 för anslaget 2:4 *Krisberedskap* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 272 100 000 kronor 2027–2032.

**Skälen för regeringens förslag**

Anslaget används bl.a. för att finansiera åtgärder som stärker samhällets samlade beredskap och förmåga att hantera allvarliga kriser och deras konsekvenser. Anslaget används också i viss utsträckning för att finansiera åtgärder för att kunna ge stöd till andra länder vid en allvarlig kris.

Efter förslag i propositionen Extra ändringsbudget för 2026 – Stöd till Ukraina och vaccinberedskap ökades anslaget med 138 100 000 kronor för att lämna stöd till Ukraina med materiel, utbildning och expertis inom bl.a.

minhantering, sjukvård och rehabilitering samt för att skydda kritisk infrastruktur och civilbefolkningen (prop. 2025/26:143, bet. 2025/26:FiU46, rskr. 2025/26:179–181). Vidare ökades bemyndigandet med 116 100 000 kronor för att under 2026 kunna upphandla den materiel som föreslogs skänkas till Ukraina.

Regeringen har även i propositionen Vårändringsbudget för 2026 föreslagit att minska anslaget med 84 000 000 kronor för att bl.a. omfördela medel till anslaget 1:26 *Åtgärder för beredskap inom livsmedels- och dricksvattenområdet* inom utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel (prop. 2025/26:99).

Ukraina har efterfrågat stöd i form av utbildning och materielstöd till ukrainska frivilligorganisationer aktiva inom sjukvårdsutbildning. Myndigheten för civilt försvar har lämnat förslag på stöd som kan lämnas till Ukraina inom dessa områden (Fö2026/00700). Sverige har ett utrikes- och säkerhetspolitiskt intresse av att bistå Ukraina med stödet. Anslaget bör därför ökas med 20 000 000 kronor.

För att kunna upphandla den materiel som föreslås skänkas till Ukraina behöver beställningar göras som medför ekonomiska åtaganden kommande år. Bemyndigandet bör därför ökas med 10 000 000 kronor. Ökningen av bemyndigandet medför behov av framtida anslag och anslaget beräknas öka med 10 000 000 kronor 2027.

Ökningen av anslaget 2026 och den beräknade ökningen av anslaget 2027 finansieras genom att anslaget 1:14 *Stöd till Ukraina* minskas med 30 000 000 kronor.

## Utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg

### 1:14 Civilt försvar inom hälso- och sjukvård

I statens budget för innevarande år finns för detta ändamål uppfört ett anslag på 2 949 500 000 kronor.

#### Regeringens förslag

Anslaget 1:14 *Civilt försvar inom hälso- och sjukvård* ökas med 20 000 000 kronor.

#### Skälen för regeringens förslag

Anslaget används bl.a. för bidrag och statsbidrag för att vidareutveckla och stärka hälso- och sjukvårdens beredskap och motståndskraft, inklusive försörjningsberedskap.

Regionerna kan i vissa fall använda specialutrustade flygplan och helikoptrar för att transportera sjuka eller skadade patienter. Dessa resurser kan även användas för transport av organ för transplantation, hälso- och sjukvårdspersonal samt i vissa fall blod och medicinska prover. Sådana luftburna sjuktransporter är en förutsättning för en fungerande hälso- och sjukvårdskedja.

Till följd av kriget i Mellanöstern och stängningen av Hormuzsundet har priset på flygbränsle ökat kraftigt. Det är nödvändigt att säkerställa att

Prop. 2025/26:275 regionerna fortsatt har möjlighet att bedriva den samhällsviktiga verksamhet som luftburna sjuktransporter utgör. Regeringen avser därför att införa ett riktat statsbidrag till regionerna för ökade kostnader för luftburna sjuktransporter till följd av höga flygbränslepriser. Bidrag avses lämnas efter ansökan. Anslaget bör därför ökas med 20 000 000 kronor.

## Utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur

### 1:23 Stöd för sänkta priser i kollektivtrafik

Något anslag för detta ändamål finns inte uppfört på statens budget för innevarande år.

#### Regeringens förslag

Ett nytt anslag 1:23 *Stöd för sänkta priser i kollektivtrafik* förs upp på statens budget med 6 500 000 000 kronor. Anslaget får användas för utgifter för statsbidrag till kollektivtrafik som organiseras av regionala kollektivtrafikmyndigheter.

#### Skälen för regeringens förslag

Kriget i Mellanöstern och stängningen av Hormuzsundet har drivit upp de globala energipriserna, vilket har lett till ökade kostnader för drivmedel för fordon. För att i ökad utsträckning möjliggöra alternativa färdssätt med en mer effektiv energianvändning är det angeläget att underlätta resande med kollektivtrafik. Ett nytt anslag 1:23 *Stöd för sänkta priser i kollektivtrafik* bör därför föras upp på statens budget med 6 500 000 000 kronor.

Anslaget bör få användas för utgifter för statsbidrag till kollektivtrafik som organiseras av regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Stödet avses att, efter ansökan, lämnas till regionala kollektivtrafikmyndigheter som har sänkt priset på månadsbiljetter eller motsvarande för obegränsat resande med 50 procent tidigast fr.o.m. den 1 juli t.o.m. den 31 december 2026. Närmare villkor för stödet avses regleras i förordning.

## Utgiftsområde 21 Energi

### 1:12 Energistöd

I statens budget för innevarande år finns för detta ändamål uppfört ett anslag på 3 552 000 000 kronor.

#### Regeringens förslag

Anslaget 1:12 *Energistöd* ökas med 1 000 000 000 kronor.

## Skälen för regeringens förslag

Anslaget används bl.a. för högkostnadsskydd till hushåll vid höga el- och gaspriser, för att lämna stöd till hushåll vid höga el- och gaspriser samt för myndigheternas administration för utbetalning av sådana stöd.

Efter förslag i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 21, bet. 2025/26:NU3, rskr. 2025/26:117 och 118) tillfördes anslaget 1 137 000 000 kronor bl.a. för att kunna införa ett högkostnadsskydd för hushållen i händelse av en längre period av höga el- och gaspriser. Regeringen aviserade samtidigt att ett högkostnadsskydd skulle införas om månadsmedelvärdet för spotpriset på el översteg 1,5 kronor per kilowattimme inom ett elprisområde i Sverige. Vidare uttalade regeringen att motsvarande utformning av stöd även skulle ges till hushåll som använder gas för uppvärmning.

Anslaget ökades med 2 415 000 000 kronor efter förslag i propositionen Extra ändringsbudget för 2026 – Sänkt skatt på drivmedel samt el- och gasprisstöd (prop. 2025/26:236, bet. 2025/26:FiU48, rskr. 2025/26:217 och 218) för att införa ett nytt tillfälligt el- och gasprisstöd till hushållen avseende januari och februari 2026. Totalt beräknades kostnaden för stödet uppgå till ca 3 400 000 000 kronor, varav sedan tidigare anvisade medel för högkostnadsskydd för hushållen om 1 000 000 000 kronor användes för att finansiera stödet.

Det spända omvärldsläget medför fortsatt stora osäkerheter för utvecklingen av energipriserna. Om det blir aktuellt att under året införa det högkostnadsskydd som aviserades i budgetpropositionen för 2026, och för att regeringen i så fall ska kunna agera skyndsamt, behöver anslaget tillföras ytterligare medel. Det är även angeläget att utbetalningar för det tillfälliga el- och gasprisstödet till hushållen för januari och februari 2026 kan ske skyndsamt. Medel behöver därför även tillföras för att säkerställa att anslagna medel täcker utbetalningarna av stödet. Anslaget bör därför ökas med 1 000 000 000 kronor. Om högkostnadsskyddet införs kan ytterligare medel behöva tillföras.

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

### 1:7 Trafikavtal

I statens budget för innevarande år finns för detta ändamål uppfört ett anslag på 1 055 000 000 kronor.

#### Regeringens förslag

Anslaget 1:7 *Trafikavtal* ökas med 100 000 000 kronor.

### Skälen för regeringens förslag

Anslaget används för utgifter för statens trafikavtal när det gäller transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, samt statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Till följd av kriget i Mellanöstern och stängningen av Hormuzsundet har priset på flygbränsle ökat kraftigt och många flygföretag på den svenska

Prop. 2025/26:275 inrikesflygmarknaden är ekonomiskt pressade. Det finns en risk för att högre biljettpriser kommer att minska flygresandet och därmed försvåra flygföretagens ekonomiska situation ytterligare. Konsekvensen kan i värsta fall bli att flygtrafiken på viktiga inrikes flyglinjer minskar kraftigt eller avvecklas. Detta kan ge stora negativa effekter för tillgängligheten i delar av landet. Regeringen anser att det behöver finnas beredskap för att vid behov kunna införa temporär allmän trafikplikt på vissa prioriterade inrikes flyglinjer och säkerställa att upphandling av flygtrafiken sker på dessa linjer. Anslaget bör därför ökas med 100 000 000 kronor.

### **1:12 Transportstyrelsen**

I statens budget för innevarande år finns för detta ändamål uppfört ett anslag på 2 704 834 000 kronor.

#### **Regeringens förslag**

Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas med 400 000 000 kronor.

Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* får även användas för utgifter för att täcka flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage som hanteras i det gemensamma avgiftsutjämningsystemet.

#### **Skälen för regeringens förslag**

Anslaget används bl.a. för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter.

Till följd av kriget i Mellanöstern och stängningen av Hormuzsundet har priset på flygbränsle ökat kraftigt och många flygföretag på den svenska inrikesflygmarknaden är ekonomiskt pressade. Det finns en risk för att högre bränslepriser medför högre biljettpriser och ett minskat flygresande samtidigt som den svenska marknaden för inrikesflyg kännetecknas av bristande lönsamhet.

Enligt lagen (2004:1100) om luftfartsskydd ska flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage täckas av en avgift som tas ut av flygföretagen i ett avgiftsutjämningsystem. Transportstyrelsen förvaltar det gemensamma avgiftsutjämningsystemet och tar även ut avgiften. I lagen finns ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om avgiftens storlek. Regeringen avser att använda det bemyndigandet för att sätta ned avgiften helt under perioden juli–december 2026. För att tillfälligt täcka flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage och för att undvika att det uppstår ytterligare underskott i det gemensamma avgiftsutjämningsystemet under denna period behöver Transportstyrelsen tillföras medel. Anslaget bör därför ökas med 400 000 000 kronor.

Vidare bör anslagets ändamål utvidgas till att även få användas för utgifter för att täcka flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage som hanteras i det gemensamma avgiftsutjämningsystemet.

**1:17 Åtgärder för landsbygdens miljö och struktur**

I statens budget för innevarande år finns för detta ändamål uppfört ett anslag på 531 000 000 kronor.

**Regeringens förslag**

Anslaget 1:17 *Åtgärder för landsbygdens miljö och struktur* ökas med 1 644 000 000 kronor.

Anslaget 1:17 *Åtgärder för landsbygdens miljö och struktur* får även användas för utgifter för ekonomiskt stöd till lantbrukare, yrkesfisket och vattenbruket som har fått ökade kostnader till följd av höjda priser på insatsvaror under 2026.

**Skälen för regeringens förslag**

Anslaget används bl.a. för utgifter för det nationella stödet till jordbruket i norra Sverige.

Under 2026 har lantbrukare, yrkesfisket och vattenbruket drabbats av ökade kostnader till följd av höjda priser på insatsvaror med anledning av den geopolitiska utvecklingen och kriget i Mellanöstern. Sverige har länge varit beroende av importerat gödselmedel, vilket gör lantbruket i Sverige sårbart för störningar internationellt. Priserna på naturgas, gödselmedel och drivmedel har stigit kraftigt, särskilt till följd av störningar i globala handelsflöden och ökade risker kring viktiga transportleder som Hormuzsundet. Mot denna bakgrund har Europeiska kommissionen den 29 april 2026 beslutat om en tillfällig ram för statligt stöd med anledning av krisen i Mellanöstern (C/2026/2593) som gör det möjligt för medlemsländerna att kompensera särskilt drabbade sektorer för de kostnadsökningar som har uppstått under 2026.

Priserna för gödselmedel och drivmedel förväntas fortsätta att öka under 2026. För att kompensera för ökade kostnader till följd av detta avser regeringen att införa ett tillfälligt stöd riktat till lantbrukare som bedriver verksamhet med växtodling samt till yrkesfisket och vattenbruket. Stödet avses utformas i enlighet med kommissionens beslut om en tillfällig ram för statligt stöd med anledning av krisen i Mellanöstern. Anslaget bör därför ökas med 1 644 000 000 kronor, varav 1 615 000 000 kronor för stöd till lantbrukare och 29 000 000 kronor för stöd till yrkesfisket och vattenbruket.

Vidare bör anslagets ändamål utvidgas till att även få användas för utgifter för ekonomiskt stöd till lantbrukare, yrkesfisket och vattenbruket som har fått ökade kostnader till följd av höjda priser på insatsvaror under 2026.

**Regeringens förslag**

Den ändrade beräkningen av inkomster i statens budget för 2026 som redovisas i tabell 7.1 godkänns.

**Skälen för regeringens förslag**

I detta avsnitt lämnas förslag till en ny inkomstberäkning för de inkomsttitlar som påverkas av de förslag som lämnas i denna proposition. Den ändrade inkomstberäkningen redovisas i tabell 7.1. Av tabellen framgår bruttoeffekten av förslagen på respektive inkomsttitel.

**Tabell 7.1 Specifikation av ändrad beräkning av inkomster i statens budget för 2026**

Tusentals kronor

Inkomsttitel		Godkänd beräkning	Ny beräkning	Bruttoeffekt av åtgärd på inkomstsidan
1433	Energiskatt oljeprodukter	4 653 387	4 703 387	50 000
1441	Koldioxidskatt bensin	8 880 853	6 130 853	-2 750 000
1442	Koldioxidskatt oljeprodukter	15 199 199	10 269 199	-4 930 000

Källa: Egna beräkningar.

Förslaget om införandet av ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel påverkar inkomsttitel 1433 *Energiskatt oljeprodukter* inom inkomsthuvudgrupp 1430 Energiskatt. Enligt den av riksdagen godkända inkomstberäkningen för 2026 uppgår inkomsttitel 1433 *Energiskatt oljeprodukter* till 4 653 miljoner kronor (prop. 2025/26:236, bet. 2025/26:FiU48, rskr. 2025/26:217). Prognosen har reviderats upp med 50 miljoner kronor till följd av förslaget om ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel.

Förslaget om införandet av en tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel påverkar även inkomsttitel 1441 *Koldioxidskatt bensin* inom inkomsthuvudgrupp 1440 Koldioxidskatt. Enligt den av riksdagen godkända inkomstberäkningen för 2026 uppgår inkomsttitel 1441 *Koldioxidskatt bensin* till 8 881 miljoner kronor (prop. 2025/26:1, bet. 2025/26:FiU1, rskr. 2025/26:64). Prognosen har reviderats med -2 750 miljoner kronor till följd av förslaget.

Även inkomsttitel 1442 *Koldioxidskatt oljeprodukter* inom inkomsthuvudgrupp 1440 Koldioxidskatt påverkas. Enligt den av riksdagen godkända inkomstberäkningen för 2026 uppgår inkomsttitel 1442 *Koldioxidskatt oljeprodukter* till 15 199 miljoner kronor (prop. 2025/26:1, bet. 2025/26:FiU1, rskr. 2025/26:64). Prognosen har reviderats med -4 930 miljoner kronor till följd av förslaget om ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att den ändrade beräkningen av inkomster i statens budget för 2026 som redovisas i tabell 7.1 **Fel! Hittar inte referensskälla.** godkänns. Prop. 2025/26:275

### 7.3 Konsekvenser för statens budget

De förslag som lämnas i denna proposition innebär att totalt anvisade medel minskar med 13,0 miljarder kronor 2026.

De förslag som lämnas i denna proposition avseende stöd till Ukraina innebär att anvisade medel minskar med 22,6 miljarder kronor 2026. Övriga förslag om ändrade och nya anslag som lämnas i denna proposition innebär att anvisade medel ökar med 9,7 miljarder kronor. Ökningen hänförs främst till sänkta priser i kollektivtrafiken (6,5 miljarder kronor), stöd till jordbrukssektorn (1,6 miljarder kronor) och tillskott till det tillfälliga el- och gasprisstödet och för att kunna införa ett högkostnads-skydd mot höga el- och gaspriser (1 miljard kronor).

På inkomstsidan av statens budget lämnas förslag om att sänka skatten på bensin och diesel. Förslaget beräknas minska statens inkomster med 7,7 miljarder kronor 2026.

Sammantaget beräknas den offentliga förvaltningens finansiella sparande och statens budgetsaldo förbättras med 5,3 miljarder kronor 2026.

De föreslagna förändringarna av beställningsbemyndigandena för anslagen 1:1 *Förbandsverksamhet och beredskap*, 1:2 *Försvarets insatser internationellt*, 1:3 *Anskaffning av materiel och anläggningar* och 2:4 *Krisberedskap* medför ökade utgifter. Anslagen beräknas behöva öka med totalt 22,6 miljarder kronor för 2027–2034. De ökade utgifterna beräknas försämra den offentliga förvaltningens finansiella sparande och statens budgetsaldo med 1,8 miljarder kronor 2027, 3,7 miljarder kronor 2028, 2,9 miljarder kronor per år 2029 och 2030, 3,2 miljarder kronor 2031, 3,7 miljarder kronor 2032, 3,2 miljarder kronor 2033 och 1,2 miljarder kronor 2034. De anslagsökningar som föreslås och beräknas i denna proposition avseende stöd till Ukraina finansieras genom att anslaget 1:14 *Stöd till Ukraina* minskas med motsvarande belopp 2026.

## Sammanfattning av promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

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

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

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

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

Efter remiss har yttrande över promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel kommit in från 2030-sekretariatet, B.U.S. Shared Mobility Sweden, Drivkraft Sverige, Energiföretagen Sverige, Energigas Sverige, Energimarknadsinspektionen, Företagarna, Förvaltningsrätten i Falun, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Maskinentreprenörerna, Mobility Sweden, Naturvårdsverket, Näringslivets skattedelegation, Regelrådet, Riksförbundet M Sverige, Skatteverket, Skogsindustrierna, Statens energimyndighet, Statens jordbruksverk, Statskontoret, Svensk Bioenergi, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Tillväxtverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen och Tågöretagen.

Därutöver har yttrande kommit in från Power Circle.

Följande remissinstanser har inte svarat eller har angett att de avstår från att lämna några synpunkter; Fossilfritt Sverige, Kommerskollegium, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys), Naturskyddsföreningen, SKGS, Skogsentreprenörerna samt Sveriges kommuner och regioner (SKR).

## Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 28 maj 2026

Närvarande: statsrådet Svantesson, ordförande, och statsråden  
Waltersson Grönvall, Forssmed, Tenje, Forssell, Slottnér, Wykman,  
Kullgren, Liljestrand, Bohlin, Rosencrantz, Dousa, Larsson, Britz, Lann

Föredragande: statsråden Svantesson, Kullgren, Bohlin, Britz, Lann

---

Regeringen beslutar proposition Extra ändringsbudget för 2026 – Stöd  
till Ukraina samt stöd till hushåll och andra åtgärder med anledning av  
kriget i Mellanöstern