

Lagrådsremiss

Förlängd utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel för 2027 och kompletterande nedsättning under andra halvåret 2026

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 3 september 2026

Elisabeth Svantesson

Ulf Olovsson
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att den tillfälligt utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet, s.k. jordbruksdiesel, även ska omfatta förbrukning som sker under 2027.

I lagrådsremissen föreslås också en kompletterande nedsättning av skatt för jordbruksdiesel som har förbrukats under andra halvåret 2026.

Förslagen föranleder ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2025:1359) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	6
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	7
3	Ärendet och dess beredning	8
4	Förlängd utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel för 2027	8
4.1	Tillfälligt utökad jordbruksdieselnedsättning under 2027.....	8
4.2	Kompletterande nedsättning av skatt på jordbruksdiesel som förbrukats andra halvåret 2026.....	12
5	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	14
6	Konsekvensanalys.....	15
6.1	Offentligfinansiella effekter	16
6.2	Effekter för företagen	17
6.3	Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna.....	19
6.4	Effekter för miljön.....	20
6.5	Övriga effekter	21
7	Författningskommentar.....	22
7.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	22
7.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2025:1359) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	23
7.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	24
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian	25
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	26
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	29

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
2. lag om ändring i lagen (2025:1359) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
3. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 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 §¹

För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt *med 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 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.

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

För sådan förbrukning ska befrielse *medges*

1. från energiskatt med skillnaden mellan den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde och 260 kronor per kubikmeter, och

2. från koldioxidskatt med 100 procent av den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde.

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 *andra* stycket 2 också för bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

*Befrielse med stöd av denna
paragraf medges endast om
avdragsrätt inte följer av 7 kap.
3 a §.*

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.
 2. Bestämmelserna i 6 a kap. 2 a § i den nya lydelsen ska dock tillämpas för tid från och med den 1 juli 2026.
 3. För sådan förbrukning som sker under perioden 1 juli–31 december 2026 ska befrielse från energiskatt enligt 6 a kap. 2 a § andra stycket 1 i stället medges med skillnaden mellan den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde och 258 kronor per kubikmeter.
 4. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förbrukning som skett före den 1 juli 2026.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2025:1359) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att lagen (2025:1359) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi ska utgå.

2.3 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.

Lydelse enligt förslaget i avsnitt 2.1 Föreslagen lydelse

6 a kap.

2 a §¹

För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från *energiskatt* och koldioxidskatt för 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 1 930 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 ska befrielse medges

1. från energiskatt med skillnaden mellan den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde och 260 kronor per kubikmeter, och

2. från koldioxidskatt med 100 procent av den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde.

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 *andra* stycket 2 också för bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Befrielse med stöd av denna paragraf medges endast om avdragsrätt inte följer av 7 kap. 3 a §.

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 januari 2028.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förbrukning som sker före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 2026:000. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

3 Ärendet och dess beredning

Inom Finansdepartementet har promemorian Förlängd utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel för 2026 och kompletterande nedsättning under andra halvåret 2026 tagits fram. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga på regeringens webbplats, regeringen.se, och i Finansdepartementet (Fi2026/01208). I denna lagrådsremiss behandlas promemorians förslag.

Om förslagen i lagrådsremissen kommer att presenteras i budgetpropositionen för 2027, och i vilken omfattning och med vilken dimensionering, blir beroende av det ekonomiska läget, reformutrymmet och finansieringsbehovet samt de överläggningar som förs i det slutliga arbetet med budgetpropositionen.

4 Förlängd utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel för 2027

4.1 Tillfälligt utökad jordbruksdieselnedsättning under 2027

Regeringens förslag

Den tillfälligt utökade nedsättningen av energiskatt och koldioxidskatt på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska förlängas till att omfatta förbrukning som sker under 2027.

För förbrukning under 2027 ska nedsättning medges från energiskatt med skillnaden mellan den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde och 260 kronor per kubikmeter förbrukat bränsle samt från koldioxidskatt med 100 procent av den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde.

Promemorians förslag

Förslagen i promemorian överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna

Drivkraft Sverige, Energimarknadsinspektionen, Förvaltningsrätten i Falun, Kommerskollegium, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Maskinentreprenörerna, Myndigheten för civilt försvar, Skatteverket, Skogsentreprenörerna, Skogsindustrierna, Statens jordbruksverk, Svensk bioenergi (Svebio), Svenskt Näringsliv, Sveriges Jordägareförbund, Sveriges Spannmålsodlarsförening och Sveriges Åkeriföretag tillstyrker

förslaget eller har inte några invändningar mot att det genomförs. Några av dessa remissinstanser har lämnat synpunkter på förslaget. Drivkraft Sverige anser att den föreslagna nedsättningen till konkurrensutsatta verksamheter är mer motiverad än en generell skattesänkning på bensin och diesel men att åtgärden borde kunna utformas än mer specifikt. Drivkraft Sverige, Svebio och Svenskt Näringsliv välkomnar regeringens avsikt att tillsätta en utredning som ska se över alternativa stöd på utgiftssidan till jordbruket. Svebio anser att det finns betydande möjligheter att minska fossila utsläpp genom att stimulera produktion och användning av hållbara biodrivmedel inom de aktuella sektorerna. LRF anser att den föreslagna beskattningsnivån bör gälla även efter 2027 eftersom en utredning förväntas ta tid. Skatteverket framhåller att det ur ett tillämpningsperspektiv är problematiskt med den höga ändringstakten i regelverket och den kortsiktighet i lagstiftningen som tillfälliga nedsättningar innebär. Dessa förhållanden kan antas minska förutsebarheten för de som berörs av regelverket. Flera av de instanser som välkomnar förslaget understryker att den förlängda utökade skattenedsättningen är en väl avvägd tillfällig åtgärd men att det framöver behövs långsiktiga och förutsebara spelregler som främjar omställningen från fossila bränslen.

2030-sekretariatet, Konkurrensverket, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Naturvårdsverket, Skogsstyrelsen, Statens energimyndighet och Statskontoret avstyrker förslaget eller har invändningar mot att det genomförs. Dessa remissinstanser anför främst att förslaget medför att jordbruket hålls kvar i ett fossilberoende, att det försämrar Sveriges resiliens och att det ökar klimatpåverkan. 2030-sekretariatet och Statens energimyndighet förespråkar de förslag som Utredningen om fossiloberoende jordbruk presenterade i SOU 2021:67, vilka bl.a. var ett jordbruksavdrag och en biopremie. Statskontoret påpekar bl.a. transparens- och förutsägbarshetsproblem med tillfälliga undantag i skattelagstiftningen och anser att riktade insatser i första hand bör hanteras på budgetens utgiftssida, snarare än som särregleringar i skattelagstiftningen.

Skälen för regeringens förslag

En förstärkt jordbruksdieselnedsättning för förbrukning under 2027

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 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, nedan LSE, finns bestämmelser om skattenedsättning för sådan bränsleanvändning.

Nedsättningen infördes i syfte att stärka jord- och skogsbrukets internationella konkurrenskraft (prop. 2004/05:1 Förslag till statsbudget för 2005, finansplan, skattefrågor och tilläggsbudget m.m. avsnitt 8.4.2). Skattenedsättningens storlek och utformning har varierat under åren.

Under 2022 infördes en tillfällig förstärkning av nedsättningen. Den tillfälligt utökade nedsättningen motiverades ursprungligen av att priset på flera viktiga insatsvaror inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna ökat kraftigt, inte minst på grund av kriget i Ukraina

(prop. 2021/22:270, bet. 2021/22:FiU50, rskr. 2021/22:471). Åtgärden motiverades också av att upprätthålla och stärka svensk livsmedelsproduktion under den extraordinära situation som rådde på grund av händelserna i omvärlden. Den utökade nedsättningen har därefter förlängts vid flera tillfällen till att gälla för förbrukning som skett under 2023, 2024, 2025 och 2026. Den senaste förlängningen gjordes efter förslag i budgetpropositionen för 2026 där regeringen anför att det är fortsatt angeläget att stärka Sveriges försörjningsberedskap och att ett sätt att bidra till detta är att förlänga den tillfälligt utökade skattenedsättningen så att den även gäller förbrukning under 2026. Regeringen anför dock samtidigt att det är viktigt att föreslagna åtgärder inte i större utsträckning än motiverat riskerar att bromsa branschens omställning till fossilfria bränslen och att det därför är viktigt att en utökning av nedsättningen endast är tillfällig samt att ett fortsatt stöd till bl.a. jordbruket på sikt behöver ses över och ersättas med något som inte gynnar specifikt fossil bränsleanvändning (prop. 2025/26:1 Förslag till statens budget 2026, finansplan och skattefrågor m.m. avsnitt 13.13).

I skrivelsen Riksrevisionens rapport om statens insatser för jordbrukets klimatomställning anför regeringen att det kan finnas anledning att i linje med vad Riksrevisionen föreslår utreda möjligheten att ersätta skattenedsättningen med alternativa stöd (skr. 2025/26:113 s. 12). Regeringen har fortsatt följt utvecklingen och avser att tillsätta en utredning som ska se över vilka alternativa stöd på utgiftssidan till bl.a. jordbruket som kan vara aktuella.

En översyn av skattenedsättningen är i linje med de skattepolitiska riktlinjerna som presenterades i 2024 års ekonomiska vårproposition. Enligt dessa riktlinjer bör skatteutgifter, dvs. stöd på budgetens inkomstsida till följd av särregler, regelbundet omprövas. I första hand bör stöd på budgetens inkomstsida undvikas, och de bör åtminstone prövas på samma sätt som vanliga utgifter i den årliga budgetprocessen (prop. 2023/24:100 avsnitt 5.5).

I avvaktan på resultatet från denna översyn bör emellertid den tillfälligt utökade skattenedsättningen av jordbruksdiesel förlängas till att gälla förbrukning även under 2027. Regeringen anser i likhet med bl.a. *Drivkraft Sverige* och *Statsskottet* att ett stöd skulle kunna utformas på ett annat sätt än genom en tillfälligt utvidgad skattenedsättning, men ett sådant stöd hinner inte införas till 2027. Regeringen anser också, till skillnad från *LRF*, att en förlängning möjliggör att andra alternativ än en skattenedsättning ska kunna införas utan att det blir ett glapp mellan nuvarande stöd och framtida stöd. Regeringen anser, i likhet med *Svenskt Näringsliv* och *Svebio*, att det bör göras en analys av förutsättningarna som gäller efter att den tillfälliga utökningen av nedsättningen upphör och EU ETS 2 införs. En sådana analys ingår dock inte i detta lagstiftningsärende, som behandlar en temporär förlängning av den tillfälligt utökade skattenedsättningen utan får behandlas i ett annat sammanhang. Förslagen som tidigare har presenterats om t.ex. ett jordbruksavdrag är vidare, som även *Konjunkturinstitutet* anför, problematiska i förhållande till statsstödsregelverket. Regeringen anser, till skillnad från *2030-sekretariatet* och *Statens energimyndighet*, att de förslag som utredningen om fossiloberoende jordbruk presenterade inte kan genomföras utan

ytterligare analyser. Regeringen föreslår därför att en tillfälligt utökad skattenedsättning ska gälla för förbrukning under 2027.

Ny utformning av nedsättningen för stabil skattenivå och ökad flexibilitet

Nedsättningen av skatten på bränsle som förbrukas i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet är statliga stöd som kan rymmas inom tillämpningsområdet för kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, förkortad GBER. För att nedsättningen ska vara förenlig med GBER får nedsättningen bl.a. inte vara större än att stödmottagarna betalar minst den minimiskattenivå som föreskrivs i bilaga I till rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, kallat energiskattedirektivet. Minimiskattenivån för jordbruksdiesel är 21 euro per 1 000 liter.

För medlemsstater som inte har antagit euron jämförs den nationella skattenivån med minimiskattenivån utifrån den växelkurs för euro i nationell valuta som gäller den första arbetsdagen i oktober året innan. Då den växelkurs som ska tillämpas för 2027 ännu inte är känd bör en bedömning av om skatten efter nedsättningen riskerar att understiga minimiskattenivån göras med säkerhetsmarginal för växelkursens utveckling.

Till skillnad från de flesta nedsättningarna av energiskatten på elektricitet (se t.ex. 11 kap. 9 § första stycket 7 och andra stycket LSE) är nedsättningen av skatten på jordbruksdiesel inte dynamisk utan statisk. Nedsättningsbeloppen i 6 a kap. 2 a § LSE är alltså bestämda i kronor. En statisk nedsättning innebär att den resulterande skattebelastningen för den som har rätt till nedsättning av skatten för jordbruksdiesel blir beroende av dels skattesatserna som gäller för den förbrukade dieseln, dels nedsättningsbeloppen.

För att skatten på jordbruksdieseln inte ska riskera att understiga energiskattedirektivets minimiskattenivå har nedsättningsbeloppet anpassats när skattesatsen på diesel ändrats. Anpassningen har inneburit att den skattenivå som belastat bränslet efter nedsättning för viss förbrukning har blivit högre under vissa perioder (se t.ex. prop. 2024/25:1). Det nuvarande omvärldsläget med konflikten i Mellanöstern har ökat osäkerheten på de globala energimarknaderna, vilket medför att priserna på bl.a. olja ökar snabbt. För att motverka stigande drivmedelspriser har riksdagen, efter förslag från regeringen, under 2026 tillfälligt sänkt skatten på bensin och diesel. Anpassningen av nedsättningsbeloppet har därför gjorts två gånger även under 2026 (se prop. 2025/26:236 och prop. 2025/26:275).

Ett annat sätt att undvika risken att understiga energiskattedirektivets minimiskattenivå än genom att anpassa nedsättningsbeloppen kan vara att knyta nedsättningen till den skattebelastning som ska kvarstå efter skattenedsättning. Befrielse från energiskatten och koldioxidskatten kan då ges med skillnaden mellan den skattesats som gällde när skattskyldigheten inträdde för bränslet och ett visst belopp som inte riskerar att understiga minimiskattenivån. Det skulle vidare innebära att

skattenivån för bl.a. diesel som används i arbetsmaskiner i jordbruket kan hållas konstant även om skattesatsen för diesel skulle ändras under 2027. Med en konstant skattenivå över minimiskattenivån behöver det vid utformningen av lagbestämmelsen inte beaktas vilka skattesatser som kan vara aktuella under respektive förbrukningsperiod och därmed behöver det inte göras sådana justeringar som tidigare gjort att skattenivån efter nedsättning har blivit högre under vissa perioder.

Mot bakgrund av bl.a. omvärldsläget bedöms ett belopp på 260 kronor per kubikmeter förbrukat bränsle vara tillräckligt för att ta höjd för osäkerheten i växelkursens utveckling och därmed undvika att minimiskattenivån underskrids. Ett sådant förslag bedöms därmed vara förenligt med EU-rätten. Därför föreslås att den nivå som skattebelastningen ska uppgå till efter skattenedsättningen ska vara 260 kronor per kubikmeter förbrukat bränsle för 2027. Beloppet gäller omärkt bränsle oberoende av miljöklass.

Nedsättning av koldioxidskatten gäller även för användning av märkt bränsle som används i vissa skepp och båtar i jordbruks-, skogsbruks, eller vattenbruksverksamhet. För sådan förbrukning av märkt bränsle under den aktuella perioden ska nedsättning på motsvarande sätt som för omärkt bränsle medges från koldioxidskatt med 100 procent av den skattesats som gällde när skattskyldigheten inträdde för bränslet.

Risken att understiga minimiskattenivån bedöms enbart föreligga så länge som jordbruksdieselnedsättningen är tillfälligt utökad, vilket är till och med den 31 december 2027. Därefter återgår nedsättningen till ordinarie nedsättningsnivå.

Eftersom avdragsrätten enligt 7 kap. 3 a § LSE oftast uppstår före nedsättningsrätten enligt 6 a kap. 2 a § och för att det inte ska uppstå en konkurrens mellan nedsättningsmöjligheterna föreslås att det av bestämmelsen ska framgå att jordbruksdieselnedsättning inte ska beviljas om det finns förutsättningar för avdrag enligt 7 kap. 3 a §. För att nedsättningen av skatten på jordbruksdiesel ska vara förenlig med GBER får nedsättningen heller aldrig vara större än att minimiskattenivån uppfylls.

Lagförslag

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

4.2 Kompletterande nedsättning av skatt på jordbruksdiesel som förbrukats andra halvåret 2026

Regeringens förslag

För förbrukning av jordbruksdiesel som sker under perioden 1 juli–31 december 2026 ska nedsättning medges från energiskatt med skillnaden mellan den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde och 258 kronor per kubikmeter förbrukat bränsle samt från

koldioxidskatt med 100 procent av den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde.

Promemorians förslag

Förslagen i promemorian överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna

Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Småföretagarnas Riksförbund, Sveriges Frö- och Oljeväxtodlare och Sveriges spannmålsodlarförening tillstyrker förslaget om kompletterande nedsättning av skatt på jordbruksdiesel som förbrukats andra halvåret 2026.

Naturvårdsverket anser att förslaget om den kompletterande nedsättningen under 2026 försvårar uppfyllandet av klimatmålet och försvårar övergången till ett fossiloberoende i de berörda sektorerna.

Flertalet remissinstanser har inte yttrat sig särskilt i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Nedsättningen av koldioxidskatt och energiskatt på jordbruksdiesel har de senaste åren tillfälligt utökats och är för närvarande bestämd så att nettoskatten på jordbruksdiesel ligger nära den minimiskattenivå som gäller för bränsle som används i bl.a. jordbruket.

Som beskrivits i avsnitt 4.1 behöver nedsättningsbeloppen för jordbruksdiesel justeras när skattesatserna för diesel sänks för att den slutliga skattebelastningen för jordbruksdiesel inte ska understiga minimiskattenivån för sådant bränsle. Anpassningen har inneburit att den skattenivå som belastat bränslet efter nedsättning för viss förbrukning har blivit högre under vissa perioder (se t.ex. prop. 2024/25:1, prop. 2025/26:236 och prop. 2025/26:275).

Följdjusteringen av nedsättningsbeloppen medför att nettokostnaden för skatten på jordbruksdiesel ökar i vissa situationer såsom när en förbrukare köpt bränslet med högre skatt än vad som gäller vid förbrukningstillfället och därefter förbrukas när nedsättningsbeloppet har justerats ned på grund av att skattesatsen har sänkts.

Att skattebelastningen för jordbruksdiesel ökar i dessa situationer är inte önskvärt. Ambitionen bör vara att nettobeskattningen för diesel som förbrukats 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 problematiken som orsakas av förslagen i prop. 2025/26:275 främst 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 även att påverkas positivt i fråga om bränsle som köps in efter den 1 juli eftersom skatten vid inköpet till följd av förslagen i den propositionen vara lägre än i dag.

Förbrukare av jordbruksdiesel kan ansöka om nedsättning av skatten på förbrukad jordbruksdiesel genom kvartalsvis återbetalning av skatten eller genom att yrka avdrag i en punktskattedeklaration.

En förändring av utformningen av nedsättningen så att den inte utgår från fasta nedsättningsbelopp utan i stället från vilken skatt som ska kvarstå efter nedsättning tar tid att genomföra. Det innebär att vissa förbrukare av jordbruksdiesel kan ha sökt och fått nedsättning enligt de regler som föreslås i nämnda proposition innan nya regler kan träda i kraft.

För de förbrukare som söker återbetalning för förbrukning under juli–september 2026 innan ändrade regler träder i kraft innebär en ändring att de behöver begära omprövning för att få en kompletterande skattenedsättning. Detsamma gäller för de som innan lagändringen träder i kraft yrkat avdrag för förbrukning under andra halvåret.

För de förbrukare av jordbruksdiesel vilka ska söka om återbetalning för förbrukning under oktober–december 2026 kommer nya regler ha trätt i kraft innan de ansöker vilket innebär att det blir möjligt att ansöka om hela skattenedsättningen vid ett och samma tillfälle.

Trots det ovannämnda behovet av omprövningar så kan den administrativa bördan av en förändring hållas begränsad om den avser andra halvåret 2026 och innebär en möjlighet till en nedsättning till den lägsta nettoskatt som enligt redan beslutade regler skulle kunna uppnås under perioden. Det skulle även innebära att ingen aktör får högre beskattning under samma period än enligt nu gällande regler eller till följd av förslagen i prop. 2025/26:275. Den lägsta nettoskatten för omärkt bränsle under perioden är 258 kronor per kubikmeter.

Därför föreslår regeringen att för förbrukning av jordbruksdiesel under perioden 1 juli–31 december 2026 ska en utökad skattenedsättning medges. Sådan nedsättning ska medges från energiskatt med skillnaden mellan den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde och 258 kronor per kubikmeter förbrukat bränsle samt från koldioxidskatt med 100 procent av den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde. Beloppet gäller omärkt bränsle oberoende av miljöklass.

Nedsättning av koldioxidskatten gäller även för användning av märkt bränsle som används i vissa skepp och båtar i jordbruks-, skogsbruks-, eller vattenbruksverksamhet. För sådan förbrukning av märkt bränsle under den aktuella perioden ska nedsättning på motsvarande sätt som för omärkt bränsle medges från koldioxidskatt med 100 procent av den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde.

5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag

Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2027 och gälla till och med den 31 december 2027.

Den kompletterande nedsättningen ska dock tillämpas för tid från och med den 1 juli 2026 och gälla för förbrukning av jordbruksdiesel som sker under perioden 1 juli–31 december 2026.

Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förbrukning som skett före den 1 juli 2026.
--

Promemorians förslag

Förslagen i promemorian överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna

Remissinstanserna har inte yttrat sig särskilt om promemorians förslag till ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.

Skälen för regeringens förslag

Den föreslagna tillfälliga förlängningen av den utökade skattenedsättningen på jordbruksdiesel avses gälla förbrukning under 2027 varför ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2027 och gälla till och med den 31 december 2027. Återgången till den ordinarie nedsättningen av jordbruksdiesel föreslås därmed ske den 1 januari 2028.

Det är angeläget att bestämmelserna som rör förbrukning under 2026 kan träda i kraft så tidigt som möjligt för att begränsa den tid som förbrukare av jordbruksdiesel behöver vänta på den kompletterande nedsättningen. Lagändringen bedöms dock inte kunna träda i kraft tidigare än den 1 januari 2027.

Vidare föreslås att äldre bestämmelser ska gälla för förbrukning som sker före ikraftträdandet.

6 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms stå i proportion till det aktuella lagstiftningsärendet och med utgångspunkt i relevanta delar av 7 § förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Redogörelser enligt kraven i 6 § samma förordning återfinns i avsnitt 4 i den omfattning som bedöms lämpligt.

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredningar. *Statskontoret* anser att det borde vara möjligt att göra en mer utförlig redovisning av åtgärdens effekter och träffsäkerhet då den tillfälligt utökade nedsättningen infördes redan 2022. Regeringen har kompletterat konsekvensutredningen i vissa delar och anser att den står i proportion till förslagets omfattning och effekter i enlighet med 5 § förordningen om konsekvensutredningar.

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort sikt. För att analysera andra konsekvenser än de offentligfinansiella effekterna, kan

ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skattebaser tillåts påverkas av regeländringen.

Förslagets konsekvenser bedöms inte vara av sådan omfattning att en större utvärdering är nödvändig. Efter ikraftträdandet kan förslaget utvärderas genom en uppföljning av Regeringskansliet tillsammans med exempelvis relevanta myndigheter eller branschorganisationer för att verifiera att syftet uppnåtts och för att oförutsedda konsekvenser av förslaget ska kunna uppdagas.

6.1 Offentligfinansiella effekter

Förslaget om utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel som förbrukas under 2027 beräknas minska skatteintäkterna med 0,63 miljarder kronor netto under 2027. Förslaget om kompletterande nedsättning under andra halvåret 2026 beräknas minska skatteintäkterna med 0,09 miljarder kronor netto under andra halvåret 2026.

Den offentligfinansiella effekten av förslaget presenteras i tabell 6.1.

Tabell 6.1 Förslag om utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel under 2027 och kompletterande nedsättning av skatt på jordbruksdiesel under andra halvåret 2026

Miljarder kronor

	Bruttoeffekt 2027	Nettoeffekt 2027	Nettoeffekt 2028	Nettoeffekt 2029	Varaktig effekt
Offentligfinansiell effekt för förslag om utökad nedsättning 2027¹	-0,79	-0,63	-	-	0,00

¹ Förslaget om kompletterande nedsättning har en offentligfinansiell bruttoeffekt på -0,12 och en nettoeffekt på -0,09 miljarder kronor under andra halvåret 2026.

Källa: Egna beräkningar.

Anm.: Beräkningarna görs i ikraftträdande årets priser och volymer.

Förslagen innebär en ökad skatteutgift under 2026 och 2027 avseende diesel som drivmedel till arbetsmaskiner och fartyg inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna.

Beräkningarna av den offentligfinansiella effekten för den kompletterande nedsättningen under andra halvåret 2026 utgår från antagandet att skatten som belastar 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 detta antagande inte gäller. Inhandlas jordbruksdieseln exempelvis i andra kvartalet 2026 men förbrukas under tredje kvartalet 2026, berättigar detta till en kompletterande nedsättning som inte ingår i beräkningen av den offentligfinansiella effekten givet antagandet om att skatten som belastar jordbruksdiesel alltid är den skattesats som gäller när jordbruksdieseln förbrukas. Detta skulle betyda att den i tabell 6.1 redovisade sammanlagda offentligfinansiella effekten av förslaget är något underskattad. Det är även möjligt att en del förbrukare av jordbruksdiesel som uppfyller villkoren till

kompletterande nedsättning inte begär omprövning, något som skulle ha en minskande effekt på den offentligfinansiella effekten.

Antagandet om skattskyldighetens inträde och förbrukningen av jordbruksdieseln diskuteras närmare under avsnitt 6.2.

6.2 Effekter för företagen

Tillfälligt utökad jordbruksdieselnedsättning under 2027

Cirka 24 000 företag inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna omfattades av nedsättningen under 2025. Merparten av dessa företag bedöms bedriva jordbruksverksamhet. Främst mindre företag bedöms omfattas av nedsättningen. Regeringen noterar att *Skogsstyrelsen* och *Drivkraft Sverige* efterfrågar en analys över hur mycket av dieseln med skattenedsättning som förbrukas inom de olika sektorerna. Enligt Statens energimyndighet stod jordbruket för ca två tredjedelar av volymen diesel, skogsbruket för ca en tredjedel som förbrukades under 2024. Under 2022 och 2023 var volymen diesel som användes av sektorerna fördelad på ungefär samma sätt och den bedöms vara stabil även framöver.

Förslaget om den tillfälligt utökade skattenedsättningen under 2027 bedöms stärka svenska företag inom berörda näringar och väntas bidra till målet för livsmedelsstrategin 2.0 om en ökad svensk livsmedelsproduktion. Förslaget innebär att skatten på diesel som används för berörda ändamål efter nedsättning blir 260 kronor per kubikmeter under 2027.

Nedsättningen av skatten på diesel utformas enligt förslaget så att skattenivån för användare av jordbruksdiesel kan hållas konstant under 2027. Den föreslagna utformningen innebär att den anpassning av nedsättningsbeloppen som tidigare behövts i vissa situationer och som resulterat i en högre skatt efter nedsättning för jordbruksdiesel går att undvika. Förslaget bedöms därmed kunna skapa en större förutsägbarhet och därmed underlätta företagens planering. I tabell 6.2 nedan illustreras hur mycket lägre skatten blir under 2027 till följd av förslaget med tre olika typexempel som bedöms motsvara ungefär den övre kvartilen, medianen samt den undre kvartilen av förbrukad volym per år. I beräkningarna bortses från eventuella effekter via bolagsskatten.

Tabell 6.2 Besparing för olika typföretag till följd av förslag om utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel under 2027

Besparing i kronor

	Förbrukad volym per år, (m³)	Årlig ytterligare besparing, (kr)
Typföretag 1 (övre kvartil)	18	33 408
Typföretag 2 (median)	6	11 136
Typföretag 3 (undre kvartil)	2	3 712

Källa: Egna beräkningar.

De företag som är beroende av berörda bränslen kan få en viss konkurrensfördel av den tillfälliga sänkningen. Däremot kan den innebära en viss konkurrensnackdel för de företag som ställt om eller är på väg att ställa om till fossilfrihet genom användning av höginblandade biodrivmedel eller eldrift. Regeringen instämmer således i viss mån i den kritik som *Regelrådet*, *2030-sekretariatet* och *Naturvårdsverket* framfört. Regeringen avser, som framgår i avsnitt 4.1, att tillsätta en utredning som ska se över vilka alternativa stöd på utgiftssidan till bl.a. jordbruket som kan vara aktuella. Förslaget kan innebära en lägre skatt även för små företag och det bedöms inte nödvändigt att ta speciella hänsyn till små företag.

Kompletterande nedsättning av skatt på jordbruksdiesel som förbrukats andra halvåret 2026

Förslaget om kompletterande nedsättning av skatt på jordbruksdiesel som förbrukats andra halvåret 2026 innebär att användare av jordbruksdiesel som förbrukar diesel under andra halvåret 2026 och har en högre skattebelastning än 258 kronor per kubikmeter kommer att kunna få en minskad skattebelastning jämfört med om förslaget inte genomförs.

Tabell 6.3 illustrerar genom några typexempel hur förslaget, genom den kompletterande nedsättningen under andra halvåret 2026, påverkar skattenivån för jordbruksdiesel beroende på skattskyldighetens inträde och när bränslet förbrukas.

Tabell 6.3 Typexempel på skattenivåer till följd av förslag om kompletterande nedsättning av skatt på jordbruksdiesel som förbrukats under andra halvåret 2026

Skattskyldig- hetens inträde	Förbrukning	Skattenivå efter kompletterande nedsättning till följd av förslaget, (kr /m3)	Skattenivå efter nedsättning enligt remitterat PM ¹ (kr/m3)	Förändrad skatt till följd av förslaget (kr/m3)
1 maj–30 juni	1 juli–30 sep	258	2 658	-2 400
1 juli–30 sep	1 juli–30 nov	258	258	0
1 okt–30 nov	1 okt–31 dec	258	577	-319
1 dec–31 dec	1 dec–31 dec	258	2 977	-2 719

Källa: Egna beräkningar.

¹Skattenivåer enligt förslaget i proposition 2025/26:275 Extra ändringsbudget för 2026 – Stöd till Ukraina samt stöd till hushåll och andra åtgärder med anledning av kriget i Mellanöstern.

Som illustreras i tabell 6.3 beror den skattenivå som efter nedsättning belastar förbrukare av jordbruksdiesel både på skattskyldighetens inträde och på när bränslet förbrukas. Jämfört med de skattenivåer som är beslutade av riksdagen, efter förslag från regeringen i prop. 2025/26:275, minskar skattebelastningen i tre av de typfall som presenteras i tabell 6.3 till följd av förslaget om kompletterande återbetalning under andra halvåret 2026. Detta sker exempelvis om dieseln inhandlas under perioden

1 maj–30 juni, men förbrukas under perioden 1 juli–30 september. Förslaget om kompletterande nedsättning under andra halvåret 2026 innebär då att bränslet i detta typfall kommer att få en minskad skattebelastning med 2 400 kronor per kubikmeter diesel jämfört med beslutad politik.

Hur stor den samlade skattelättnaden blir i praktiken för berörda verksamheter är osäker och beror, som beskrivits ovan, dels på skattskyldighetens inträde, dels på när dieseln förbrukas. Utifrån det antagande som görs i beräkningen av den offentligfinansiella effekten, att skatten som belastar jordbruksdiesel alltid är den skattesats som gäller när jordbruksdieseln förbrukas och att förbrukningen är jämnt fördelad över året, skulle förslaget innebära en minskad skattebelastning för dieselanvändningen för användare av jordbruksdiesel med omkring 120 miljoner kronor under 2026. Denna uppskattning är dock osäker eftersom antagandena som görs kring tidpunkten för skattskyldighetens inträde och när i tiden bränslet förbrukas påverkar hur stor den minskade skattebelastningen uppskattas bli. Ett annat antagande om att förbrukningen kan ske under en något längre period skulle innebära att skattebelastningen minskar i större omfattning till drygt 230 miljoner kronor. Rimligheten i dessa antaganden är svår att bedöma och omfattningen i vilken skattebelastningen minskar skulle kunna vara både mindre och större än uppskattat.

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. Utifrån det nedsättningsbelopp som beslutats av riksdagen att gälla under perioden 1 juli–31 december 2026 (prop. 2025/26:275) motsvarar det ca 407 liter per kvartal under de två sista kvartalen 2026. Då förslaget om kompletterande nedsättning under andra halvåret 2026 innebär att vissa användare av jordbruksdiesel som under 2026 haft en högre skattebelastning än 258 kronor per kubikmeter kommer kunna få ett högre nedsättningsbelopp, så kommer den förbrukning som krävs för att komma upp till beloppsgränsen i dessa fall minska. Denna förändring bedöms leda till att något fler användare kommer upp till beloppsgränsen och kan ta del av återbetalningen av skatten på jordbruksdiesel.

Förslaget om kompletterande nedsättningen bedöms öka den administrativa bördan något för de företag som söker omprövning.

6.3 Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Skatteverket kommer att behöva ändra informationsmaterial, anpassa it-system och deklarationer till följd av förslaget. Skatteverket kommer att behöva ändra intern och extern kommunikation och vissa riktade informationsinsatser kan behövas. Därtill kan skatteupplysningen behöva svara på frågor om regelförändringarna. Förslaget om kompletterande nedsättning kommer innebära att Skatteverket behöver handlägga ett ökat antal omprövningar för de som redan har begärt nedsättning för den

aktuella perioden. Tillkommande kostnader beräknas till 1 400 000 kronor och ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

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

6.4 Effekter för miljön

En tillfälligt utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel under 2027 kan ha effekter på miljön som ser olika ut bl.a. beroende på användningsområde.

Inom skogsbruket kan tillfälligt lägre drivmedelskostnader på marginalen leda till tidigare lagd eller något ökad avverkning vilket kan ha en negativ påverkan på både den biologiska mångfalden och klimatet.

Inom jordbruket bedöms förslaget bidra till att bibehålla konkurrenskraften för svenskt jordbruk och minskar därmed risken att klimat- och miljöpåverkan ökar i andra länder till följd av svensk livsmedelsimport. I internationell jämförelse är svenskt jordbruk klimateffektivt med låga utsläpp per producerad enhet. Svensk livsmedelsproduktion är också relativt miljövänlig och jämfört med andra länder finns även andra mervärden med svensk livsmedelsproduktion. Några exempel på det är en låg användning av antibiotika, strängare krav för växtskyddsmedel än i många andra länder och betande djur som bidrar till biologisk mångfald.

Regeringen anser, till skillnad från *2030-sekretariatet*, att dieselanvändningen i berörda arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar på kort sikt är svår att substituera. Alternativ i form av biobränslen såsom HVO finns men dessa är relativt sett dyrare även utan den utökade nedsättningen. Arbetsmaskiner drivs i dag i stor utsträckning av fossila drivmedel och det finns på kort sikt färre eldrivna alternativ än för lätta fordon, där elektrifieringen har fått större genomslag.

Statistik från Statens energimyndighet visar att dieselanvändningen i de berörda sektorerna varit relativt stabil över tid och aktörerna antas därmed på kort sikt vara relativt prisokänsliga.

Att aktörerna är prisokänsliga innebär att de använder diesel i ungefär lika stor utsträckning oberoende av prisförändringar. Effekten av det lägre pris på diesel som den föreslagna åtgärden innebär bedöms därför endast leda till en mindre temporär ökning av förbrukningen under 2027, motsvarande ca 2 procent av dieselanvändning i de berörda sektorerna. Förslaget om utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel under 2027 uppskattas därmed leda till att de territoriella utsläppen av fossil koldioxid ökar med knappt 20 000 ton 2027 till följd av ökad användning av jordbruksdiesel. Det motsvarar 0,1 procent av 2024 års totala utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter och arbetsmaskiner. En tillfälligt förstärkt nedsättning infördes 2022, den utökade nedsättningen har därefter förlängts vid flera tillfällen (se avsnitt 4). Regeringen noterar att Naturvårdsverket framför att förslagen kan ha en negativ påverkan på den långsiktiga styrsignal som aktörerna behöver för att ställa om. Förslagen innebär dock en ettårig förlängning av den tillfälligt utökade stödet och regeringen avser, som framgår av avsnitt 4, att tillsätta en utredning som

ska se över vilka alternativa stöd på utgiftssidan till bl.a. jordbruket som kan vara aktuella.

Förslaget innebär att den skatt som belastar jordbruksdiesel kommer att vara densamma för diesel oavsett miljöklass. Detta skulle kunna leda till en viss övergång från användning av diesel i miljöklass 1 till diesel i miljöklass 3. Drivkraft Sverige delar denna bedömning i de fall leveranserna sker direkt till jordbruks- eller skogsbruksföretaget men påtar att många väljer att tanka bränslet på drivmedelsstationerna och att utbudet på drivmedelsstationerna sannolikt inte kommer att påverkas av förslagen.

Då diesel i miljöklass 3 har ett något högre fossilt kolinnehåll än diesel i miljöklass 1, både i relation till volym och energiinnehåll, skulle en övergång till diesel i miljöklass 3 innebära högre växthusgasutsläpp. Under 2025 har användningen av miljöklass 3 diesel i Sverige varit relativt liten.

En fullständig övergång från diesel i miljöklass 1 till diesel av miljöklass 3 för all jordbruksdiesel skulle dock kunna innebära att koldioxidutsläppen skulle öka med omkring 30 000 ton 2027. I vilken utsträckning en övergång kan komma att ske är mycket osäkert. Om och hur snabb och omfattande övergången till miljöklass 3 diesel blir beror bl.a. på tillgången på denna diesel, avtalsvillkor och hur drivmedelsleverantörer väljer att prissätta diesel av olika miljöklasser. Att förslaget är tillfälligt kan tala för att den eventuella övergången blir begränsad.

Användning av diesel i miljöklass 3 ger även upphov till större utsläpp av andra luftföroreningar såsom partiklar och kväveoxider, vilket kan orsaka negativa hälsoeffekter. Då de aktuella arbetsmaskinerna i mycket liten omfattning används i tätbebyggda områden bedöms en eventuell övergång till miljöklass 3 diesel leda till begränsade problem med luftkvalitet och negativa hälsoeffekter.

Sammantaget bedöms därför förslagen kunna innebära ökade koldioxidutsläpp från ca 20 000 till maximalt 50 000 ton för 2027, framför allt beroende på den eventuella övergången till diesel i miljöklass 3. Ökningen motsvarar 0,1–0,2 procent av 2024 års totala utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter och arbetsmaskiner. Även utsläppen 2026 kan komma att bli större om det sker en övergång till diesel i miljöklass 3 under andra halvåret 2026. Utöver en eventuell övergång till diesel i miljöklass 3 bedöms förslaget om kompletterande nedsättning ha marginell påverkan på utsläppen.

Sammantaget kan förslagen därför medföra något sämre möjligheter för Sverige att nå det nationella etappmålet inom den s.k. icke-handlande sektorn till 2030 samt Sveriges åtagande under ansvarsfördelningsförordningen (ESR) mot EU till 2030.

6.5 Övriga effekter

Fler män än kvinnor är sysselsatta inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna och män bedöms således påverkas mer av förslaget. I den mån förslaget medför lägre priser, kan hushållens kostnader påverkas. Effekten på hushållens kostnader bedöms dock begränsad och

förväntas därför inte påverka fördelning eller den ekonomiska jämställdheten i någon större utsträckning. Därutöver kan sysselsättningen i branschen påverkas. Denna effekt bedöms dock som liten. Förslagets temporära karaktär sammantaget med det förhållande att sysselsätta inom jordbruket inte anses ha en svag ställning på arbetsmarknaden, innebär att förslaget inte bedöms ha någon påverkan på sysselsättningen i ekonomin som helhet.

Förslaget bedöms inte medföra några konsekvenser för enskilda eller kommuner och regioner.

Förslaget bedöms inte nämnvärt påverka inflationen.

7 Författningskommentar

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

6 a kap.

2 a § För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från *energiskatt och koldioxidskatt för* 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 ska befrielse medges

1. från energiskatt med skillnaden mellan den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde och 260 kronor per kubikmeter, och

2. från koldioxidskatt med 100 procent av den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde.

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 *andra* stycket 2 också för bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Befrielse med stöd av denna paragraf medges endast om avdragsrätt inte följer av 7 kap. 3 a §.

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

Ändringen i *första stycket* innebär att befrielse medges från både energiskatt och koldioxidskatt samt att regleringen av storleken på befrielsen från koldioxidskatten flyttas ner till *andra stycket*.

Ändringen i *andra stycket* innebär att befrielse från energiskatt medges med skillnaden mellan den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde och 260 kronor per kubikmeter förbrukat bränsle från den 1 januari 2027 samt från koldioxidskatt med 100 procent av den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde.

Ändringen i *tredje stycket* är en följd av att regleringen av storleken på befrielsen från koldioxidskatt flyttats ner till andra stycket från första stycket och innebär att hänvisning sker till regleringen av den nya nivån för skattebefrielsen.

I *fyjärde stycket*, som är nytt, införs en begränsning som innebär att det inte finns rätt till nedsättning enligt denna bestämmelse vid bränsleförbrukning för de här aktuella ändamålen när bränslet har skattebefriats eller kan skattebefrias efter avdrag enligt 7 kap. 3 a § på grund av sin sammansättning.

Övervägandena finns i avsnitt 4.1.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

2. Bestämmelsen i 6 a kap. 2 a § i den nya lydelsen ska dock tillämpas för tid från och med den 1 juli 2026.

3. För sådan förbrukning som sker under perioden 1 juli–31 december 2026 ska befrielse från energiskatt enligt 6 a kap. 2 a § andra stycket 1 i stället medges med skillnaden mellan den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde och 258 kronor per kubikmeter.

4. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förbrukning som skett före den 1 juli 2026.

Av *punkt 1* framgår att lagen träder i kraft den 1 januari 2027.

Av *punkt 2* framgår att bestämmelsen i 6 a kap. 2 a § i den nya lydelsen ska tillämpas för tid från och med den 1 juli 2026, vilket innebär en retroaktiv tillämpning under perioden 1 juli–31 december 2026.

I *punkt 3* regleras storleken på energiskattenedsättningen för sådan förbrukning som sker under perioden 1 juli–31 december 2026. Till-sammans med koldioxidskattenedsättning enligt 6 a kap. 2 a § andra stycket 2, innebär energiskattenedsättningen att den totala skatte-belastningen för omärkt bränsle blir 258 kronor per kubikmeter.

Punkt 4 innebär att äldre bestämmelser fortfarande gäller för förbrukning av jordbruksdiesel som skett före den 1 juli 2026.

Övervägandena finns i avsnitt 4.2 och 4.3.

7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2025:1359) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Förslaget i denna del innebär att de ändringar i lagen om skatt på energi som träder i kraft den 1 januari 2027 utgår. Detta medför att återgången till ordinarie nedsättning av koldioxidskatten på s.k. jordbruksdiesel inte sker den 1 januari 2027.

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

6 a kap.

2 a § 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 1 930 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.

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.

Befrielse med stöd av denna paragraf medges endast om avdragsrätt inte följer av 7 kap. 3 a §.

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

Ändringen i *första stycket* innebär att befrielsen från koldioxidskatt begränsas till 1 930 kronor per kubikmeter för förbrukning som sker från och med den 1 januari 2028, vilket medför att ordinarie nedsättning av koldioxidskatten på s.k. jordbruksdiesel åter gäller fr.o.m. den 1 januari 2028.

Ändringen innebär vidare att *andra stycket*, som reglerat den tillfälliga nedsättningen av energiskatt, tas bort.

Övervägandena finns i avsnitt 4.1.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2028.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förbrukning som sker före ikraftträdandet.

Av *punkt 1* framgår att lagen träder i kraft den 1 januari 2028.

Av *punkt 2* framgår att äldre bestämmelser fortfarande gäller för förbrukning som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Det innebär att nedsättning enligt den tillfälligt utökade skattenedsättningen kan beviljas även efter 2027 om förbrukningen har skett före den 1 januari 2028.

Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

Sammanfattning av promemorian

Bilaga 1

I promemorian föreslås att den tillfälligt utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet även ska omfatta förbrukning som sker under 2027.

I promemorian föreslås också en kompletterande nedsättning av skatt för s.k. jordbruksdiesel som har förbrukats under andra halvåret 2026.

Förslagen föranleder ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2027.

Promemorians lagförslag

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 §¹

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

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

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

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

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

För sådan förbrukning ska befrielse medges

1. från energiskatt med skillnaden mellan den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde och 260 kronor per kubikmeter, och

2. från koldioxidskatt med 100 procent av den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde.

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 *andra* stycket 2 också för bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Befrielse med stöd av denna paragraf medges endast om avdragsrätt inte följer av 7 kap. 3 a §.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.
 2. Bestämmelserna i 6 a kap. 2 a § i den nya lydelsen ska dock tillämpas för tid från och med den 1 juli 2026.
 3. För sådan förbrukning som sker under perioden 1 juli–31 december 2026 ska befrielse från energiskatt enligt 6 a kap. 2 a § andra stycket 1 i stället medges med skillnaden mellan den skattesats som gällde vid skattskyldighetens inträde och 258 kronor per kubikmeter.
 4. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förbrukning som skett före den 1 juli 2026.

Förslag till lag om ändring i lagen (2025:1359) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi
dels att 6 a kap. 2 a § lagen i stället för lydelsen enligt lagen (2025:1359)
om ändring i den lagen ska ha följande lydelse,
dels att punkt 1 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen
(2025:1359) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2025:1359

Föreslagen lydelse

6 a kap.

2 a §

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 1 930 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.

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.

*Befrielse med stöd av denna
paragraf medges endast om
avdragsrätt inte följer av 7 kap.
3 a §.*

1. Denna lag träder i kraft den
1 januari 2027.

1. Denna lag träder i kraft den
1 januari 2028.

Efter remiss har yttranden över promemorian Förlängd utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel för 2027 och kompletterande nedsättning under andra halvåret 2026 lämnats av 2030-sekretariatet, Drivkraft Sverige, Energimarknadsinspektionen, Förvaltningsrätten i Falun, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Lantbrukarnas riksförbund, Maskinentreprenörerna, Myndigheten för civilt försvar, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Naturvårdsverket, Regelrådet, Skatteverket, Skogsentreprenörerna, Skogsindustrierna, Skogsstyrelsen, Småföretagarnas riksförbund, Statens energimyndighet, Statens jordbruksverk, Statskontoret, Svensk bioenergi (Svebio), Svenskt Näringsliv, Sveriges Jordägareförbund, Sveriges Spannmålsodlarförening, Sveriges Åkeriföretag.

Därutöver har yttrande kommit in från Skattebetalarnas förening, Sveriges Frö- och Oljeväxtodlare och Sveriges Mjölkbönder.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att yttra sig: Energiföretagen Sverige, Energigas Sverige, Företagarna, Lantmännen, Mellanskog, Naturskyddsföreningen, Norra skog, Sveriges Kommuner och Regioner och Södra Skogsägarna.