

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

Finansdepartementet

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

## Regelrådets ställningstagande

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

## Motivering till Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att syftet med förslaget är tydligt och även vilka möjligheter som finns i förhållande till EU-rätten. Det finns också en beskrivning av de företag som berörs, både utifrån storlek, antal och bransch även om det inte framgår hur fördelningen ser ut. Det framgår också varför förslagsställaren valt de aktuella tidpunkterna för ikraftträdande och vilka informationsinsatser som krävs. Regelrådet har tidigare efterfrågat närmare resonemang kring konkurrenspåverkan gentemot företag som ställt om eller är på väg att ställa om till fossilfrihet genom användning av höginblandade biodrivmedel eller eldrift. Regelrådet noterar att förslagsställaren inkluderat detta till viss del och med hänsyn till förslagets tillfälliga karaktär kan redovisningen anses tillräcklig, även om Regelrådet gärna sett en mer utförlig redovisning.

Vidare hade Regelrådet velat se en tydligare redovisning av alternativa lösningar, där förslagsställaren beaktar ett bredare perspektiv. Det finns också brister vad gäller kostnadsredovisningen, även om delar av den kan anses tillräcklig. Såvitt Regelrådet kan förstå kan förslaget komma att innebära en kostnadsökning för så kallad jordbruksdiesel. Det torde därför vara av större vikt att förslagets effekter utreds och redovisas på ett tydligare sätt så att det framgår hur berörda företag påverkas. Vidare saknas tydlig redovisning av om förslagsställaren vidtagit några åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter. Sammantaget bedömer Regelrådet att konsekvensutredningen, trots nämnda brister, uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredningar.

## Innehållet i förslaget

Förslaget innebär huvudsakligen en tillfällig sänkning av skatten på bensin och diesel och medför ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Förslaget innebär också en följdändring av nedsättningsbeloppet för så kallad jordbruksdiesel. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2026, den 1 oktober 2026 och den 1 januari 2027.

## Bedömning av delasppekter

### Problembeskrivning och syftet med förslaget

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, kallat

energiskattedirektivet, är ett unionsgemensamt ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. Av direktivet följer bland annat att medlemsstaternas nationella beskattning ska uppfylla vissa i direktivet föreskrivna minimiskattenivåer. På nationell nivå regleras skatter på bland annat bränslen i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Grundregeln i såväl energiskattedirektivet som LSE är att bränslen ska beskattas. De bränslen som omfattas av energiskattedirektivet beskattas vid användning som motorbränslen eller som bränslen för uppvärmning.

Konflikten i Mellanöstern har inneburit en störning på de globala energimarknaderna och medfört snabba prisökningar på bland annat olja, vilket – om utvecklingen blir långvarig – riskerar att hämma den ekonomiska utvecklingen globalt och i Sverige. Högre energipriser kan medföra att hushållen förlorar köpkraft samtidigt som företagen kan få högre kostnader. För att motverka stigande drivmedelspriser föreslås att energiskatten på bensin och diesel sänks tillfälligt till energiskattedirektivets minimiskattenivå under perioden 1 maj–30 september 2026. Energiskatten på bensin (miljöklass 1) sänks med 82 öre per liter. Energiskatten för övrig bensin, utom alkylatbensin, sänks med samma belopp. Energiskatten på alkylatbensin sänks med 34 öre per liter. Energiskatten på diesel (miljöklass 1) sänks med 319 kronor per kubikmeter. Energiskatten på diesel i övriga miljöklasser sänks med samma belopp. Nedsättning av energiskatten på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet (så kallad jordbruksdiesel) sänks till 831 kronor per kubikmeter diesel som används under tiden 1 maj–31 december 2026. Energi- och koldioxidskattebeloppen för bensin, diesel och andra bränslen för 2027 bestäms utifrån prognostiserad indexering av de skattebelopp som skulle gälla den 1 augusti 2026 om den tillfälliga sänkningen inte genomförs.

Regelrådet bedömer att redovisningen av problembeskrivning och syftet med förslaget är godtagbar.

## **Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas**

Det går att utläsa att problemet man vill lösa genom förslaget skulle kvarstå om ingen åtgärd vidtas. Det finns vissa jämförelser mellan hur mycket lägre den totala skatten beräknas bli till följd av förslaget för bensin, diesel och flygbensin, jämfört med om förslaget inte genomförs. Det framgår också att en följdändring av nedsättningsnivåerna för jordbruksdiesel är nödvändig för att inte understiga minimiskattenivåerna i energiskattedirektivet.

Regelrådet bedömer att redovisningen av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas är godtagbar.

## **Alternativa lösningar**

Förslagsställaren uppger att det i nuläget inte finns några alternativa lösningar som går att få på plats tillräckligt fort för att uppnå syftet med att motverka stigande drivmedelspriser.

Även om förslagsställaren uppger att den föreslagna lösningen är den enda som är möjlig för att uppnå syftet bedömer Regelrådet att det torde finnas fler alternativa lösningar och att förslagsställaren borde ha utrett detta ur ett vidare perspektiv.

Regelrådet bedömer att redovisningen av alternativa lösningar är bristfällig.

## Berörda företag

Merparten av volymerna av bensin och diesel uppges förbrukas inom transportsektorn, men även vissa användare av arbetsmaskiner kommer att gagnas av den tillfälliga skattesänkningen. Det gäller dock inte användare av s.k. jordbruksdiesel. Förbrukningen av denna diesel är redan i dag beskattad nära den minimiskattenivå som gäller för jordbruk inom EU. Skatten på så kallad märkt diesel lämnas oförändrad.

Huvudsakligen påverkas åkerinäringen av den tillfälliga sänkningen. Enligt Transportstyrelsen fanns i slutet av 2023 cirka 16 200 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Åkerinäringen består i stor utsträckning av små företag. Av åkeriföretagen drivs 49 procent som enmansföretag och 32 procent har 1 till 4 anställda medan enbart 0,4 procent har fler än 100 anställda. I andra led påverkas de näringar som har en förhållandevis hög andel kostnader för drivmedel och vägtransporter i förhållande till näringens produktionsvärde. Exempel på sådana näringar är skogsbranschen, jordbruket och bygg- och anläggningssektorn.

Förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel ger upphov till följdjusteringar för nedsättningen av skatten på s.k. jordbruksdiesel. Nedsättningen omfattar uppskattningsvis cirka 24 000 företag inom jordbruks-, skogsbruks-, och vattenbruksnäringarna. Främst mindre företag bedöms omfattas av nedsättningen.

Regelrådet bedömer att redovisningen av berörda företag är godtagbar.

## Påverkan på företagens kostnader och intäkter

I tabell 4.1 på sidan 28 anges att de offentligfinansiella nettokostnaderna uppskattas till 1,64 miljarder kronor. Förslagsställaren uppger att företag antas använda knappt tre fjärdedelar av den totala volymen diesel och en fjärdedel av den totala volymen bensin och att det är dessa andelar av den offentligfinansiella effekten som kommer företagen till godo. I tabell 4.3 på sidan 32 redovisas ett antal exempel på hur drivmedelskostnaderna förändras för olika typer av dieseldrivna fordon till följd av skattesänkningarna under perioden 1 maj–30 september 2026. Det framgår att besparingen för ett fjärrbilskeppage uppskattas till 5 230 kronor, för lätt lastbil 120 kronor, för en buss 2 660 kronor och för en taxi 270 kronor.

Förslaget uppges även påverka skatten på flygbensin. Kostnadsminskningen jämfört med om förslaget inte genomförs beräknas uppgå till ca 30 kronor per flygtimme under perioden 1 maj–30 september 2026, med en beräknad åtgång på 30 liter flygbensin per flygtimme.

Förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel innebär att energiskattesatserna för diesel i miljöklass 1 varierar under 2026. När energiskattesatsen på diesel sänks måste även en följdändring av nedsättningsbeloppet för jordbruksdieseln göras för att skattenivån för jordbruksdiesel efter nedsättningen inte ska understiga den relevanta minimiskattenivån. I tabell 4.4 sammanfattas hur förslaget, genom följdjusteringen av nedsättningsbeloppen för jordbruksdiesel, påverkar skattenivån för jordbruksdiesel beroende på när den inhandlas och förbrukas. Hur stor merkostnaden blir i praktiken för berörda verksamheter är osäkert och beror på när dieseln köps in och förbrukas. Utifrån antagandet att inköp och förbrukning av diesel fördelas jämnt över året leder det till en sammanlagd merkostnad för användare av jordbruksdiesel om ca 25 miljoner kronor jämfört med om förslaget inte genomförs. Det uppges vidare att återbetalning av skatt på jordbruksdiesel lämnas till den som förbrukat bränslet i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet och medges när den sammanlagda ersättningen uppgår till minst 400 kronor per kalenderkvartal. Vid den

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

Förslaget om sänkt skatt på bensin och diesel bedöms inte påverka företagens administrativa kostnader vare sig på kort eller lång sikt. Följdändringen av nedsättningsbeloppet för jordbruksdiesel betyder att förbrukare av jordbruksdiesel behöver förhålla sig till fler skattenivåer vilket kan påverka deras administrativa kostnader.

Förslagsställaren uppger att med utgångspunkt i att skattesänkningen övervältras fullt på priset bör förslaget inte påverka företagens intäkter.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställaren redogör för påverkan på kostnader genom exempel på olika typer av fordon vad avser förslaget om sänkt skatt på bensin och diesel. Den redovisningen är tydlig. Vad gäller följdändringen avseende nedsättningsbeloppet för jordbruksdiesel är redovisningen inte lika lätt att följa. Det framgår visserligen vilka ändringar som görs och att det kan komma att bli färre företag som har rätt till återbetalning av skatt på jordbruksdiesel när nivåerna ändras. Såvitt Regelrådet kan förstå är det dock dessa företag som påverkas mest av förslaget, varför en tydligare redovisning hade varit behövlig. Redovisningen av påverkan på intäkter är väldigt kortfattad. Enligt Regelrådets uppfattning skulle en förändring i pris kunna påverka efterfrågan och därmed också få en intäktpåverkan. Det hade varit önskvärt att förslagsställaren tagit med detta resonemang i sin redovisning. Redovisningen av intäkter bedöms dock ändå vara tillräcklig i detta ärende.

Regelrådet bedömer att redovisningen av påverkan på företagens kostnader är bristfällig.

Regelrådet bedömer att redovisningen av påverkan på företagens intäkter är godtagbar.

## **Påverkan på konkurrens**

Förslagsställaren uppger att de företag som är beroende av berörda bränslen kan få en viss konkurrensfördel av den tillfälliga sänkningen. Däremot kan sänkningen 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. Med hänsyn till förslagets tillfälliga karaktär menar förslagsställaren att påverkan på konkurrens inte bör bli särskilt stor.

Regelrådet gör följande bedömning. Redovisningen av påverkan på konkurrens är relativt kortfattad och konsekvensutredningens kvalitet hade förbättrats om förslagsställaren utvecklat redovisningen närmare. Regelrådet har i samband med tidigare remisser på området påpekat att förslagsställaren borde inkludera resonemang kring konkurrenspåverkan gentemot företag som ställt om eller är på väg att ställa om till fossilfrihet genom användning av höginblandade biodrivmedel eller eldrift. Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren inkluderat detta i viss mån, men att det hade varit önskvärt att resonemangen utvecklats ytterligare. Detta utifrån långsiktigheten och förutsägbarheten i regleringen liksom att osäkerheten kan påverka investeringskalkyler och viljan till framtida investeringar i elektrifierade fordon. Med hänsyn till förslagets tillfälliga karaktär kan befintlig redovisning accepteras. Dock med ett tydligt medskick att vid eventuell ytterligare reglering på området förväntar sig Regelrådet en bredare och utförligare analys.

Regelrådet bedömer att redovisningen av påverkan på konkurrens är godtagbar.

## **Särskilda hänsyn till små och medelstora företag**

Förslaget om sänkt skatt på bensin och diesel uppges kunna innebära en skattemässig besparing även för små företag och det bedöms inte nödvändigt att ta speciella hänsyn till små företag.

Regelrådet bedömer att redovisningen av särskilda hänsyn till små och medelstora företag är godtagbar.

## **Åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter**

Regelrådet kan inte utläsa om förslagsställaren vidtagit några åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter, vilket är en brist. Regelrådet vill påminna om att alltid redovisa samtliga delasppekter i konsekvensutredningen. Om förslagsställaren bedömer att någon delaspekt inte är relevant ska det ändå framgå att denna bedömning gjorts.

Regelrådet bedömer att redovisningen av åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter är bristfällig.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

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

Den 1 juli 2026 ändras skattesatserna för naturgas, gasol och andra gaser efter förslag i budgetpropositionen 2026 så att skattesatserna uttrycks per kilowattimme. För att den lagändringen inte ska innebära att den nu föreslagna tillfälliga sänkningen av skattesatserna på bensin och diesel upphör i förtid, föreslås ändringar i lagen (2025:1358) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi före den lagen träder i kraft den 1 juli 2026. För att jordbruksdieselnedläggningen ska följa de sänkta skattesatserna på diesel föreslås att följdändringar i jordbruksdieselnedläggningen träder i kraft den 1 maj 2026 och gäller till och med den 31 december 2026. För att omräknade skattesatserna för 2027 ska kunna tillämpas från den 1 januari 2027 föreslås att lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2027.

Förslagsställaren uppger att Skatteverket kommer att behöva ändra informationsmaterial, anpassa it-system och deklarationer till följd av förslaget. För de kvartalsvisa återbetalningarna behöver ansökningarna delas upp för att hantera regeländringar under pågående kvartal. Skatteverket kommer att behöva ändra intern och extern kommunikation och vissa riktade informationsinsatser kan behövas. Därtill kan skatteupplysningen behöva svara på frågor om regelförändringarna.

Regelrådet bedömer att redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

## Hur och när konsekvenserna kan utvärderas

Det uppges att förslaget kan utvärderas på olika sätt. Exempelvis följs effekter på skatteintäkter löpande upp av såväl Regeringskansliet som berörda myndigheter. Effekter av ändringar av drivmedelsskatten har tidigare utvärderats av exempelvis Konjunkturinstitutet. En utvärdering bedöms kunna göras något eller några år efter att den temporära nedsättningen har löpt ut och när relevant statistik vad gäller till exempel utfall kring skatteintäkter finns tillgänglig.

Regelrådet bedömer att redovisningen av hur och när konsekvenserna kan utvärderas är godtagbar.

## Överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven

Som framgår ovan finns en redogörelse för vilka EU-bestämmelser som är relevanta och vilken koppling de har till de svenska reglerna om energibesättning.

Regelrådet bedömer att redovisningen av överensstämmelser med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven är godtagbar.

## Övrigt som Regelrådet vill framföra

Regelrådet har inget övrigt att framföra i detta ärende.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 1 april 2026.

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

Ärendet föredrogs av Christian Pousette



Anna-Lena Bohm  
Ordförande



Christian Pousette  
Föredragande