

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

Maj 2026

Innehållsförteckning

1	Inledning	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
3	Förlängd utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel för 2027	7
3.1	Tillfälligt utökad jordbruksdieselnedsättning under 2027.....	7
3.2	Kompletterande nedsättning av skatt på jordbruksdiesel som förbrukats andra halvåret 2026.....	10
3.3	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	12
4	Konsekvensanalys.....	12
4.1	Offentligfinansiella effekter	13
4.2	Effekter för företagen	14
4.3	Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna	16
4.4	Effekter för miljön.....	16
4.5	Övriga effekter	18
5	Författningskommentar.....	18
5.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	18
5.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2025:1359) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	20

1 Inledning

Inför budgetpropositionen för 2027 är det angeläget att skatteförslagen kan förberedas genom remittering. För att möjliggöra en samlad behandling av skatteförslag med budgeteffekter remitteras därför denna promemoria från Finansdepartementet. Om de skatteåtgärder som nu remitteras kommer att presenteras i budgetpropositionen för 2027, och i vilken omfattning och med vilken dimensionering, blir beroende av valutgången, det ekonomiska läget, reformutrymmet och finansieringsbehovet samt de överläggningar som förs i det slutliga arbetet med budgetpropositionen.

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.

2 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 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 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 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.

3 Förlängd utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel för 2027

3.1 Tillfälligt utökad jordbruksdieselnedsättning under 2027

Promemorians 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.

Skälen för förslaget

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. En sådan förlängning möjliggör att andra alternativ än en skattenedsättning ska kunna införas utan att det blir ett glapp mellan nuvarande stöd och framtida stöd. Därför föreslås att en tillfälligt utökad skattenedsättning ska gälla även 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 även under 2026 (se prop. 2025/26:236). Motsvarande justeringar av nedsättningsbeloppen föreslås även i promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel (dnr Fi2026/01131) i vilken skatten på bensin och diesel föreslås sänkas under energiskattedirektivets minimiskattenivå i fem månader under 2026.

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 dels i 6 a kap. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi, dels ändringar i punkt 1 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (2025:1359) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

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

Promemorians 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.

Skälen för förslaget

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 3.1 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 och prop. 2025/26:236).

I promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel (dnr Fi2026/01131) föreslås att skatten på bensin och diesel tillfälligt ska sänkas under energiskattedirektivets minimiskattenivå i fem månader under 2026. Även nedsättningsnivåerna för jordbruksdiesel föreslås följdjusteras. 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 nämnda promemoria 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 i den promemorian föreslås 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 promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel 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 enligt förslagen i promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel. Den lägsta nettoskatten för omärkt bränsle under perioden är 258 kronor per kubikmeter.

Därför föreslås 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.

3.3 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians 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 gäller fortfarande för förbrukning som skett före den 1 juli 2026.

Skälen för förslaget

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.

4 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms stå i proportion till det aktuella lagstiftningsärendet och med utgångspunkt i relevanta delar av 7 § förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Redogörelser enligt kraven i 6 § samma förordning återfinns i avsnitt 3 i den omfattning som bedöms lämpligt.

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av 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.

Konsekvenserna av förslaget om kompletterande nedsättningen jämförs mot beslutad politik och det remitterade förslaget i promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel (dnr Fi2026/01131).

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 uppdragas.

4.1 Offentligfinansiella effekter

Förslaget om utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel som förbrukas under 2027 beräknas minska skatteintäkterna med 0,63 miljarder kronor 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 2.1.

Tabell 4.1 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	-	-	-0,01

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 2.1 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 4.2.

4.2 Effekter för företagen

Tillfälligt utökad jordbruksdieselnedsättning under 2027

Uppskattningsvis omfattas i dag ca 24 000 företag inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna av nedsättningen. Framst mindre företag bedöms omfattas av nedsättningen.

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 2.2 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 4.2 Besparing för olika typföretag till följd av förslag om utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel under 2027

Besparing i kronor

	Förbrukad volym per år, (m ³)	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.

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 4.3 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 4.3 Typexempel på skattenivåer till följd av förslag om kompletterande nedsättning av skatt på jordbruksdiesel som förbrukats under andra halvåret 2026

Skattskyldighetens 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 promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel (dnr Fi2026/01131).

Som illustreras i tabell 4.3 beror den skattenivå som efter nedsättning belastar förbrukare av jordbruksdiesel både på skattskyldighetens inträde och på när bränslet förbrukas. Jämfört med de skattenivåer som föreslås i promemorian Ytterligare sänkt skatt på bensin och diesel (dnr Fi2026/01131) minskar skattebelastningen i tre av de typfall som presenteras i tabell 4.3 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 förslaget i den remitterade promemorian.

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.

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 föreslås gälla under perioden 1 juli–31 december 2026 i promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel (dnr Fi2026/01131) 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 nedsättning bedöms öka den administrativa bördan något för de företag som söker omprövning.

4.3 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. Utgångspunkten är att eventuella tillkommande kostnader kan hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Förslaget bedöms inte medföra någon ökning av antalet mål i de allmänna förvaltningsdomstolarna. Utgångspunkten är att eventuella kostnadsökningar kan hanteras inom Sveriges Domstolars befintliga ekonomiska ramar.

4.4 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. Svensk livsmedelsproduktion är vid en internationell jämförelse relativt klimatvänlig 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.

Dieselanvändningen i berörda arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar är på kort sikt svår att substituera. Alternativ i form av biobränslen såsom HVO finns men 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. Det medför att dieselanvändningen i de berörda sektorerna varit stabil över tid och att aktörerna på kort sikt är relativt prisokänsliga.

Att aktörerna är prisokänsliga innebär att de använder diesel i stor utsträckning trots 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.

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. 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. Det är svårt att bedöma i vilken utsträckning som dieselanvändningen kommer att skifta från diesel i miljöklass 1 till diesel i miljöklass 3 till följd av att nuvarande skatteskillnad upphör för jordbruksdiesel. Under 2025 har användningen av miljöklass 3 diesel i Sverige varit relativt liten.

En fullständig övergång från diesel i miljöklass 1 till diesel i 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 kommer att välja att prissätta diesel av olika miljöklasser. Att förslaget är tillfälligt kan tala för att den eventuella övergången blir begränsad. Det skulle också kunna uppstå en betydande övergång till miljöklass 3 diesel för de berörda branscherna.

Användning av diesel i miljöklass 3 ger även upphov till större utsläpp av andra luftföroreningar såsom partiklar och kväveoxider. Då de aktuella arbetsmaskinerna i mycket liten omfattning används i tätbebyggda områden bedöms inte en eventuell övergång till miljöklass 3 diesel leda till 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. Det 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.

4.5 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 sysselsatta 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.

5 Författningskommentar

5.1 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 *fjärde stycket*, som är nytt, införs en begränsning som innebär att det inte finnas 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 3.1.

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. Tillsammans med koldioxidskattenedsättning enligt 6 a kap. 2 a § andra stycket 2, innebär energiskattenedsättningen att den totala skattebelastningen 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 3.3.

5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2025:1359) 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.

Tredje stycket, som är nytt, innebär att samma begränsningsregel som införts i reglerna om en förstärkt jordbruksdieselnedsättning för förbrukning under 2027 förs över till den ordinarie nedsättningsregeln. Se vidare författningskommentaren till 6 a kap. 2 a § fjärde stycket i avsnitt 5.1.

Övervägandena finns i avsnitt 3.1.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

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

Ändringen i *punkt 1* i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna innebär att lagen (2025:1359) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi ska träda i kraft den 1 januari 2028 i stället för den 1 januari 2027.

Övervägandena finns i avsnitt 3.3.