

**Från:** Ann-Britt Eriksson <ann-britt.eriksson@regeringskansliet.se>  
**Skickat:** den 10 februari 2025 15:36  
**Till:** mattias.goldmann@2030sekretariatet.se; info@drivkraftsverige.se; registrator; info@energiforetagen.se; info@energigas.se; registrator; info@foretagarna.se; forvaltningsrattenifalun; registrator; registrator; konkurrensveume.reception@norraskog.se; Regelrådet; info@skattebetalarna.se; registrator; se@skogsentreprenorerna.se; remiss@skogsindustrierna.se; Registrator Skogsstyrelsen; info@smaforetagarna.se; registrator; jordbruksverket; registrator; info@svebio.se; remisser@svensktnaringsliv.se; kansli@jordagarna.se; registrator@skr.se; sekr@spmo.se; info@akeri.se; info@swedavia.se; info@sodra.com; rket@kkv.se; info@ksak.se; info@lrf.se; info@lantmannen.com; infome@me.se; info@mellanskog.se; registrator; info; remisser@natureskyddsforeningen.se; registrator; info@transportforetagen.se  
**Ämne:** Promemoria Förlängd tillfälligt utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel och vissa ändrade villkor för återbetalning. Svar senast 6 april  
**Bifogade filer:** Remissmissiv jordbruksdiesel.pdf; Promemoria Förlängd tillfälligt utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel och vissa ändrade villkor för återbetalning.pdf  
**Uppföljningsflagga:** Följ upp  
**Flagga:** Har meddelandeflagga  
**Kategorier:** Björn  
**AppServerName:** p360\_prod  
**DocumentID:** RR 2025-47:01  
**DocumentIsArchived:** -1

Hej!

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet **senast den 6 april 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till [fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se) och med kopia till [tina.svensson@regeringskansliet.se](mailto:tina.svensson@regeringskansliet.se). Ange diarienummer Fi2025/00299 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Ulf Olovsson  
Kansliråd

Hälsningar  
Ann-Britt Eriksson  
Assistent  
Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm  
Tel. 08-405 16 31



**Finansdepartementet**

Skatte- och tullavdelningen, Enheten för  
mervärdesskatt och punktskatter

Tina Svensson  
08-405 3557

**Remiss av promemorian Förlängd tillfälligt utökad nedsättning  
av skatt på jordbruksdiesel och vissa ändrade villkor för  
återbetalning**

**Remissinstanser**

1. 2030-sekretariatet (avsnitt 3)
2. Drivkraft Sverige
3. Ekonomistyrningsverket
4. Energiföretagen Sverige
5. Energigas Sverige
6. Energimarknadsinspektionen
7. Företagarna
8. Förvaltningsrätten i Falun
9. Kommerskollegium
10. Konjunkturinstitutet
11. Konkurrensverket
12. KSAK Motorflygförbundet (avsnitt 4)
13. Lantbrukarnas riksförbund (avsnitt 3)
14. Lantmännen (avsnitt 3)
15. Maskinentreprenörerna (avsnitt 3)
16. Mellanskog (avsnitt 3)
17. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
18. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser

19. Naturskyddsföreningen
20. Naturvårdsverket
21. Norra skog (avsnitt 3)
22. Regelrådet
23. Skattebetalarnas förening
24. Skatteverket
25. Skogsentreprenörerna (avsnitt 3)
26. Skogsindustrierna (avsnitt 3)
27. Skogsstyrelsen (avsnitt 3)
28. Småföretagarnas riksförbund (avsnitt 3)
29. Statens energimyndighet
30. Statens jordbruksverk (avsnitt 3)
31. Statskontoret
32. Svenska bioenergiföreningen (avsnitt 3)
33. Svenskt Näringsliv
34. Sveriges Jordägareförbund (avsnitt 3)
35. Sveriges Kommuner och Regioner
36. Sveriges Spannmålsodlarförening (avsnitt 3)
37. Sveriges Åkeriföretag (avsnitt 3)
38. Swedavia (avsnitt 4)
39. Södra Skogsägarna (avsnitt 3)
40. Transportföretagen Flyg (avsnitt 4)

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet **senast den 6 april 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till [fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se) och med kopia till [tina.svensson@regeringskansliet.se](mailto:tina.svensson@regeringskansliet.se). Ange diarienummer Fi2025/00299 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven

enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Ulf Olovsson  
Kansliråd

## Förlängd tillfälligt utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel och vissa ändrade villkor för återbetalning

# 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 (2023:362) 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
2.4	Förslag till lag om upphävande av lagen (2008:205) om lagerskatt på flygbensin.....	8
3	Förlängd utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel och vissa ändrade villkor för återbetalning av sådan skatt.....	9
3.1	Bakgrund och gällande rätt.....	9
3.2	Tillfälligt utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel även under 2026 samt ändrad beloppsgräns för kvartalsvis återbetalning av sådan skatt .....	10
4	Lagen om lagerskatt på flygbensin upphävs .....	13
5	Konsekvensanalys.....	14
5.1	Offentligfinansiella effekter .....	14
5.2	Effekter för företagen .....	15
5.3	Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna.....	16
5.4	Effekter för miljön.....	17
5.5	Övriga effekter .....	18
6	Författningskommentar.....	18
6.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	18
6.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:362) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	19
6.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	19
6.4	Förslaget till lag om upphävande av lagen (2008:205) om lagerskatt på flygbensin .....	20

# 1 Inledning

Inför budgetpropositionen för 2026 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 den skatteåtgärd som nu remitteras kommer att presenteras i budgetpropositionen för 2026, 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.

I promorian föreslås att den tillfälligt utökade nedsättningen av skatt på s.k. jordbruksdiesel förlängs även under 2026. I promemorian föreslås även att beloppsgränsen för kvartalsvis återbetalning ändras.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2026.

## 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 § och 9 kap. 8 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2024:1130*

*Föreslagen lydelse*

#### **6 a kap**

##### **2 a §<sup>1</sup>**

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

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

För sådan förbrukning som avses i första stycket ska även befrielse från energiskatt medges med 1 150 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.

*Befrielse från skatt enligt denna paragraf får dock högst uppgå till de skattebelopp som gäller vid skattskyldighetens inträde för det förbrukade bränslet.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **9 kap.**

##### **8 §<sup>2</sup>**

Rätt till återbetalning eller kompensation enligt 2, 3 och 6 §§ föreligger endast när ersättningen för ett kalenderkvartal uppgår till

1. minst 1 000 kronor i fall som avses i 2 eller 6 §, och
2. minst 500 kronor i fall som avses i 3 §.

*Sådan återbetalning enligt 2 § som görs med stöd av 6 a kap. 2 a § får dock göras när den sammanlagda ersättningen uppgår till minst 500 kronor per kalenderår.*

*Rätt till sådan återbetalning enligt 2 § som görs med stöd av 6 a kap. 2 a § föreligger dock endast när ersättningen för ett*

<sup>1</sup> Ändringen innebär att sista stycket tas bort.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2022:1781.

*kalenderkvartal uppgår till minst  
400 kronor.*

Rätt till återbetalning enligt 5 § föreligger endast för den del av den sammanlagda ersättningen som överstiger 2 000 kronor per kalenderkvartal och endast om

1. stödmottagaren inte är ett företag utan rätt till statligt stöd, och
2. sökanden lämnar uppgifter om stödmottagare.

Kraven i tredje stycket 2 gäller endast uppgifter om stödmottagare vars sammanlagda nedsättning inom stödordningen genom återbetalningen överstiger 50 000 euro under kalenderåret.

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

## 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2023:362) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att lagen (2023:362) 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 lagförslag 2.1*

*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 2 553 kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig

För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 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 som avses i första stycket ska även befrielse från energiskatt medges med 1 150 kronor per kubikmeter.*

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

---

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

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

## 2.4 Förslag till lag om upphävande av lagen (2008:205) om lagerskatt på flygbensin

Härigenom föreskrivs att lagen (2008:205) om lagerskatt på flygbensin ska upphöra att gälla.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.
2. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

### 3 Förlängd utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel och vissa ändrade villkor för återbetalning av sådan skatt

#### 3.1 Bakgrund och gällande rätt

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, förkortad LSE, finns bestämmelser om befrielse från koldioxidskatt respektive energiskatt för sådan bränsleanvändning.

Efter förslag i budgetpropositionen för 2005 infördes en nedsättning av koldioxidskatt på jordbruksdiesel 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 har varierat under åren. Nedsättningen har tillfälligt utökats genom dels förändrade återbetalningsbelopp för koldioxidskatt, dels genom återbetalning även av energiskatt (se bl.a. prop. 2021/22:269, bet. 2021/22:FiU49, rskr. 2021/22:459 respektive prop. 2021/22:270, bet. 2021/22:FiU50, rskr. 2021/22:471).

Befrielse från energi- och koldioxidskatt på jordbruksdiesel medges genom avdrag för den som är skattskyldig eller genom återbetalning för den som inte är skattskyldig. Ansökan om återbetalning ska omfatta en period om ett kalenderkvartal (9 kap. 7 § första stycket LSE). Rätt till återbetalning föreligger dock när den sammanlagda ersättningen uppgår till minst 500 kronor per kalenderår (9 kap. 8 § andra stycket LSE).

Befrielse från skatt på förbrukad jordbruksdiesel får högst uppgå till de skattebelopp som gäller vid skattskyldighetens inträde för det förbrukade bränslet.

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 ryms 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.

### 3.2 Tillfälligt utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel även under 2026 samt ändrad beloppsgräns för kvartalsvis återbetalning av sådan skatt

**Förslag:** Den tillfälligt utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet förlängs till att omfatta förbrukning som sker under 2026.

För sådan förbrukning som sker under 2026 ska nedsättning av koldioxidskatt medges med 2 553 kronor per kubikmeter och nedsättning av energiskatt medges med 1 150 kronor per kubikmeter.

Beloppsgränsen för kvartalsvis återbetalning av skatt på jordbruksdiesel ändras till ett belopp per kalenderkvartal. Rätt till återbetalning av skatt för förbrukad jordbruksdiesel ska föreligga när ersättningen för kvartalet uppgår till minst 400 kronor.

Den s.k. begränsningsregeln, som reglerar att återbetalning inte kan medges med ett större belopp än den skatt som belastat bränslet, tas bort.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2026. Äldre bestämmelser ska dock fortfarande gälla för förbrukning som sker före ikraftträdandet.

#### Skälen för förslaget

##### *Tillfälligt utökad nedsättning förlängs under 2026*

En tillfälligt utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatt på s.k. jordbruksdiesel infördes under 2022 och har förlängts till att gälla för förbrukning som skett under 2023, 2024 och 2025. 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. I förslaget till förlängningen 2023 bedömde regeringen att dessa förhållanden kvarstod. Som skäl för att fortsätta den utökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel under 2024 och 2025 anförde regeringen att konkurrenskraften inom svensk livsmedelsproduktion måste förbättras och att Sveriges försörjningsberedskap inom viktiga samhällsfunktioner, som produktionen av livsmedel, bygger på att företag verksamma inom de aktuella näringarna är livskraftiga. Regeringen bedömde också åtgärden som träffsäker, då de flesta näringsidkare inom de berörda näringarna är beroende av dieseldrivna maskiner och att åtgärden var ändamålsenlig eftersom den gick att få på plats relativt snabbt.

Läget i omvärlden är fortsatt oroligt. Det är därför angeläget att stärka Sveriges försörjningsberedskap. Ett sätt att bidra till detta är att förlänga den tillfälligt utökade skattenedsättning så att den även gäller förbrukning under 2026. Det skulle vara möjligt att stärka försörjningsberedskapen

även genom andra åtgärder, t.ex. genom riktade bidrag till bl.a. jordbruket. Att förlänga den tillfälligt utökade skattenedsättning bedöms dock vara den mest ändamålsenliga åtgärden för en temporär förstärkning eftersom nedsättningssystemet redan finns på plats och är väl inarbetat.

För att nedsättningen av skatten på diesel som förbrukas i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska utgöra tillåtet statsstöd inom ramen för GBER får skatten på sådan diesel inte understiga minimiskattenivån enligt energiskattedirektivet. Minimiskattenivån för jordbruksdiesel är 21 euro per 1 000 liter. För medlemsstater som inte har antagit euron beräknas växelkursen för euro i nationell valuta vid beräkning av skattenivåerna på basis av den växelkurs som gäller den första arbetsdagen i oktober året innan. Då den växelkurs som ska tillämpas för 2026 ännu inte är känd bör en bedömning av om skatten efter nedsättningen riskerar att understiga minimiskattenivån göras utifrån en antagen växelkurs med en säkerhetsmarginal för växelkursens utveckling. En fortsatt utökad nedsättning med samma nedsättningsbelopp som gäller vid utgången av 2025 bedöms innebära att skatten sätts ner mot energiskattedirektivets minimiskattenivå utan att underskrida den.

Mot bakgrund av det som anförts föreslås att den tillfälligt utökade nedsättningen av skatten på jordbruksdiesel ska gälla även för sådan förbrukning som sker under 2026.

#### *En kvartalsvis beloppsgräns införs för kvartalsvis återbetalning*

Dagens regler, där en ansökan om återbetalning av skatt för jordbruksdiesel görs per kalenderkvartal men där beloppsgränserna för återbetalningen bestäms efter kalenderår, medför att de rättsliga förutsättningarna för handläggningen av återbetalningsärenden är otydliga när ärendena avser mindre belopp.

En ansökan som omfattar mindre än 500 kronor kan endast bifallas av Skatteverket om den som skickat in ansökan sedan tidigare har ansökt om återbetalning med belopp som tillsammans med den aktuella ansökan gör att gränobeloppet för året har uppnåtts. Ansökningar som avser belopp under 500 kronor torde avslås, om det inte finns tidigare ansökningar som gör att 500 kronors-gränsen för kalenderåret uppnås. Om det efter ett sådant avslagsbeslut kommer in en ansökan för ytterligare ett kvartal samma år, varigenom 500 kronors-gränsen för kalenderåret uppnås, omprövar Skatteverket på eget initiativ det tidigare avslagsbeslutet och bifaller ansökan om återbetalning, om övriga villkor för återbetalning är uppfyllda. Handläggningen av dessa ärenden blir därför onödigt kostsam och tidskrävande eftersom Skatteverket genom omprövningen av ett tidigare avslagsbeslut i praktiken handlägger ärendet två gånger. Hanteringen skapar också tidsutdräkt och möjliga likviditetsproblem för den sökande, genom att den återbetalningen kommer den sökande tillhanda först när 500 kronors-gränsen är uppnådd sett över ett kalenderår.

En systemvårdande anpassning av bestämmelserna om återbetalning, där beloppsgränserna för återbetalning bestäms efter kalenderkvartal i stället för som i dag efter kalenderår, skulle bidra till en effektivare och mer rättssäker hantering av dessa ärenden, vilket kommer att gynna den som ansöker om återbetalning. Den sökande får i vissa fall också en

snabbare hantering av sitt ärende eftersom Skatteverket får en möjlighet att hantera ansökningarna per kvartal. För att göra förfarandet för återbetalning av skatt på förbrukad jordbruksdiesel mer rättssäkert och effektivt föreslås därför att beloppsgränsen för återbetalning av skatt på jordbruksdiesel bestäms efter kalenderkvartal. En övergång till en beloppsgräns per kvartal bedöms vara förenlig med EU-rätten.

#### *Nivån på återbetalningsgränsen anpassas för kvartalsvis återbetalning*

Övergången från en årsvis beloppsgräns för återbetalningen av skatt på jordbruksdiesel till en kvartalsvis beloppsgräns medför ett behov av att överväga vilken beloppsnivå som är lämplig. Befrielse från skatt för förbrukad jordbruksdiesel lämnas till den som bedriver yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Möjligheten till skattebefrielse omfattar alltså inte förbrukning som sker i icke-yrkesmässig verksamhet.

I dag får återbetalning av skatt på förbrukad jordbruksdiesel ske när den sammanlagda ersättningen uppgår till minst 500 kronor per år. Vid ordinarie nedsättning av skatten på jordbruksdiesel motsvarar det en förbrukning om ca 260 liter diesel per år, vilket i sin tur bedöms motsvara ungefär en dryg traktortank per år. Vid en tillfälligt utökad nedsättning av skatten under 2026 skulle beloppsgränsen på 500 kronor per år motsvara en förbrukning om ca 135 liter. Det kan ifrågasättas om verksamhetsutövare som har en sådan begränsad förbrukning av diesel på årsbasis i normalfallet bedriver verksamheten yrkesmässigt. En förändrad beloppsgräns bör därför bättre samspela med övriga villkor för återbetalningen.

En beloppsgräns, som skulle bestämmas efter kalenderkvartal i stället för efter kalenderår, och som sätts alltför högt riskerar att stänga ute näringsidkare som i dag omfattas av befrielsen från skatt men som bedriver en relativt liten verksamhet. En beloppsgräns som sätts alltför lågt medför i stället problem med att även aktörer som inte bedriver yrkesmässig verksamhet kan komma att försöka utnyttja möjligheten till befrielse från skatt. Det för i sin tur med sig att Skatteverket kan komma att behöva genomföra fördjupade granskningar av ansökningar som omfattar relativt små belopp för att säkerställa att återbetalning inte lämnas till sökande som inte bedriver yrkesmässig verksamhet. En sådan ordning skulle orsaka ett merarbete för Skatteverket och sökanden som inte står i proportion till de belopp som ansökningarna avser. Det finns vidare yrkesmässiga verksamheter där förbrukningen över året är ojämnt fördelad varför en ny beloppsgräns per kalenderkvartal också måste beakta denna grupp av förbrukare. En beloppsgräns om 400 kronor per kvartal bedöms innebära en rimlig avvägning mellan att å ena sidan erbjuda även relativt små jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter med varierade verksamhetsförhållanden befrielse från skatt för förbrukad jordbruksdiesel och å andra sidan begränsa risken för att andra än de som bedriver yrkesmässig verksamhet kommer i fråga för befrielsen från skatt.

Mot denna bakgrund föreslås att rätt till sådan återbetalning av skatt för jordbruksdiesel ska föreligga när ersättningen för kalenderkvartalet uppgår till minst 400 kronor.

### *Begränsningsregeln för återbetalning av skatt på jordbruksdiesel tas bort*

Genom den s.k. begränsningsregeln i 6 a kap. 2 a § LSE klagörs att befrielse från skatt högst får uppgå till de skattebelopp som gäller vid skattskyldighetens inträde för det förbrukade bränslet. Även utan begränsningsregeln bör befrielse från skatt på visst bränsle inte ges med högre skattebelopp än som belastat bränslet. Bestämmelsen infördes under 2022 då skillnaden mellan skattesatser och nedsättningsbelopp under vissa perioder 2022 och 2023 medförde en förhöjd risk för att återbetalning kunde medges med ett större belopp än den skatt som belastat bränslet. För att förhindra att s.k. negativ skatt uppstår infördes därför begränsningsregeln (prop. 2021/22:270 s. 15).

Befrielse från skatt på förbrukad jordbruksdiesel har sin grund i artikel 15.3 i energiskattedirektivet. Befrielsen utgör statligt stöd och måste uppfylla de villkor som följer av GBER. Sedan Europeiska kommissionen den 23 juni 2023 antagit en ny version av GBER följer numer av artikel 44 i förordningen att en stödmottagare som får en skattenedsättning med stöd av artikel 15.3 i energiskattedirektivet måste betala minst den minimiskattenivå som följer av bilaga I till energiskattedirektivet. För jordbruksdiesel är denna minimiskattenivå 21 euro per 1 000 liter. Sedan den 1 juli 2023 är därför nedsättningsbeloppens storlek i 6 a kap. 2 a § LSE anpassade för att beskattningen inte ska underskrida denna minimiskattenivå (prop. 2022/23:112). Någon risk för negativ skatt föreligger således inte längre i praktiken och begränsningsregeln i 6 a kap. 2 a § LSE har därmed förlorat sin betydelse. Som en systemvårdande åtgärd föreslås därför att den tas bort.

### *Lagförslag*

Förslaget medför ändring i 6 a kap. 2 a § och 9 kap. 8 § andra stycket lagen (1994:1776) om skatt på energi. Förslaget innebär också att lagen (2023:362) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi utgår.

## 4 Lagen om lagerskatt på flygbensin upphävs

**Förslag:** Lagen om lagerskatt på flygbensin upphävs.

Lagen om upphävande av lagen om lagerskatt på flygbensin träder i kraft den 1 januari 2026. Den upphävda lagen ska dock gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

**Skälen för förslaget:** Reglerna för beskattning av flygbensin ändrades 2008 för att anpassas till EG-rätten. Ändringen innebar införandet av beskattning av flygbränsle som förbrukas i flygfartyg för privat ändamål. För att förhindra att stora obeskattade lager av flygbensin byggdes upp infördes en särskild lag om lagerskatt på flygbensin vid samma tidpunkt. Enligt lagen skulle sådana lager av obeskattad flygbensin deklarerars senast den 26 augusti 2008. Enligt då gällande regler skulle också skatten vara

betald samma dag. Lagen har numera förlorat sin betydelse och föreslås därför upphävas.

### *Lagförslag*

Förslaget innebär att lagen (2008:205) om lagerskatt på flygbensin upphävs.

## 5 Konsekvensanalys

Förslaget i avsnitt 4 avser endast en systemvårdande åtgärd som inte bedöms ha några effekter att redovisa. I detta avsnitt redogörs för förslaget i avsnitt 3 och dess effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med utgångspunkt i tillämpliga delar av 7 § förordningen (2024:183) 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 och medellång sikt. På längre sikt, och för att analysera andra konsekvenser än de offentligfinansiella effekterna, kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skattebaser tillåts påverkas av regeländringen.

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.

### 5.1 Offentligfinansiella effekter

En fortsatt tillfälligt utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel beräknas minska skatteintäkterna med 0,56 miljarder kronor under 2026.

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

De offentligfinansiella effekterna till följd av en förändring av beloppsgränsen är svårbedömda på grund av osäkerheten i hur justeringen kommer att påverka antalet verksamheter som söker om återbetalning och beviljas nedsättning. Utifrån antagandet att ca 700 färre företag inkommer med ansökan om återbetalning under 2026 om en totalt förbrukad volym på ca 200 kubikmeter diesel uppskattas skatteintäkterna öka med drygt en halv miljon kronor under 2026. Därefter uppskattas justeringen av

beloppsgränsen leda till att skatteintäkterna ökar med knappt 2 miljoner kronor årligen.

Den sammanlagda offentligfinansiella effekten av förslaget presenteras i tabell 2.1.

**Tabell 5.1 Förslag om utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel under 2026 och ändrad beloppsgräns för kvartalsvis återbetalning**

Miljarder kronor, fasta priser och volymer

	Bruttoeffekt 2026	Nettoeffekt 2026	Nettoeffekt 2027	Nettoeffekt 2028	Varaktig effekt
<b>Offentligfinansiell effekt</b>	-0,71	-0,56	0,00	0,00	-0,01

Källa: Egna beräkningar.

## 5.2 Effekter för företagen

Uppskattningsvis omfattas ca 25 000 företag inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna av nedsättningen. Framst mindre företag bedöms omfattas av nedsättningen.

Skattelättnaden bedöms underlätta för svenska företag inom berörda näringar och väntas bidra till livsmedelsstrategins mål om ökad produktion och stärkt lönsamhet i livsmedelskedjan. Förslaget innebär att skatten på diesel som används för berörda ändamål sänks med ytterligare 1 773 kronor per kubikmeter (totalt med 3 703 kronor per kubikmeter) under 2026.

I tabell 2.2 illustreras hur stor besparingen blir till följd av förslaget med tre olika typexempel som bedöms motsvara ungefär övre kvartilen, median samt undre kvartilen i förbrukning. I beräkningarna bortses från eventuella effekter via bolagsskatten.

**Tabell 5.2 Besparing för olika typföretag som använder jordbruksdiesel**

Besparing i kronor

	Förbrukad volym per år, (m <sup>3</sup> )	Årlig ytterligare besparing, (kr)
<b>Företag 1</b>	15	26 595
<b>Företag 2</b>	5	8 865
<b>Företag 3</b>	2	3 546

Källa: Egna beräkningar.

Återbetalning av skatten på jordbruksdiesel får endast göras om den sammanlagda ersättningen uppgår till minst beloppsgränsen. Hur stor förbrukad volym diesel som krävs för att komma över beloppsgränsen varierar därför beroende på storleken på den aktuella skattenedsättningen av jordbruksdieseln.

Den nuvarande beloppsgränsen på 500 kronor per kalenderår motsvarar en ungefärlig förbrukning på 260 liter jordbruksdiesel per år vid ordinarie nedsättning på 1 930 kronor per kubikmeter diesel. Med förslaget om

utökade nedsättningen av skatten på jordbruksdiesel under 2026, motsvarar beloppsgränsen på 500 kronor en ungefärlig förbrukning på 135 liter per år. Den föreslagna justeringen av beloppsgränsen till 400 kronor per kvartal skulle i stället motsvara en förbrukning på ca 200 liter jordbruksdiesel per kvartal vid den ordinarie nedsättningen, vilket ungefär uppskattas motsvara storleken på en vanlig traktortank. Vid den tillfälligt utökade nedsättning av skatten som föreslås under 2026, skulle en beloppsgräns på 400 kronor per kvartal motsvara en förbrukning på ca 100 liter.

En justering av beloppsgränsen till 400 kronor per kvartal påverkar framför allt förbrukare av små volymer jordbruksdiesel och bedöms bidra till att minska risken för att skatt på privat förbrukning återbetalas. Förslaget bidrar även till att förbrukare som tidigare inte kom upp till den årsvisa beloppsgränsen under ett enskilt kvartal kommer att kunna få en snabbare hantering av sitt ärende eftersom Skatteverket kommer att hantera ansökningarna kvartalsvis.

Utifrån statistik över de som ansökte om återbetalning av jordbruksdiesel under 2023 och under antagandet att förbrukningen av jordbruksdiesel fördelar sig relativt jämnt över året, uppskattas justeringen av beloppsgränsen (under en tillfälligt utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel 2026) leda till att omkring 700 färre verksamheter inkommer med ansökan om återbetalning till Skatteverket 2026. Under samma antaganden uppskattas justeringen av beloppsgränsen att därefter, vid den ordinarie nedsättning av skatten på jordbruksdiesel, leda till att omkring 2 000 färre verksamheter årligen inkommer med ansökan om återbetalning till Skatteverket. Dessa uppskattningar är sannolikt något överskattade då det kan finnas företag som har sin förbrukning av jordbruksdiesel koncentrerad till ett fåtal kvartal och därmed kommer över beloppsgränsen under dessa kvartal.

För de företag som har sin förbrukning koncentrerad till ett kvartal leder justeringen av beloppsgränsen, från 500 kronor per år till 400 kronor per kvartal, i praktiken till en sänkning av den bränslevolymer som krävs för att komma över beloppsgränsen. För vissa av dessa förbrukare som tidigare inte nådde upp till beloppsgränsen på 500 kronor kommer detta möjliggöra att de nu kommer över den kvartalsvisa beloppsgränsen på 400 kronor. Justeringen skulle därför även kunna leda till att ytterligare några aktörer kan få nedsättning av skatten, hur många det rör sig om är dock svårt att uppskatta.

### 5.3 Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

En förlängd tillfälligt utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel bedöms medföra marginella förändringar för Skatteverket avseende information. Några särskilda informationsinsatser bedöms inte nödvändiga utan förändringarna bedöms kunna ingå i den anpassning som årligen görs på grund av ny eller förändrad lagstiftning.

En justering av beloppsgränsen, från 500 kronor per år till 400 kronor per kvartal, bedöms bidra till en effektivare och mer rättssäker hantering

av de ansökningar som inkommer till Skatteverket. Förslaget förväntas även leda till att Skatteverket behöver hantera färre ansökningar manuellt och därmed behövs färre fördjupade granskningar, vilket minskar Skatteverkets kostnader något. Eventuella tillkommande kostnader ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Förslaget bedöms inte medföra några konsekvenser för de allmänna förvaltningsdomstolarna eller andra myndigheter.

## 5.4 Effekter för miljön

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

Inom skogsbruket kan tillfälligt lägre drivmedelskostnader på marginalen leda till tidigarelagd avverkning som har 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. 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.

Arbetsmaskiner drivs i dag i stor utsträckning av fossila drivmedel och det finns på kort sikt färre alternativ än för lättare 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 2026.

Inom de segment av marknaden för arbetsmaskiner där det finns eldrivna alternativ kan förslaget leda till att elektrifieringen försenas, då incitamenten att välja eldrift framför fossila motsvarigheter minskar.

Sett isolerat uppskattas förslaget leda till att de territoriella utsläppen av fossil koldioxid ökar med knappt 20 000 ton 2026, motsvarande drygt 0,1 procent av 2023 års totala utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter och arbetsmaskiner. Det motsvarar en ökning med ca 2 procent av de berörda näringarnas utsläpp från dieselanvändning i arbetsmaskiner. Att förbrukningen ökar bedöms även ge högre utsläpp av övriga luftföroreningar, såsom partiklar och kväveoxider och förslaget kan också påverka incitamenten att ställa om till förnybart eller eldrift. Sammantaget kan detta 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.

## 5.5 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.

## 6 Författningskommentar

### 6.1 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 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 1 150 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.

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

Ändringen innebär att *fjärde stycket* tas bort.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

#### **9 kap.**

8 § Rätt till återbetalning eller kompensation enligt 2, 3 och 6 §§ föreligger endast när ersättningen för ett kalenderkvartal uppgår till

1. minst 1 000 kronor i fall som avses i 2 eller 6 §, och
2. minst 500 kronor i fall som avses i 3 §.

*Rätt till sådan återbetalning enligt 2 § som görs med stöd av 6 a kap. 2 a § föreligger dock endast när ersättningen för ett kalenderkvartal uppgår till minst 400 kronor.*

Rätt till återbetalning enligt 5 § föreligger endast för den del av den sammanlagda ersättningen som överstiger 2 000 kronor per kalenderkvartal och endast om

1. stödmottagaren inte är ett företag utan rätt till statligt stöd, och
2. sökanden lämnar uppgifter om stödmottagare.

Kraven i tredje stycket 2 gäller endast uppgifter om stödmottagare vars sammanlagda nedsättning inom stödordningen genom återbetalningen överstiger 50 000 euro under kalenderåret.

I paragrafen regleras beloppsgränser och andra villkor för bl.a. återbetalning.

Ändringen i *andra stycket* innebär att rätt till sådan återbetalning enligt 2 § som görs med stöd av 6 a kap. 2 a § endast föreligger när ersättningen för ett kalenderkvartal uppgår till minst 400 kronor.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

## 6.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:362) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Förslaget innebär att de ändringar i lagen om skatt på energi som beslutats genom SFS 2023:362 utgår. Detta betyder att den planerade återgången till det ordinarie nedsättningsbeloppet för s.k. jordbruksdiesel inte kommer ske den 1 januari 2026, vilket är det datum då ändringarna skulle ha trätt i kraft.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

## 6.3 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.

Paragrafen innehåller bestämmelser om befrielse från 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 2027, vilket medför att ordinarie nedsättning av

koldioxidskatten på s.k. jordbruksdiesel åter gäller fr.o.m. den 1 januari 2027.

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

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

#### 6.4 Förslaget till lag om upphävande av lagen (2008:205) om lagerskatt på flygbensin

Förslaget innebär att lagen upphävs. Enligt lagens lydelse ska lagerskatt deklarerars senast den 26 augusti 2008. Lagen fyller således inte längre någon funktion.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

---

**Från:** Mattias Goldmann <mattias.goldmann@2030sekretariatet.se>  
**Skickat:** den 11 februari 2025 17:47  
**Kopia:** Agnes Bondelid  
**Ämne:** Utkast remissvar Promemoria Förlängd tillfälligt utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel och vissa ändrade villkor för återbetalning. Svar senast 6 april

**Uppföljningsflagga:** Följ upp  
**Flagga:** Har meddelandeflagga

**Kategorier:** Björn  
**AppServerName:** p360\_prod  
**DocumentID:** RR 2025-47:02  
**DocumentIsArchived:** -1

Du får inte ofta e-post från mattias.goldmann@2030sekretariatet.se. [Läs om varför det här är viktigt](#)

*Skicka vänligen till den berörda i er organisation*

Hej!

Ni har liksom vi anmodats att lämna remissvar på promemorian "Förlängd tillfälligt utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel och vissa ändrade villkor för återbetalning". Vi har publicerat ett utkast till remissvar på vår webbplats; <https://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2025/02/2030-sekretariatet-remissvar-Promemoria-Forlangd-tillfalligt-utokad-nedsattning-av-skatt-pa-jordbruksdiesel-och-vissa-andrade-villkor-for-aterbetalning.pdf>

Övergripande konstaterar vi att fortsatt sänka skatten på fossil diesel för arbetsmaskiner, skepp och båtar i yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet skulle försämra konkurrenskraften för producenter av förnybara drivmedel, öka beroendet av importerade fossila drivmedel, öka Sveriges klimatpåverkan och försvåra för Sverige att nå såväl nationella klimatmål som EU:s klimatkrav. Givet den mycket kraftiga prissänkningen på fossil diesel ser vi inte längre behovet för ytterligare stimulans av jord-, skogs- och vattenbrukens drivmedelsanvändning, och om den ska ske bör den utgå ifrån de väl genomarbetade förslagen i utredningen "Vägen mot fossiloberoende jordbruk". Förslagen och motiven till dessa utvecklade remissvaret.

Vi ser fram emot era synpunkter och en fortsatt dialog i denna och angränsande frågor.

Bästa hälsningar / best wishes

Mattias Goldmann  
Grundare / Founder  
2030-sekretariatet  
The Swedish 2030-secretariat

[2030-sekretariatet](#)  
(+46) 070-309 00 45  
@mattiasgoldmann

Hej!

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet **senast den 6 april 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till [fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se) och med kopia till [tina.svensson@regeringskansliet.se](mailto:tina.svensson@regeringskansliet.se). Ange diarienummer Fi2025/00299 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Ulf Olovsson  
Kansliråd

Hälsningar  
Ann-Britt Eriksson  
Assistent  
Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm  
Tel. 08-405 16 31

fi.remissvar@regeringskansliet.se  
tina.svensson@regeringskansliet.se  
ann-britt.eriksson@regeringskansliet.se  
Ulf.Olovsson@regeringskansliet.se

senast den 6 april 2025

## Promemoria Förlängd tillfälligt utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel och vissa ändrade villkor för återbetalning Fi2025/00299 - Remissvar från 2030-sekretariatet

### Sammanfattning av synpunkter

Att fortsatt sänka skatten på fossil diesel för arbetsmaskiner, skepp och båtar i yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet skulle försämra konkurrenskraften för producenter av förnybara drivmedel, öka beroendet av importerade fossila drivmedel, öka Sveriges klimatpåverkan och försvåra för Sverige att nå såväl nationella klimatmål som EU:s klimatkrav.

Givet den mycket kraftiga prissänkningen på fossil diesel ser vi inte längre behovet för ytterligare stimulans av jord-, skogs- och vattenbrukens drivmedelsanvändning, och om den ska ske bör den utgå ifrån de väl genomarbetade förslagen i utredningen "Vägen mot fossiloberoende jordbruk". Förslagen och motiven till dessa utvecklas nedan.

### Bakgrund: Regeringens förslag

I regeringens promemoria föreslås att den tillfälliga skattenedsättningen på diesel som infördes 2022 förlängs även för år 2026. Nedsättningen gäller för används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Regeringen markerar dock att "Om den skatteåtgärd som nu remitteras kommer att presenteras i budgetpropositionen för 2026, 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."

För skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar föreslås nedsättningen från årsskiftet vara 2 553 kronor per kubikmeter för diesel för koldioxidskatt och 1 150 kronor per kubikmeter för energiskatt. Från 1 januari 2027 föreslås en befrielse från koldioxidskatt med 1 930 kronor per kubikmeter, dvs den ordinarie nedsättningen återinförs. De exakta beloppen gäller med reservation för att de med en förändrad växelkurs gentemot euron kan behöva höjas för att inte underkrida EU:s minimiskattenivå enligt energiskattedirektivet.

Regeringen föreslår också att en kvartalsvis beloppsgräns på 400 kronor införs så att de allra minsta användarna inte längre omfattas, jämfört med den nu gällande gränsen på minst 500 kronor per år. Därtill föreslås att lagen om lagerskatt på flygbensin upphävs, vilket är en anpassning till gällande EU-reglemente. *Dessa två sistnämnda förslag ställer 2030-sekretariatet sig bakom utan vidare kommentarer.*

Förslaget innebär minskade skatteintäkter på 560 miljoner kronor år 2026 genom den sänkta skatten på diesel för berörda ändamål med ytterligare 1 773 kronor per kubikmeter. Totalt är dock skatten sänkt med 3 703 kronor per kubikmeter jämfört med full beskattning, och det samlade skattebortfallet (som inte redovisas) därmed cirka 1.2 miljarder kronor. Regeringen anger att cirka 25 000 företag berörs, samma antal som innan justeringen av miniminivån för ansökan, samtidigt som denna anges minska antalet sökande med cirka 2 000.

Regeringen anger att förslaget uppskattas leda till att de territoriella utsläppen av fossil koldioxid ökar med knappt 20 000 ton 2026, motsvarande en ökning med ca 2 procent av de berörda näringarnas utsläpp från dieselanvändning i arbetsmaskiner. Detta gäller dock för den ytterligare nu föreslagna skattesänkningen; jämfört med om den fossila dieseln varit fullt ut beskattad ska dessa värden drygt dubblas. Också utsläppen av övriga luftföroreningar, såsom partiklar och kväveoxider ökar, och förslaget försämrar incitamenten att ställa om till förnybart eller eldrift. Regeringen anger att "Sammantaget kan detta 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."

Promemorian anger också att sänkningen av skatten på fossil diesel kan påverka skogsbruket, med "tidigarelagd avverkning som har en negativ påverkan på både den biologiska mångfalden och klimatet".

Förslaget i dess helhet finns här.

### **2030-sekretariatets synpunkter**

När en tillfällig nedsättning av koldioxid- och energiskatt på jordbruksdiesel infördes år 2022 för att kompensera för prishöjningar på viktiga insatsvaror inom jord-, skogs- och vattenbruk, inte minst på grund av kriget i Ukraina, tillstyrkte 2030-sekretariatet detta.

Vi delar regeringens inriktning att grupper som är särskilt utsatta ska kompenseras och skyddas, särskilt när deras insatser är avgörande för samhället. Svenskt jordbruk och svensk livsmedelsförsörjning bör skyddas från orimligt höga priser på bland annat energi.

Vi villkorade dock år 2022 vårt stöd med att Sverige så fort det är praktiskt möjligt bör hitta ett sätt att gynna utsatta sektorer utan att förstärka beroendet av fossila drivmedel, öka Sveriges klimatpåverkan och äventyra vår måluppfyllelse. Vi föreslog och föreslår åter en övergång till ett system i linje med vad som föreslås i den statliga, nyligen genomförda och remitterade utredningen "Vägen mot fossiloberoende jordbruk" (SOU 2021:67).

Det har nu gått flera år sedan den första tillfälliga skattenedsättningen, och regeringen har under tiden kraftigt sänkt skatten på fossila drivmedel och genom en sänkt reduktionsplikt bidragit till ett mycket lägre pris vid pump än när undantaget infördes. Det gäller särskilt för fossil diesel.

Däremot har vi inte sett några förslag från regeringen om hur ett stöd till utsatta sektorer kan utformas så att det inte försvårar uppfyllandet av de svenska klimatmålen, av EU:s ESR-krav på Sverige och mer övergripande mot principen om att förorenaren betalar, som är i inskriven i svensk lag, EU-fördrag och FN:s gemensamma riktlinjer.

Nu liksom inför 2022 års beslut, motiverar regeringen undantaget med det oroliga läget i omvärlden, "Det är därför angeläget att stärka Sveriges försörjningsberedskap. Ett sätt att bidra till detta är att förlänga den tillfälligt utökade skattenedsättning så att den även gäller förbrukning under 2026." Vi avvisar denna argumentation; Sveriges försörjningstrygghet stärks *inte* av ett fortsatt beroende av importerade fossila drivmedel, utan av ökad egen produktion och användning av förnybara drivmedel.

Regeringen ska inför varje föreslagen lagändring visa att den övervägt alternativa möjligheter. Det har knappast skett, trots att frågan alltså varit uppe för beslut varje år sedan 2022. Denna del av promemorian lyder i dess helhet (!) "Det skulle vara möjligt att stärka försörjningsberedskapen även genom andra åtgärder, t.ex. genom riktade bidrag till bl.a. jordbruket. Att förlänga den tillfälligt utökade skattenedsättning bedöms dock vara den mest ändamålsenliga åtgärden för en temporär förstärkning eftersom nedsättningssystemet redan finns på plats och är väl inarbetat." Inga andra argument anförs, dvs förslaget är bättre än andra på den enda grund att det infördes för flera år sedan – då situationen var en helt annan, med skyhöga drivmedelspriser och ett akut behov att agera.

Ett reellt alternativ, som regeringen inte nämner med ett ord, är den som föreslås i den väl genomarbetade, av lantbruket positivt mottagna statliga utredningen "Vägen mot fossiloberoende jordbruk" (SOU 2021:67). Utredningens syfte var att "ta fram förslag som bidrar till både målet om en konkurrenskraftig livsmedelskedja och klimatmålen och som förbättrar drivmedels- och livsmedelsberedskapen." Centrala förslag i denna utredning är:

- att ett *jordbruksavdrag* på 7% införs. Avdraget ska baseras på företagets intäkter och ska omfatta företag inom jord-, skogs- och vattenbruk.
- att en *biopremie* för rena biodrivmedel införs, som ska motsvara merkostnaden och därmed göra att det inte kostar extra för jordbruket att tanka förnybart.
- att *återbetalning av dieselskatt fasas ut* för jord-, skogs- och vattenbruket.
- att *klimatpremien utvidgas till arbetsmaskiner* som drivs av biogas och bioetanol [delvis uppfyllt].
- att *gödselgasstödet och biogasstödet utökas* och förlängs [delvis uppfyllt].

Utredningens förslag återfinns i flera av de budgetmotioner som i början av innevarande mandatperiod behandlades av riksdagen. Det är därmed väl känt av regeringen och det finns goda förutsättningar för att införa stora delar av det med brett stöd. 2030-sekretariatet bedömer detta förslag som långt mer lämpligt än att åter förlänga skattenedsättningen på fossila drivmedel, då det:

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

- **Saknar koppling till bränsleanvändning;** regeringens förslag innebär ju ökad stimulans ju mer man förbrukar, vilket är en signal som direkt strider mot förorenaren betalar-principen.
- **Gynnar omställningen till förnybart;** regeringens förslag försvårar jordbrukets omställning till förnybart genom att skatteavdraget gör att biodrivmedel omöjligt kan konkurrera med de fossila.
- **Knyter samman jordbruket med drivmedelsproduktionen;** jordbrukets rester och avfall men också mellangrödor och marker som ligger i träda bör användas för att producera hållbara biodrivmedel, och det är rimligt att dessa i första hand används av jordbruket självt.
- **Inte öppnar för fusk.** Om jordbrukets diesel är långt billigare än annan diesel, skapas en gråzon där viss tankning registreras som jordbruk trots att den inte är det. Därtill uppmuntras fusk – det är lätt att på internet hitta diskussionsgrupper om hur man tankar bilen med så kallad ”färgad eller grön diesel” utan att upptäckas. Förslagen i statliga utredningen ”Vägen mot fossiloberoende jordbruk” har inga sådana effekter.
- **Är i linje med vad jordbruket själva föreslår.** LRF förespråkar den väg som föreslås i SOU:n, som de bedömer att bibehålla konkurrenskraften för svenskt jordbruk. Det saknas tungt vägande skäl att från regeringens sida fortsatt välja en helt annan väg.

Regeringen anför som skäl till sitt förslag att ”Arbetsmaskiner drivs i dag i stor utsträckning av fossila drivmedel och det finns på kort sikt färre alternativ än för lättare fordon, där elektrifieringen har fått större genomslag.” Detta är direkt felaktigt, förutom att det är märkligt att avgränsa analysen till arbetsmaskinerna när den utökade skattebefrielsen föreslås gälla långt vidare sektorer, där en bred palett av drivmedel som kan ersätta fossil diesel nu växer fram.

Diesel kan i princip alltid ersättas med HVO, med mycket stor minskning av klimatpåverkan, och i de flesta fall av RME/FAME, i vilken fördelning som helst mellan fossil och förnybar diesel. Därmed är det betydligt *lättare* att ställa om dieselfordon till förnybar drift än det är med bensindrivna, där biobensin i princip saknas och där etanolinblandning över 10 procent i bensin inte är tillåten. Därtill kan sjöfarten använda biogas, metanol, vätgas eller el, ensamt eller som dual fuel-lösning.

Konkurrenskraften för samtliga möjligheter till omställning försämras med en ensidig skattebefrielse för fossil diesel, särskilt som den nu kombineras med en redan genomförd, mycket långtgående skattesänkning på fossil diesel. Det strider mot intentionerna i det klimatpolitiska ramverket och det strider mot överenskommelser som Sverige ställt sig bakom på klimatförhandlingarna i FN:s regi om att förstärka konkurrenskraften för det förnybara gentemot det fossila.

### Slutord

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå EU:s klimatkrav på Sverige och Sveriges nationella klimatmål för 2030. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se [www.2030sekretariatet.se](http://www.2030sekretariatet.se).

2030-sekretariatet tackar för möjlighet att ge synpunkter på det remitterade förslaget. Vi bistår fortsatt gärna i arbetet med att nå nationella klimatmål, EU:s klimatkrav och internationella klimatöverenskommelser, på ett sätt som bidrar till att konkurrenskraften stärks, sårbarheten minskar och hela landet utvecklas.

För 2030-sekretariatet den 11 februari 2025

Mattias Goldmann

UTKAST