

**Från:** [Ann-Britt Eriksson](#)  
**Till:** [info@biluthyrarna.se](mailto:info@biluthyrarna.se); [info@drivkraftsverige.se](mailto:info@drivkraftsverige.se); [registrator](#); [info@energiforetagen.se](mailto:info@energiforetagen.se); [info@energigas.se](mailto:info@energigas.se); [registrator](#); [KN Fossilfritt Sverige](#); [info@foretagarna.se](mailto:info@foretagarna.se); [förvaltningsrätten i Falun](#); [registrator](#); [registrator](#); [konkurrensverket](#); [registrator@lrf.se](mailto:registrator@lrf.se); [infome@me.se](mailto:infome@me.se); [info@mobilitysweden.se](mailto:info@mobilitysweden.se); [remiss@ms.se](mailto:remiss@ms.se); [info](#); [registrator](#); [Regelrådet](#); [info@skgs.org](mailto:info@skgs.org); [info@skattebetalarna.se](mailto:info@skattebetalarna.se); [registrator](#); [se@skogsentreprenörerna.se](mailto:se@skogsentreprenörerna.se); [remiss@skogsindustrierna.se](mailto:remiss@skogsindustrierna.se); [registrator](#); [jordbruksverket](#); [registrator](#); [info@svensk Kollektivtrafik.se](mailto:info@svensk Kollektivtrafik.se); [info@svebio.se](mailto:info@svebio.se); [info@taxiforbundet.se](mailto:info@taxiforbundet.se); [remisser@svensktnaringsliv.se](mailto:remisser@svensktnaringsliv.se); [info@skr.se](mailto:info@skr.se); [info@akeri.se](mailto:info@akeri.se); [tillväxtverket](#); [trafikanalys](#); [trafikverket](#); [info@transportforetagen.se](mailto:info@transportforetagen.se); [kontakt](#); [remisser@naturskyddsforeningen.se](mailto:remisser@naturskyddsforeningen.se)  
**Ärende:** Remiss av promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel. Svar 30 september.  
**Datum:** den 6 september 2024 10:04:58  
**Bilagor:** [Remissmissiv.pdf](#)  
[PM Sänkt skatt på bensin och diesel.pdf](#)

---

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet **senast den 30 september 2024**. 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 Fi2024/01726 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

## Remiss av promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

### Remissinstanser

1. Biluthyrarna Sverige
2. Drivkraft Sverige
3. Ekonomistyrningsverket
4. Energiföretagen Sverige
5. Energigas Sverige
6. Energimarknadsinspektionen
7. Fossilfritt Sverige
8. Företagarna
9. Förvaltningsrätten i Falun
10. Kommerskollegium
11. Konjunkturinstitutet
12. Konkurrensverket
13. Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)
14. Maskinentreprenörerna
15. Mobility Sweden
16. Motormännens riksförbund
17. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
18. Naturskyddsföreningen
19. Naturvårdsverket
20. Regelrådet

21. SKGS
22. Skattebetalarnas förening
23. Skatteverket
24. Skogsentreprenörerna
25. Skogsindustrierna
26. Statens energimyndighet
27. Statens jordbruksverk
28. Statskontoret
29. Svensk Kollektivtrafik
30. Svenska bioenergiföreningen (Svebio)
31. Svenska Taxiförbundet
32. Svenskt Näringsliv
33. Sveriges kommuner och regioner (SKR)
34. Sveriges Åkeriföretag
35. Tillväxtverket
36. Trafikanalys
37. Trafikverket
38. Transportföretagen
39. Transportstyrelsen

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet **senast den 30 september 2024**. 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 Fi2024/01726 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

## Sänkt skatt på bensin och diesel 2025

# Innehållsförteckning

1	Sammanfattning .....	3
2	Lagtext .....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2023:811) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	9
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	10
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	15
3	Sänkt drivmedelsskatt .....	19
3.1	Bakgrund och gällande rätt.....	19
3.2	Sänkt skatt på bensin och diesel .....	19
3.3	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	21
4	Konsekvensanalys.....	22
4.1	Syfte och alternativa lösningar .....	22
4.2	Förenlighet med EU-rätten .....	23
4.3	Offentligfinansiella effekter .....	23
4.4	Effekter för enskilda, fördelningseffekter och effekter för den ekonomiska jämställdheten.....	24
4.5	Effekter för företagen .....	25
4.6	Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna .....	26
4.7	Effekter för miljön.....	27
4.8	Övriga effekter .....	28
5	Författningskommentar.....	29
5.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:811) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	29
5.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	29
5.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	29
5.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	29

# 1 Sammanfattning

I promemorian föreslås att skatten på bensin och diesel sänks den 1 januari 2025 jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025.

I promemorian föreslås också att skatten på bensin och diesel sänks ytterligare den 1 juli 2025.

Slutligen föreslås i promemorian att de skattesatser som gäller efter sänkningarna 2025 för bensin och diesel även ska gälla under 2026.

De energi- och koldioxidskattesatser som ska gälla för bränslen 2025 och 2026 föreslås framgå av lagen om skatt på energi.

Ändringarna avseende 2025 föreslås träda i kraft den 1 januari respektive den 1 juli 2025. Ändringarna avseende 2026 föreslås träda i kraft den 1 januari 2026.



## 2 Lagtext

### 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2023:811) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för lydelsen enligt lagen (2023:811) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2023:811*

#### **2 kap.**

##### **1 §**

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

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för  a) miljöklass 1 – motorbensin  – alkylatbensin  b) miljöklass 2	2 kr 19 öre per liter   1 kr 57 öre per liter  2 kr 23 öre per liter	3 kr 27 öre per liter   3 kr 27 öre per liter  3 kr 27 öre per liter	5 kr 46 öre per liter   4 kr 84 öre per liter  5 kr 50 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	3 kr 30 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	6 kr 57 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som  a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och	318 kr per m <sup>3</sup>	4 048 kr per m <sup>3</sup>	4 366 kr per m <sup>3</sup>

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	färgämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat vid 350°C, till- hörig miljöklass 1	1 615 kr per m <sup>3</sup>	2 836 kr per m <sup>3</sup>	4 451 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	2 037 kr per m <sup>3</sup>	2 836 kr per m <sup>3</sup>	4 873 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 256 kr per m <sup>3</sup>	2 836 kr per m <sup>3</sup>	5 092 kr per m <sup>3</sup>	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 465 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	6 009 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 259 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	4 492 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	868 kr per 1 000 kg	3 758 kr per 1 000 kg	4 626 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	2 kr 23 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 50 öre per liter

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

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

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

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

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

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

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

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

### *Föreslagen lydelse*

## **2 kap.**

### 1 §

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

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för  a) miljöklass 1 – motorbensin  – alkylatbensin  b) miljöklass 2	<i>1 kr 84</i> öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr <i>11</i> öre per liter  4 kr <i>49</i> öre per liter  5 kr <i>15</i> öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	2 kr 95 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	6 kr 22 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som  a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med	318 kr per m <sup>3</sup>	3 962 kr per m <sup>3</sup>	4 280 kr per m <sup>3</sup>

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 470 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 281 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 2	1 892 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 703 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 111 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 922 kr per m <sup>3</sup>
4.	2711 12 11–2711 19 00 Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 465 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	6 009 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00 Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
	b) annat ändamål än som avses under a	1 259 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	4 492 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
6.	2701, 2702 eller 2704 Kol och koks	868 kr per 1 000 kg	3 758 kr per 1 000 kg	4 626 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31 Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	1 kr 88 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 15 öre per liter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **2 kap.**

#### **1 b §<sup>1</sup>**

För kalenderåret 2026 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För kalenderåret 2027 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För bränslen som avses i

1. 1 § första stycket 3 a samt 4–6 ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket,

2. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 ska

a) koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket, och

b) energiskatt betalas med belopp som motsvarar summan av de i 1 § angivna energiskatte- och koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket med ett årligt tillägg av två procentenheter, med avdrag för det omräknade koldioxidskattebeloppet enligt a.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2024.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2025.

Beloppen enligt andra stycket 1, 2 a och 2 b avrundas var för sig till hela kronor och ören.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2023:810.

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

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

### *Lydelse enligt lagförslag 2.1*

#### **2 kap.**

##### **1 §**

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för  a) miljöklass 1 – motorbensin  – alkylatbensin  b) miljöklass 2	1 kr 84 öre per liter  1 kr 22 öre per liter  1 kr 88 öre per liter	3 kr 27 öre per liter  3 kr 27 öre per liter  3 kr 27 öre per liter	5 kr 11 öre per liter  4 kr 49 öre per liter  5 kr 15 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	2 kr 95 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	6 kr 22 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som  a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig	318 kr per m <sup>3</sup>	3 962 kr per m <sup>3</sup>	4 280 kr per m <sup>3</sup>

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	miljöklass 1	1 470 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 281 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	1 892 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 703 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 111 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 922 kr per m <sup>3</sup>	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 465 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	6 009 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 259 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	4 492 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	868 kr per 1 000 kg	3 758 kr per 1 000 kg	4 626 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	1 kr 88 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 15 öre per liter

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

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

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

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

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

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



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

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

### *Föreslagen lydelse*

## **2 kap.**

### **1 §**

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

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	1 kr 52 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 79 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 04 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 31 öre per liter
		b) miljöklass 2	1 kr 56 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 83 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	2 kr 63 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 90 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volympro- cent destillat vid 350°C,	318 kr per m <sup>3</sup>	3 642 kr per m <sup>3</sup>	3 960 kr per m <sup>3</sup>
		b) inte har för- setts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat vid 350°C, till- hörig			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	miljöklass 1	1 150 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	3 961 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 2	1 572 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 383 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 791 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 602 kr per m <sup>3</sup>
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för		
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 465 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	6 009 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för		
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
	b) annat ändamål än som avses under a	1 259 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	4 492 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	868 kr per 1 000 kg	3 758 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	1 kr 56 öre per liter	3 kr 27 öre per liter

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

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

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

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

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

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

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

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

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

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

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

### *Lydelse enligt lagförslag 2.3*

#### **2 kap.**

##### **1 §**

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1 – motorbensin	1 kr 52 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 79 öre per liter	
	– alkylatbensin	1 kr 04 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 31 öre per liter	
	b) miljöklass 2	1 kr 56 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 83 öre per liter	
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	2 kr 63 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 90 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volympro- cent destillat vid 350°C, b) inte har för- setts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat vid 350°C, till- hörig	318 kr per m <sup>3</sup>	3 642 kr per m <sup>3</sup>	3 960 kr per m <sup>3</sup>	

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	miljöklass 1	1 150 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	3 961 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	1 572 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 383 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 791 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 602 kr per m <sup>3</sup>	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 465 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	6 009 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 259 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	4 492 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	868 kr per 1 000 kg	3 758 kr per 1 000 kg	4 626 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	1 kr 56 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 83 öre per liter

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

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

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

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

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

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

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

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

### *Föreslagen lydelse*

## **2 kap.**

### 1 §

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	1 kr 52 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 79 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 04 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 31 öre per liter
	b) miljöklass 2	1 kr 56 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 83 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	2 kr 63 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 90 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	318 kr per m <sup>3</sup>	3 642 kr per m <sup>3</sup>	3 960 kr per m <sup>3</sup>
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	miljöklass 1	1 150 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	3 961 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	1 572 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 383 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 791 kr per m <sup>3</sup>	2 811 kr per m <sup>3</sup>	4 602 kr per m <sup>3</sup>	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	4 576 kr per 1 000 kg	4 576 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 475 kr per 1 000 kg	4 576 kr per 1 000 kg	6 051 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 256 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 256 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 268 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 256 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	4 524 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	874 kr per 1 000 kg	3 784 kr per 1 000 kg	4 658 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	1 kr 56 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 83 öre per liter

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

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

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

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

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

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

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

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

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

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

## 3 Sänkt drivmedelsskatt

### 3.1 Bakgrund och gällande rätt

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturerad av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, kallat energiskattedirektivet, är ett unionsgemensamt ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. Av direktivet följer bl.a. att medlemsstaternas nationella beskattning ska uppfylla vissa i direktivet föreskrivna minimiskattenivåer.

På nationell nivå regleras skatter på bränslen och el i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Grundregeln i såväl energiskattedirektivet som LSE är att bränslen och el ska beskattas. De bränslen som omfattas av energiskattedirektivet beskattas vid användning som motorbränslen eller som bränslen för uppvärmning.

Energiskatt och koldioxidskatt tas ut på drivmedel som bensin och diesel. Skattesatserna på drivmedel framgår av 2 kap. 1 § LSE. Enligt 2 kap. 1 b § LSE ska regeringen årligen före november månads utgång fastställa det kommande kalenderårets omräknade energi- och koldioxidskattesatser. Hur skattesatserna ska omräknas framgår av LSE och de omräknade skattebeloppen fastställs i förordning. Sedan 1994 sker omräkningen av energi- som koldioxidskattesatserna på bl.a. bensin och diesel med förändringar i konsumentprisindex (KPI). För bensin och diesel beaktas sedan den 1 januari 2016 även utvecklingen av bruttonationalprodukten genom ett schabloniserat tillägg vid omräkningen (s.k. BNP-indexering).

Riksdagen har efter förslag från regeringen beslutat om skattenivåer på drivmedel för 2024 och 2025 (prop. 2023/24:24, bet. 2023/24:SkU7, rskr. 2023/24:59).

### 3.2 Sänkt skatt på bensin och diesel

<p><b>Promemorians förslag:</b> Den 1 januari 2025 sänks energiskatten på bensin med 35 öre per liter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Den 1 juli 2025 sänks energiskatten på bensin (utom</p>
---



alkylatbensin) med ytterligare 32 öre per liter. Energiskatten på alkylatbensin sänks den 1 juli 2025 med ytterligare 18 öre per liter.

De skattenivåer som gäller efter sänkningarna 2025 för bensin ska även gälla under 2026.

Den 1 januari 2025 sänks energi- och koldioxidskatten på diesel (utom på s.k. lågbeskattad olja) med sammanlagt 170 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Den 1 juli 2025 sänks energiskatten på diesel (utom lågbeskattad olja) med ytterligare 320 kronor per kubikmeter.

Den 1 januari 2025 sänks koldioxidskatten på lågbeskattad olja med 86 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som tidigare beslutats. Den 1 juli 2025 sänks koldioxidskatten på lågbeskattad olja med ytterligare 320 kronor per kubikmeter.

De skattenivåer som gäller för diesel och lågbeskattad olja efter sänkningarna 2025 ska gälla även under 2026.

De energi- och koldioxidskattesatser som ska gälla för bränslen under 2025 och 2026 ska framgå direkt av lagen om skatt på energi.

## **Skälen för promemorians förslag**

### *Skattebelopp för 2025*

Skatten på bensin och diesel sänktes den 1 januari 2024 för att motverka ökade pumppriser och för att mildra inflationens konsekvenser för enskilda och företag. Även om inflationsbekämpningen har varit framgångsrik är effekterna av den tidigare höga inflationen påtagliga. Enskildas och företags köpkraft har urholkats. Riksdagen har fastslagit skattesatserna för bensin och diesel som ska gälla från den 1 januari 2025. För att öka möjligheten att bevara den senaste tidens lägre prishöjder vid pump på diesel och möjliggöra ytterligare prissänkningar på bensin, bör emellertid den sammanlagda skatten på bensin och diesel sänkas.

Mot bakgrund av det anförda föreslås den 1 januari 2025 följande skatteförändringar för bensin och diesel. Energiskatten på bensin föreslås sänkas med 35 öre per liter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Energi- och koldioxidskatten på diesel (utom på lågbeskattad olja) föreslås sänkas med sammanlagt 170 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Koldioxidskatten på lågbeskattad olja föreslås sänkas med 86 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025.

Regeringen har aviserat förändringar i reduktionsplikten på så sätt att även fossilfri el såld från publika laddstationer inkluderas. Dessutom har regeringen aviserat att kraven på utsläppsreduktioner inom reduktionsplikten ska sättas till 10 procent från och med den 1 juli 2025. Samtidigt bör ökade kostnader för vägtransporter till följd av åtgärderna motverkas. För att parera priseffekten av den aviserade engångshöjningen av reduktionspliktsnivåerna på bensin och diesel med fyra procentenheter vardera föreslås att skatten på bensin och diesel i ett andra steg sänks.

Mot bakgrund av det ovanstående föreslås följande förändringar från den 1 juli 2025. Energiskatten på bensin (utom alkylatbensin) föreslås sänkas med ytterligare 32 öre per liter. Energiskatten på alkylatbensin föreslås sänkas med ytterligare 18 öre per liter. Energiskatten på diesel

(utom lågbeskattad olja) föreslås sänkas med ytterligare 320 kronor per kubikmeter. Koldioxidskatten på lågbeskattad olja föreslås sänkas med ytterligare 320 kronor per kubikmeter.

### *Skattebelopp för 2026*

Enligt lagen om skatt på energi, förkortad LSE, ska energi- och koldioxidskattesatserna på bensin och diesel räknas om inför 2026 utifrån förändringar i förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2024 (KPI) och med ett schablontillägg om två procentenheter som avser att spegla BNP-utvecklingen. För att motverka höjda bensin- och dieselpriser 2026 föreslås att dessa omräkningsregler inte ska få genomslag för bensin och diesel inför 2026. Det innebär att det inte görs någon omräkning av skattebeloppen inför 2026 för de bränslen som avses i 2 kap. 1 § 1–3 och 7 LSE, (bl.a. bensin och diesel). För övriga bränslen, dvs. 2 kap. 1 § 4–6 LSE (gasol, naturgas samt kol och koks) görs en omräkning av skattebeloppen inför 2026. I avsaknad av faktiskt konsumentprisindex (KPI) för juni 2025 omräknas skattebeloppen med en omräkningsfaktor som ges av förhållandet mellan prognos för KPI i juni 2025 på 418,78 och KPI i juni 2024.

Av lagtekniska skäl föreslås att energi- och koldioxidskattebeloppen för bränslen för 2025 och 2026 anges i 2 kap. 1 § LSE. Vidare föreslås att årtalen i omräkningsreglerna i 2 kap. 1 b § LSE förskjuts ett år vilket är en följdändring av att skattebeloppen för 2025 och 2026 anges direkt i LSE.

### *Lagförslag*

Förslaget medför ändringar i 2 kap. 1 och 1 b §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi.

## 3.3 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Promemorians förslag:** Ändringarna avseende 2025 ska träda i kraft den 1 januari respektive den 1 juli 2025. Ändringarna avseende 2026 ska träda i kraft den 1 januari 2026. Äldre bestämmelser ska dock gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

**Skälen för promemorians förslag:** Det är angeläget att motverka ökade bensin- och dieselpriser redan från det kommande årsskiftet och därför föreslås att de föreslagna ändringarna i skattenivåerna i ett första steg införs från den 1 januari 2025. Därtill är det viktigt att parera för prisökningar som den aviserade förändringen i reduktionsplikten den 1 juli 2025 antas medföra. Därför föreslås ytterligare sänkningar av skattenivåerna för bensin och diesel från den 1 juli 2025. För att bensin- och dieselpriser inte ska omräknas inför 2026 föreslås skattenivåerna för 2026 träda i kraft den 1 januari 2026.

## 4 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslaget effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2024:183) om konsekvensutredning vid regelgivning. 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.

### 4.1 Syfte och alternativa lösningar

För att öka möjligheten att bevara den senaste tidens lägre prisnivåer vid pump på diesel och möjliggöra ytterligare prissänkningar på bensen, har regeringen aviserat flera skattesänkningar på bensen och diesel. I promemorian föreslås nu dessa skattesänkningar. Den första skattesänkningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2025. Alternativet att inte sänka skatten den 1 januari 2025 och i stället låta de skattenivåer som är beslutade för 2025 gälla på bensen och diesel skulle bidra till högre drivmedelspriser.

Skattesatserna på bensen och diesel föreslås sänkas ytterligare den 1 juli 2025, för att parera prisseffekterna av den aviserade höjningen av reduktionsplikten. En framgångsrik omställning till fossilfrihet förutsätter legitimitet hos befolkningen. Att inte sänka skatten motsvarande den beräknade prisseffekten av de aviserade nivåerna i den nya reduktionsplikten, skulle kunna leda till högre drivmedelspriser och minskad acceptans för aviserade åtgärder för att öka möjligheten för att nå det svenska åtagandet för utsläppsminskningar av växthusgaser i den så kallade ESR-sektorn som omfattar utsläpp från bl.a. vägtransporter, arbetsmaskiner och jordbruk.

För att inte bidra till ökade bensen- och dieselpriser 2026 är det viktigt att bibehålla samma skattesatser som 2025. Alternativet att låta skattesatserna räknas om enligt gällande indexeringsregler skulle medverka till högre drivmedelspriser 2026.

Förslaget kan utvärderas på olika sätt. Exempelvis följs effekter på skatteintäkter löpande upp av såväl Regeringskansliet som berörda myndigheter. Effekter av förändringar av drivmedelsskatten och reduktionspliktsjusteringar har tidigare utvärderats av exempelvis Konjunkturinstitutet. Föreliggande förslag bedöms kunna utvärderas med liknande metoder när förslaget trätt i kraft och efter att relevant statistik finns tillgänglig.

## 4.2 Förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med energiskattedirektivet. Förslaget om sänkt skatt på bensin och diesel bedöms rymmas inom de minimiskattenivåer som föreskrivs i direktivet. Reglerna om statligt stöd som följer av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt påverkas inte av förslaget. Sammantaget bedöms därför förslaget vara förenligt med EU-rätten.

## 4.3 Offentligfinansiella effekter

Den offentligfinansiella effekten uppgår till de skatteintäkter som uteblir när förslaget genomförs. Beräkningen av de offentligfinansiella effekterna redovisas i tabell 1. Beräkningen görs i huvudsak utifrån prognostiserade volymer för 2025 från Energimyndighetens kortsiktsprognos sommar 2024. Beräkningarna utgår vidare från de skattesatser som riksdagen har fastslagit för bensin, diesel och lågbeskattad olja som ska gälla från den 1 januari 2025 samt de skattesatser som skulle ha gällt med gällande omräkningsregler och en inflation mellan juni 2024 och juni 2025 på 0,7 procent (prognos) och mellan juni 2025 och juni 2026 på 1,27 procent (prognos).

**Tabell 1** Förslag om sänkt skatt på bensin och diesel

Miljarder kronor, fasta priser och baser

	Bruttoeffekt 2025	Nettoeffekt 2025	Nettoeffekt 2026	Nettoeffekt 2027	Varaktigt effekt
<b>Offentligfinansiell effekt</b>	<b>-3,13</b>	<b>-3,17</b>	<b>-5,49</b>	<b>-5,65</b>	<b>-5,65</b>

Källa: Egna beräkningar

Förslaget innebär att skatteutgiften avseende energiskatt på diesel i motordrivna fordon minskar. Förslaget påverkar även vissa andra skatteutgifter gällande drivmedel och koldioxidskatt för eldningsolja för uppvärmningsändamål.

Tabellen ovan redovisar de offentligfinansiella effekterna för förslaget om sänkt skatt på bensin och diesel sett isolerat. Nettoeffekten beaktar också att skatteändringar förväntas övervältras på priset, vilket påverkar intäkter från såväl mervärdesskatt som bolagsskatt. I detta fall förväntas dock den del av skattesänkningen som sker den 1 juli 2025 kombineras med höjd reduktionsplikt, där åtgärdernas prispåverkan bedöms motverka varandra. Om just denna del av skattesänkningen därmed inte genererar några indirekta effekter, skulle det innebära att den offentligfinansiella nettoeffekten blir marginellt lägre än vad tabellen ger vid handen.

## 4.4 Effekter för enskilda, fördelningseffekter och effekter för den ekonomiska jämställdheten

Det är osäkert hur skatteförändringar får genomslag på priset i praktiken. Konsekvensanalysen utgår från att de högre skattesatserna i förslaget hade fått fullt genomslag på priset. Hur mycket lägre den totala skatten beräknas bli för bensin, diesel, flygbensin och lågbeskattad olja, jämfört med om förslaget inte genomförs, redovisas i tabell 2. Även effekten inklusive mervärdesskatt redovisas där. Mervärdesskatteeffekt tillkommer om köparen är en privatperson och beräknas utifrån antagandet att priset justeras i motsvarande mån som skatten.

**Tabell 2 Förändring i summan av energi- och koldioxidskatt till följd av promemorians förslag 2025 jämfört med gällande regler för 2025**

Kronor per enhet som anges i parentes

	1 jan 2025	1 jan 2025 inkl. moms	1 jul 2025*	1 jul 2025 inkl. moms*
Bensin (l)	-0,35	-0,44	-0,32	-0,40
Diesel (l)	-0,17	-0,21	-0,32	-0,40
Flygbensin (l)	-0,35	-0,44	-0,32	-0,40
Lågbeskattad olja (m <sup>3</sup> )	-86	-108	-320	-400

Källa: Egna beräkningar

\*Utöver effekten den 1 jan 2025. Effekten på priset av sänkningen den 1 juli förväntas dock bli noll för normalbeskattad användning av bensin och diesel eftersom skattesänkningen uppskattas motsvara prispåslaget av den aviserade höjningen av reduktionsplikten.

Skattesänkningen på bensin och diesel den 1 juli 2025 syftar till att kompensera för en uppskattad prisökning till följd av den aviserade höjda reduktionsplikten. Sannantaget bedöms därför höjd reduktionsplikt och den samtida skattesänkningen lämna priset på bensin och diesel oförändrat den 1 juli 2025. Skattesänkningen den 1 januari 2025 förväntas däremot få fullt genomslag på priset.

Skatteförändringen som föreslås ske den 1 januari 2025 innebär att för en ägare till en diesebil som körs 1 400 mil om året och har en förbrukning på 0,5 liter per mil minskar kostnaderna för drivmedel med ca 150 kronor per år jämfört med om förslaget inte genomförs. För en bensinbilsägare som kör 900 mil om året, med en genomsnittsförbrukning på 0,6 liter per mil beräknas motsvarande besparing uppgå till ca 240 kronor om året. Att skatten på bensin och diesel inte indexeras upp 2026 kan innebära en ytterligare besparing på ca 90 kronor om året för samma typer av bensin- och diesebilister.

Förslaget påverkar även skatten på flygbensin som inte påverkas av den aviserade höjda reduktionsplikten. Kostnadsminskningen jämfört med om förslaget inte genomförs beräknas uppgå till ca 25 kronor per flygtimme efter den 1 juli 2025, med en beräknad åtgång på 30 liter flygbensin per flygtimme.

Användningen av eldningsolja som uppvärmningsbränsle har minskat över tid. Olja bidrog med ungefär 0,3 terawattimmar av energianvänd-

ningen för uppvärmning och varmvatten av småhus 2023, vilket motsvarar drygt 1 procent av den totala energianvändningen för uppvärmning och varmvatten i småhus. Det fanns 2023 cirka 15 000 småhus som helt eller delvis använder eldningsolja för sin uppvärmning. För ett småhus som använder 2,5 kubikmeter olja per år beräknas förslaget medföra en kostnadsminskning med ca 770 kronor för helåret 2025 jämfört med om förslaget inte genomförs.

För bensin och diesel skiljer sig effekten för enskilda av förslaget beroende på typ av hushåll och i vilken grad hushållet är beroende av bilen och om hushållet har ett bensin- eller dieselfordon. Den genomsnittliga körsträckan, per registrerat fordon, är längst för bilar registrerade i Stockholms, Uppsala och Jönköpings län, vilket betyder att ägare till dessa bilar förväntas gynnas mest av förslaget. Förslaget väntas trots det gynna en högre andel hushåll i glesbygden jämfört med andelen i storstadsregioner eftersom hushåll på glesbygden antas i högre utsträckning vara beroende av bilen än hushåll i större städer, där alternativ till bilen är mer tillgängliga.

Som andel av hushållens ekonomiska standard är effekten av sänkta skatter på bensin, diesel och lågbeskattad olja störst bland de hushåll som äger minst en bensin- eller dieseldriven bil eller använder eldningsolja samt har låga inkomster. Effekten avtar sedan högre upp i inkomstfördelningen. Eftersom skattesänkningen är större på bensin än på diesel, gynnas bensinbilsägare i större utsträckning än dieslbilsägare, givet samma körsträcka och förbrukning. Sänkt skatt på eldningsolja påverkar så pass få hushåll att den inte bedöms påverka hushållens genomsnittliga ekonomiska standard. Utöver dessa bedöms förslaget inte ha några nämnvärda fördelningseffekter.

Av de personbilar som ägs av fysiska personer står kvinnor som ägare till drygt en tredjedel av bilarna. Bilar registrerade på kvinnor har också en marginellt kortare genomsnittlig körsträcka per år jämfört med bilar registrerade på män. Förslaget bedöms sålunda gynna män marginellt mer än kvinnor.

## 4.5 Effekter för företagen

Företag berörs av förslaget genom att vissa bränslen som används för drift av motordrivna fordon, fartyg eller luftfartyg, eller för andra ändamål såsom uppvärmning, får en annan skatt än om förslaget inte genomförs. Pris effekter anges i tabell 2 i avsnittet ovan. För företag som har rätt att dra av ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon mervärdesskatteeffekt.

Förslaget påverkar företagen främst genom att priset på bensin och diesel, blir lägre än vad fallet hade varit om förslaget inte genomförs. Företag antas använda knappt tre fjärdedelar av den totala volymen diesel och en fjärdedel av den totala volymen bensin. Det är dessa andelar av den offentligfinansiella bruttoeffekten, som i huvudsak kommer från bensin och diesel, som kommer företagen till godo.

Merparten av volymerna av bensin och diesel förbrukas inom transportsektorn men även användare av arbetsmaskiner kommer att

påverkas. Huvudsakligen påverkas åkerinäringen. I slutet av 2022 fanns ca 16 500 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Åkerinäringen består i stor utsträckning av små företag. Av åkeriföretagen drivs 49 procent som enmansföretag och 32 procent har 1 till 4 anställda medan enbart 0,4 procent har fler än 100 anställda.<sup>1</sup>

I andra led påverkas de näringar som har en förhållandevis hög andel kostnader för drivmedel och vägtransporter i förhållande till näringens produktionsvärde. Exempel på sådana näringar är skogsbranschen, jordbruket och bygg- och anläggningssektorn<sup>2</sup>. De företag som är beroende av berörda bränslen kan få en viss konkurrensfördel. Däremot kan den innebära en konkurrensnackdel för de företag som ställt om eller är på väg att ställa om till fossilfrihet genom användning av höginblandade biodrivmedel eller eldrift.

Tabell 3 redovisar ett antal exempel på hur drivmedelskostnaderna förändras för olika typer av dieseldrivna fordon till följd av skattesänkningarna den 1 januari 2025. Skattesänkningen på diesel (och bensin) den 1 juli 2025 syftar till att kompensera för en förväntad prisökning till följd av den aviserade höjningen av reduktionsplikten och bedöms därför inte ge någon effekt vid pump.

**Tabell 3 Besparing av förslaget för olika typfordon som använder diesel**

Besparing i kronor per år, alla fordon antas använda diesel.

	Körsträcka (mil/år)	Förbrukning (l/mil)	Besparing 2025 (kronor)
<b>Fjärrbilskeipage*</b>	12 500	3,5	7 400
<b>Lätt lastbil</b>	1 500	0,6	150
<b>Buss</b>	5 000	4	3 400
<b>Taxi</b>	5 000	0,5	400

Källa: Egna beräkningar

\*Beräkningen utgår ifrån ett antagande om att 90 % av dieseln som ett fjärrbilskeipage använder tankas i Sverige

Förslaget bedöms inte påverka företagens administrativa kostnader vare sig på kort eller lång sikt. Förslaget bedöms inte heller påverka några andra kostnader för företagen. Förslaget kan innebära en skattemässig besparing även för små företag och det bedöms inte nödvändigt att ta speciella hänsyn till små företag.

## 4.6 Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Förslaget bedöms endast medföra marginella förändringar för Skatteverket avseende information. Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara nödvändiga. Förändringarna ingår i den anpassning som årligen görs

<sup>1</sup> Transportmarknaden i siffror 2023 (Transportstyrelsen, 2024).

<sup>2</sup> Se t.ex. Drivmedelsprisernas betydelse för företagens kostnader (Konjunkturinstitutet specialstudie 2024) och betänkandet Godstransporter på väg (SOU 2022:13).

på grund av ny eller förändrad lagstiftning, och eventuella tillkommande kostnader bedöms kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

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

## 4.7 Effekter för miljön

Att sänka skatten på bensin och diesel innebär att drivmedelsskatternas styrning mot minskad klimat- och miljöpåverkan minskar jämfört med om förslaget inte genomförs. Förslaget innebär t.ex. ett lägre pris på bensin och diesel än om förslaget inte genomförs, vilket leder till att incitamenten till transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade fossilfria drivmedel försvagas. Utsläppseffekten av förslagen uppkommer alltså genom att en lägre skattesats resulterar i ett lägre drivmedelspris vilket i sin tur leder till en högre drivmedelskonsumtion. Beräkningen av utsläppseffekter baseras på en rad antaganden kring sådant som hur skatteförändringen övervältras på priset, hur konsumenter reagerar på sänkta drivmedelspriser och hur stor inblandningen av biodrivmedel kommer att vara i bensin och diesel. Det finns därmed en stor osäkerhet kring hur stora utsläppsökningar som förslaget kommer att ge upphov till.

Eftersom skattesänkningen den 1 juli 2025 är utformad för att kompensera för det beräknade prispåslaget från den aviserade höjningen av reduktionsplikten vid samma datum, antas de båda förändringarna ta ut varandra. Priset på drivmedel förväntas därför inte påverkas av förändringarna den 1 juli 2025. Därför beräknas utsläppseffekterna till följd av ett lägre drivmedelspris enbart utifrån skattesänkningen den 1 januari 2025 och av att skatten på bensin och diesel inte indexerats upp 2026. I beräkningarna antas att förändringen i skattesatser får fullt genomslag på priset. För åren 2026 fram till och med 2030 antas att skatteskillnaden, och därmed prisskillnaden på bensin och diesel, mellan förslaget i promemorian och nu gällande regler är desamma som 2026. I övrigt utgår beräkningarna från ett svenskt pris på bensin och diesel från den 12 augusti 2024 enligt Weekly Oil Bulletin och en inblandningsnivå av biodrivmedel i volymtermer från den 1 juli 2025 på knappt 10 procent på bensin och 14,4 procent för diesel till följd av den aviserade höjningen av reduktionsplikten.<sup>3</sup> Fördelningen av bensin användningen mellan hushåll och företag antas vara 75 procent respektive 25 procent, medan dieselanvändningen fördelar sig på 28 procent respektive 72 procent. Bensin- och dieselvolymerna för 2025 och 2026 kommer från Energimyndighetens kortsiktsprognos sommar 2024 som sträcker sig till 2027. Volymen för 2030 fås av ett antagande om en procentuellt sett lika stor minskning av totala bensin- och dieselvolymerna mellan 2027–2030 som enligt prognosen för minskningen 2025–2027. Hur drivmedelskonsumtionen förändras till följd av ett lägre drivmedelspris beräknas med

<sup>3</sup> Antagandet baseras på att delar av det aviserade höjda reduktionskravet på bensin i praktiken leder till ökad inblandning av biodrivmedel i diesel. Resultatet är dock relativt okänsligt för om man i stället antar att det aviserade höjda reduktionskravet leder till ökad inblandning i bensin.



hjälp av egenpriselasticiteter från litteraturoversikten i Elasticiteter inom miljö-, klimat- och energiområdet (Konjunkturinstitutet specialstudie 2024). Utsläppseffekter för 2025 och 2026 beräknas med hjälp av medelvärden för kortsiktiga egenpriselasticiteter medan utsläppseffekter för 2030 beräknas med hjälp av medelvärden för långsiktiga egenpriselasticiteter. Den årliga utsläppseffekten antas sedan öka linjärt från skattningen för 2026 till skattningen för 2030.

Utifrån ovanstående antaganden bedöms förslaget leda till att konsumtionen av fossila drivmedel ökar och därmed att de territoriella utsläppen av fossil koldioxid från transportsektorn och från arbetsmaskiner ökar med ungefär 100 000 ton 2025. På längre sikt blir beräkningen än mer osäker men ackumulerat till 2030 kan utsläppen öka med ungefär 900 000 ton.<sup>4</sup> Den aviserade höjningen av reduktionsplikten den 1 juli väntas samtidigt minska utsläppen. Beräkningar för detta redovisas i promemorian om förändringar av reduktionsplikten. En samlad redovisning av de viktigaste besluten inom klimatpolitiken under året och vad de besluten kan betyda för utvecklingen av växthusgasutsläppen redovisas årligen i klimatredovisningen till budgetpropositionen. Eftersom priset minskar även på lågbeskattad olja och vissa andra drivmedel jämfört med om förslaget inte genomförs bidrar även dessa till marginellt ökade utsläpp av fossil koldioxid.

Även utsläppen av kväveoxider, framför allt från dieselfordon och arbetsmaskiner, bedöms öka något vilket försvårar att uppnå Sveriges åtagande om utsläppsminskningar, framför allt av kväveoxider till 2030 enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG, samt de utsläppsminskningar som specificerats i regeringens nationella luftvårdsprogram. De ökade halterna av kvävedioxid riskerar även att leda till ökad risk att kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa inte nås. Det innebär även en ökad risk för att miljö kvalitetsnormer i tätorter överskrids vilket kan leda till krav på ytterligare åtgärder för att sänka luftföroreningshalterna.

## 4.8 Övriga effekter

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

<sup>4</sup> De årsvisa effekterna i ton koldioxid skulle avrundat kunna uppgå till för åren 2025-2030, 100 000, 140 000, 150 000, 160 000, 170 000, 180 000.

## 5 Författningskommentar

### 5.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:811) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

#### 2 kap.

##### 1 §

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

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

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

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

#### 2 kap.

##### 1 b §

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur skattebeloppen för energiskatt och koldioxidskatt ska räknas om och när omräkningen ska göras.

I *första stycket* ändras det årtal som anger inför vilket kalenderår den årliga omräkningen ska göras. Ändringen innebär att bestämmelsen ska tillämpas på omräkningar först inför 2027 och efterföljande år.

Av *tredje stycket* framgår det s.k. jämförelsetalet som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni för det s.k. basåret. Ändringen innebär att basåret ändras till 2025.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

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

#### 2 kap.

##### 1 §

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

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

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

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

#### 2 kap.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om energi- och koldioxidskattebelopp för vissa bränslen.

Ändringen i *första stycket* innebär förändrade skattebelopp för bränslen som omfattas av punkterna 4–6.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.