

Er ref: 2025-003625
2025-003629
2025-003632
Hanna Hanning, Eva Nordlander

registrator@energimyndigheten.se
hbk@energimyndigheten.se

Vår ref: R-SI2025:28
Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Skogsindustriernas yttrande om:

- **Remiss av föreskrifter (STEMFS 2025:XX) om hållbarhetskriterier för vissa bränslen; 2025-003625**
- **Remiss av föreskrifter om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel; 2025-003629**
- **Remiss av föreskrifter om rapportering enligt drivmedelslagen och om miljöinformation om drivmedel; 2025-003632**

Sammanfattning

Skogsindustrierna tackar för att Energimyndigheten välkomnar yttrande på förslag till föreskrifter för hållbarhetskriterier, reduktionsplikt och drivmedel. Även om Skogsindustrierna inte är remissinstans så önskar vi lämna yttrande då våra medlemsföretag har ambitioner att köpa batterielektriska transporttjänster, men TCO på dessa transporter måste först bli konkurrenskraftig.

Skogsindustrierna anser därför att:

- Den aktör som gör den önskade omställningen till batterielektriska fordon ska tillgodoräknas den klimatnytta som laddningen innebär, även om elkvoterna är sålda till reduktionspliktigt drivmedel.
- Den aktör som tillhandahåller reduktionspliktigt drivmedel bör åläggas den administrativa bördan. Den bör förslagsvis bestå i att rapportera dels vilken växthuseffekt det sålda bränslet haft exkl den klimatnytta elen genererat (detta för att undvika dubbelräkning i företags hållbarhetsredovisningar), dels om/att reduktionsplikten uppnåtts. Alltså olika rapporter med olika syfte, resultat och mottagare. I båda fall bör massbalans kunna användas.
- De aktörer som tillhandahåller elektriska transporttjänster bör åläggas minsta möjliga rapporteringskrav. Detta då dessa aktörer har oerhört små marginaler, och TCO för batterielektriska transporter är avgörande för att en storskalig omställning till elektriska transporter ska ske i enlighet med Regeringens önskemål.
- De aktörer som verkar inom den batterielektriska transportmarknaden behöver kunna dra nytta av de i exemplet 27 ören som elkrediterna kan komma att ge i form av avdrag på elpriset, utan att dessa aktörer bli av med möjligheten att tillgodoräkna sig klimatnyttan.
- Den rapporteringsskyldige bör redovisa hur fossilt drivmedel framställs i likhet med hur rapporteringskraven för det förnybara bränslet.

Skogsindustriernas yttrande

I grunden är Skogsindustrierna positiva till att reduktionsplikten vidgas och blir mer teknikneutral genom att elkrediter från publika laddstationer kan nyttjas. I praktiken ser vi dock att föreslagen modell behöver justeras för att inte **motverka** omställningen till elektriska transporter.

Gällande Beräkning av växthusgasutsläpp för ett reduktionspliktigt drivmedel, 17 §

Rapportering för hållbarhetsredovisning resp för att visa reduktionsplikten uppfyllts

Skogsindustrierna anser att det behöver klargöras att den aktör som tillhandahåller reduktionspliktigt drivmedel ska beräkna och redovisa växthusgasutsläpp från det reduktionspliktiga drivmedlet på olika sätt för olika syften:

1. För att säkerställa att reduktionsplikten uppnås (här inkluderas elkvoter)
2. För att den som tankar sitt fordon med reduktionspliktigt drivmedel ska få korrekt information om växthusgasutsläppet från framförandet av sitt fordon så att denne kan redovisa detta i sin hållbarhetsredovisning (enligt CSRD) samt till sina kunder; transportköparna. (här exkluderas elkvoter)

Anledningen till att det är av vikt att skilja på dessa två beräkningar och redovisningar är att grunden till att elkvoter kan användas i reduktionsplikten är att regeringen önskar underlätta omställningen till batterielektriska fordon. Den aktör som gör den önskade omställningen till batterielektriska fordon måste därför kunna tillgodoräkna sig klimatnyttan från den laddning hen gör i sin hållbarhetsredovisning, även om elkvoterna är sålda till reduktionspliktigt drivmedel. Om detta inte är fallet, dvs om klimatnyttan från elkvoterna tillfaller den aktör som använder reduktionspliktigt drivmedel, så innebär det att den som gör omställningen till batterielektriskt fordon *straffas*, vilket direkt motverkar regeringens ambitioner.

Enligt Greenhouse Gas Protocol ska ett företag/organisation "A" redovisa sina direkta utsläpp från transporter i Scope 1. Företag "A" ska även summera sina uppströms och nedströms leverantörers scope 1&2-utsläpp från transporter och redovisa dessa som sina scope 3-utsläpp från transporter. I o m att klimatnyttan från laddad el tillfaller den som laddar sin elektriska bil, så kommer det vara de aktörer som har elektriska bilar i sin värdekedja som också kan tillgodoräkna sig denna klimatnytta i sina Scope 3-utsläpp. Det behöver alltså inte bara vara lastbilar, utan många tjänsteföretag nyttjar elektriska personbilar vars utsläpp de redovisar i sina hållbarhetsredovisningar. De aktörer som själva använder reduktionspliktigt drivmedel, eller vars leverantörer gör det, behöver redovisa utsläpp ifrån det reduktionspliktiga drivmedlet UTAN att inkludera klimatnyttan från de använda elkvoterna. Då reduktionsplikten gäller på svenska marknaden så behöver Energimyndigheten sätta ner foten och tydliggöra vad som gäller för de aktörer som laddar respektive tankar sina fordon i Sverige.

Redovisning och administration

De företag som tillhandahåller reduktionspliktigt drivmedel bör åläggas den administrativa bördan i att ha kännedom om vilken växthuseffekt det sålda bränslet haft. Dels för att säkerställa att kraven i reduktionsplikten uppnås (här inkluderas elkvoterna), dels för att informera sina kunder om den växthusgaseffekt det bränsle de tankat haft vid varje given tankning (här exkluderas elkvoterna), mfl intressenter. Massbalans bör kunna användas i båda fallen.

De aktörer som tillhandahåller elektriska transporttjänster måste därmed åläggas *minsta* möjliga rapporteringskrav. Detta då alla extra kostnader för rapportering och redovisning ju läggs på slutpris till

kund, och det är absolut nödvändigt att hålla nere priset på elen för att den storskaliga omställningen ska ske. Dessutom finns det idag en växande marknad av företag som tillhandahåller publika laddtjänster utan att samtidigt sälja fossila drivmedel. Dessa företag är troliga att tillhandahålla de publika laddstationer som industrin planerar bygga i anslutning till terminaler och industrier, och är därmed ett företagssegment som är av stor vikt för industrins utbyggnad av laddinfrastruktur. Dessa företag är ofta i en uppstartsfas och därmed väldigt känsliga för extra kostnader i form av tex administrativa krav.

Låga elpriser

Ytterligare en stor anledning till att det är viktigt att klimatnyttan från elkvoterna inte tillfaller de företag som tankar reduktionsplikt, utan tillfaller de företag som laddar el, är att de företag som är föregångare i omställningen och erbjuder laddtjänster, alternativt kör med batteridrivna fordon, behöver kunna dra nytta av de i Energimyndighetens exempel 27 ören som elkvoterna kan tänkas ge i avdrag på elpriset; utan att bli av med möjligheten att tillgodoräkna sig klimatnyttan.

Med låga elpriser för elektriska transporter kommer den storskaliga omställningen

Skogsindustriernas medlemsföretags löfte är att ha fossilfria inrikestransporter på land till 2040. För att nå det arbetar företagen för att till 2028 ha minskat utsläppen med 5 % jmf 2025, ha elfordon tillgängliga på marknaden och i kommersiell drift samt ha en branschgemensam bild och färdplan för elektrifiering. Dessutom är ett delmål till 2030 att 50 % av nyanskaffade lastbilar för skogsråvara ska vara batterielektriska. För att nå detta krävs att ett antal politiska styrmedel och andra hinder åtgärdas. De tunga lastbilarnas prestanda utvecklas i snabb takt och inom Skogforsks projekt [TREE: Transition to efficient electrified forestry transport](#) körs idag en handfull tunga batterielektriska fordon i daglig verksamhet. Bland annat körs en 94 ton tung batterielektrisk flis-lastbil som är 33,5 meter lång i daglig drift, samt två 64 tons timmerbilar. Inom TREE-projektet ser man idag att hela 60-80 % av råvarutransporterna till skogsindustrin kan ske med batterielektriska transporter, förutsatt att det finns laddning och att priset är konkurrenskraftigt. Prestandan på bilarna har alltså visat sig väldigt god, samtidigt som den utvecklas snabbt. Att sänka elpriset vid laddning med 27 öre innebär en mycket viktig åtgärd för att göra de tunga batterielektriska bilarna konkurrenskraftiga, och detta förutsätter också att dessa bilar får tillgodoräkna sig klimatnyttan som de skapar genom att ladda el i sin hållbarhetsrapportering.

Den dagen Skogsindustrin känner tillförsikt i att totalkostnaden (TCO) för batterielektriska bilar är stabil och låg nog för att industrins pris på varorna till våra kunder över hela världen ska kunna vara fortsatt konkurrenskraftigt, så kommer industrin ställa krav på sina transportleverantörer att köra batterielektriskt. Skogsindustrin är en stor transportköpare av lastbilstransporter. 20 procent av allt gods som transporteras på väg i Sverige tillhör Skogsindustrin. Erfarenheten säger att efterfrågan från kunder i form av transportköpare är avgörande för att driva på en storskalig omställning; vilket är det regeringen önskar se.

Gällande Redovisning av hållbarhetskriterier för biodrivmedel

På samma sätt som den rapporteringsskyldige avkrävs en omfattande redovisning för hur biodrivmedel framställs och hanteras samt hur kontrollsystemet säkerställs, med mera, så bör även den rapporteringsskyldige även redovisa detsamma för de fossila komponenterna som ingår i reduktionsplikten. Tex bör det redovisas vilka geografiska regioner och regimer det fossila bränslet kommer ifrån, hur det utvunnits, tillkommit samt vilka effekter utvinningen och hanteringen haft på samhället.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Tillgång till konkurrenskraftiga batterielektriska tunga transporter är en del i skogsindustrins och Sveriges klimatomställning. Skogsindustrins Framtidsagenda bygger på tre löften som tar sikte på 2040, när nästa generation uppnår vuxen ålder. Vi tror att samarbete är vägen framåt: Framtiden formar vi tillsammans. De tre löften är:

- Till 2040 ska skogsindustrins klimatnytta öka med 30 procent.
- 2040 ska skogsindustrins produkter vara helt fossilfria och återvinningsbara.
- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald.

Idag uppgår skogsnäringens årliga klimatnytta till cirka 93 miljoner ton koldioxidekvivalenter (CO₂e). Skogsindustrins ambition är att öka denna klimatnytta med 30 procent, till 122 miljoner ton koldioxidekvivalenter, till 2040. Den stora möjligheten ligger inom ökad substitution. Men målet om att ha fossilfria landtransporter i Sverige är också av stor vikt för att öka klimatnyttan.

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund
Transportansvarig