

## Remissyttrande

2024-04-02.

Yttrandet är uppdaterad 2026-04-10 med djupare bakgrund till vårt yttrande

**Er ref:** Fi2026/00763  
Ulf Olovsson

fi.remissvar@regeringskansliet.se  
tina.svensson@regeringskansliet.se

**Vår ref:** R:SI202643  
Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

## Yttrande över Regeringens remiss av promemorian Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel Fi2026/00763

### Sammanfattning

- Vi ser att regeringen gör en rimlig bedömning i att föreslå temporär sänkt energiskatt. Detta då krisen i Hormuzsundet sker i en tid där Skogsindustrin redan befinner sig i ett mycket utmanande ekonomiskt läge till följd av bland annat lågkonjunktur och ovanpå det en stor utmaning med att ta hand om de stora volymerna stormfällt virke som ligger i Mellansverige till följd av stormen Johannes innan granbarkborren svärmar.
- Vi noterar att förslagen inte inkluderar *återställande* av de sänkta skattelättnaderna för jord-, skog- och vattenbruk, vilket vi önskar se.
- Vi bedömer inte att den extra energiskatten för skogsbruksmaskiner utgör ett stort problem för skogsägaren.
  - Bra om skogsentreprenörer informeras och ges möjlighet att planera.
  - För att industrin ska kunna hantera stormfällt virke efter stormen Johannes krävs att regeringen säkerställer medel till bidrag för det enskilda vägnätet, i enlighet med Skogsindustriernas hemställan till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet 9/3.

Viktiga åtgärder som vi ser snabbt bör genomföras i detta krisläge är:

- Uppmaning till EU att ta bort banavgifterna likt vid Corona
- Uppdrag till Trafikverket att snabbt vidta åtgärder som minskar industrins bränslebehov, tex genom att omgående eliminera skogstid för godståg, tillåta längre och tyngre tåg, vara frikostiga med dispenser för tyngre och längre fordon, göra tjälnedsetta vägar i norr farbara.
- Uppdrag till Trafikverket att möjliggöra byggnation av laddinfrastruktur vid tågterminalerna.
- Att batterielektriska lastbilar får köra upp till 80 ton på BK4-vägnätet.
- Möjliggör för industrin att få ladda leverantörers lastbilar med industrins produktionsel.
- Uppmana EU att se över kör och vilotider så att batterielektriska lastbilar blir lönsamma.
- Förstärkning och förlängning av [Energimyndighetens stöd till infrastruktur för tunga fordon](#)
- Ökat stöd till företag för inköp av tunga batterielektriska fordon och arbetsmaskiner.
- Ta bort elskatten på för laddning av tunga fordon.

### Skogsindustriernas yttrande

Den svenska skogsindustrin befinner sig i ett mycket utmanande läge. Produktionen har minskat och flera större varsel har meddelats under det senaste året. De strukturella orsakerna är flera; en svag konjunktur, fortsatt svag efterfrågan både globalt och i Sverige, valutaförändringar, stora skiften i den globala

handelspolitiken och ökad global konkurrens från bland annat Kina. Branschen präglas dessutom av höga råvarupriser, ökade kostnader för energi, insatsvaror och transporter. Ovanpå det har stormen Johannes bidragit till att 11 miljoner skogskubikmeter virke trillat i Mellansverige med stora avverknings- och transportkostnader till följd. I detta läge bedömer vi att regeringen gör en rimlig bedömning när de föreslår att temporärt sänka energiskatten för diesel med 319 kr/m<sup>3</sup> till följd av det pågående kriget i Iran.

Vi noterar att förslagen inte inkluderar återställande av de sänkta skattelättnaderna för jord- skog och vattenbruk, vilket vi önskar se. Vi syftar på 6 a kap. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Förslag på åtgärder för att minska användningen av diesel

Eftersom fossilfria drivmedel som HVO och biogas prissätts utifrån marknaden snarare än produktionskostnaden, har även dessa priser stigit i takt med dieseln efter krisen i Hormuzsundet. Detta hindrar våra medlemmar från att byta från fossil diesel till fossilfria alternativ.

Transportkostnaderna utgör i vanliga fall upp till 30 procent av skogsindustrins totala produktionskostnader varför våra medlemsföretag arbetar kontinuerligt för att hitta en transportlösning där industrin har kontroll över drivmedelspriserna. Vägen dit är:

1. Öka möjligheten att *lasta mer last på varje fordon*. Kräver ökad bärighet på enskilda, kommunala och statliga vägar samt på järnvägar, samt djupare farleder och hamnar. Detta spar bränsel.
2. *Mer gods på järnväg*. Kräver sänkta banavgifter, att skogstider försvinner (godståg står långa tider i skogen och väntar) och att fler (och större) vagnar kan inkluderas i varje tåg.
3. *Elektrifiering av den tunga lastbilsflottan*. Kräver att elen är producerad, och därmed även prissatt, av industrin själv. Skogsindustrin är en stor producent av el från bioenergi vid industrierna. Lastbilarna ägs och körs dock av leverantörer varför industrin inte får ladda dem.

Det finns drygt 2 400 timmerbilar registrerade hos Transportstyrelsen, utöver många tunga fordon som transporterar flis och färdiga produkter. Merparten ägs av industrins leverantörer och väger 64–74 ton. I dag finns endast 12 stycken batterielektriska lastbilar som kör virke eller flis i Sverige, samtliga utvecklade av Scania tillsammans med skogsindustrin. Volvo har ännu inte beslutat om produktion av el-lastbilar över 40 ton, och inga andra tillverkare kan i dagsläget erbjuda eldrivna timmerbilar som motsvarar branschens behov. Branschen arbetar trots detta för att möjliggöra elektrifiering av tunga transporter och vi ser att betydande regellättnader inom elnäts- och elhandelsregelverket krävs.

*Finansministern har enligt media uttalat att risk för ransonering av diesel föreligger. Skogsindustrins konsumtion av diesel kan minskas genom följande statliga åtgärder:*

- Uppmaning till EU att ta bort banavgifterna så som gjordes under Corona (Regeringen)
- Uppdrag till svenska myndigheter att snabbt vidta åtgärder som minskar industrins bränslebehov, tex genom att
  - vara frikostiga med dispenser för tyngre och längre fordon för att möjliggöra att mer gods transporteras med mindre bränsle (Trafikverket och Transportstyrelsen)
  - göra tjälredsatta vägar i norr farbara omgående, så som de är i resten av landet (Trafikverket)
  - öka lastkapaciteten på järnvägen genom att tillåta längre tåg överallt där det är praktiskt möjligt (Trafikverket).
  - eliminera all skogstid i tågtidtabellerna då tid är pengar och minskar möjligheten till fler omlopp per dag och därmed tvingar företagen att köra mer gods på väg (Trafikverket).

- Uppdrag till Trafikverket att möjliggöra byggnation av laddinfrastruktur vid tågterminalerna genom att nyttja el från järnvägen trots att de olika näten har olika frekvens och trots de eventuella regelverk och policys som hindrar detta idag.
- Att batterielektriska lastbilar får köra upp till 80 ton på BK4-vägnätet för att inte tappa lastkapacitet då batterierna väger 2-3 ton. (Trafikverket och Transportstyrelsen)
- Eliminera alla regelverk som förhindrar industrin att ladda leverantörers lastbilar med industrins produktionsel. (Energimarknadsinspektionen och Energimyndigheten)
- Uppmana EU att se över kör och vilotider så att batterielektriska lastbilar blir lönsamma.
- Förstärkning och förlängning av [Energimyndighetens stöd till infrastruktur för tunga fordon](#) för att bygga laddinfrastruktur vid exempelvis lastning och lossning
- Ökat stöd till företag för inköp av tunga batterielektriska fordon och arbetsmaskiner.
- Ta bort elskatten på för laddning av tunga fordon.

Vi bedömer att skogsägaren kan bära den extra energiskatten för skogsbruk. Det faktum att avverkningsmaskiner (skördare och skotare) riskerar betala en energiskatt på motsvarande 319 kr/m<sup>3</sup> är såklart olyckligt, men vi bedömer den godtagbar då avverkningsmaskiner inte brukar lagra mer bränsle än en veckas konsumtion. Kostnaden för avverkningsmaskinerna bärs av skogsägaren och inte av industrin.

En skördare och en skotare utgör tillsammans en avverkningsgrupp. En avverkningsgrupp förbrukar i genomsnitt 10 m<sup>3</sup> diesel / månad, vilket skulle motsvara en extra kostnad för energiskatt om 3190 kr / månad förutsatt att allt diesel för maj köps före 1a maj.

Det är viktigt att informationen kommer ut till skogsentreprenörerna som tankar så att de kan planera sin tankning.

Skogsägaren står för avverkningskostnaden, även när avverkningskapacitet har flyttats till de stormdrabbade områdena efter stormen Johannes. Den extra energiskatten påverkar kostnaden för att hantera stormvirket, men den avgörande frågan för att hantera konsekvenserna av stormen är att regeringen säkerställer tillräckliga medel för bidrag till väghållare av det enskilda vägnätet. Enskilda väghållare måste våga hålla sina vägar öppna för de många tunga transporter som krävs för att få ut stormvirket innan granbarkborren etablerar sig. Skogsindustrierna har den 9 mars 2026 lämnat in en separat hemställan till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

## Skogsindustriernas utgångspunkt

Med den förnybara råvaran från skogen har skogsindustrin och skogsindustrins produkter en nyckelroll i utvecklingen för ett hållbart, biobaserat samhälle samt för att skapa sysselsättning och välfärd i hela landet. 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 löfena är:

- Till 2040 ska skogsindustrins klimatnytta öka med 30 procent, vilket bland annat inkluderar fossilfria transporter på land i Sverige.
- 2040 ska skogsindustrins produkter vara helt fossilfria och återvinningsbara.
- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald.

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund  
Transportansvarig