

Er ref: Fi2026/01131
Henrik Kjellberg

fi.remissvar@regeringskansliet.se
henrik.kjellberg@regeringskansliet.se

Vår ref: R:SI202653
Elin Swedlund

Elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande över Regeringens remiss av promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel Fi2026/01131

Sammanfattning

- Vi bedömer att regeringen gör en rimlig avvägning genom att föreslå temporär sänkt koldioxid-skatt. Detta då krisen i Hormuzundet innebär 700 miljoner kronor i ökade kostnader för svensk skogsindustri per månad, varav 100 miljoner kronor genereras via inrikes vägtransporter.
 - Skogsindustrin befinner sig redan i ett mycket utmanande ekonomiskt läge till följd av bland annat lågkonjunktur. Ovanpå det står näringen inför en stor utmaning med att ta hand om de stora volymerna stormfällt virke som ligger i Mellansverige till följd av stormen Johannes.
 - Med tunga skrymmande råvaror och transporter och med långa transportavstånd, både inom Sverige och till våra kunder runt om i hela världen, är skogsindustrin Sveriges största transportköpare. Transportkostnaderna står i vanliga fall för 10 - 30 % av företagets totala kostnader, beroende på varuslag. Sedan krisen inleddes i mars har de totala transportkostnaderna ökat med hela 15 % för våra medlemsföretag.
 - Att upprätthålla en stark skogsindustri är samhällsviktigt, inte minst då 30 procent av Sveriges energitillförsel 2025 utgjordes av biobränslen, där majoriteten består av restprodukter från skogen. Källa: Energimyndigheten; [Energiläget i siffror](#).
- Vi bedömer inte att den extra koldioxidskatten för skogsbruksmaskiner utgör ett stort problem för skogsägaren. Det är positivt om skogsentreprenörer informeras och ges möjlighet att planera.

En sänkning av koldioxidskatten bedömer vi inte utgör hinder för omställningen till fossilfria transporter då den omställningen är beroende av nedan åtgärder vilka vi ser bör åtgärdas snarast möjligt givet läget:

- Ta bort elskatten på för laddning av tunga fordon
- Uppmana till EU att ta bort banavgifterna likt vid Corona
- Rekommendera Trafikverket att införa de nya banavgifterna senast 2027 och inte vänta till 2028.
- Uppdra till Trafikverket att snabbt vidta åtgärder som minskar industrins bränslebehov, t.ex. genom att omgående eliminera skogstid för godståg, tillåta längre och tyngre tåg, vara frikostiga med dispenser för tyngre och längre vägfordon, göra tjälnedsetta vägar i norr farbara.
- Uppdra till Trafikverket att möjliggöra byggnation av laddinfrastruktur vid tågterminalerna.
- Tillåt batterielektriska lastbilar att 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.
- Förstärk och förläng [Energimyndighetens stöd till infrastruktur för tunga fordon](#)
- Öka stöd till företag för inköp av tunga batterielektriska fordon och arbetsmaskiner.

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 sänka koldioxidskatten temporärt för diesel med 2 kronor och 40 öre per liter 1 juli–30 november 2026 till följd av det pågående kriget i Iran.

Skogsindustrins transporter bör anses som samhällskritiska, inte minst till följd av att 30 % av Sveriges energitillförsel består av bioenergi, där majoriteten är restprodukter från skogen.

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 10- 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 bränsle.
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.

Skogsindustrins konsumtion av diesel kan minskas genom följande statliga åtgärder:

- Ta bort elskatten på för laddning av tunga fordon.
- Uppmaning till EU att ta bort banavgifterna så som gjordes under Corona (Regeringen)
- Uppmaning till Trafikverket att införa de nya banavgifterna senast 2027 och inte vänta till 2028.
- Uppdrag till svenska myndigheter att snabbt vidta åtgärder som minskar industrins bränslebehov, t.ex. 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 tjälnedssatta 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, t.ex. genom att tillåta förflyttning från laddplats under vilotid, eller tillåta något längre körning för att hinna fram till en laddplats.
- 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.

Vi bedömer att skogsägaren kan bära den extra energiskatten för skogsbruk

Det faktum att avverkningsmaskiner (skördare och skotare) riskerar betala en nettoskatt om 2 658 kr/m³ är såklart olyckligt, men bedöms som 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 m³ diesel / månad, vilket skulle motsvara en extra kostnad för energiskatt om 26 580 kr per månad förutsatt att allt diesel för maj köps före 1 juli.

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

Underlag till beräkningar om ökade kostnader

Krisen i Hormuzsundet innebär 700 miljoner kronor i ökade drivmedelskostnader för svensk skogsindustri per månad, varav 100 miljoner kronor genereras via inrikes vägtransporter.

De fossila utsläppen från svensk skogsindustri uppgår till fyra miljoner ton CO_{2e}/år fördelat på främst sjöfart och vägtransporter över hela världen (källa: företagens årsredovisningar). Grovt räknat genereras ett utsläpp om 3 ton CO_{2e} per ton förbränt drivmedel, vilket ger att svensk skogsindustri förbrukar ca 4 miljoner CO_{2e} / 3 = 1,3 miljoner ton bränsle. Våra medlemsföretag upplever att priset på fossilt bränsle ökat med grovt räknat 600 dollar/ton bränsle sedan krisen i Hormuzsundet inleddes, vilket innebär en ökad kostnad på 8 miljarder kronor för svensk skogsindustris transporter om prisökningen håller i sig ett helt år. Per månad motsvarar det en kostnadsökning om 700 miljoner kronor.

Skogsindustriernas egna beräkningar ger att inrikes lastbilstransporter i Sverige genererar ett utsläpp om ca 600 000 ton CO_{2e}/år. Det motsvarar 200 000 ton drivmedel vilket grovt räknat motsvarar 240 miljoner liter diesel, givet att 1 ton diesel utgör 1 200 liter. Dagens kostnadsökning med 5 kr/liter ger en total

kostnadsökning om 1,2 miljarder förutsatt att ökningen håller i hela året. Per månad innebär det en ökning om 100 miljoner kronor. Export via lastbil är ej inräknat.

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 löftena 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