Remissyttrande

2026-10-30

Er ref: KN2026/01175
Viktoria Ingman

Klimat-och näringslivsdepartementet
Klimatenheten
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl@regeringskansliet.se

Vår ref: 2026:65
Mårten Larsson

marten.olof.larsson@skogsindustrierna.se
072-2080250

Yttrande över betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Skogsindustrierna tackar för god dialog i referensgruppen samt möjligheten att lämna synpunkter på utredningens betänkande.

Sammanfattning

Skogsindustrierna anser att den högst prioriterade frågan i Sveriges arbete för fossilfria transporter är att säkra långsiktiga styrmedel i EU som inte snedvrider konkurrensen på den inre marknaden, i första hand utsläppshandel. Sådan styrning skapar stabil efterfrågan på tekniklösningar och drivmedel från svenska företag som ligger i framkant, men framför allt minskar behovet av kortsiktiga nationella styrmedel. Parallellt med klimatomställning av vägtransporter behövs en kostnadseffektiv omställning av den internationella sjöfarten. Det bör främst genomföras med globala överenskommelser och styrmedel.

Skogsindustriernas synpunkter på styrmedel fram till år 2030:

- Skogsindustrierna delar bedömningen att reduktionsplikten är ett relevant styrmedel för att styra mot ESR-målet till år 2030, men anser att det är svårt att bedöma rimligheten i föreslagna förändringar och nivåer. Det har tidigare av goda skäl ansetts svårt att genomföra liknande förändringar, till exempel handel med krediter mellan ett begränsat antal drivmedelsaktörer.
- Skogsindustrierna avstyrker förslaget att höja skatten på diesel. Principen om ökad prisskillnad mellan el och drivmedel måste tillämpas med stor försiktighet på godstransporter.
- Skogsindustrierna tillstyrker förslaget om att koldioxidskatten ersätts med prissättningen genom utsläppshandel under förutsättning att det finns möjlighet att skydda konkurrensutsatt energiintensiv industri från skattehöjningar.
- Skogsindustrierna efterfrågar en uppdaterad analys av hur ökade transportpriser påverkar konkurrensutsatt industri.
- Skogsindustrierna tillstyrker att skattebefrielsen för jordbruksdiesel, men anser att ETS2 skyndsamt måste tillämpas på samma sätt för arbetsmaskiner i hela unionen.
- Skogsindustrierna välkomnar positiva incitament för att elektrifiera tunga transporter och önskar se ytterligare incitament i form av högre nyttolaster på ellastbilar, ökade anslag till klimatpremien för tunga lastbilar, laddinfrastrukturstöd för laddning av tung trafik, flexibla effekttariffer, elnätsanslutningar vid laddning samt sänkt elskatt vid laddning av industrins godstransporter

Skogsindustriernas yttrande

Skogsindustrierna välkomnar ansatsen att ta ett helhetsgrepp om klimatpolitiken för transportsektorn samt att beakta målkonflikter. Skogsindustrierna delar utredningens bedömning att det är svårt att fatta långsiktiga beslut innan EU:s långsiktiga politik efter år 2030 har beslutats. Skogsindustriernas synpunkter handlar därför i första hand om förslagen som ska ta Sverige närmare ESR-målet för år 2030. Inriktningen på längre sikt kommenteras mer utifrån centrala principer. Skogsindustrierna anser att Sveriges viktigaste insats i omställningen till fossilfria transporter är att verka för EU-gemensamma styrmedel, särskilt utsläppshandeln inom ETS2.

Förslag på kort sikt – fram till år 2030

Skogsindustrierna delar utredningens bedömning att reduktionsplikten är ett relevant verktyg för att styra mot ESR-målet år 2030. Utredningens ambition om en mer balanserad och flexibel reduktionsplikt välkomnas. Skogsindustrierna bedömer dock att det är svårt att hinna genomföra förslagen och svårt att bedöma om förslagen verkligen får de önskade effekterna. Det är därför svårt att avgöra rimligheten i de föreslagna pliktnivåerna och framför allt risken att bördan och kostnaden på nytt främst hamnar på diesel. Konkurrensutsatt industri har svårt att bära betydande prisökningar på drivmedel. Skogsindustrierna anser därför att höjningar av reduktionspliktsnivåerna bör hanteras med stor försiktighet och införas gradvis över tid.

Skogsindustrierna tillstyrker att koldioxidskatten på bränslen tas bort under förutsättning att den ersätts av utsläppshandel. Det vill säga att energiskatten inte höjs för att uppnå en klimatstyrande effekt. Industri som har omfattats av ETS1 har sedan tidigare haft ett undantag från koldioxidskatten. En höjd energiskatt skulle försämra konkurrenskraften för svensk industri. Dessutom har industri som gått före i klimatomställningen och investerat i att ersätta det fossila med biomassa redan fått försämrad konkurrenskraft och osäkra villkor på grund av 95-procentregeln för biomassa. Det är särskilt viktigt att förbättra och garantera konkurrenskraften för de anläggningarna. Om energiskatten ska höjas, vilket föreslås av utredningen, anser Skogsindustrierna att energiintensiv industri måste garanteras en permanent nedsättning av energiskatten så att den faktiska skattenivån inte överstiger dagens energiskatt.

Skogsindustrierna avstyrker utredningens förslag att skatten på bensin och diesel höjs. Beskattningen kommer att återgå till mer normala nivåer efter extraordinära nedsättningar, men Skogsindustrierna menar att skatten inte ska användas för koldioxidstyrning. Utredningen föreslår själv att koldioxidstyrningen ska skötas genom utsläppshandel. Dessutom bör styrning genom prisrelationen mellan el och diesel tillämpas med försiktighet på godstransporter. Särskilt innan det finns bättre bedömningar om hur och när tunga lastbilar (64-74 ton) för olika typer av transportuppdrag kan elektrifieras till rimliga kostnader.

Skogsindustrierna anser att det saknas en fullständig och aktuell konsekvensanalys av kraftigt höjda dieselpriser. Konjunkturinstitutets analys från 2006 pekar på relativt allvarliga konsekvenser redan vid måttliga prishöjningar, och potentiellt allvarliga konsekvenser lokalt. Skogsindustrierna efterlyser en uppdaterad analys som belyser hårdare global konkurrens samt kraftigt stigande kostnader för alla transportslag och ökade kostnader för skogsråvara och andra insatsvaror. Skogsindustrierna menar också att det saknas en balanserad analys av vad elektrifiering av samtliga segment av tunga lastbilar skulle kosta i praktiken.

Skogsindustrierna tillstyrker att skattebefrielsen för jordbruksdiesel bibehålls tills vidare. Men, eftersom det är en befintlig åtgärd innebär den är ingen tillkommande kompensation för den konkurrenssnedvridning som sker när Sverige snart tillämpar ETS2 på arbetsmaskiner. Övriga EU-länder har valt att inte inkludera arbetsmaskiner i ETS2. Skogsindustrierna anser att Sverige måste verka för att arbetsmaskiner behandlas på samma sätt i hela unionen för att undvika att svensk bioekonomi missgynnas i konkurrens med fossil ekonomi och med andra länder.

Skogsindustrierna välkomnar positiva incitament som underlättar för elektrifiering i form av återbetalning av energiskatt på el för laddning samt fortsättning av klimatpremien för tunga fordon och laddinfrastrukturstödet för laddning av tung trafik.

Skogsindustrierna önskar därutöver även se att batterielektriska tunga lastbilar får lasta minst 4 ton högre nyttolast på BK1 och BK4-vägnätet samt på för industrin viktiga kommunala och enskilda vägar. Vi ser behov av fortsatta satsningar på underhåll och bärighetshöjande åtgärder på vägnätet då det minskar energiförlusterna vid framförandet av tunga transporter. För de aktörer som har möjlighet att utnyttja sådana önskar vi även se mer flexibla effekttariffer och elnätsanslutningar utan att ökade kostnader förs över på de aktörer som inte har möjlighet att vara flexibla. Vi önskar även tydligare regelverk kring laddning via industrins eget elnät både innanför och utanför industrins område då detta ger att laddstationer och industri kan nyttja befintliga elnät effektivare.

Principiella synpunkter om den långsiktiga inriktningen mot år 2045

Sveriges regering bör verka för att svensk industri inte tappar i internationell konkurrenskraft vid omställningen till fossilfria transporter. Det innebär att förslag som ökar transportkostnaderna måste föregås av gedigen konsekvensanalys. Svenska myndigheter bör utveckla underlag och modeller för att kunna bidra med konsekvensanalys till regeringen, även vid EU-förhandlingar om styrmedel.

Efter 2030 bör i första hand EU-övergripande styrmedel styra utfasningen av det fossila. Skogsindustrierna anser att utsläppen ska prissättas med utsläppshandel i ETS2 och inte genom avståndsbaserade skatter. Eventuella kompletterande nationella styrmedel för perioden efter år 2030 bör utformas först när EU:s regelverk är beslutat.

Utredningen berör inte sjöfartens klimatomställning men sjöfarten är en central del av transportsystemet och samspelar med omställningen av vägtransporter. För att minimera negativa konsekvenser på industrins konkurrenskraft behövs en kostnadseffektiv omställning av den globala sjöfarten. Skogsindustrierna anser därför att Sverige och EU bör verka för globala klimatstyrmedel för sjöfarten, och att EU-specifika styrmedel, som utsläppshandel och reduktionsplikt, tas bort när sådana antas. Att vidhålla flera parallella EU-styrmedel gör det kostsamt och krångligt för EU:s industri, men framför allt underminerar det globala styrmedel och överenskommelser.

Utsläppshandel kan kombineras med någon form av reduktionsplikt, men den bör i så fall beslutas på EU-nivå för att undvika snedvridningar av den inre marknaden och för att skapa stabil efterfrågan.

Skogsindustrierna avstyrker en skärpning av hållbarhetskriterierna för biodrivmedel. Det saknas en tydlig beskrivning av hur och varför en sådan skärpning bör genomföras. Det saknas också en beskrivning av risken med att öppna hållbarhetskriterierna för nya förhandlingar. Förhandlingarna om ett reviderat Förnybartdirektivet (REDIII) innehåll till exempel förslag på att inte räkna primära skogsbränslen som förnybara.

Elektrifieringen bör drivas av kostnadseffektiva elektrifieringslösningar istället för att kraftigt höja kostnaderna för alternativen. Det gäller särskilt om kostnaderna endast höjs i vissa medlemsländer.

Utformning av avståndsbaserade vägskatter är inte en del av utredningens uppdrag. Betänkandet innehåller dock analyser och resonemang om sådana skatter samt en bedömning om att en avståndsbaserad skatt minskar behovet av klimatpremie för tunga lastbilar. Skogsindustriernas bedömning är att positiva incitament som klimatpremier i kombination med koldioxidprissättning genom utsläppshandel bör utgöra den huvudsakliga styrningen istället för avståndsbaserade skatter. ETS2 kommer ge stora prisökningar under 2030-talet och ge en tillräcklig och effektiv styrning.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Sveriges skogsnäring är en central del i EU:s bioekonomi och bidrar med många lösningar i klimatomställningen. Skogsindustriernas medlemmar har enats om ett framtidslöfte att inrikes transporter på land ska vara fossilfria år 2040, och många företag är engagerade utvecklingen av kostnadseffektiva fossilfria transporter, till exempel genom att testa lösningar för elektrifiering, effektivisering och biodrivmedel.

Svensk skogsindustri är Sveriges största transportköpare. Kostnadseffektiva och välfungerande godstransporter på väg, järnväg och sjö är en grundläggande förutsättning för att kunna konkurrera på en global marknad. Konkurrensen från andra regioner avseende både pris och kvalitet ökar hela tiden, medan många kostnader ökar för svensk industri.

Tillgång till kostnadseffektiva fossilfria transporter är centralt för EU:s globala konkurrenskraft men underskattas ofta i arbetet med att öka konkurrenskraften och i konsekvensanalyser av klimatpolitiken. För basindustri i länder som Sverige med långa avstånd inom landet och till slutkunder måste transportkostnader ses som en av de viktigaste konkurrenskraftsfrågorna.

För Skogsindustrierna

Mårten Larsson
Senior rådgivare klimat och bioekonomi