



Stockholm, den 27 mars 2026

Fi2026/00763
Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen, Enheten för
mervärdesskatt och punktskatter
Tina Svensson

Skogsentreprenörernas remissvar

Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Om skogsentreprenad

I det svenska skogsbruket är det entreprenörer som utför en stor del av arbetet åt landets skogsbolag, skogsägarföreningar och privata skogsägare. Skogen är idag att betrakta som en av de största basnäringarna – och i praktiken är det entreprenadföretag som producerar stora delar av skogens råvara.

Skogsentreprenadbranschen står idag i startblocken för en omställningsresa till biobränslebaserade drivmedel – och målbilden är att kraftigt sänka utsläpp redan till 2030. Som branschorganisation är Skogsentreprenörerna även drivande i arbetet med att bygga upp ett fungerande civilförsvaret. Där har vi som branschföreträdare en central roll i arbetet med att bland annat säkerställa energiförsörjningen till många av landets hushåll. I civilförsvaret är det centralt med förbättrad försörjningsberedskap, utifrån detta blir det kontraproduktivt med insatser som bidrar till ökat exportberoende i stället för att värna den inhemska produktionen av biobränsle.

Sänkt drivmedelsskatt

Ett besked om tillfälligt sänkt drivmedelsskatt till EU:s miniminivå kan kortsiktigt vara bra i ett pressat läge som nu. Att Tidöpartierna dessutom avser att ansöka om ett EU-undantag för ytterligare sänkningar visar att situationen tas på allvar. Dock kommer inte denna sänkning innebära någon fördel för landets skogsentreprenörer eftersom merparten har indexreglerade bränsleklausuler i sina avtal, samtidigt kommer inte den sänkta drivmedelsskatten att bidra positivt till möjligheten att nå klimatmålen till 2030. Samtidigt har de samlade utsläppen senare år ökat kraftigt på grund av reduktionspliktssänkningen. Med det i åtanke skulle vi hellre önskat en tillfällig subvention på biobränsle för att främja mer miljövänliga alternativ – samtidigt ökar vi vår resiliens eftersom vi numera har storskalig produktion av HVO 100 i landet.

Med det sagt är det avgörande att sänkningen även träffar biobränslen som HVO 100, vars pris idag följer kostnaden för fossil diesel. Annars tappar ansvarstagande företag som byggt sina verksamheter på ett ökat miljöansvar konkurrenskraft.

Justering av nedsättning, skatt på jordbruksdiesel

Likt övriga gröna näringar har vi möjlighet att söka kompensation via den statliga skattenedsättningen av energi- och koldioxidsskatt på diesel. Vi har full förståelse för att stödet är att betrakta som nödvändigt för jordbruken, i vår bransch tvingas dock entreprenörerna slussa återbetalningen vidare till kunderna, skogsbolagen.

Skogsentreprenörerna verkar för att ställa om branschen till biobränsle. Tyvärr omöjliggörs detta av nuvarande skattesubvention på jordbruksdiesel, eftersom den enbart premierar användningen av fossila alternativ.

Att tanka HVO 100 innebär i skrivande stund drygt 6,50 kronor i påslag per liter, exklusive

moms. Tillsammans med den statliga bränslesubventionen ger det en total merkostnad på 10, 23 kronor litern. Konkret en kostnadsökning på cirka 154 kronor per timme i merkostnad för att köra en medelstor skogsmaskin på HVO 100 i stället för på vanlig diesel. På grund av den statliga subventionen blir differensen mellan HVO 100 och fossil Mk 1-diesel för stor för att merparten av kunderna ska välja ett miljövänligt alternativ.

Nuvarande utformning av stödet fortsätter samtidigt att bidra till vårt exportberoende av bränsle – i stället för att främja förbättrad försörjningsberedskap genom stöttning av inhemsk biobränsleproduktion.

Ökad fokus på inhemskt producerade biobränslen, som till exempel HVO 100 delvis gjord på skogsråvara, bidrar däremot både till förbättrad försörjningsberedskap, samtidigt som det gör skogen till en cirkulär ekonomi där vi är med och producerar det bränsle vi förbrukar.

Sammanfattning

Förslaget om tillfälligt sänkt drivmedelsskatt till EU:s miniminivå påverkar inte förutsättningarna för landets skogsentreprenad i någon större utsträckning. Däremot försämrar den möjligheterna att nå klimat- och beredskapsmålen till 2030.

Så som den statliga skattenedsättningen av energi- och koldioxidskatt på diesel för de gröna näringarna är utformad främjar den inte svensk skogsentreprenad. Tvärtom bidrar den enbart till ökad administration. Samtidigt motverkar stödet effektivt övergången till biobränsle och går stick i stäv med landets uttalade mål om ökad försörjningsberedskap och premiering av inhemska alternativ.