

Er ref: Fi2023/02125Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
mats.molin@regeringskansliet.se**Vår ref:** R:2023-73
Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande över "Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet"

Skogsindustriernas yttrande

Skogsindustrin noterar Sveriges förpliktiga att införa förändringarna i Eurovinjettdirektivet gällande koldioxidifferentiering och utvidgningar av avgiftsplikten. Differentieringen är ett välkommet inslag i vår omställning till helt fossilfria transporter per 2040.¹ Däremot avstyrks en höjning av avgifterna, som direkt försvagar branschens konkurrenskraft.

Skogsindustrierna konkurrerar på en global marknad

Skogsindustrierna är en av Sveriges största transportköpare. Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Transportkedjan är intermodal och alla trafikslag är viktiga för att nå kund. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är det dominerande transportslaget för rundvirke (64 procent), flis (85 procent) och sågade trävaror (87 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (62 procent) och för papper (85 procent).

Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet medför att skogsindustrin är starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. Transporter utgör en stor del av företagets totala kostnadsmassa. En stor daglig utmaning är att effektivisera logistik- och transportsystem för att begränsa avståndsnackdelarna.

Utifrån detta perspektiv medför alla avgiftsökningar som inte uppstår hos utländska konkurrenter en försämring av konkurrenskraften. Därav efterfrågas en fördjupad konsekvensbedömning av effekterna på konkurrenskraften av föreliggande förslag. Skogsindustrierna motsäger utsagan (s.56) att avgiftshöjningen inte har någon effekt på konkurrenskraften.

Vägsektorn är självfinansierad

Den svenska vägsektorn drar in mer pengar till staten genom skatter och avgifter än de faktiska utgifter den står för, primärt Trafikverkets verksamhet. Ur ett fiskalt perspektiv är vägsektorn självfinansierad. År 2021 var statens inkomster (från styrande och fiskala skatter och avgifter) från vägtrafiken ca 91 miljarder kronor, medan utgifterna var ca 36 miljarder kronor.² Ur ett fiskalt perspektiv finns det inget självändamål i att utöka intäkterna med 74 miljoner.

¹ Skogsindustrierna (2023) Skogsindustrins Framtidsagenda

² Transportföretagen mfl (2023) Utredning om ett nytt skattesystem för framtidens vägtrafik

Konstaterande att det krävs en omförhandling av protokollet för att inte öka avgifterna, är inte att betrakta som ett giltigt argument mot att försämra konkurrenskraften.

Helhetsbedömning

Skogsindustrierna ställer sig bakom Svenskt Näringslivs och Näringslivets Transportråds uppmaning att genomlysna samtliga nationella styrmedel som berör vägtrafiken och transportsystemet som helhet. Det behövs en samlad bild av hur samtliga skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft samt näringslivets vägtransportbehov innan avgiftshöjningar införs.

Flytande biodrivmedel behövs för omställningen av tunga och därmed effektiva transporter

Svensk skogsindustri transporterar tunga träråvaror långa sträckor från hela Sveriges skogsmark till ett stort antal industrier runt om i landet. Genomsnittslängden för en virkestransport från skog till industri är ca 10 mil. Stora fordon är avgörande för att hålla både utsläpp och kostnader per transporterad vara nere, varför industrin till stor del använder 74-tonslastbilar. Ju tyngre lastbilar desto svårare att ställa om till eldrift. Dessutom sker transportererna ofta på landsbygden på backiga, slingrande och i övrigt lågt trafikerade vägar, vilket kräver kraftiga motorer samtidigt som det finns liten tillgång till laddinfrastruktur längs vägarna. I och med detta räknar skogsindustrierna med att behöva använda flytande biodrivmedel i omställningen till fossilfria fordon, och först vid år 2040 är det rimligt att se att alla dessa transporter kan ske genom eldrift och vätgas. Det är därför av vikt för svensk skogsindustri att flytande biodrivmedel beaktas som ett viktigt alternativ i omställningen till fossilfria transporter både i *förordningen om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon (EU) 2019/1242* och *vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet*.

Skogsindustrins framtidsagenda

Skogsindustrin vill driva på en mer hållbar utveckling. Därför har skogsindustrin i nära samarbete med medlemsföretagen tagit fram tre löften som berör klimat, cirkularitet och biologisk mångfald:

- 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

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund
Ansvarig transportfrågor