

Er ref: STY 2023-139

Tullverket
tullverket@tullverket.se
asa.strand@tullverket.se

Vår ref: Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande över "Tullverkets Konsekvensutredning med anledning av borttag av 6 kap. 2 § Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2016:2) om en tullordning (tullordningen)"

Skogsindustrierna ser att tolkning och implementering av den nya tullagstiftningen skapar handelshinder mellan Norge och Sverige som får allvarliga konsekvenser för svensk trä- och pappersindustris konkurrenskraft.

Exportvärdet av svenska skogsprodukter ligger på omkring 164 miljarder kronor vilket svarar för ungefär 10 % av Sveriges totala varuexport och 3 % av den totala varuimporten.

Nedan är en sammanställning från berörda företag över de risker som föreligger, både för Sverige som land och för de enskilda företagen.

Innehåll

Svensk konkurrenskraft	2
Konjunkturen för svensk skogsindustri går ner idag.....	3
Beskrivning av virkesimport från Norge via tåg.....	4
Konsekvens för Sverige av Tullverkets tolkning och implementering	7
Konkurrensneutralitet mellan transportslagen	7
Sveriges <i>problem</i> kopplat till konkurrenskraft.....	7
Oförutsägbarhet i svensk lagstiftning skapar rättsosäkerhet	8
Sveriges <i>problem</i> kopplat till oförutsägbarhet i lagstiftningen.	8
Lägre produktion av lastpallar vilket påverkar svensk och europeisk industri.	9
Sveriges <i>problem</i> kopplat till brist på lastpallar.....	9
Ökade energipriser för privatpersoner	9
Tullverkets strategiska mål om att stärka konkurrensneutraliteten och näringslivets konkurrenskraft uppfylls ej.....	10

Klimat- och miljökonsekvenser	10
Sveriges <i>problem</i> kopplat till klimat- och miljökonsekvenser.....	10
Konsekvens för skogsindustrin av Tullverkets tolkning och implementering	11
Godkänd plats – beviljas ej.....	12
Företags <i>problem</i> med att uppfylla Godkänd Plats, samt förslag på <i>lösning</i>	12
Godkänd mottagare – beviljas ej	15
Företags <i>problem</i> med att uppfylla Godkänd mottagare, samt förslag på <i>lösning</i>	15
Automatisering av digital uppgiftslämning – Tullverket är försenat.....	15
Företags <i>problem</i> med digital uppgiftslämning samt förslag på <i>lösning</i>	16
Skogsindustrierna ber om att Tullverket lägger till Skogsindustrin som prioriterad remissinstans i kommande remisser.....	17

Svensk konkurrenskraft

Den 1a dec 2023 beslutade [Sveriges regering om en ny strategi för Sveriges utrikeshandel, investeringar och globala konkurrenskraft](#). Regeringen pekar specifikt på vikten av att möjliggöra för små och medelstora företag att växa. Ett delmål är att bidra till förenkling och effektivisering av tullprodukter där tullprocedurer ska förenklas enligt strategin – främst kopplat till gröna produkter.

Skogsindustrin är en av Sveriges viktigaste basindustrier, som dessutom är helt baserad på gröna produkter.

Tullverket beskriver i sin konsekvensutredning att företag inom skogsbruk och pappersindustri är några av de största aktörerna som idag tar in varor via järnväg från tredje land till Sverige. Det rör sig då om import av rundvirke från Norge.

Skogsindustrierna önskar:

- ❖ Att existerande tullförfarande bibehålls vid import av träbaserad råvara från Norge.
- ❖ Att Tullverket gör en utblick över hur liknande tågtransporter från Schweiz in till EU genomförs.
- ❖ Att en omfattande konsekvensanalys genomförs utifrån skandinaviska förhållanden och där branschen är involverad. Konsekvensanalyserna från 2016 och 2023 räcker ej.
- ❖ Att Tullverket beskriver de risker Tullverket önskar komma åt genom att implementera nya tolkningarna på tåg-import av rundvirke, då det är svårt att smuggla rundvirke i timmer-tåg.
- ❖ Att Tullverket redogör för vilka lagtexter/paragrafer tullverkets tolkning utgår ifrån samt är öppna för en dialog med bransch och regering i hur uppfyllande av lagen kan genomföras och samtidigt värna konkurrenskraften för industrin.
- ❖ Att utmaningar kopplat till Godkänd plats, Godkänd mottagare och omlastning på Öppna taxepunkter löses.

- ❖ **Påpeka att det nu endast är 1 dryg månad kvar innan Tullagen ska vara implementerad och det är fortfarande oklart för företagen vad som gäller.**
- ❖ **Dialog med Tullverket för att nå framgång i de utmaningar som finns för alla parter.**

Konjunkturen för svensk skogsindustri går ner idag¹

Sverige är världens fjärde största exportör sammantaget av massa, papper och sågade trävaror. Cirka 85 % av Sveriges skogsprodukter exporteras och exportvärdet ligger på omkring 164 miljarder kronor. Skogsprodukter svarar för ungefär 10 % av Sveriges totala varuexport och 3 % av den totala varuimporten.

Att tillgodose världens behov av till exempel förnybara byggmaterial och hållbara förpackningar är en viktig uppgift för Sverige, som redan idag är ett av de länder i världen med störst skogsindustriexport.

Svenska trävaruproducenter står dock idag i ett tufft ekonomiskt läge då byggmarknaden i Sverige och Europa stagnerat till följd av inflation och höga räntor. Den minskade efterfrågan på sågade trävaror gör att priset på trävaror sjunker. Samtidigt ökar efterfrågan på träråvara (timmer, rundvirke) i Sverige vilket driver upp priserna som svenska sågverk tvingas betala. Det kan verka ologiskt, men kommer sig av lågt utbud på timmer och låg krona:

- Det låga utbudet av timmer kommer sig av att Ryssland som är världens största exportör av trä försvunnit från marknaden vilket gör att bla finska företag lagt om sin råvaruförsörjning. Det svenska råvaruutbudet påverkas även av en minskad avverkningsnivå i Sverige.
- Den låga kronan möjliggör för svenska trävaruproducenter att kunnat fortsätta vara konkurrenskraftiga på den obefintliga byggmarknaden i Europa, där Europeiska sågverk redan tvingats dra ner produktionen.

Skogsstyrelsen och SLUs utredning Skoglig konsekvensanalys (SKA22) beskriver att potentialen att öka avverkningarna i Sverige fram emot 2035 är mycket begränsade. För svensk skogsindustri har den norska virkesmarknaden blivit ett mycket viktigt och långsiktigt tillskott just genom möjligheten att via järnväg frakta betydande volymer till rimlig kostnad och låg miljöbelastning. Sammantaget berörs många hundra arbetstillfällen direkt via dessa importvolymer som kan utgöra en femtedel eller mer av hela företagets virkesfångst. Tullverkets implementering och anvisat transiteringsförfarande slår direkt mot dessa företags råvaruförsörjning.

Utsikterna för att kunna fortsätta trotsa en vikande global efterfrågan under nästa år är alltså begränsade och redan idag sågar svenska sågverk med förlust. Det är endast tack vare företagets starka balansräkningar som de kan såga med förlust, men konsekvensen av det kommer synas i företagets resultaträkningar till våren.

Även produktionen inom samtliga papperskvaliteter har minskat under årets första nio månader jämfört med samma period förra året då efterfrågan på pappersprodukter i Europa har varit avsevärt lägre än förra året. Sveriges produktion har i stort följt Europas, men minskat något mindre än konkurrentländer tack vare låg krona och lägre energipriser än europeiska producenter.

¹ [PRESSMEDDELANDE: Svensk skogsindustri står stark i en vikande global ekonomi - Skogsindustrierna](#)

Vi ser redan idag tecken på den vikande konjunkturen i form av [varsel inom pappersindustrin \(Skriftlig fråga 2023/24:183 av Jim Svensk Larm \(S\)\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

Skogsindustrierna understryker att:

- ❖ **Regeringens strategi för global konkurrenskraft genom bland annat förenklade tullprocedurer för gröna produkter är mycket angelägen för svensk skogsindustri.**

Beskrivning av virkesimport från Norge via tåg

Norge är ett land med mycket skogsbruk men förhållandevis lite skogsindustri. Mycket av Norges skog exporteras därför till Sverige där den förädlas till förnybara produkter som ersätter fossila alternativ.

Import av träråvara och returfiber via tåg från Norge sker regelbundet (dagligen eller veckovis) och planeras lång tid i förväg. Importen sker via stabila flöden som pågått länge. Det är alltså inga tillfälliga lösningar utan tågen anlöper vid samma station vid samma tidpunkt varje vecka. Varorna som importeras består av ett kontinuerligt flöde av samma sorts gods som är lätt att kontrollera och inte speciellt stöldbegärligt eller på något sätt farlig.

Rundved transporteras i helt öppna tågvagnar där virket inte ens är lastsäkrat vilket det är vid biltransport. Risken att rundved åker av ett tåg ses som minimal. Det krävs även avancerade maskiner för att få loss stockarna från tågen, och tågen står uppställda på områden dit det är svårt att få fram denna typ av maskiner obemärkt. Branschen ser även att chansen till smuggling är obefintlig med tanke på den korta tid som finns vid lastning och lossning, godsets beskaffenhet och hanteringen med stora vedgripar samt då det finns personal vid och runt en lossningsplats.

Under den tidpunkt ett företag lossar ett tåg har det företaget full styrning över och kontroll på det spår som tåget står på. Lossningen brukar ta ca 6 timmar för ett tåg, men det skiljer sig från olika industrier.

Varje år körs även tåg med biprodukter från norska sågverk (flis) till svenska kraftvärmeverk, bland annat Stockholm Exergis kraftvärmeverk i Värtahamnen. Dessa produkter är inte möjliga att köra på lastbil. Det är fysiskt möjligt att köra dessa produkter via sjöfart, men fjärrvärmepiserna skulle bli skyhöga för kommunernas invånare. Om importen av bränsleved från Norge stryps kommer dock priserna för kraftvärmeverken att öka ännu mer. Privatpersoner som använder fjärrvärme från kraftvärmeverken upplever redan idag mångdubblade kostnader för energiråvara pga rådande energikris i Europa.

Dessutom körs sönderdelade sortiment i form av att vissa företag importerar sågverksflis/cellulosafelis från Norge till våra bruk i Sverige. Sågverksflisen importeras i öppna containrar som kräver vändtruckar för att lossas, även de tågen lossas inne på inhägnat område med gott skalskydd.

Förutom dessa flöden går det även massaved och biprodukter från norska sågverk och från norska terminaler till svenska massabruk. Detta då det varken finns massabruk eller fjärrvärme i Norge som matchar den mängd råvara som finns i Norge

Skogsindustrierna understryker att:

- ❖ **Tullverket bör göra en rimlighetsbedömning kring riskerna med smuggling i vedtågen**



Bild 1: Timmertåg lastas av vid virkesterminal. Denna bild visar hur en trave lastas av.



Bild 2: Timmer lastas på upp på en lastbil från en virkesterminal och chauffören säkrar från marken att lasten sitter fast ordentligt innan lastbilen kör vidare till industrin.



Bild 3: Denna bild visar hur en inmätningcentral ser ut där virkesvolymerna läses in i systemet Biometria. Dessa virkesinmätningcentraler finns vid industrier och terminaler i Sverige och mäter in virket som ligger på lastbilen innan bilen lastas av. I Biometria redovisas uppmätta volymer, köpare, säljare och pris vilket beskrivs i en virkesorder. I ordern registreras även om virket inkommit till säljaren via tåg eller lastbil, det framgår dock inte idag vilket tåg respektive virkesorder transporterats med.



Bild 4: Varje trave som är inmätt i Biometria "stängs" genom att två stockar läggs på tvären över stapeln. Så länge dessa stockar är orörda vet anställda på industrin hur stor volymen i traven är.



Bild 5: Vid de större industrierna finns truckar som lastar av större travar från lastbilar och järnvägsvagnar.

Konsekvens för Sverige av Tullverkets tolkning och implementering

Konkurrensneutralitet mellan transportslagen

Tullverket skriver i konsekvensutredningen att: *Tullverket ska (...) sträva efter att upprätthålla konkurrensneutraliteten mellan olika trafikslag och mellan ekonomiska aktörer*

Skogsindustrierna understryker att:

- ❖ **Tullverkets uppdrag om att upprätthålla konkurrensneutralitet mellan olika trafikslag ej kan appliceras i detta fall då det saknas fysiska förutsättningar.**
- ❖ **omläggning av tågflöden till lastbil eller sjöfart är inte görbart.**
- ❖ **Tullverkets tolkning och implementering skapar en negativ konkurrens mellan ekonomiska aktörer som inte finns med dagens tull-lösning.**

Sveriges *problem* kopplat till konkurrenskraft.

Inledande problembeskrivning

Tullkontor finns vid hamnar och väg-gränsövergångar. Då det saknas vid tåg-gränsövergångar så flyttar Tullverket över ansvaret på branschen. Därmed får Tullverkets uppdrag om konkurrensneutralitet orimliga effekter som på sikt skadar hela transportsystemet.

Trafikverkets uppdrag är att "se till transportsystemet fungerar, vilket är en förutsättning för att samhället ska fungera. (...) Dessutom med hänsyn till miljö och hälsa." I ett fungerande transportsystem nyttjas alla transportslag optimalt. Precis som Tullverket skriver i konsekvensanalysen om skogsindustrin och pappersindustrin så är "Dessa varor i sin natur ofta stora och tunga samt tar mycket plats vilket gör att järnväg är en effektiv lösning på transportbehoven."

Problem 1

Skogsindustrin vill tydliggöra att det inte råder någon konkurrens mellan transportslagen när det gäller import av rundvirke från Norge till Sverige då en omläggning till lastbiltransport eller sjöfart inte är möjlig.

Lastbil: Det finns inte tillgång till den kapacitet som skulle krävas med kort varsel och när en kapacitet skulle kunna vara uppbyggd (tar 1-2 år) så är den permanent bort från järnvägen. Den andra problematiken som försvårar är att det handlar om långväga transporter där skiftupplägg och chaufförsbyten blir mycket komplicerade, transportkostnaden orimligt kostsam och kräver som ovan väldigt mycket resurser som inte finns idag. Miljöbelastningen och trafiksäkerheten på vägsystemet påverkas också negativt. Ett tåg med rundvirke motsvarar cirka 35 lastbilslast.

Sjöfart: Även import via sjöfart kommer att resultera i långa ökade transporter på lastbil, och är därför inte ett kostnadsmässigt eller miljömässigt försvarbart alternativ. Virkesråvaran längs med Norska kusten är dessutom dyrare då den kan lastas på båt och transporteras över hela världen, medan den som finns i Norges inland längs tågspåren har ett lägre inköpspris. Alternativ lasta om på kombiterminal eller dylikt finns inte heller då kombiterminaler och andra godsterminaler i Norge inte är byggda för att hantera detta gods. Råvaran är komplex och hantering av dessa tåg på terminaler där annat icke EU-gods hanteras finns inte. Det är fysiskt görbar att transportera bioenergi via sjöfart, men skulle drabba enskilda hushåll som redan idag betalar mångdubbelt mer för värmen i och med att energikrisen i Europa drivit upp efterfrågan på biobränsle.

Problem 2

En annan aspekt på konkurrensneutralitet är den mellan olika företag. Varje uppdelning av tåg i transiteringsenheter adderar en administrativ kostnad som inte är oväsentlig. I stycket nedan avfärdar branschen visserligen uppdelade tågsätt som en lösning eftersom problemet inte löses på detta vis, men om uppdelade tågsätt beskrivs vill vi peka på att det är en kostnadsdrivare som bara drabbar företag utan eget järnvägsspår.

Skogsindustrierna önskar se:

- ❖ **ett tydliggörande från myndigheten om hur uppdraget om konkurrensneutralitet väger jämfört med ekonomisk och klimatmässig påverkan. Kanske ska regeringen bistå i avvägningen?**

Oförutsägbarhet i svensk lagstiftning skapar rättsosäkerhet

Tullverket berör ej frågan i konsekvensutredningen.

Skogsindustrierna understryker att:

- ❖ **Tullverkets implementering av tullagstiftningen följer ej gängse lagstiftningsprocess, vilket skapar rättsosäkerhet.**
- ❖ **Tullverket bör undersöka hur andra länder väljer att implementera samma lag, tex Danmark. Eller vid import av träråvara från Schweiz.**
- ❖ **Rättssäkerheten från den föreskrivande myndigheten har i detta fall varit låg.**

Sveriges problem kopplat till oförutsägbarhet i lagstiftningen.

Problem 1

Dialogen mellan företagen och Tullverket har pågått under ett antal år. Dessa samrådsmöten har ofta varit mer av informationsmöten från Tullverket om vilka krav som gällt. Företagen har lämnat otaliga lösningsförslag som Tullverket tagit med hem och berett och sedan kommit tillbaka med nya tolkningar av lagen. Se exempel under stycket *Godkänd plats – beviljas ej* på sidan 12.

Problem 2

Branschen ser även att olika handläggare inom Tullverket ger olika svar till olika företag som är i samma situation. I vissa fall handläggs samma tåg som delas mellan olika företag av olika handläggare på Tullverket, och det blir då tydligt att de olika handläggarna givit olika svar. Handläggningen har inte heller varit transparent.

Den stora komplexiteten i frågan, och Tullverkets otydliga tolkning av lagen försvårar för handläggare på Tullverket att bistå företagen i implementeringen. Ett av många exempel på detta är ett företag som hade en inledande diskussion med tullverket när processen startade om vilket alternativ som skulle gälla vid mottagande industrierna. Det fanns då tre alternativ enligt tullverket. 1. Annan godkänd plats, 2. Tullager och 3. Anläggning tillfällig lagring. Företaget läste på och bedömde att alt 1 är det som skulle gälla för berörda industrier. Tullverket avvisade detta initialt och angav att det är alt. 3 som skulle gälla. Företaget fick inga rimliga svar kring hur Tullverket kom fram till alt 3. Efter en hel del diskussioner så visade sig att företaget trots allt hade rätt och alt 1 skulle fungera enligt Tullverket, och det alternativet används nu i ansökningarna – som ännu inte är godkända.

Problem 3

Branschen har förstått att Danmark arbetar med förenklingar kopplat till om ett företag har AEO-certifikat "Authorised Economic Operator". Branschen har även hört ryktesvägen att Tyskland, Italien och Österrike använder "förenklat förvarande enligt den Scandiviska modellen" vid import av virke från Schweiz. Vi har inte fått detta verifierat, men önskar att Tullverket gör en utblick över hur andra länder säkerställer efterlevnad av EU-lagstiftningen.

Lägre produktion av lastpallar vilket påverkar svensk och europeisk industri.

Tullverket berör ej frågan i konsekvensutredningen.

Skogsindustrierna understryker att:

- ❖ **begränsad produktion av lastpallar har påverkan på hela Sveriges näringsliv**

Sveriges problem kopplat till brist på lastpallar.

Sverige står för en stor andel av nyproduktionen av lastpallar i Europa, och vi har blivit en ännu viktigare producent i samband med att tillverkare i Östeuropa som varit beroende av råvara från Ryssland, Belarus eller Ukraina minskat volymerna. Två av Sveriges största lastpallstillverkare hämtar ca en femtedel av sin råvara från Norge. Eftersom de saknar järnvägsspår in på eget industriområde får de nya transiteringsreglerna konsekvenser även för svensk och europeisk industri som är beroende av lastpallar

Ökade energipriser för privatpersoner

Tullverket berör ej frågan i konsekvensutredningen.

Skogsindustrierna understryker att:

- ❖ **begränsad tillgång på bioenergi påverkar en stor andel svenska hushåll**

Sveriges problem kopplat till brist på bioenergi

Energikrisen till följd av Rysslands angrepp mot Ukraina, samt Europas omställning från fossil energi, har drivit upp efterfrågan och därmed priserna på bioenergi i Sverige. Privatpersoner med fjärrvärme har redan idag drabbats av mångdubblade kostnader. Importen av bioenergi från Norge till Sverige är

betydande, och då det idag saknas platser i södra Sverige som uppfyller de krav Tullverket ställer på Godkänd plats kommer denna import behöva upphöra med gällande regler.

Tullverkets strategiska mål om att stärka konkurrensneutraliteten och näringslivets konkurrenskraft uppfylls ej.

Tullverket berör ej frågan i konsekvensutredningen.

Skogsindustrierna understryker att:

- ❖ **det är stort önskemål från industrin att samverka ihop med Tullverket om Tullverkets strategiska mål om att stärka konkurrensneutraliteten och näringslivets konkurrenskraft**

Sveriges problem kopplat till att Tullverket ej når strategiska mål

Vid virkestransporter över långa avstånd är järnvägen det bästa alternativet med avseende på transportekonomi, lastkapacitet, miljöpåverkan och minskade olycksrisker. Rundved och biobränslen är skrymmande vilket utöver hög lastkapacitet också kräver stora ytor vid lossning. Eftersom järnvägsspår sällan går in på industriområdet krävs omlastning till lastbil sista delsträckan från närmaste belägna bangård till mottagande industri.

Tullverket uppfattning att en bangård som inte drivs av enskild aktör ska uteslutas som godkänd plats att avsluta transitering, utesluter i praktiken även industrier utan eget järnvägsspår från att importera råvara från Norge. Detta är en konsekvens som inte stämmer med Tullverkets strategiska mål om att stärka konkurrensneutraliteten och näringslivets konkurrenskraft.

Klimat- och miljökonsekvenser

Tullverket skriver i konsekvensutredningen att: *Tullverket har bedömt att eventuella miljökonsekvenser kan uppstå om en ekonomisk aktör får ställa om sina godstransporter från järnväg till väg. Dock ska detta ställas mot den EU-gemensamma tullagstiftningens krav vid införsel av tredjelandsvaror i tullunionen.*

Skogsindustrierna understryker att:

- ❖ **Miljökonsekvenserna även ska ställas mot EUs klimatmål Fit for 55 och ESR.**
- ❖ **Sveriges regering och myndigheter att göra en konsekvensanalys av vad det innebär för Sveriges möjlighet att nå ESR-målet om transporter av X ton träråvara från Norge skall ske via lastbil i stället för tåg.**
- ❖ **Sveriges regering och myndigheter bör analysera hur Tullverkets tolkning och implementering påverkar EU's direktiv om kombinerade transporter, EU-kommissionens förslag på ny järnvägskapacitetsförordning och reviderad TEN-T-förordning.**

Sveriges problem kopplat till klimat- och miljökonsekvenser.

Inledande problembeskrivning

För att ersätta järnvägstrafiken med lastbil krävs 156 st nya timmerlastbilar, drygt 300 lastbilschaufförer och mer än fördubbling av svensk skogsindustrins fossila utsläpp.

Problem 1

Nedan beräkning är lågt estimerad:

Skogsindustrierna estimerar att Sverige importerar över 3 miljoner m³ skogsråvara per år från Norge. Skogsindustrierna estimerar att ca 0,5 miljoner är korta gränsöverskridande transporter som sker med lastbil idag. Det är rimligt att anta att övriga volymer transporteras med tåg.

Det är även rimligt att anta att en stor del av denna importerade volym på något sätt påverkas av Tullverkets tolkning och implementering av tullagen.

En timmerlastbil tar cirka 37 m³ nyttolast (Norge har lägre bruttovikter än Sverige) vilket ger att det behövs 67 570 st lastbilslas för att transportera 2,5 miljoner m³ volymen på lastbil. I och med att de ska hem igen till Norge så dubblas alltså antalet transporter på väg till cirka 135 000 st. En lastbil i tvåskift som kör transportavstånd på 25 mil enkel väg (lågt räknat, troligen längre medeltransportavstånd från Norge till mottagare i Sverige) hinner i bästa fall med 2 lass per dygn. För att ersätta järnvägstrafiken med lastbil krävs 156 st nya timmerlastbilar och drygt 300 lastbilschaufförer som inte finns idag.

En timmerbil drar ca 4,5 liter diesel per mil. 100 mil/dag * 230 dagar * 156 lastbilar = 3,6 miljoner mil. 1 liter diesel släpper ut 2,6 kg CO₂e. Bara drivmedlet skulle innebära 40 000 ton CO₂e-utsläpp per år.

Problem 2

Ett exempel från ett returpappersbruk: Kostnaderna för att transportera utgående färdig vara, som idag använder samma vagnar som inkommande råvara, skulle öka vid omläggning från järnväg till väg. Man behöver tex öka vagnbufferten vid bruket med ca +300 tomma vagnar från södra Sverige för export av färdig kraftliner på export. Leveranssäkerheten till kunder skulle stå en ökad risk eftersom en hög grad av returlastade vagnar säkerställer att Piteå förses med vagnar även i tider av vagnbrist i systemet.

Färre returlastade vagnar skulle öka behovet av att lasta Kraftliner på lastbil (ökade kostnader/utsläpp). Koldioxidavtrycket skulle öka avsevärt. Utsläppen skulle för exemplet från Piteå öka med ~1250 ton CO₂ per år. Sverige och Norge har en av de bästa järnvägarna i världen när det gäller emissionsintensitetsfaktorer.

Skogsindustrierna önskar:

- ❖ **att Sveriges myndigheter stödjer industrin i arbetet med att nå EU Fit for 55 genom att bland annat ställa om till fossilfria transporter.**

Konsekvens för skogsindustrin av Tullverkets tolkning och implementering

Tullverket skriver i sin konsekvensutredning att problem uppstår för mindre aktörer. Tullverkets analys är att problemen uppstår i form av ökade transportkostnader och inköp av nya system.

Skogsindustrierna understryker att:

- ❖ **de problem som Tullverket identifierat även gäller för stora skogsindustrier.**
- ❖ **problemen är betydligt större än "ökade transportkostnader och inköp av nya system".**
- ❖ **industrin är i stort behov av avhjälpande åtgärder från Tullverket för att åtgärda de svårigheter Tullverket själva identifierat, samt de som beskrivs i detta dokument.**
- ❖ **branschen önskar samverka med Tullverket och önskar förstå vilken lagtext som gäller – och samverka för att hitta lösningar som uppfyller EUs krav på tullverket.**

- ❖ **utmaningar kopplat till Godkänd plats, Godkänd mottagare och omlastning på Öppna taxepunkter löses.**

Nedan följer ett antal exempel på hur skogsindustrier påverkas

Skogsindustrierna önskar:

- ❖ **Öppen och ödmjuk dialog och samverkan ihop med Tullverket för att gemensamt nå framgång i de utmaningar som finns för alla parter.**
- ❖ **att varor som är tullfria och komplexa i sin hantering kunde få dispens eller dylikt när det gäller att godkänna platserna. Detta med hänvisning till varornas komplexitet och till den låga risken för att varor inte redovisas för Tullverket.**
- ❖ **Att utmaningar kopplat till Godkänd plats, Godkänd mottagare och omlastning på Öppna taxepunkter löses.**

Godkänd plats – beviljas ej

Tullverket skriver i konsekvensutredningen att: *För den aktör som har spår ända fram till sin anläggning finns möjligheten att ansöka om godkänd mottagare och bli beviljad en anvisad eller godkänd plats av Tullverket. Därmed borde denna förändring påverka aktören i mindre utsträckning än den aktör som inte har samma möjlighet utan använder sig av stickspår. Saknas driftansvarig för platsen med stickspåret finns inte möjligheten att ansöka om tillstånd till godkänd mottagare. Denna aktör kan behöva se över sina godsflöden och ställas om sina transporter till väg. Detta kan leda till ökade kostnader vilket gör att aktörens konkurrenskraft försvagas genom ökade transportkostnader.*

Skogsindustrierna understryker att:

- ❖ **Tullverkets konsekvensanalys om att "Detta kan leda till ökade kostnader vilket gör att aktörens konkurrenskraft försvagas genom ökade transportkostnader" inte till fullo visar på allvaret i konsekvenserna.**

Företags problem med att uppfylla Godkänd Plats, samt förslag på lösning
Dialog med tullverket

I den tidiga dialogen med Tullverket gav Tullverket signalerna att öppen bangård skulle fungera som godkänd plats, dvs de platser där lossning av tåget sker idag (kommunens tågstation där marken ofta ägs av Trafikverket). Allt efter som företagen skickat in ansökningar till Tullverket om att få dessa platser godkända och ärendena handlagts har nya tolkningar gjorts av Tullverket och hårdare krav ställts på säkerheten på platserna där avslutningen av transiteringarna skall ske. Tullverket har bett om kompletteringar som företagen skickat in. I vissa fall har det kommit avslag under hösten 2023, vilket är för sent för att företagen ska hinna vidta åtgärder. Andra har ännu inte fått besked.

Inledande problembeskrivning

Sågverksföretag som importerar timmer från Norge till Sverige, likväl som pappersbruk som importerar returfiber, är införstådda med att rutiner måste ändras, men den snäva tolkning som Tullverket gör av vad som utgör en "Godkänd plats" och det av Tullverket därav anvisat sätt omöjliggör fortsatt import av kostnads- och logistikskäl.

Sågverksföretag har i ytterst få fall järnvägsspår in på industriområdet och de två springande punkterna blir för dessa företag:

- Omlastningsplatsen
 - själva bytet av transportslag från tåget till lastbil som sker på tågstationen
 - tågstation (godsbangård) måste enligt instruktioner från Tullverket i praktiken vara inhägnad. Mindre industrispår i anslutning till bangårdar och stationer är ofta inte det.
- Industriområdet
 - Industriområdet måste enligt instruktioner från Tullverket i praktiken vara inhägnat för att Tullverket ska anse att företaget har kontroll över platsen, och att stängsla in är mycket dyrt – framför allt för mindre företag. Företagen i fråga anser sig idag ha kontroll över sitt industriområde.

Tullverkets krav på hantering:

Helt tågsätt, grupp av vagnar eller enskild tågsvagn kan utgöra transiteringsenhet. Importören anmodas ha egen kontroll över omlastningsplats eller importlager. Transiteringsenhet får inte lossas innan Tullverket gett klartecken - och lossningen måste ske på en Godkänd Plats.

Problem 1:

De företag som ej har järnvägsspår in till industrin lossar järnvägsvagnarna på bangårdar som vanligen ägs av Trafikverket och trafikeras av flera operatörer (läs en vanlig tågstation). En enskild importör av gods kan omöjligen råda över hela bangården. Att upprätta importlager på bangården är därför inte möjligt. Importören av godset har dock rådighet över det berörda spåret under den tid företaget lossar lasten.

Problem 2:

En tågsvagns lastvolym <> en lastbils lastvolym. För att få både ekonomi och miljöaspekter uppfylla erfordras att alla ekipage kan lasta fullt lass. Att gruppera transiteringen per vagn är därför uteslutet då en tågsvagn kräver ca 1,5 lastbil efter omlastning. Att gruppera två tågsvagnar som transiteringsenhet och tömma dessa med tre lastbilar ger nöjaktig fyllnadsgrad med har andra logistiska bekymmer. Det är inte självklart att vagnarna som lämnar Norge ankommer i samma ordning när de når slutdestinationen. De lastbilar som är planerade att tömma en enhet om två vagnar får då leta vagnar vilket medför risk för fel men framför allt onödig trafik vid spårområdet i form av flera bilar – samtidigt som chaufförer står på marken och lastsäkrar. **Olycksrisken** för chaufförerna blir stor - särskilt som det vanligen utförs nattetid.

Problem 3:

Bilar får inte lossa förrän tullverket gett klartecken. Oavsett om transiteringsenhet utgörs av helt tågsätt eller grupper av vagnar är det viktigt att minimera tiden då tåget står still. Stillastående lastbilar genererar stillastående vagnar vilket blockerar spårutrymme vilket kostar pengar. Om bilar som avdelats att tömma tåget blir stående vid industrin med lass i väntan på tullklarering hinner inte tågsättet tömmas inom bokad slottid. Tullverket kräver besked om vilken specifik bil som tömmer en specifik vagn (transiteringsenhet) och om några bilar måste invänta kontroll faller sådan planering.

Problem 4:

Företag som har fler industrier runt om i landet kan påverkas i och med att det är svårt att få godkända platser. Lyckas dessa företag bara få en godkänd plats kan det leda till att hela flödet påverkas negativt och flexibiliteten blir lägre. Tågsätt kan behöva kopplas av på mitten för att få in dem inom inhägnat område. Det tunga godset i form av rundvirke behöver lastas om och transporteras tillbaka till den industri det ska förädlas på. Detta medför enorma (!) kostnader.

Problem 5

Gällande import av biobränsle från Norge till södra Sverige finns det idag ingenstans där det finns en plats som kan bli godkänd enligt Tullverkets regler.

Problem 6

Omlastning till lastbil kan inte kombinera regelefterlevnad och lönsamhet. Lönsamheten omöjliggörs genom att tillgänglig lastbilsflotta vid ankomst av tågsätt måste överdimensioneras varje gång. Detta gäller oavsett om tågsättet utgörs av en eller flera transiteringsenheter. Konsekvenserna blir desamma. Eftersom Tullverket när som helst kan anmodad kontroll låses ett antal lastade bilar. Men fortsatt ledig kapacitet måste ändå vara tillräcklig för att tömma tåget under den slottid som tågsättet finns på stationen. Ankomst och lossning sker både nätter och helger eftersom persontrafik alltid prioriteras på banorna. Att uppbringa en överdimensionerad lastbilsflotta dessa tider är inte bara en kostnad direkt relaterad till tiden för lossning. Chaufförers körtids- och viloregler styr när alla dessa chaufförer året kan vara i tjänst. Beakta även att förseningar i godstrafiken är frekventa. Alternativet med en överdimensionerad lastbilsflotta som står i vänteläge för att tömma ett försenat tåg en lördagsnatt bör mer än väl belysa det orimliga i att hantera omlastning enligt Tullverkets krav.

Lösningsförslag 1: - för de företag som äger egna öppna bangårdar vid tex virkesterminaler

Importerande företag vet i god tid när ett tågsätt ska ankomma en viss bangård. Tullverket kan delges planen i god tid och när tåget är på ingång vara redo att möta upp för kontroll. Importören lämnar ankomstmeddelande när tåget anlant. På detta sätt har Tullverket full möjlighet till kontroll med god framförhållning. Om kontroll inte sker, vilket är normalfallet, lämnar importören sina uppgifter i vanlig ordning och kan omedelbart efter ankomst tömma tåget och beroende av lokala förutsättningar antingen mellanlagra timret vid bangården eller transportera hem till industrin.

Det händer att tåg är försenade, och i dessa fall är det av vikt att tullverket informeras om detta – förslagsvis via Trafikverkets kanaler – så att Tullverket kan planera kontrollen därefter.

Lösningsförslag 2: - för de företag som ej äger egna bangårdar utan lastar av tex vid kommunens station

Detta förslag förutsätter att importören ges möjlighet att mellanlagra timmer/returfiber på bangård 24 timmar utan övervakning. Om så tillåts transporteras timret hem till industrin där det läggs i ett övervakat importlager (kameraövervakning och grindar bör räcka före stängsel) där det kan invänta tullkontroll. Liggetiden på bangården behövs eftersom lossningsarbete vanligen sker nattetid. Att engagera fullt antal lastbilar som ska tömma tågsättet på natten låter sig inte göras. Körtids- och viloregler för chaufförer gör det ekonomiskt ohållbart om inte engagerade ekipage har full sysselsättning på sitt skift. Ett ytterligare bekymmer med denna lösning är också att det inte är alla industrier som kan binda yta på egen plan för ett importlager under flera dagar tills Tullverket lämnat klartecken. För några kan det fungera men inte för alla.

Skogsindustrierna önskar:

- ❖ **en dialog med Tullverket om hur lösningsförslagen ovan kan justeras för att uppfylla Tullverkets krav.**
- ❖ **en förklaring från Tullverket på varför dessa lösningsförslag ej är möjliga i syfte att hitta konstruktiva lösningar.**
- ❖ **få utpekat var i EUs förordning/direktiv de krav står beskrivna som förhindrar skogsindustriernas förslag. Vilka paragrafer är utmanande?**

- ❖ **delta i en gemensam dialog med Tullverket om vilka tolkningsutrymmen som finns i EUs text för att gemensamt hitta lösningar för att uppfylla EUs krav**

Godkänd mottagare – beviljas ej

Tullverket skriver i konsekvensutredningen att: *När möjligheten till att använda övergångslösningen enligt tullordningen tas bort kommer förändringen att leda till att tullproceduren blir mer inkorporerad i mottagarens dagliga verksamhet. Rutiner för tullhantering i operativt och administrativt arbete är ett krav för att en ekonomisk aktör ska få tillstånd till godkänd mottagare och godkänd plats. Det kräver att den som avser att vara godkänd mottagare och ta emot varor hänförliga till transiteringsförfarandet behöver säkerställa den operativa personal som tar emot varorna har kunskap om hur dessa ska hanteras. Likaså gäller detta den administrativa personal som sköter kontakten med tullombudet.*

Skogsindustrierna understryker att:

- ❖ **Det har varit otydligt för företagen vilka krav som gäller på rutiner och IT-system för att uppfylla kraven på godkänd plats, vilket gjort det svårt för företagen att utveckla de rutiner och IT-system som behövs.**

Företags problem med att uppfylla Godkänd mottagare, samt förslag på lösning
Dialog med tullverket

Dialogen mellan företag och tullverket kopplat till vilka krav som ställts för att uppfylla kraven på godkänd mottagare har skett genom att företag har ombetts skicka in kompletterande uppgifter på de frågor Tullverket ställt.

Lösningförslag

Företag önskar att handläggaren på tullverket sitter ner med respektive företag i ett arbetsmöte och går igenom respektive företags IT-stöd och arbetsprocesser för att konkret identifiera de åtgärder som behövs göras från företagets sida för att uppfylla Tullverkets krav på godkänd mottagare.

Skogsindustrierna önskar:

- ❖ **Att Tullverkets handläggare sitter ner vid ett arbetsmöte och samarbetar med respektive företag för att på så sätt konkret identifiera de processer och IT-stöd som företagen behöver ta fram för att företagen ska uppfylla kraven som godkänd mottagare.**

Automatisering av digital uppgiftslämning – Tullverket är försenat.

Tullverket skriver i konsekvensutredningen att:

Kravet på digital uppgiftslämning uppfylls då genom en digital transiteringsdeklarationen och tullformalitetserna uppfylls inom ramen för transiteringsförfarandet. (...) Tullverket har bedömt att 31 januari 2024 är en lämplig tidpunkt för övergång till transiteringsförfarandet då detta datum ligger efter införandet av NCTS fas 5. Aktörerna har haft möjlighet att under en längre period ta del av Tullverkets informationsinsatser och förbereda sig för övergången till transiteringsförfarandet.

Den föreslagna tidpunkten är anpassad för att korrelera med införandet av NCTS fas 5 som sker den 28 januari 2024. I samband med övergången mellan NCTS fas 4 och NCTS fas 5 krävs ett byte av systemstöd vilket innebär en extra kostnad för de externa aktörerna. Då bemyndigandet för att använda

övergångslösningen med ankomstanmälan via e-post går ut 1 mars 2024 bedömer Tullverket att det bästa för de ekonomiska aktörerna är att säkerställa att övergången sker efter införandet av NCTS fas 5.

Tullverket har även tagit i beaktande att många av de ekonomiska aktörer som berörs har liten eller ingen erfarenhet av tullproceduren vilket gör att de har behov av tid för att förbereda sig inför förändringen

Skogsindustrierna understryker att:

- ❖ **Tullverkets försenade uppgradering av systemstödet lämnar endast 2 dagar för företagen att testa att den digitala uppgiftslämningen fungerar.**
- ❖ **Den digitala uppgiftslämningen får ej ta mer än 1 minut per transitering.**
- ❖ **Tullverkets konsekvensanalys inte belyser**
 - **den risk den försenade uppgradering innebär för företagen**
 - **den risk det innebär för vissa företag om transiteringen inte fungerar smärtfritt från 1 mars 2024.**
 - **den konsekvens ett långt transiteringsförfarande har för företagen.**

Företags problem med digital uppgiftslämning samt förslag på lösning

Dialog med tullverket

Tullverket skriver att aktörerna haft möjlighet att under en lägre period ta del av Tullverkets informationsinsatser och förbereda sig för övergången till transiteringsförfarandet. Tullverkets försenade uppgradering av NCTS-systemet ger företagen 2 dagar på sig att testa.

Inledande riskbeskrivning

Implementeringen av NCTS fas 5 sköts upp en andra gång från mitten av november till 28/1 2024 vilket ger företagen två dagar på sig att arbeta in rutiner samt att testa flöde innan det är skarpt läge för all järnvägstransport, vilket är väldigt kort tid att hinna säkerställa att allt skall bli korrekt hanterat från 1/2.'

Det är kritiskt för industrierna att den digitala uppgiftslämningen till Tullverket kan genomföras på max 1 minut.

Problem 1

För att exemplifiera konsekvensen av ett längre uppgiftslämnande så skulle 10 minuters uppgiftslämning innebära 100-150 timmars väntetid per år för en tågoperatörer bara vid en enda industri.

För att uppnå detta behöver uppgiftslämningen ske automatiskt, vilket också är Tullverkets plan. Därför har Tullverket förberett för att uppgradera NCTS-systemet och denna uppgradering var planerad att genomföras under november månad 2023 så att företagen hade tid på sig att testa processen innan lagen implementeras. Denna uppgradering är nu med kort varsel framflyttad av Tullverket till 28de januari 2024, vilket endast lämnar 2 dagar för företagen att testa innan tullagen ska vara implementerad enligt Svenska tullens tidplan.

Problem 2

Logistikflödena vid ett stort berört returpappersbruk är optimerade idag och samma järnvägsvagnar som kommer in med returpapper från Norge till bruket i Sverige används för att transportera ut den färdiga produkten från bruket och vidare mot kunden. Järnvägsvagnarna från Norge kommer idag som enstaka vagnar i stora tågsätt in till detta bruk, vilket innebär att samtliga tågsätt i praktiken kommer vara berörda av tullverkets transiteringsförfarande – även om majoriteten av godset inte är importerat från Norge.

Det blir därför av yttersta vikt för detta bruk att transiteringen fungerar, annars kan tåget ej lossas helt, och därmed ej heller köras vidare sista meterna inne på industrin till utlastningsenheten där färdiga produkter lastas på tåget. Ett tågstopp inne på industrin skulle få enorma konsekvenser som ökade kostnader i form av övertider eller extra skift och i värsta fall att vi fyller vårt pappersmagasin och tvingas dra ner produktionstakten, eller ställa av produktionen helt då extrakostnaderna blir alltför stora att bära. En fabrik som tvingas stanna i kallt vinterklimat är en otroligt stor risk då maskiner, utrustning och rör riskerar att frysa sönder och i värsta fall kommer man inte igång igen. Då lagerytan av färdigvara är anpassad till att ständigt lastas över på tåg. Därför är det extra olyckligt att implementeringen av NCTS-systemet går smärtfritt då det sker under årets kallaste månad.

Problem 3

Ansvarig för företagets tullhantering måste kunna uppvisa tre års dokumenterad erfarenhet vilket är ett långtgående krav. Men ponera att denna person finns. Hur ska företagen hantera situationen om denne säger upp sig eller av andra skäl inte finns på sin arbetsplats. Inte ens med två eller tre som besitter kompetensen är företaget säkrat visavi ett sådant krav.

Lösningsförslag 1:

Säkerställ att det finns backupmöjligheter för transitering under uppstarten samt utsedd grupp på Tullverket som kan bistå vid frågor/problem under dygnets alla timmar tills alla transiteringar flyter smärtfritt på alla berörda bruk.

Vidareutveckla transiteringsförfarandet efter det att lagen trätt i kraft så att transiteringen kan ske på max 1 minut.

Ge dispens till företagen att testa fram till 29 februari 2024 då EUs tidsfrist går ut.

För en dialog mellan företag om hur risken i om problem 3 kan minimeras.

Skogsindustrierna önskar:

- ❖ en dialog med Tullverket om hur riskerna ovan kan minimeras

Skogsindustrierna ber om att Tullverket lägger till Skogsindustrin som prioriterad remissinstans i kommande remisser.

Tullverket har i den remitterade konsekvensutredningen identifierat skogsbruk och pappersindustri som två av de största aktörerna som blir påverkade av förändringen, men missat infoga dessa branscher i remissen. Tullverket har i efterhand bett om ursäkt till Skogsindustrierna för detta vilket uppskattas.

Den korta remisstiden (24 nov – 12 dec) blev kort för Skogsindustrierna då vi fick nys om remissen på omvägar först den 1 december, men då frågan är av största angelägenhet för industrin har många företag vi prioriterat om och lagt mycket tid på att besvara remissen.

Med vänliga hälsningar

Elin Swedlund, Transportansvarig
Skogsindustrierna



Telefon: 0708 877 015

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

www.skogsindustrierna.se