

**Er ref:** LI2024/00068Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se  
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se**Vår ref:** R:2024-17  
Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

## Yttrande över "Vågade skatter – Navigering i sjöfartens förutsättningar"

### Sammanfattning

Skogsindustrierna tackar för möjligheterna att lämna synpunkter på förslaget som syftar till att öka svensk sjöfarts konkurrenskraft gent emot andra transportslag och även öka antalet svenskflaggade fartyg ur beredskapssynpunkt.

Skogsindustrierna:

- ställer sig frågande till förslaget om höjda farledsavgifter och ser att det finns andra lösningar för att flagga in fler fartyg till Sverige.
- anser att förslaget innebär att svenska rederiers globala konkurrenskraft kommer på bekostnad av svenska transportköpande företag.
- vill poängtera att utländska fartyg som kör till och från svenska hamnar gör det på uppdrag av svenska företag, och att dessa fartyg vidarefakturerar farledsavgifterna till svenska företag.
- ser inte att föreslagna åtgärder leder till att sjöfarten blir mer attraktiv för transportköpare då varken tillförlitligheten, omställningen till fossilfrihet eller kostnaderna för transportköparen förbättras.
- ser att det finns andra lösningar för att flagga in fler fartyg till Sverige, vilka dock inte ryms inom den uppdragsbeskrivning som nu genomförts och redovisats.

### Om svensk skogsindustri

Skogsindustrin producerar förnybara produkter från ett hållbart skogsbruk producerade med över 90 procent fossilfri el och som dessutom ersätter hjälper våra kunder att ersätta fossila alternativ som plast, stål och betong.

80 procent av svensk skogsindustris produktion 2022 exporterades till ett värde på 186 miljarder kronor.

Skogsindustrierna är en av Sveriges största transportköpare. Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 65 procent sjötransporter, 25 procent lastbilstransporter och 10 procent järnvägstransporter. Transportkedjan är intermodal och alla trafikslag är viktiga för att nå från skog till kund.

## Skogsindustrins yttrande

Skogsindustrin ställer sig frågande till att Sjöfartsverkets förlorade intäkter till följd av slopad stämpelskatt och ändrat tonnagebeskattningsystem ska tas in genom höjda farledsavgifter.

Största fördelen med svenskflaggade fartyg är nationens förmåga att kunna sköta landets import och export av förnödenheter vid krissituation, samt försvarstransporter i en krissituation. Detta är förstås även viktigt för industrin vid en krissituation, men i grunden är det en fråga för hela landet. Vi ser därför inte att det är skäligt att industrin ska betala detta stöd till svenska rederier i form av högre farledsavgifter.

Vi vill belysa den missuppfattning som står i förslaget och som ofta hörs om att det är utländska fartyg som betalar notan för farledsavgifterna. Utländska fartyg som kör till och från svenska hamnar gör det på uppdrag av svenska företag, och dessa fartyg vidarefakturerar därmed farledsavgifterna till svenska företag. Ökade farledsavgifter innebär därmed inflation till följd av ökade kostnader för svenska företag och svenska medborgare som nyttjar produkter som transporterats hit via sjöfart. Det innebär även minskad konkurrenskraft för svenska exportföretag som tex svensk skogsindustri, då transportkostnaden för svenska företag redan är en stor konkurrensnackdel och vi har svårt att fakturerar vidare ytterligare kostnadsökningar kopplat till transporter till våra kunder.

Skogsindustrin har enats om gemensamma klimatmål i vår framtidsagenda. Bland annat ska svensk skogsindustri ha fossilfria landtransporter i Sverige år 2040. Intermodala transporter är en förutsättning för att nå detta då energieffektiva transporter är avgörande för att klara omställningen till fossilfria transporter. Detta då tillgången till fossilfria drivmedel är både begränsade och dyra. Skogsindustrin känner oro för att förslaget kommer innebära högre kostnader för att använda transporteffektiv sjöfrakt. För att skogsindustrin ska vara konkurrenskraftig genom omställningen blir det avgörande att myndighetsavgifter och andra kostnader som inte är direkt kopplade till omställningen hålls så låga som möjligt.

Den viktigaste faktorn som styr valet av trafikslag när Skogsindustrin planerar transporter är Skogsindustri företagets totala kostnad för transport, vilken starkt påverkas av tillförligheten på transporten. När tillförlitligheten brister stiger kostnaden för företaget. Skogsindustrin ser inte att förslaget leder till större tillförlitlighet.

Svenska rederiers globala konkurrenskraft kommer på bekostnad av svenska transportköpande företag, bland annat svensk skogsindustri. Som förslaget ser ut nu så innebär det i praktiken att svenska rederiers kostnader flyttas över till deras svenska kunder, dvs till svenska transportköpande företag, vilket i stället urholkar svensk sjöfarts svenska kunders konkurrenskraft.

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. Skogsindustrin ser därför med oro på att höja farledsavgifterna för handelssjöfarten ytterligare.

Skogsindustrierna ser att det finns andra lösningar för att flagga in fler fartyg till Sverige, vilka dock inte ryms inom den uppdragsbeskrivning som nu genomförts och redovisats. Svensk sjöfart har presenterat ett antal sådana förslag i skrivelsen: *Stärkt svensk sjöfart utan ökade kostnader för staten - Inspel från Svensk Sjöfart avseende finansiering av en justerad tonnage- och stämpelskatt från 20231117.*

## **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

Inom ramen för dessa mål har skogsindustrin enats om målet att svensk skogsindustri ska ha fossilfria landtransporter i Sverige år 2040.

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund  
Ansvarig transportfrågor