

Er ref: Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter
fi.remissvar@regeringskansliet.se
Ann-Christine Ålander

Diariernr: Fi2022/01180

Vår ref: Karolina Boholm
karolina.boholm@skogsindustrierna.se

Vårt diariernr: R:2022-21
070-202 98 69

Remissyttrande över SOU 2022:13 Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att lämna synpunkter på SOU 2022:13 om vissa frågor kopplade till ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg. Skogsindustrierna instämmer också i det remissyttrande som Näringslivets transportråd och Svenskt Näringsliv lämnat.

Sammanfattning

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant. För att svensk industri ska fortsätta att vara konkurrenskraftig, och därmed bidra med jobb och resurser till välfärden, behövs väl fungerande logistikkedjor, en effektiv transportnäring, funktionell infrastruktur och ett kostnadsläge jämförbart med konkurrentländer.

Skogsindustrin exporterade år 2021 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper och cirka 70 procent av sågade trävaror. Genom Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla trafikslag utom flyg ingår. Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige.

Skogsindustrierna vill lyfta följande punkter:

- Det går inte att avstyrka eller tillstyrka utredningen – den saknar viktiga delar
- Skatteväxling tillstyrks och måste vara en utgångspunkt i det fortsatta arbetet
- Undantag för glest befolkade områden enligt artikel 7.6 måste användas
- En kontrollstation bör ske vart tredje år för att utvärdera vägnätet
- Utgångspunkten bör vara att börja med ett mindre vägnät som kan utökas på sikt
- Ett kontrollsystem tillstyrks men kostnaden för systemet måste vara realistisk
- Beskattning av släp avstyrks – ger högre transporteffektivitet
- Fortsatt nedsättning av Eurovinjetten för fordon med väldigt låga utsläpp (el, vätgas etc.)
- Ingen dubbelbeskattning av koldioxid – se över hela skattestrukturen för vägtrafik
- Bristfällig konsekvensanalys för företagen i skogsindustrin
- Vägtullar och vägavgifter är frivilligt – Sverige är inte tvingade att ha ett Eurovinjett-system
- Utred beskattning av vägtrafik i sin helhet

Bakgrund till Eurovinjett-avgiften, Eurovinjett-direktivet och tidigare svenska utredningar

Eurovinjettsamarbetet startade som ett mellanstatligt samarbete mellan Belgien, Tyskland, Danmark, Luxemburg och Nederländerna för att ta ut avgifter gällande tunga fordon på dessa länders nationella vägar. Avtalet skrevs under 9 februari 1994. Sverige anslöts sig till samarbetet den 1 januari 1998, (Sveriges internationella överenskommelser, SÖ 1997:50). Samarbetet grundades på ett gemensamt uttag av en vägavgift baserad på den tid ett fordon rör sig på ett vägnät, även om fordonet inte är registrerat i landet.

Kort därefter tog EU fram ett gemensamt direktiv om vägavgifter och vägtullar, kallat Eurovinjett-direktivet, som antogs 17 juni 1999 (1999/62/EG). I direktivet, som något förvirrande har samma namn som Eurovinjettsamarbetet, görs en åtskillnad på tidsbaserade avgifter (vägavgifter) och avståndsbaserade avgifter (vägtullar). Direktivet anger att det är frivilligt för EU-länder att ha någon form av Eurovinjett men anger samtidigt att medlemsländer som väljer någon form av Eurovinjett måste följa direktivet och därmed inte kan ha både vägavgifter och vägtullar samtidigt.

Eurovinjettsamarbetet från år 1994 existerar fortfarande, även om flera länder har lämnat det ursprungliga samarbetet. Fortfarande deltar Sverige, Danmark, Luxemburg och Nederländerna i ett vägavgifts-samarbete (tidsbaserat). Eurovinjetten, ofta kallad vägavgift, är en skatt som åkerier, både svenska och utländska, betalar i Sverige sedan 1998. Idag är skatten tidsbaserad genom en årlig avgift för svenska åkerier (en årsavgift) och en dag/vecko-taxa för utländska åkerier. Tyskland och Belgien har dragit sig ur samarbetet men i stället infört avståndsbaserade vägtullar, där Tysklands "maut" är det mest kända. Även Nederländerna är på väg att avveckla tidsbaserade avgifter till förmån för avståndsbaserade tullar.

EU Kommissionen publicerade under 2017 ett förslag på en uppdaterad text av Eurovinjett-direktivet. Detta förslag har genom EU-processen korrigerats och omformulerats fram till ett färdigt uppdaterat direktiv. Den processen innefattade omröstning i Europaparlamentet (färdigt 2020), Ministerrådet (medlemsländernas ministrar) enades om ett gemensamt förhandlingsmandat (december 2020), trepartsförhandlingar i den så kallade triloggen (uppgörelse färdig i maj 2021) samt bekräftande av uppgörelsen från triloggen av Kommissionen, Ministerrådet och Europaparlamentet (hösten 2021). Efter denna EU-process kunde ett färdigförhandlat direktiv publiceras 4 mars 2022 i EU:s officiella tidning. Formellt trädde direktivet i kraft 24 mars 2022. Medlemsländer har 18 månader på sig att implementera direktiv, men Eurovinjett-direktivet anger ytterligare frist på åtta år för länder med tidsbaserade system.

Parallellt med detta har det i Sverige skett en nationell dialog om hur skatter ska vara utformade för tunga lastbilar och flera röster, främst från miljörelsen, krävde tidigare ett införande av en kilometerskatt. Ursprunget till detta kommer från en utredning från 2004 som kallades "Skatt på väg" (Vägskatteutredningen), som tittade över hela skattepolitiken för vägtrafiken. Efter regeringsskiftet 2014 angavs av Stefan Löfven i S/MP-regeringens första regeringsdeklaration att en vägslitageskatt skulle införas. Därefter tillsattes en utredning som kom att kallas "Vägskatt". Utredningen redovisades i mars 2017 och angav att en vägskatt skulle införas för att inbringa ytterligare 4 miljarder SEK till statskassan. Dåvarande finansminister Magdalena Andersson meddelade via TV4-nyheterna, två dagar innan utredningen presenterades, att regeringen inte ansåg att förslaget var bra. Utredningen skickades heller aldrig ut på remiss. I stället fick Finansdepartementet i uppdrag att arbeta fram en promemoria, som kallades "Ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik". Promemorian liknar, i stora drag, det förslag som återfinns i den utredning som denna remiss handlar om. Förslaget gick ut på att inte införa en ny skatt utan att göra om den redan existerande skatten, Eurovinjettavgiften, och samtidigt införa ett kontrollsystem för lastbils-

trafiken för att säkerställa regelefterlevnaden inom åkerinärings. Förslaget remissbehandlades men ingen proposition kom innan valet 2018.

Valet 2018 blev turbulent och Sverige stod utan vald regering¹ i 134 dagar. Därefter kom Januariavtalet² som styrde vad som skulle ske i svensk politik. Under punkt 28 i Januariavtalet står att läsa "Dagens eurovinjettavgift för godstransporter ska behållas så länge som möjligt. Ett nytt miljöstyrande system ska utredas (Tillsätts våren 2019)". Utredningen "[Nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg](#)" tillsattes, men dock först 2020 och skulle ha redovisats i september 2021 men fick förlängt uppdrag fram till den 31 mars 2022 bland annat för att hinna beakta det uppdaterade Eurovinjett-direktivet som hade färdigförhandlats i trilogin i maj 2021. I maj 2022 skickades sedan utredningen ut på remiss³.

Skogsindustriernas yttrande

Allmänna synpunkter

Handel är grunden för välbefinnande och tillväxt, men utan fungerande transporter är handel inte möjligt. Godstrafik betyder därmed arbetstillfällen inom alla näringsgrenar. Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant. För att svensk industri ska fortsätta att vara konkurrenskraftig och därmed bidra med jobb och resurser till välfärden, behövs väl fungerande logistikkedjor, en effektiv transportnäring, funktionell infrastruktur och ett kostnadsläge jämförbart med konkurrentländer. Godstrafik berör flera politikområden som näringspolitik, miljöpolitik, arbetsmarknadspolitik, skattepolitik etcetera. Tillväxt, handel och transporter hänger ihop.

Sverige står inför många utmaningar både vad gäller kvarvarande effekter efter pandemin och den klimatomställning hela samhället ska genomföra. Sverige ska vara en fossilfri välfärdsnation. Välfärd förutsätter en konkurrenskraftig industri som motorn i Sveriges tillväxt. Ökad industriproduktion är en förutsättning för tillväxt och innebär ett ökat transportarbete. För att klimatmålet ska nås måste transportarbetet för gods öka samtidigt som det blir högre transporteffektivitet och lägre utsläpp. Effektivare transporter innebär att trafikarbetet ökar i långsammare takt än transportarbetet, vilket betyder mer gods med färre fordon rörelser för alla trafikslag. Ökande transportefterfrågan är därför bra och viktigt för att Sverige ska kunna vara en fossilfri välfärdsnation.

Specifika synpunkter på utredningen

Utredningen har haft i uppdrag att analysera utformningen av ett nytt miljöstyrande system som ett alternativ till den nuvarande tidsbaserade vägavgiften för godstransporter på väg och som kan bidra till att miljö- och klimatmålen nås, användas för uttag av skatt och bidra till förbättrad kontroll av regelefterlevnaden av yrkestrafiken. Utgångspunkten för arbetet har varit en omgjord Eurovinjett och rapporten är en resonerande utredning som främst handlar om vägnät, parametrar kring fordonsegenskaper, vilka utsläpp som ska beskattas samt hur ett kontrollsystem översiktligt ska utformas. Dock finns inga författningsförslag i texten och utredningen pekar också på att det behövs ytterligare utredningar innan något slutgiltigt besked kan ges om exakt hur ett omgjort Eurovinjett-system kan utformas. Utredningen konstaterar att de inte hade i uppdrag, enligt det kommittédirektiv som regeringen beslutade om, att ta

¹ Det finns alltid en regering och i detta fall en så kallad expeditonsminister som utgjordes av den tidigare regeringen, men som var begränsad i möjligheter att genomföra politik och bara kan genomföra sådan som måste genomföras eller är okontroversiellt.

² Ibland även kallad 73-punktsprogrammet.

³ Läs mer om remissen och se alla inkomna remissyttranden här: [Remiss av SOU 2022:13 Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system](#)

fram alla de underlag som behövs för att slutgiltigt föreslå en utformning av ett omgjort Eurovinjett-system.

Det går inte att avstyrka eller tillstyrka utredningen – den saknar viktiga delar. Normalt brukar den part som svarar på ett remissyttrande börja med om utredningen tillstyrks eller avstyrks i sin helhet. I det här fallet är det omöjligt eftersom det inte finns något fullständigt förslag att ta ställning till. Viktiga delar av hur en ny Eurovinjettavgift ska utformas saknas i utredningen. Utredningen saknar författningsförslag och skattesatser och därför går det inte att säga vad en omgjord Eurovinjett innebär. Det behövs kompletterande utredningar, precis som utredningen själva poängterar, innan det går att införa en omgjord Eurovinjett-avgift. Skogsindustrierna kan därför inte tillstyrka eller avstyrka utredningen. Dock svarar branschen på vissa av de vägval kring vägnätet som utredningen gjort.

Skatteväxling tillstyrks och måste vara en utgångspunkt i det fortsatta arbetet. Eurovinjetten är en skatt som Sverige har tillämpat sedan 1998 och den enda skatt som tillåter att Sverige, eller andra länder, tar ut skatt på ett utländskt skattesubjekt. Att systemet som sådant ska kunna göras om och uppdateras enligt det reviderade Eurovinjett-direktivet tillstyrks under förutsättning att skatteväxling fortsätter vara den bärande principen för det nya systemet. Detta var något som Skogsindustrierna kommenterade⁴ redan när utredningen tillsattes.

I regeringens kommittédirektiv står det uttryckligen att syftet inte ska vara att införa ny skattebörda, utan en omfördelning inom befintligt skatteuttag. I den fortsatta hanteringen av Eurovinjett-avgiften måste skatteväxling fortsatt vara utgångspunkt. Det är särskilt viktigt för en transportkänslig bransch som svensk skogsindustri. För ett sågverk kan den totala kostnaden för transporter vara så stor som 25 procent av hela produktionskostnaden. Vissa industrier, speciellt i södra Sverige, kan komma att få stora kostnadshöjningar av en omgjord avgift och därför måste skatten hållas på en så låg nivå som möjligt.

I Sverige är det både långa avstånd inom landet och långa avstånd till huvudmarknaderna. Avstånd är en konkurrensnackdel för svenska företag jämfört med huvudkonkurrenter i Europa. Transportkostnader är därför en viktig del i företagets konkurrenskraft. Ökade kostnader för svensk skogsindustri innebär försämrad konkurrenskraft och därmed sämre förutsättningar att bidra i omställningen från fossilt till förnybart. Det är av stor betydelse att diskussionen nu skiftar från att handla om att införa nya skatter till att i stället diskutera befintliga skatter. Dagens vägavgift kostar skogsnäringen omkring 250 miljoner SEK per år och en förändrad beskattning får inte leda till ökade kostnader för branschen som helhet.

Undantag för glest befolkade områden enligt artikel 7.6 måste användas. Hanteringen av Eurovinjett-direktivet pågick länge inom EU-processen och en av frågorna som lyftes i ministerrådet (TTE-rådet) var möjligheten för nedsättning eller undantag för glest befolkade områden. Detta var också en position som Sverige bejakade i förhandlingarna och som ingick i det svenska ställningstagandet om det nya förslaget på direktiv. I den slutgiltiga versionen av direktivet fastslås i artikel 7.6 att glest befolkade områden kan få nedsättning av skatten eller helt undantas.

Möjligheten finns alltså i direktivet att helt undanta vissa områden från att omfattas av ett Eurovinjett-system. Vad gäller befolkningstäthet är det få områden i Europa som har lika låg befolkningstäthet som de norra delarna av Sverige och Finland. Det borde därför vara självklart att utnyttja möjligheten i Sverige eftersom direktivet tillåter det. Annars blir Eurovinjetten ytterligare ett område där Sverige implemen-

⁴ Kommentar på Skogsindustriernas hemsida: <https://www.skogsindustrierna.se/aktuellt/nyheter/2020/04/skattevaexling-i-fokus-nar-nytt-system-for-eurovinjetten-utreds/>

terar EU-regler som vi egentligen inte måste. Skogsindustrierna anser därför att Sverige måste använda sig av möjligheten att helt exkludera områden enligt artikel 7.6 utöver möjligheten till nedsättning.

Var gränsdragningen ska ske är som alltid svår, men utredningen hänvisar till olika mått på låg befolkningstäthet som tillämpas inom EU⁵ där det lägsta är 12,5 invånare per kvadratkilometer som används i regionalstödssammanhang. Det finns även andra definitioner, exempelvis enligt Eurostat, och då nämns gränser på 30 eller 50 invånare per kvadratkilometer. Dessa gränsvärden används i utredningen som argumentation för områden som bör få nedsättning av Eurovinjetten och argumentationen för det är både logisk och bra, men utredningen använder sig inte av den fulla möjligheten att helt undanta områden. Skogsindustrierna anser att som ett minimum bör områden med en befolkning under 12,5 invånare per kvadratkilometer helt undantas. Det skulle betyda att vägar i följande län per automatik skulle ha en skatt på noll kronor på alla vägar: Norrbottens län, Västerbottens län, Jämtlands län, Västernorrlands län och Dalarnas län.

Tillstyrker 500 ÅDT under vissa förutsättningar

Utredningen landar i en slutsats om vilket vägnätet som bör vara beskattat, nämligen vägar med en trafikintensitet på 500 ÅDT. Det finns ett bra kartmaterial i utredningen som visar olika val av vägnät utifrån olika nivåer på trafikintensitet.

Skogsindustrierna har i dialog med utredningen angivit att vi anser 800 ÅDT vara en acceptabel nivå eftersom det också är en nivå som andra länder inom EU har fått godkänt av EU-kommissionen⁶ att använda. 500 ÅDT leder till ett större vägnät än 800 ÅDT. Utredningen har dock mycket bra resonemang om varför 500 ÅDT ändå ska användas, där det främsta argumentet är att vägar till hamnar med färjetrafik i södra Sverige då omfattas. Syftet med Eurovinjett-avgiften är att ta betalt av både svenska åkerier och åkerier från andra länder, och att inkludera vägar till färjelägen är därmed logisk.

Under förutsättning att områden med låg befolkningstäthet har en nedsättning av Eurovinjetten och att mycket glest befolkade områden är helt undantagna av Eurovinjetten, tillstyrker Skogsindustrierna förslaget om 500 ÅDT. Med låg befolkningstäthet avses de län med 30 invånare per kvadratkilometer eller lägre, och med glest befolkade områden bör ett minimum vara områden med en befolkningstäthet på 12,5 invånare per kvadratkilometer.

En kontrollstation bör ske vart tredje år för att utvärdera vägnätet

Utredningen föreslår att det borde tillsättas en utredning i samband med införandet av ett nytt Eurovinjettsystem för att utvärdera val av vägnät, om det utvecklas smitvägar och se över möjligheten att lägga till andra typer av vägar (exempelvis kommunala) för att förhindra smitvägar. Skogsindustrierna tillstyrker förslaget och vill samtidigt föreslå att utvärderingen sker som en automatisk kontrollstation vart tredje år. Inom energiområdet finns en praxis om att använda kontrollstationer för att utvärdera ett styrmedel eller en åtgärd, för att på så sätt analysera effekter, kontinuerligt förbättra och utveckla systemet för att uppnå uppsatta politiska mål. Ett exempel är reduktionsplikten som har en kontrollstation vart tredje år. Systemet med kontrollstationer har inte använts inom transportområdet på samma sätt, men det bör finnas goda möjligheter att göra det. Både energifrågor och transportfrågor hanteras dessutom inom Infrastrukturdepartementet.

⁵ Se sidan 124–125 i utredningen.

⁶ Se sidan 12 i Finansdepartementets promemoria (Fi2018/01103/S2) "[En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik](#)" från 9 mars 2018

Utgångspunkten bör vara ett mindre vägnät som kan utökas på sikt

Skogsindustrierna anser att den vägledande principen vid införande av ett omarbetat Eurovinjettsystem bör vara att börja med ett mindre vägnät med kontinuerliga kontrollstationer (utvärderingar) var tredje år i syfte att addera ytterligare vägar eller föreslå och utvärdera andra justeringar av systemet för att finjustera Eurovinjetten så att den uppnår uppsatta politiska mål om regelefterlevnad och konkurrenskraft, både för åkerinäring och transportköpare/varuägare (inkluderar både industri och handel). Skogsindustrierna anser alltså att vägnätet bör vara mindre vid införandet och därmed bara inkludera de allra största vägarna till en början och att det stegvis kan utökas om det finns behov.

Ett kontrollsystem tillstryks men kostnaden för systemet måste vara realistisk

Ett uttalat syfte för regeringen, med ett förändrat Eurovinjettsystem, har varit att förbättra regelefterlevnaden i åkeriföretag och de sociala villkoren för lastbilschaufförer. Kontroller för att skapa mer ordning och reda på vägarna och för att se till att både svenska och utländska lastbilar följer rådande regelverk, är välkommet. Hållbarhet, i alla dess aspekter, är viktigt för skogsindustrin och branschen har sedan länge arbetat med att minska överlast, öka trafiksäkerhet och förbättra sociala villkor. Sedan 2010 har branschen också gemensamma upphandlingskriterier för hållbara vägtransporter.

Skogsindustrierna tillstyrker ett kontrollsystem och instämmer i att det kan ge bättre regelefterlevnad och tror att det också kan ge högre trafiksäkerhet samt bidra till andra positiva effekter, där möjligheten för ett större BK4-vägnät kan vara en sådan positiv effekt. Det pågår exempelvis försök och projekt kopplade till geofencing av lastbilstransporter, vilket kan skapa stora nyttor. Det är därför viktigt att se till att kontrollsystemet kan kontrollera flera saker samtidigt och skapa andra nyttor som eftersöks. Vi ska inte hamna i ett läge där det behöver införas flera kontrollsystem som kontrollerar olika saker. Samtidigt är det oerhört viktigt att kostnaderna associerade med att inrätta ett kontrollsystem måste stå i paritet till skatten som inbringas. Det betyder också att Eurovinjetten behöver vara relativt enkel i sin konstruktion eftersom en hög detaljeringsgrad betyder högre kostnader för kontrollsystemet.

Beskattning av släp avstyrks – ger högre transporteffektivitet

Utredningen föreslår att högst nivå för Eurovinjett-avgift (vägtull) ska betalas av en lastbil med totalvikt om 32 ton. Dock föreslås att fordon med möjlighet till släp per automatik ska beskattas högre avgift oavsett om möjligheten med släp används eller inte. Att skapa ett transporteffektivt samhälle är ett viktigt politiskt mål och det kan bland annat nås genom att transportera mer gods vid samma tillfälle och med samma fordon. Så kallade högkapacitetsfordon med högre lastförmåga är en viktig åtgärd för ett transporteffektivt samhälle. Ett sätt att främja övergången till mer effektiva fordon är att öka incitamenten för att använda sådana fordon och det är möjligt om möjligheten till släp inte beskattas. Skogsindustrierna önskar därför se att beskattning av släp helt stryks. Det kommer tydligt leda till att högkapacitetsfordon gynnas och leder därför till uppsatta politiska mål som högre transporteffektivitet.

Fortsatt nedsättning av Eurovinjetten för fordon med väldigt låga utsläpp

I nuvarande Eurovinjett-system finns en nedsättning av avgiften för fordon som drivs med bränslen som har väldigt låga utsläpp, så som lastbilar som drivs av el eller vätgas. Dessa fordon behöver fortsatt ha en nedsättning av Eurovinjetten för att stimulera övergången till dessa fordon. Eurovinjetten kan komma att öka kraftigt på de vägar som omfattas, på grund av skatteväxling inom systemet. Med det omgjorda Eurovinjett-systemet kommer några områden/vägar att ha lägre skatt än idag, och andra vägar kommer därför behöva ha mycket högre avgifter än idag. För att det ska bli en skatteväxling behöver några betala mer. Särskilt hög Eurovinjett kommer det vara i kommuner nära Stockholm, Göteborg och Malmö. Det är särskilt kring dessa städer det finns ett behov av lägre buller, lägre utsläpp av partiklar och lägre utsläpp

av kväveföreningar. Det är i dessa storstadsområden det finns störst behov av elektrifierade tunga vägtransporter. Med en nedsättning av Eurovinjetten för tunga fordon med riktigt låga utsläpp skulle en omställningskraft skapas eftersom det skulle finnas ett tydligt incitament som främjar det.

Skogsindustrierna vill därför se en fortsatt nedsättning av Eurovinjetten för fordon med väldigt låga utsläpp, så som eldrift och vätgasdrift.

Ingen dubbelbeskattning av koldioxid – se över hela skattestrukturen för vägtrafik

Det uppdaterade Eurovinjett-direktivet innehåller även krav på att ha en koldioxidkomponent.

Utredningen har en detaljerad diskussion om det i rapporten och konstaterar att effektivast är den svenska konstruktionen med en koldioxidbeskattning. En klausul i direktivet finns dock som innebär att om EU inför någon annan typ av koldioxidbeskattning så stryks kravet från Eurovinjett-direktivet. Det är oklart om det blir något EU-gemensamt system. Tidigare försök att uppdatera Energiskattedirektivet har misslyckats flera gånger och när det blir ett utsläppshandelssystem för vägtrafik återstår att se.

I det fall det måste in en koldioxidkomponent i Eurovinjetten behöver andra skatter som riktas mot koldioxid för tunga transporter i Sverige sänkas eller justeras. Annars kommer tunga vägtransporter att betala dubbelt för samma utsläpp, så kallad dubbelbeskattning. En återbetalning, eller restitution, behöver då ske även om det är administrativt krångligt för att skapa legitimitet för systemet. Utredningen menar att en återbetalning inte kan ske för att det är administrativt krångligt. Förtroende för ett skattesystem erhålls bara om det upplevs som logiskt och tydligt. Det effektivaste sättet att beskatta koldioxid är via koldioxidskatten, vilket är det utredningen också konstaterar. Det måste vara en tydlig linje som Sveriges regering behöver driva gentemot EU. Om en koldioxidkomponent införs i Eurovinjetten kräver Skogsindustrierna någon form av restitution för att motverka dubbelbeskattning.

Bristfällig konsekvensanalys för företagen i skogsindustrin

Skogsindustrin är en transportintensiv bransch som har höga transportkostnader. För ett sågverk kan den totala kostnaden för transporter vara så stor som 25 procent av hela produktionskostnaden, men ligger oftast runt 20 procent. För massa- och pappersbruk så kan det variera mellan 10–15 procent beroende på bolag (som i sin tur beror på företagets produkter och marknad). Utredningen har ett avsnitt om konsekvensanalyser och lyfter många viktiga frågor och resonemang, men konsekvensanalysen blir ändå bara översiktligt och får därför ses som ofullständig.

Ett talande exempel i utredningen är ett resonemang om hur stor nedsättning av rabatten för lågt befolkade områden ska vara. Utgångspunkten är att gods som transporteras från Norrbotten till Stockholm bör ha samma nivå på skatten som företag som transporterar från Skåne till Stockholm trots att avståndet från Norrbotten är längre. Detta kan uppfattas som logiskt men utredningen har missat att majoriteten av godset som ska från norra Sverige inte ska till Stockholm, utan destinationen är med största sannolikhet kontinenten. Det rör sig alltså om gods som ska på export och inte gods som ska till Stockholm. Industrins gods från norra Sverige har sällan Stockholm som slutdestination. Gods från norra Sverige behöver alltså betala Eurovinjett från norr till söder, medan konkurrenter i södra Sverige som också exporterar har kortare vägsträcka fram till nationsgränsen.

Med en geografisk differentiering av Eurovinjetten blir det svårt att säga något om branscher generellt eftersom effekterna kommer slå helt olika på företagen inom branschen. Ett sågverk i södra Sverige kan få kraftigt ökade kostnader eftersom de åker på ett vägnät som omfattas av Eurovinjetten oftare än konkurrenter i andra delar av landet. Vissa företag kommer att få kraftigt ökade kostnader och vissa företag kommer få lägre kostnader. För att kunna göra en relevant konsekvensanalys måste några specifika exempel per bransch tas fram och effekterna måste specificeras på företagsnivå, även om det är

exemplifierade påhittade företag. Skogsindustrierna anser därmed att konsekvensanalysen är bristfällig och önskar se företagsspecifika exempel i kommande utredningar.

Vägtullar och vägavgifter är frivilligt – Sverige är inte tvingade att ha Eurovinjett
De är värt att konstatera att det är frivilligt att införa vägtullar eller vägavgifter. Eurovinjett-direktivet är inte tvingande eller obligatorisk. Finland är ett grannland med delvis liknande förutsättningar som Sverige och har inte valt att inte ha någon form av avgift/tull för tunga lastbilar. Med tanke på den diskussion som varit det här året om höga dieselpriiser så kan det vara värt att upplysa om att det går att helt ta bort Eurovinjetten. Transportsektorn har dessutom väldigt många andra skatter, avgifter och styrmedel. Inkomsten till statskassan från Eurovinjetten är dessutom i sammanhanget väldigt låg, drygt en miljard i jämförelse på cirka 60 miljarder från hela transportsektorn (eller cirka 90 miljarder om även momsens inkluderas). Å andra sidan är Eurovinjetten den enda skatt som tillåter uttag av skatt på ett utländskt skattesubjekt varför många vill behålla den för att utjämna konkurrensvillkor mellan svenska åkerier och åkerier från andra länder. Men det kan finnas andra sätt, eller kompletterande sätt, att gynna svenska åkerier, där ett exempel är att sänka drivmedelsskatterna till EU:s miniminivå. För att få en tydligare bild av detta bör det genomföras en översyn av all beskattning på vägtrafiken så att den blir genomtänkt, med tydligt syfte och därmed tydligare styra mot utsatta mål.

Utred beskattning av vägtrafik i sin helhet

Regeringen bör ta initiativ till att utreda beskattningen av vägtrafik i sin helhet. Eurovinjetten är bara en liten del i sammanhanget och det är den totala situationen för tung trafik som betyder något i slutändan. Skatter ska inte beslutas i stuprör utan påverkar också varandra genom att ibland vara motverkande mot uppsatta mål. Omställningen av transportsektorn är en viktig fråga men det är också regelefterlevnad, trafiksäkerhet och internationell konkurrenskraft för industri och handel.

Med en helhetssyn på skattefrågor för den tunga trafiken kan också utmaningar som dubbelbeskattning av koldioxid belysas samt hur skattesystemet ska vara utformat i en framtid med fler elfordon. Även slitage från både personbilar och lastbilar behöver lyftas och förtydligas, eftersom det annars i debatten går att uppfatta att bara tunga lastbilar sliter på vägarna. Personbilarna utgör en kraftig majoritet av fordonsrörelser på vägnätet och bidrar därmed till slitage. Ytterligare slitage på vägnätet sker av väder, vind, kyla och nederbörd. Skogsindustrierna vill därför se en utredning som gör en översyn av hela skattesystemet för transportsektorn i ett framtidsperspektiv och som beaktar flera politiska mål samtidigt.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Med välskötta skogar och en skogsindustri i världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision: att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå EU:s och Sveriges klimatpolitiska målsättningar. En bioekonomi utgår från förnybara råvaror, som används på ett cirkulärt och hållbart sätt. De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag redan idag tillverkar – bioenergi, sågade trävaror, massa och papper – kommer att vara basen under åtskilliga år framöver men kompletteras ständigt med nya produkter som textilfibrer till kläder, kemikalier, drivmedel, etcetera. En utveckling av bioekonomin handlar alltså inte enbart om att ersätta fossil energi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta växthusgasintensiva och ändliga produkter med förnybara och cirkulära.

För att framtidssatsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. Internationell konkurrenskraft innefattar ett kostnadsläge i paritet med viktiga konkurrentländer och en väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare transporter.

Skogsindustrin exporterade år 2021 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper och cirka 70 procent av sågade trävaror. Genom Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla trafikslag utom flyg ingår. Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige.

Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägs-transporter. Val av trafikslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av trafikslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Järnväg är det dominerande trafikslaget för massa (ca 60-65 procent) och för papper (ca 85 procent). För sågade trävaror gäller det omvända med högre andel lastbil (ca 85-90 procent). Lastbil är också det dominerande trafikslaget för råvaror som rundvirke (ca 65 procent) och flis (ca 85 procent).

Stockholm

2022-10-01

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm
Transportdirektör