



LIVSMEDELSFÖRETAGEN

Namn

Livsmedelsföretagen

Box 556 80, 102 15 Stockholm

M: info@li.se

T: 08-762 65 00

2022-09-29

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

ann-christine.alander@regeringskansliet.se

Remissyttrande över betänkande av utredningen om ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg (SOU 2022:13).

Livsmedelsföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för livsmedelsföretag i Sverige. Livsmedelsföretagen har omkring 800 medlemmar med 55 000 anställda, som representerar alla varianter av svenska livsmedelsföretag; små och stora, med svenska och utländska ägare, familjeägda, jordbrukskooperativ, börsnoterade med flera.

Livsmedelsföretagen tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på utredningens betänkande.

Livsmedelsindustrin är en mycket transportberoende industrigren. För att företag inom livsmedelsindustrin i Sverige ska kunna vara konkurrenskraftiga och därmed bidra med jobb och tillväxt i hela landet, behövs väl fungerande transportnäring, funktionell infrastruktur och ett rimligt kostnadsläge. Sverige ligger tillsammans med Finland i topp inom EU när det gäller beroendet av inrikes lastbilstransporter, även om antalet lastbilar är förhållandevis få. Den konkurrensnackdel som vi redan har med långa transportavstånd skulle förvärras om kostnadsläget blir högre än i dag. I livsmedelsnäringen, där prissättningen på produkterna baseras på den internationella marknaden, är det heller inte möjligt att föra kostnadsökningar av en svensk skatt vidare gentemot konsumenterna som utredningen gör gällande. Resultatet blir sänkt lönsamhet för svenska livsmedelsproducenter och förlorade marknadsandelar.

Konsekvenserna är svåra att bedöma.

Utredningens förslag till ett nytt miljöstyrande system saknar väsentliga delar, vilket gör det svårt att förhålla sig till förslaget som en helhet. Det saknas framför allt en analys om kostnaderna för förslaget, eftersom någon sådan inte är föreslagen. Men även utan en förslagen kostnad saknas en ekonomisk analys av transportsystemet. Det är därför



LIVSMEDELSFÖRETAGEN

inte möjligt att bedöma vad det nya miljöstyrande systemet innebär och hur det kommer att påverka konkurrenskraften för livsmedelsindustrin.

Betänkandet lämnar inte heller något färdigt förslag på hur ett nytt miljöstyrande system ska differentieras utifrån fordonsegenskaper eller koldioxidutsläpp utan överlämnar dessa delar delvis till den fortsatta beredningen.

Den konsekvensanalys som görs i betänkandet blir till följd av ovan bristfällig. Det något mer ingående resonemanget av konsekvenserna för livsmedelsindustrin är grund och förståelse för hur livsmedelssystemet fungerar, sett till prissättning och konkurrens. Kortfattat är möjligheterna för livsmedelsindustrin att få kostnadstäckning för en eventuell kostnadsökning i konsumentled mycket små, då marknaden är priskänslig och konkurrensen hård.

Livsmedelsföretagen anser att analysen av kostnader och konsekvenser av förslaget bör kompletteras och även omfatta en samlad konsekvensbeskrivning av effekterna på de industrins internationella konkurrenskraft. Det är angeläget framför allt innan ett beslut om skattenivåer fattas.

I betänkandet förs inte heller någon fördjupad diskussion av investerings- och kontrollkostnaden för det nya miljöstyrande systemet och det är även oklart hur dessa kostnader ska finansieras. Kostnaderna associerade med att inrätta ett kontrollsystem vara rimliga och stå i paritet med intäkterna från skatten.

Utvärdera systemet kontinuerligt

I betänkandet föreslås att det tillsätts en utredning i samband med införandet av ett nytt euro-vinjettsystem för att utvärdera val av vägnät, om det ger upphov till avledning det vill säga smitvägar och se över möjligheten att lägga till andra typer av vägar (exempelvis kommunala) för att förhindra smitvägar. Livsmedelsföretagen tillstyrker förslaget och föreslår samtidigt att utvärderingen sker som en automatisk kontrollstation vart tredje år. Livsmedelsföretagen anser att den vägledande principen vid införande av ett omarbetat eurovinjettsystem bör vara att börja med ett mindre vägnät med kontinuerliga utvärderingar vart tredje år i syfte att addera ytterligare vägar eller föreslå och utvärdera andra justeringar av systemet så att uppsatta politiska mål om regelefterlevnad och konkurrenskraft, både för åkerinäring och transportköpare/varuägare inom industrin och handeln kan nås.



LIVSMEDELSFÖRETAGEN

Livsmedelsföretagen är positiva till att betänkandet föreslår en geografisk differentiering av systemet. Det innebär att systemet bättre tar hänsyn till att råvarubaserad och starkt transportberoende produktion och sysselsättning, så som till exempel jordbruk och livsmedelsindustri, som finns i hela landet och annars riskerar att möta ökade transportkostnader och därigenom försämrade internationell konkurrenskraft.

Fortsatt nedsättning för fordon med låga utsläpp

I nuvarande eurovinjettsystemet 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. Särskilt i kommuner nära storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö. finns ett behov av minskat buller, minskade utsläpp av partiklar och kväveföreningar och där det därför finns störst behov av elektrifierade tunga vägtransporter. Med en nedsättning av eurovinjetten för tunga fordon med riktigt låga utsläpp skulle det skapas större incitament att ställa om dessa transporter.

Sammanfattningsvis är det svårt att göra en analys av förslagets konsekvenser för livsmedelsindustrin. Det centrala för Livsmedelsföretagen är att kostnaden blir rättvist fördelad och inte skapar högre kostnader för livsmedelsystemet då lönsamheten och tillväxten redan är ansträngd.

Sara Sundquist

Näringspolitisk expert

Stockholm den 29 september 2022