

Diariernr: Fi2018/01890/S2
Er ref: Finansdepartementet fi.remissvar@regeringskansliet.se
Skatte- och tullavdelningen finansdepartementet.registrator@regeringskansliet.se

Vår ref: Karolina Boholm karolina.boholm@skogsindustrierna.se
Diariernr: R2018:39 070-202 98 69

Yttrande över Finansdepartementets promemoria "Höjda och miljödifferenterade vägavgifter"

Sammanfattning

Skogsindustrierna tillstyrker förslaget i sin helhet. Motiv till detta är att Skogsindustrierna anser att:

- påverkan på kostnaden är minimal
- ökad miljöstyrning är viktigt
- en samlad översyn av all beskattning för tung trafik bör dock genomföras

Skogsindustriernas yttrande

Skogsindustrierna har beretts möjlighet att yttra sig över finansdepartementets promemoria "Höjda och miljödifferenterade vägavgifter" och lämnar härmed följande synpunkter. Skogsindustrierna instämmer också i remissyttrandet från Näringslivets Transportråd och Svenskt Näringsliv.

Påverkan på kostnaden är minimal

Finansdepartementet anger att skälet till höjningen framförallt är att bibehålla den totala avgiftsnivån och förstärka differentieringen av avgiften. Vidare anger finansdepartementet att den gemensamma vägavgiften inom samarbetet inte har höjts sedan 2001, vilket inneburit att den reala avgiftsnivån sjunkit och att avgiftsnivåerna motsvarar 74 procent av de avgiftsnivåer som infördes 2001.

Den höjning som finansdepartementet föreslår påverkar främst fordon med sämre miljöprestanda. För fordon med motor av klass Euro V är höjningen 6 procent och infaller också 1 januari 2020. För ett fordon med motorer av klass Euro VI sker ingen höjning alls. De bilar som får högsta ökningarna är de med lägst euroklass som ofta lastbilar registrerade i andra länder än Sverige.

Inom skogsbruket används oftast lastbilar har hög miljöklass eftersom fordon generellt är bara några år gamla och därmed relativt nya. Eftersom nya lastbilar som säljs i EU måste ha motorer av klass Euro VI sedan några år innebär det att skogsbruket har många lastbilar av klass Euro VI och V. Effekterna för skogsbruket och skogsindustrin av en avgiftshöjning är minimal och därför tillstyrks den föreslagna höjningen.

Ökad miljöstyrning är viktigt

Finansdepartementet anger att avgiftsnivåerna inte har anpassats till nya utsläppskrav som införts på tunga godsfordons motorer. EU-regelverket har sedan 2006 givit möjligt att differentiera vägavgiften med

hänsyn till nya avgaskrav. Finansdepartementets förslag ger nu ökad miljöstyrning av avgiften genom Euro-klasser.

För skogsindustrin har miljö- och hållbarhetsfrågor för trafiken länge varit prioriterade frågor, och därför välkomnas ökad miljöstyrning. Dock kan konstateras att finansdepartementet själva skriver att miljöstyrningen är minimal eller obefintligt. Skogsindustrierna anser därför att differentieringen mellan Euro-klasser därför borde varit ännu större för att nå någon styrande effekt.

I promemorian står att läsa: *"Trots denna differentiering som gynnar fordon med låga luftutsläpp väntas avgiftshöjningen inte ha någon effekt på mängden transporter och inte heller styra val av fordonsinköp, då avgiftshöjningarna är små i relation till övriga kostnader förknippade med tunga transporter. Avgiftshöjningarna väntas därför inte ha någon märkbar effekt på miljön."*

En samlad översyn av all beskattning för tung trafik bör genomföras. Skattepolitiken inom transportområdet tenderar att beslutas i stuprör och utan systemsyn. Inom transportpolitiken är det särskilt tydligt att det råder oklarheter om vad som är fiskala skatter och vad som är miljöstyrande skatter. En miljöstyrande skatt som är rätt utformad, ger minskade intäkter till statskassan efter hand eftersom styrningen leder till en minskning av det som ska beskattas. Vägtrafiken¹ inbringar i dag 90 miljarder till statskassan årligen. Om motiven är fiskala bör en översyn av hela vägtrafikens skatter istället genomföras så att skattesystemet blir samordnat och genomtänkt. Skogsindustrierna föreslår därför att regeringen gör en genomlysning av hela vägsektorns skatter för att få en skattepolitik för vägsektorn som hänger ihop. Senast en sådan genomlysning genomfördes var 2004 då utredningen *"Skatt på väg"* presenterades. Området skatter för vägtrafik är dessutom i kraftig förändring genom beslut om automatisk indexeringen av dieselskatterna samt reduktionsplikten som träder ikraft vid halvårsskiftet 2018.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Med välskötta skogar och en skogsindustri av 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. 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, etc. För att framtids-satsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. Effektiva och hållbara transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft eftersom skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige.

Skogsindustrin exporterade år 2017 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper samt cirka 75 procent av sågade trävaror. På grund av Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin internationella konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem innefattande alla transportslag utom flyg.

¹ Tung trafik och personbilar tillsammans inklusive moms.

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 används lastbilstransporter till cirka 25 procent av volymen, sjötransporter till 65 procent av volymen och järnvägstransporter för 10 procent av volymen. Val av transportslag beror på produktslag och destination, men oftast sker en kombination av flera transportslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar, men väldigt lite fartyg. Lastbil är det dominerande trafikslaget 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).

Stockholm

2018-07-02

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm
Transportdirektör