

Er ref: Finansdepartementet fi.remissvar@regeringskansliet.se
Ert diarienumr: Fi2023/01509 babak.werngren@regeringskansliet.se

Vår ref: Skogsindustrierna Magnus Berg
Vårt diarienumr: R:2023-30 Magnus.Berg@skogsindustrierna.se

Yttrande över Finansdepartementets promemoria om "Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetproposition 2024" (Fi2023/01509)

Skogsindustrierna har fått Finansdepartementets promemoria "Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetproposition 2024" (Fi2023/01509) på remiss och vill med anledning av det avge följande yttrande.

Sammanfattning

Skogsindustrierna:

- tillstyrker förslaget om att den tillfälligt utökade skattenedsättningen på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar inom yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruk ska förlängas till utgången av 2025.
- tillstyrker förslaget om att pausa den årliga indexeringsuppräknings av energi- och koldioxidskatt på bränslen för åren 2024 och 2025.
- vill att BNP-indexeringen permanent tas bort från lagen om skatt på energi
- anser att Konjunkturinstitutet bör utreda konsekvenser för konkurrenskraften för svenska företag på en internationell marknad

Skogsindustriernas yttrande

Utifrån välskötta skogar och en skogsindustri i världsklass 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 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. En väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare och därmed konkurrenskraftiga transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft. Skogsindustrin exporterar 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 avståndsackdelarna 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 järnvägstransporter. Val av trafikslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av trafikslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är det dominerande trafikslaget för rundvirke (ca 65 procent), flis (ca 85 procent) och sågade trävaror (ca 85–90 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (ca 60–65 procent) och för papper (ca 85 procent).

Permanent pausen av BNP-indexeringen

Sverige har bland världens högsta bensin- och dieselpriiser. Nationella automatiska skatteköjningar utöver inflationen, såsom BNP-indexeringen på bensin och diesel försämrar den svenska konkurrenskraften. Det gäller i synnerhet transportintensiva, homogena produkter som säljs på en global marknad. Homogena produkter, exempelvis pappersmassa, är priskänsliga. Därför blir ökade transportkostnader svåra vältra över på kunder. Företag som höjer priset för sina varor på en global marknad tappar marknadsandelar till konkurrent som inte möter samma kostnader.

Skogsindustrierna är och har varit kritiska till indexeringen.¹ Skälen till kritiken är bl.a. följande:

- Ett system med automatisk skatteköjning på drivmedel är anmärkningsvärt. Två procentenheter extra skulle på 20 års sikt innebära en köjning, utöver köjningen med konsumentprisindex, med ytterligare närmare 50 procent. Detta utan att riksdagen är med i beslutsprocessen.
- Skatteköjningarna påverkar särskilt transportintensiv, globalt konkurrensutsatt industri som inte kan köja priser till kund.

Skogsindustrierna anser att överindexeringen bör avskaffas från den 1 januari 2024 i stället för att pausas. Ett avskaffande skulle inte ge någon ytterligare budgetpåverkande effekt för 2024 och 2025 jämfört med det förslag som regeringen föreslår i aktuell remiss.

¹ Se bl.a. remissvaret från 2022 <https://www.skogsindustrierna.se/siteassets/dokument/remissvar/2022/fi2022-00535-skogsindustriernas-remissyttrande-om-sankt-skatt-pa-jordbruksdiesel.pdf>

Välkomnar skattenedsättningen för diesel i skogsbruket

Skogsindustrierna välkomnar även den tillfälligt utökade skattenedsättningen på diesel som används i arbetsmaskiner inom skogsbruket. Det är i slutändan den exporterande industrin som bär kostnaderna för drivmedel och en nedsättning gynnar svensk konkurrenskraft.

Mått på industrins konkurrenskraft måste utvecklas med exportpriselasticitet

Exportpriselasticiteten² är ett mått som fångar svensk konkurrenskraft för globalt konkurrensutsatt industri. Konjunkturinstitutet tidigare har använt för att se effekter för exportindustrin av höjda transportkostnader. Skogsindustrierna vill se ett regeringsuppdrag till Konjunkturinstitutet för att uppdatera skattningarna av exportpriselasticitet för olika branscher och redovisa dem öppet. Det skulle vara ett tydligt mått på effekterna av högre transportkostnader för industrin.

Stockholm

2023-06-22

För Skogsindustrierna

Magnus Berg
Transportdirektör

² För att läsa mer om exportpriselasticitet se Konjunkturinstitutet specialstudie [Nr 10: 2006:10](#)