

Er ref: Peter Kalliopuro
Diariernr: N2017/03932/MRT

Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter
Att: Peter Kalliopuro
103 33 Stockholm

Vår ref: Karolina Boholm
Diariernr: R2017:15

Karolina Boholm
karolina.boholm@skogsindustrierna.se

Yttrande över Europeiska kommissionens förslag inom ramen för sitt mobilitetspaket (N2017/03932/MRT)

Skogsindustrierna har beretts möjlighet att yttra sig över delar av Kommissionens mobilitetspaket och lämnar härmed följande synpunkter. Skogsindustrierna står även bakom det yttrande som Näringslivets transportråd lämnat på förslagen.

Sammanfattning

- Skogsindustrierna delar utgångspunkten för Kommissionens mobilitetspaket om transporternas stora betydelse för medborgare, näringsliv och samhälle och vikten av hållbara transporter.
- Skogsindustrierna noterar att remissen inte innehåller alla de initiativ till ändrade regelverk som Kommissionen aviserat och menar att det begränsar möjligheterna att få en helhetsbild.
- Skogsindustrierna anser att det är mycket positivt med åtgärder som kan leda till bättre ordning och reda samt schyssta villkor inom transportsektorn. Regler och bestämmelser bör vara så tydliga som möjligt så att det är lätt att göra rätt. Nya bestämmelser kräver ofta mer resurser för tillsyn, annars riskerar de att bli verkningslösa. Skogsindustrierna vill därför se fler och effektivare kontroller utförda av specialutbildad trafikpolis. Vidare bör överträdelser medföra straff eller sanktion som är kännbara, avskräckande och proportionerliga.
- Skogsindustrierna tillstyrker förslaget med harmoniserade regler när det gäller utstationering av förare inom vägtransportsektorn.
- Skogsindustrierna tillstyrker förslaget att intäkter från avgifter ska kunna öronmärkas för infrastruktursatsningar.
- Skogsindustrierna avstyrker förslaget att infrastrukturavgifter ska differentieras beroende på koldioxidutsläpp eftersom det skulle medföra en dubbelbeskattning tillsammans med befintlig koldioxidskatt.
- Skogsindustrierna avstyrker förslaget att fastställande av referensvärden för koldioxidutsläpp ska ske genom delegerade akter antagna av Kommissionen. Skogsindustrierna anser att sådana referensvärden bör fastställas genom implementerade akter.

Skogsindustriernas yttrande

Förslag till ändring av tillståndsförordningen (EG) 1071/2009 och godsförordningen (EG) 1072/2009

Skogsindustrierna eftersträvar hållbara transporter och vi anser att regelefterlevnad är en viktig del av detta. Redan 2010 tog skogsbranschen fram gemensamma hållbarhetskriterier för upphandling av transporter, och flera våra medlemsföretag ligger i framkant.

Skogsindustrierna vill se en sund och seriös åkerinäring och anser därför att det är positivt med förslagen till bestämmelser i tillståndsförordningen, som försvårar för oseriösa företag att etablera sig. För att säkerställa konkurrensneutralitet är det viktigt att regler och dess tillämpning är likvärdiga inom hela EU. För att branschen ska kunna ta ett ansvar vid köp av transporter och ha möjlighet att välja bort oseriösa åkerier, är det mycket viktigt med transparens mellan medlemsstater och att data och information om transportföretag är öppna och enkelt tillgängliga.

När det gäller utstationeringsdirektivet anser Skogsindustrierna i grunden att bestämmelsen om att begränsa antalet cabotagetransporter bör tas bort, eftersom dessa regler är ett hinder för fri rörlighet av varor. Samtidigt anser vi att det är viktigt att det råder konkurrensneutralitet och hög regelefterlevnad inom området vägtransporter. Det är avgörande att de bestämmelser som finns på området är enkla och tydliga samt att det utövas tillsyn för att säkerställa efterlevnad. Förslaget om en viss lägsta andel kontroller inom medlemsstaterna är bra, men Skogsindustrierna skulle gärna se att andelen var betydligt högre än de föreslagna 2-3 procent.

Förslag till ändring i förordning (EG) 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och förordning (EU) 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter

Trafiksäkerhet är en mycket viktig fråga för Skogsindustrierna och bestämmelser om kör- och vilotider är viktiga i det sammanhanget. Det är därför positivt till mer enhetliga och tydliga regler kring detta inom EU både ur trafiksäkerhetsperspektiv men även ur socialt perspektiv. Förslaget att ha en flexibilitet kring kör- och vilotider för hantering av oförutsedda händelser är bra, men bör kompletteras med regler som tar hänsyn till geografiska begränsningar, till exempel i inlandet eller i norra Sverige där det kan vara svårt att hitta viloplats inom angiven tid. Vid tillsyn av hur kör- och vilotider tillämpas bör myndigheter även sträva efter en viss pragmatism och inte bestraffa marginella överträdelser.

Skogsindustrierna anser att förslaget om ändrade bestämmelser om färdskrivare är bra såtillvida att registreringen kan underlätta efterlevnadskontroll. För att få effekt bör dock registreringen ske med automatik vid gränsövergång för minskad administrativ börda samt minskat utrymme för fusk.

Förslag till ändring i direktiv 2006/22/EG beträffande tillsynskrav och särskilda bestämmelser om utstationering av förare i vägtransportsektorn

Skogsindustrierna anser att det är bra med harmoniserade regler när det gäller utstationering av förare inom vägtransportsektorn. En förare av en godstransport kan passera ett flertal länder inom en och samma vecka vilket gör att bestämmelser om registrering och rapportering av arbetstider, måste vara

enkla och likvärdiga inom EU. Det nu liggande förslaget är svårtolkat till exempel när det gäller från vilken tidpunkt cabotageregler börjar och slutar att gälla.

Förslag till ändring av Eurovinjettdirektivet 1999/62/EG

Skogsindustrierna håller med om principen att transporternas externa effekter ska internaliseras men anser också att den praktiska utformningen av avgiftssystemet måste ske på ett sätt som inte äventyrar det svenska näringslivets konkurrenskraft. EU:s medlemsstater skiljer sig åt och ska enligt vår mening ha möjlighet att välja hur de vill implementera olika infrastrukturavgifter och internalisera externa kostnader.

Skogsindustrierna tillstyrker förslaget att intäkter från avgifter ska kunna öronmärkas för infrastruktursatsningar. Skogsindustrierna avstyrker dock förslaget att avgifterna ska variera beroende på koldioxidutsläpp eftersom det skulle kunna medföra en dubbelbeskattning tillsammans med den svenska tillämpningen med koldioxidskatt via energiskattedirektivet. Om förslaget med infrastrukturavgifter i relation till koldioxidutsläpp införs bör den svenska koldioxidskatten för drivmedel tas bort. Skogsindustrierna anser att det är bättre med en koldioxidkomponent inom energiskattedirektivet eftersom det styr mot faktiska utsläpp.

Skogsindustrierna menar vidare att de verktyg och modeller för beräkning av koldioxidutsläpp som tas fram måste motsvara de verkliga utsläppen. Samma typ av fordon kan ha olika utsläpp i verkligheten beroende på av transportuppdrag eftersom utsläppen varierar beroende på vikt på godset och höjdskillnader i geografin. Schabloniserade standardvärden riskerar att orsaka suboptimering i val av fordon genom att man väljer fordon som får lågt beräknat utsläpp i stället för lägst verklig förbrukning/utsläpp. Beräkningar måste därför ske med uträttat arbete som utgångspunkt. Därför avstyrker Skogsindustrierna förslaget att fastställande av referensvärden för koldioxidutsläpp ska ske genom delegerade akter antagna av Kommissionen. Skogsindustrierna vill att sådana referensvärden fastställs genom implementerade akter.

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. En bioekonomi utgår från förnybara råvaror, som används på ett hållbart sätt. Bioekonomin bidrar därför 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 textiltibrer till kläder, kemikalier, drivmedel, etc. För att framtidssatsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för våra medlemmar.

Skogsindustrin exporterar cirka 85 procent av produktionen av massa och papper samt cirka 70 procent av sågade trävaror, totalt knappt 20 miljoner ton per år. 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.

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 transportslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av transportslag. För transporter inom Sverige gäller företrädesvis lastbilstransporter för rundvirke (64 procent), flis (85 procent) och sågade trävaror (87 procent). För massa och papper gäller det omvända med högre andel järnväg, 62 procent för massa och 85 procent för papper.

Stockholm

2017-08-31

För Skogsindustrierna



Karolina Boholm
Transportdirektör



Karin Tormalm
Näringspolitisk utredare