

Näringsdepartementet
105 33 Stockholm
ronald.rutgersson@enterprise.ministry.se
Er ref N2008/5 186/TR



Karolina Boholm
karolina.boholm@skogsindustrierna.org
08-762 72 30
070-202 98 69

2008-09-24

Remiss från Skogsindustrierna angående Kommissionens förslag – Greening Transport

Skogsindustrierna har beretts möjligheten att lämna synpunkter på EU-kommissionens meddelande "Greening Transport". Vi instämmer även med det remissvar som lämnas av Näringslivets Transportråd och vill dessutom ge följande egna synpunkter.

Om regeringen eller departementet önskar att ha ytterligare information om hur förslagen i Greening Transport kommer att påverka skogsnäringen och på annat sätt vill inleda en dialog – deltar vi gärna i någon form av arbetsgrupp.

SAMMANFATTNING

- Proportionalitet
- Globala konkurrensförutsättningar
- Privatbilar kan integreras och bör integreras i översynen
- Principer på EU-nivå och gemensam beräkningsmetod
- Samhällsekonomiska marginalkostnader
- CO₂ ska behandlas inom ramen för Energiskattedirektivet
- Ej tvingande system
- Intäkter baserade på externa kostnader öronmärks för forskning och infrastruktur
- Lokala förhållanden styrande
- Oberoende myndighet i medlemsland beräknar tullnivån och måste godkännas av Kommissionen

SKOGSINDUSTRIERNA – BAKGRUND OCH VERKLIGHET

Skogsindustrin är Sveriges mest transportintensiva bransch och Sveriges största transportköpare. Transportkostnaderna har stor betydelse för företagens internationella konkurrenskraft och tillskillnad från andra svenska branscher utgör transportkostnaderna en stor andel av varuvärdet, mellan 15-30 % beroende på produkt och marknad. Vi använder oss av järnväg, sjöfart och lastbilar. Totalt sett går cirka 80 % av vår produktion på export och cirka 70 % av exporten till EU.

Föreningen Sveriges Skogsindustrier
Storgatan 19, Box 55525, 102 04 Stockholm
tel 08-762 72 60 fax 08-611 71 22
Servicebolag Arbio AB org. nr 55 60 67-2924

Signalerna om stora kommande skattehöjningar får negativ effekt på beslut om investeringar i svenska massa- och pappersbruk och i sågverksbranschen. Konsekvensen blir ett bortfall i arbetstillfällen i de ekonomiskt svaga områdena i Norrland och andra glesbygder. Skogen har dessutom en nyckelroll för klimatet eftersom den tar upp koldioxid ur luften och lagrar kolet i träd och mark, samtidigt är material som trä och papper baserade på en förnyelsebar råvara.

SKOGSINDUSTRIERNAS TRANSPORTPOLITISKA UTGÅNGSPUNKT

Alla transportslag behövs och kompletterar varandra. För skogsindustrin är intermodalitet därför viktigt. Vi anser därför att inget transportslag ska diskrimineras.

Principiellt delar Skogsindustrierna synen på att alla transportslag ska bära sina egna kostnader, d.v.s. internalisering av externa kostnader. Att förorenaren betalar för sina utsläpp anser vi också vara centralt. Som alltid är dock verkligheten något mer komplicerad. Om transportslagen ska bära sina egna kostnader förutsätter det att alla transportslag ska betala den faktiska kostnaden annars råder det inte konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Vi anser därför att alla initiativ inom detta område bör omfattas av en översyn som innefattar alla transportslag samordnat, där även personbilismen ingår. Som det är nu diskuteras olika förslag för sig. Total konkurrensneutralitet mellan transportslagen nås bara när de betalar för sin faktiska belastning. Att överbeskatta något transportslag är därmed inte heller något verkningsfullt eftersom det omedelbart snedvrider konkurrensen mellan alla transportslag.

Vi kan till exempel konstatera att då högre kostnader lagts på vägtransporter uppnås inte en överflyttning till andra transportmedel i motsvarande grad. Ett exempel på just detta är skogsindustrins transporter av virkesråvara, som är helt beroende av lastbilstransporter i något led. Effekten av opåverkbara höjda kostnader för tunga transporter leder till en försämrade konkurrenskraft.

På samma sätt finns vissa komplikationer vad gäller principen om att förorenaren betalar. Vi anser att utsläpp ska beskattas men som en internationellt konkurrensutsatt industri med ett världsmarknadspris på våra varor är vi också känsliga för kostnader i förhållande till våra konkurrentländer. Skogsindustrins främsta konkurrenter är förutom EU, Kanada, USA, Brasilien, Chile, Kina och Indonesien. En vällovlig beskattning av våra utsläpp leder till att produktion i Sverige blir dyrare och mindre lönsam – vilket i slutändan leder till minskade investeringar i Sverige och tillslut nedläggningar i olönsamma industrienheter.

Det går naturligtvis inte att ha harmoniserade transportskatter i hela världen, även om det för vår del skulle vara det mest önskvärda. Vi anser därför att metoder och tillämpningar bör, som minimikrav, vara lika inom EU. Alla initiativ som leder till

att Sverige går före på detta område anser vi därmed vara olämpliga och i förlängningen kontraproduktiva.

Skogsindustrierna tillstyrker:

- Proportionalitet
- Globala konkurrensförutsättningar
- Privatbilar kan integreras och bör integreras i översynen

STRATEGI FÖR INTERNALISERING AV EXTERNA KOSTNADER

Skogsindustrierna är positiva till Kommissionens förslag. Vi håller med Kommissionen om att en korrekt prissättning som internaliserar de externa kostnaderna i alla transportslag gör transporterna grönare och hållbarare. Likaså anser vi att fokus måste ligga på samhällets rätta kostnader, d.v.s. marginalkostnader, och att de måste baseras på lokala data. Tidigare svenska förslag har inte kunna differentiera mellan stad och landsbygd, vilket har drabbat enskilda näringar oproportionerligt t.ex. skogsindustrin. De tidigare svenska förslagen har Skogsindustrierna betraktat som en glesbygdsskatt.

Så länge principerna inom EU är samordnade kring beräkningsmetod av externa kostnader – och det därmed inte sker någon diskriminering vare sig mellan olika länder eller mellan transportslag – instämmer vi i förslaget. Alla nationella initiativ på detta område är inte av godo varken för Sveriges konkurrenskraft eller den globala miljön.

Den fria rörligheten är en central tanke inom EU och överbeskattning är därför negativ på många sätt. Detta är en viktig tanke Kommissionen skickar till medlemsländerna och kopplad till Lissabonagendan. Kommissionens strategi är principiell och ställer inga obligatoriska krav för implementering av de externa kostnaderna. Energiskattedirektivet är här en pusselbit, och vi anser att en samordnad höjning av minimiskattenivåerna inom EU är att föredra framför olika nationella åtgärder.

Vidare önskar Skogsindustrierna att Sveriges regering ska verka för att internalisering av externa kostnader sker för samtliga transportslag. För konkurrensneutraliteten mellan transportslagen är detta centralt och också den grundläggande idén bakom internaliseringen.

Skogsindustrierna tillstyrker:

- Fokus på samhällets rätta kostnader, d.v.s. marginalkostnadsprissättning
- Principer på EU-nivå och gemensam beräkningsmetod – lokala data inte nationella genomsnitt
- Samhällsekonomiska marginalkostnader
- Öronmärkning av externa intäkter för hållbara transporter

FÖRSLAG TILL NYTT EUROVINJETTDIREKTIV

Kommissionen föreslår en revidering av direktivet om avgifter för tung lastbilstrafik (Eurovinjett) och ger möjlighet att införa differentierade avgifter också för trängsel, luftföroreningar och buller. Skogsindustrierna anser det angeläget med EU-gemensamma beräkningsgrunder, det är ett steg i rätt riktning mot konkurrensneutralitet. Kommissionens förslag ger nu möjlighet att ta ut kostnader för dessa externa effekter där effekterna uppstår, d.v.s. trängsel, buller och partikelutsläpp som i huvudsak är tätortsproblem. Denna ståndpunkt är helt i linje med Skogsindustriernas åsikter och vi förordar exempelvis trängselskatter. Vi anser även att notifiering är en förutsättning för att inte få ett diskriminerande system.

Vidare anser vi att det är mycket positivt att Kommissionen förordar att utsläpp av koldioxid ska behandlas separat. Eftersom koldioxidutsläppen hänger ihop med bränsleförbrukningen är det bättre att ha en rörlig kostnad för detta som är kopplad till bränsleförbrukningen. Det skulle även ge synergieffekter i form av ökad utveckling mot bränslesnåla motorer.

I dagsläget ser vi dock två viktiga frågor som måste belysas innan vi helt kan ställa oss bakom förslaget, och det gäller dels hur enskilda vägar kommer att kunna behandlas eftersom det rimligtvis inte kan tas ut någon infrastrukturkomponent för en väg där inte staten ansvarar för infrastrukturen. Den andra frågan är transportbidraget, som ett mycket viktigt stöd för svensk sågverksindustri och som kommit till för att överbrygga de långa transportavstånd vi har. Eftersom det i direktivförslaget står att inga rabatter får ges, bör transportbidragets status utredas.

Skogsindustrierna anser det positivt att förslaget från Kommissionen inte är tvingande. Förslaget ger medlemsstaterna möjlighet att fritt välja på vilka vägar de vill ta ut avgifter, och huruvida de vill integrera kostnaderna för lokala föroreningar och trängsel i avgifterna. Lönsamheten att införa ett sådant system är dock oklart för länder med liten trafik, t.ex. Sverige. Vad gäller försöket med vägtullar i Stockholm har det visat sig mycket lyckat, men med höga systemkostnader.

Skogsindustrierna tillstyrker:

- CO₂ ska behandlas inom ramen för Energiskattedirektivet
- Ej tvingande system
- Lokala förhållanden styrande
- Oberoende myndighet i medlemsland beräknar tullnivån och måste godkännas av Kommissionen
- Intäkter baserade på externa kostnader öronmärks för forskning och infrastruktur

HUR REDUCERA JÄRNVÄGSBULLER

Skogsindustrierna delar Kommissionens synsätt på hur järnvägsbullret bör minskas. Det vore naturligtvis att föredra om tekniska specifikationer och standarder harmoniseras inom EU. Vi förordar ett system som bygger på incitament används för att nå snabbare resultat, d.v.s. hellre morot än piska.

Stockholm, den 24 september 2008

Skogsindustrierna

Staffan Thonfors

Karolina Boholm