

Er ref: Fi2023/02433

Tina Svensson

Finansdepartementet, Skatte- och tullavdelningen, Enheten för mervärdesskatt och punktskatter
fi.remissvar@regeringskansliet.se
tina.svensson@regeringskansliet.se**Vår ref:** R:2023-86

Elin Swedlund

Elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande över promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att lämna synpunkter på förslaget.

Sammanfattning

Skogsindustrierna:

- tillstyrker förslaget att sänka energiskatten på diesel.
- vill se en lagändring så att BNP-indexeringen permanent tas bort från lagen om skatt på energi
- vill att regeringen ser över lagar och regler för att verka för en kostnadseffektiv klimatomställning i transportsektorn med bibehållen konkurrenskraft för Sverige
- anser att Konjunkturinstitutet bör utreda konsekvenser för konkurrenskraften för svenska företag på en internationell marknad
- anser att förnybara drivmedel inte bör beskattas

En skattehöjning med KPI plus BNP-indexeringen skulle innebära att höga dieselpriiser ytterligare minskar Sveriges konkurrenskraft och driver ökad inflation, eftersom drivmedelspriser påverkar priset på många produkter och tjänster i samhället.

Skogsindustriernas yttrande

Skogsindustrierna tillstyrker förslaget att sänka energiskatten på diesel, eftersom KPI-indexering och BNP-indexering annars skulle leda till kraftiga skattehöjningar på diesel.

Skatter och avgifter på vägtrafik, särskilt på diesel, har en betydande inverkan på Sveriges internationella konkurrenskraft, inte minst på EU:s inre marknad. Skogsindustrierna anser att en extra BNP-indexering utöver KPI-indexering bör tas bort, eftersom den över tid kan urholka Sveriges internationella konkurrenskraft.

Regeringen bör verka för en kostnadseffektiv klimatomställning i transportsektorn med bibehållen konkurrenskraft för Sverige. Det förutsätter bland annat återkommande utvärderingar av konkurrenskraften för svenska företag på en internationell marknad, särskilt vid större inriktningsförändringar i lagar och regler som påverkar priset på drivmedel och transporter.

För att stödja klimatomställningen i transportsektorn bör förnybara drivmedel inte beskattas vare sig de är låginblandade, drop-in, höginblandade eller i ren form.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Med välskötta skogar och en skogsindustri i 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. 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 exporterade år 2021 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 avståndsnackdelarna 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).

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund
Transportansvarig