

Miljödepartementet
Enheten för miljö kvalitet
103 33 Stockholm

Naturvårdsverkets skrivelse ”Konsekvenser för Sveriges genomförande av EUs utsläppstakdirektiv (2001/81/EG) för NO_x - M2007/840/Mk

Skogsindustrierna, som har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerade utredning finner inte att det är samhällsekonomiskt lönsamt att med föreslagna styrmedel minska utsläppen av NO_x.

Kilometerskatt

Naturvårdsverket bedömer att en miljödifferenterad kilometerskatt kommer att minska utsläppen av NO_x med 1340-2440 ton till år 2010 (enligt SOUs tidplan och inkluderande fordon över 3.5 ton).

Effekterna av en svensk kilometerskatt har på uppdrag av regeringen studerats av Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) i samverkan bland annat med Konjunkturinstitutet (KI) och Skogforsk.

KI finner att effekterna av en skatt vad gäller reduktion av NO_x- utsläppen är 630 till 1260 ton år 2020 och att bidraget för uppfyllandet av takdirektivet år 2010 därmed är litet. KI anser att skatten skulle medföra en strukturomvandling för branscher där lastbilstransporterna är betydande och att fler branscher påverkas negativt än positivt. Den negativa påverkan anses i genomsnitt vara större än den positiva. Bland branscher med negativa effekter ingår skogsbruket och skogsindustrin. Skogsbrukets förädlingsvärde beräknas av KI minska med 1.0 - 2.5 % att jämföra med en normal ökning med 1.65 %.

Skogforsk beräknar att kostnaden för vägtransporter inom skogsbruket årligen skulle öka med 680 Mkr med en skattenivå på 1 kr i glesbygd och 3 kr i tätort. Man anser också att 10 % av den årliga avverkningsvolymen finns inom en zon där det kan komma att bli ekonomisk ohållbart att avverka om en skatt skulle införas. (Skogforsks utredning **bifogas**).

Skogsindustrierna anser att Naturvårdsverket underskattar de ekonomiska konsekvenserna av en kilometerskatt. Skogsindustrierna har tidigare avstyrkt införandet av svensk kilometerskatt för tunga fordon. Skatten skulle kraftigt fördyra branschens transporter och bland annat leda till välfärdsförluster i glesbygder. Skatten är dessutom verkningsslös som styrmedel för skogsindustrins virkestransporter eftersom alternativ till lastbilen saknas. Ökade kostnader för transporter skulle också kunna vara ett utvecklingshinder för ökat nyttjande av

biobränslen. Effekten på NO_x- utsläppen bedöms vara liten eftersom lastbilsflottan redan har relativt låga utsläpp, vilket även KI visat.

Arbetsmaskiner

Naturvårdsverket förslår ett system med eftermonteringsbidrag och maskinskatt för arbetsmaskiner. Totalkostnaden för skogsnäringen bedöms vara 400 Mkr och för maskinentreprenörer 1300 Mkr. Skogsindustrierna avstyrker förslaget. Vi anser att den prestandahöjning av maskinparken som naturligt sker genom utbyte av äldre maskiner är tillräcklig och skulle motsvara den teknikutveckling som sker inom den tunga lastbilssektorn.

NO_x-avgiften

Skogsindustrierna har i ett antal skrivelser under de senaste 10-15 åren framfört att NO_x-avgiften bör avskaffas eftersom den inte på ett kostnadseffektivt sätt leder till minskade utsläpp och att individuella villkor i tillståndsbesluten för utsläpp är tillräckligt styrmedel. Avgiften har också lett till att en avsevärd omfördelning av pengar äger rum mellan internationellt konkurrensutsatt industri och kraft- och värmeverk.

Skogsindustrierna har framfört att om systemet inte kommer att avskaffas så måste systemet omformas så att pannor med likartad funktion jämförs med varandra. Den beräknade NO_x- reduktionen genom utvidgning av systemet med processrelaterade pannor bedöms vara ytterst begränsad (800 ton/år) och ska enligt vår uppfattning ej omfattas av systemet. Av Naturvårdsverkets rapport framgår att föreslagen utvidgning av systemet med skogsindustrins sodapannor skulle en nettoavgiftsökning med nästan 30 Mkr/år.

Skogsindustrierna har i sitt remissvar på Naturvårdsverkets rapport ”Breddning av NO_x-avgiften” den 28 april 2006 utvecklat sina synpunkter (**bifogas**).

Stockholm den 3 januari 2008

Skogsindustrierna

Christina Wiklund