

## SKOGSINDUSTRIERNA

### Tekniska konsekvensanalyser av utredningsförslag i ”Skatt på väg” (SOU 2004:63)

I denna bilaga analyseras effekter för skogsindustri och skogsbruk av de principförslag som redovisats i ”Skatt på väg”.

När konsekvenserna analyseras är det väsentligt att göra detta med avseende på dels genomsnittsförhållanden dels yttre fångstområden med långa transportavstånd.

#### 1. Förutsättningar

Följande förutsättningar gäller för denna översiktliga konsekvensanalys.

- \* Transportavstånd enkel väg  
Medeltal 90 km  
Svagt avsättningsläge 200 km
  - \* Årlig svensk avverkning  
60 Milj m<sup>3</sup>fub
  - \* Bränsleförbrukning i timmerlastbil EURO 4 5 l/mil
  - \* Medellass på timmerlastbil 47 m<sup>3</sup>fub
  - \* Total förbrukning av diesel/år i transporter, virkeshantering och skogsarbete
- |                                    |                              |
|------------------------------------|------------------------------|
| Skogsindustri                      |                              |
| Vedgårdar och truckar              | 19.000 m <sup>3</sup>        |
| Skogsindustri                      |                              |
| Transporter                        | 46.000 m <sup>3</sup>        |
| Skogsbruk                          |                              |
| Transporter                        | <u>136.000 m<sup>3</sup></u> |
| Summa exkl arbetsmaskiner i skogen | 201.000 m <sup>3</sup>       |
| Skogsbruk                          |                              |
| Arbetsmaskiner                     | <u>106.000 m<sup>3</sup></u> |
| <b>Summa</b>                       | <b>307.000 m<sup>3</sup></b> |
- \* Förslag till vägtrafikskatter som används i konsekvensanalyserna.  
Dieselskatt 222 öre/l

Km-skatt EURO 4 3,67 SEK/fkm (verklig kostnadsökning utan hänsyn till internalisering)

## 2. **Konsekvensanalys för genomsnittsförhållanden**

Följande konsekvenser för genomsnittsförhållanden av utredningsförslaget redovisas:

### 2.1 Ökad dieselskatt i industrihantering och transporter exkl arbetsmaskiner i skogen

201.000.000 l x 222 öre/l

➔ 440 MSEK

### 2.2 Km-skatt

För 60 ton lastbil EURO 4

3,67 SEK/fkm enligt utredningsförslag

Totala antalet fkm i transportarbete uppskattas till 389 Milj fkm:

Ökad skatt utan hänsyn till internalisering:

389 Milj fkm x 3,67 SEK/fkm

➔ 1.428 MSEK

### 2.3 För skogsbrukets arbetsmaskiner förutsätts att yrkad nedsättning från nuvarande 333 öre/l till industrinivån 54 öre/l genomförs.

Minskad skatt:

(333 – 54) öre/l x 105.000.000 l

➔ 293 MSEK   ➔ 5 SEK/m<sup>3</sup>fub

### 2.4 Summa skatteeffekter, MSEK

Dieselskatt industri och transporter	446 MSEK
Km-skatt	1.428 MSEK
Minskad skatt arbetsmaskiner	- 293 MSEK
<b>Summa</b>	<b>1.581 MSEK</b>

Fördelat per m<sup>3</sup>fub utgör skattehöjningen 1.581 MSEK/60 Milj m<sup>3</sup>fub

➔ 26 SEK/m<sup>3</sup>fub

### 2.5 Andel av skogsnetto

Ett normalt skogsnetto inkl alla kostnader är i nuläget

ca 150 SEK/m<sup>3</sup>sk = 175 SEK/m<sup>3</sup>fub.

Skattehöjningen ovan utgör 15 % av överskottet.

## 3. **Känslighetsanalys merkostnad vid långt transportavstånd**

Effekterna för skogsnäringen blir mycket svårhanterade för svagare avsättningslägen. Detta gäller för Norrlands inland men också inom stora områden långt från industri i Svealand.

Vi antar i kalkylen 200 km avstånd enkel väg med en rutt inkl returtransporter på 380 km. Detta är långt ifrån ett maxavstånd som ofta överstiger 300 km.

### 3.1 Ökad dieselskatt

Dieselförbrukning per rutt  
380 km x 0,5 l/km = 190 l/rutt

Skattehöjning

190 l x 222 öre/l → 422 SEK/rutt → 422/47 SEK/m<sup>3</sup>fub → 9 SEK/m<sup>3</sup>fub

### 3.2 Km-skatt (ökad skatt utan hänsyn till internalisering)

380 km x 3,67 SEK/fkm

→ 1.395 SEK/rutt

→ 1.395/47 SEK/m<sup>3</sup>fub

→ 30 SEK/m<sup>3</sup>fub

### 3.3 Minskad skatt för arbetsmaskiner

Samma sänkning som i 2.3 → 5 SEK/m<sup>3</sup>fub

### 3.4 Summa skatteeffekter, SEK/m<sup>3</sup>fub

Dieselskatt transporter	+	9
Km-skatt	+	30
<u>Minskad skatt arbetsmaskiner</u>	-	<u>5</u>
		34

Ett normalt skogsnetto inkl alla kostnader uppskattas i svagt avsättningsläge till 100 – 125 SEK/m<sup>3</sup>fub.

Skattehöjningen 34 SEK/m<sup>3</sup>fub utgör runt 30 % av skogsnettot i svagare avsättningslägen.

## 4. Slutsatser

En transportbeskattning enligt den inriktning som redovisas i utredningsförslaget får följande konsekvenser:

- \* Konkurrenskraften och lönsamheten för svensk skogsnäring försämras starkt.

- \* Intensiteten i i svenskt skogsbruk sänks till ett minimum med koncentration till korta transportavstånd. Stora nollzoner kommer att skapas i dagens svagare avsättningslägen.
- \* Mindre tillgång till lönsamt svenskt virke gör att svensk skogsindustri måste dra ner kapaciteten och långsiktigt expandera i länder med lägre råvarukostnader i öst och syd. Investeringsnivån i svensk skogsindustri kommer att omgående sänkas.
- \* Starkt försämrade skogsnetton medför att offensiv utveckling av grön skogsenergi försvåras.
- \* Stort bortfall av verksamhet och jobb i skogsnäringen uppstår särskilt i ekonomiskt svaga områden i Norrlands inland och andra glesbygder.

Konsekvenserna för svensk skogsnäring och svensk landsbygd av föreslagen inriktning i ”Skatt på väg” är så starkt negativa att en fördjupad konsekvensanalys måste ske innan beslut kan fattas.

Skogsbruk och skogsindustri är långsiktiga verksamheter med planerings- och investeringshorisonter som ofta ligger på 30 – 100 år. Om staten via skattesystemet ger dessa långsiktiga signaler och tar de första stegen kommer detta att omedelbart påverka beslut om investeringar och andra framtidssatsningar.

Effekterna av ”Skatt på väg” bör därför bli en fråga som beaktas i den kommande skogspolitiska utvärderingen.