



Finansdepartementet
Enheten för punktskatter
Michael Berg

Stockholm den 16 augusti 2004

103 33 Stockholm

Betänkande från Vägtrafikskatteutredningen, "Skatt på väg" (SOU 2004:63)

Skogsindustrierna har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter och vill framföra följande.

Sammanfattande synpunkter

- Svensk skogsindustri är landets mest transportintensiva näring. För tillväxten och den internationella konkurrensförmågan är näringen beroende av en balanserad utveckling av transportkostnaderna. Hänsyn måste tas till att Sverige har långa transportavstånd inom landet och till internationella marknader.
- Utredningens förslag ger starka och oroande signaler om ett förestående systemskifte i transportbeskattningen med successiva höjningar av dieselskatten och en introduktion av kilometerskatter. Kostnadsökningar i storleksordningen 2100 miljoner är en orimlig konsekvens av förslagen.
- Redan i det korta perspektivet påverkas beslut om nyinvesteringar i massa- och pappersindustrin och sågverken. Intensiteten i svenskt skogsbruk sänks och koncentreras till skogar med korta transportavstånd till industri. Stora nollzoner skapas med bortfall av verksamhet och jobb i skogsnäringen, särskilt i ekonomiskt svaga områden i Norrlands inland och andra glesbygder.
- Utredningens förslag om en successiv höjning av dieselskatten avvisas då det saknas möjligheter att kompensera näringen på ett rimligt sätt.
- Förslaget om kilometerskatt avvisas i sin nuvarande form och ytterligare analyser måste göras innan eventuella principbeslut kan fattas.
- Skogsindustrierna anser att dieselskatten för arbetsmaskiner i jord- och skogsbruk skall sänkas ned till industrinivå, d v s till 54 öre per liter. Nedsättningen bör ske via ett återbetalningssystem baserat på diesel av miljöklass 1.

Kansli ARBIO Södra Blasieholmshamnen 4A · Box 16006 · SE-103 21 Stockholm · Tel 08-762 72 60 · Fax 08-611 71 22
www.skogsindustrierna.org

Falun Ölandsgatan 6 · Box 1958 · 791 19 Falun · Tel 023-580 00 · Fax 023-58159

Jönköping Skolgatan 4 · Box 445 · 551 16 Jönköping · Tel 036-30 32 00 · Fax 036-30 32 99

Malmö Jörgen Kocksgatan 1B · Box 186 · 201 21 Malmö · Tel 040-35 25 00 · Fax 040-23 33 82

Skellefteå Expolaris Center · 931 78 Skellefteå · Tel 0910-78 29 00 · Fax 0910-78 29 99

Sundsvall Torggatan 4 · Box 210 · 851 04 Sundsvall · Tel 060-16 73 00 · Fax 060-17 02 76

Växjö Kungsgatan 1B · 352 30 Växjö · Tel 0470-74 84 00 · Fax 0470-74 84 99

Remissyttrande Skatt på väg-04-08-16.doc

En likformig dieselbeskattning

Utredningen föreslår att på sikt skall skatten på bensin och diesel likställas på objektiva grunder. I ett första steg föreslås en höjning av dieselskatten med 50 öre per liter. En alternativ väg, som leder till samma mål, är att sänka bensinskatten, men höjningen görs från fiskala utgångspunkter. Ett viktigt motiv för en lägre dieselskatt har varit hänsyn till yrkestrafiken och näringslivets konkurrenskraft. Vad utredningen nu föreslår är ett systemskifte som starkt oroar den transportintensiva skogsindustrin. Skogsindustrierna menar, att det med fog kan hävdas att låga skatter i Sverige för transportändamål är minst lika motiverade som tillverkningsindustrins lägre energi- och koldioxidskatter. De långa transportavstånden i Sverige och till internationella marknader är geografiskt betingade och opåverkbara. Sverige måste därför leva med ett bestående avståndshandikapp jämfört med konkurrenterna på kontinenten. Med successiva höjningar av dieselskatten och senare en kilometerskatt kommer de svenska transportkostnaderna att hamna på en nivå som kommer att få långtgående och allvarliga följder för skogsindustrin och Sverige.

Första steget i skatthöjningen, 0.50 kr/liter, innebär en årlig merkostnad för skogsindustrin på drygt 150 miljoner kronor. Hela höjningen på 2.22 kr litern betyder merkostnader på närmare 700 miljoner kronor. Skulle därtill införas en kilometerskatt på 3.67 kr/fkm (EURO 4; 60 ton) ökar transportkostnaderna med ytterligare omkring 1 4 3 0 miljoner kronor. Sammanlagda blir det en total årlig kostnadsökning med **2 1 3 0 miljoner kronor** i utredningens bruttoalternativ. Skatthöjningar i den storleksordningen kommer givetvis att medföra omfattande omstruktureringar inom hela näringen. Redan i det korta perspektivet påverkas beslut om nyinvesteringar i massa- och pappersindustrin och sågverken om staten via skattesystemet ger dessa långsiktiga signaler. En övergripande konsekvensanalys för skogsbruk och skogsindustri redovisas i bilaga 1 (Tekniska konsekvensanalyser av utredningsförslag i "Skatt på väg" (SOU 2004:63)).

Höjningen av dieselskatten avstyrks och föreslås följa utvecklingen i vår omvärld. Kilometerskatten återkommer vi till nedan.

När det gäller *hanteringen av alternativa bränslen* har inga justeringar föreslagits i betänkandet. Det flaggas dock för att beskattningen av koldioxidneutrala drivmedel på sikt kan behöva skärpas, efterhand som produktionskostnaderna utjämnas. Vi delar den uppfattningen förutsatt att det sker på ett sätt som bibehåller de koldioxidneutrala drivmedlens konkurrenskraft. Vi menar att biobränslen heller inte kan ses som den enda långsiktiga lösningen på transportsektorns bränslebehov och vara det ensamma alternativet som ersätter dagens fossila bränslen. Exempelvis kan det finnas begränsningar i fråga om volymer i tillverkningen av etanol från cellulosebaserade råvaror. Idag märks på marginalen en konkurrens om skogsråvaran mellan skogsindustrin och energisektorn.

I utredningen behandlas *dieselbeskattningen för arbetsmaskiner*. Det är en uppföljning av en tidigare promemoria som Skogsindustrierna också yttrat sig över. Nu konstateras att de förändringar som föreslås i vägtrafikbeskattningen och konkurrensskäl kan medföra ett behov av någon form av kompensation till vissa sektorer. Utredaren hänvisar också till tidigare

politiska markeringar från regeringen där just skatten på diesel avseende jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner framhållits.

Skogsindustrierna anser att dieselskatten för arbetsmaskinerna i skogsbruket skall sättas på "industrinivå" vilket också utredningen indikerar. Nedsättningen kan rent tekniskt och praktiskt kopplas till en återbetalningsmodell baserad på antingen den färgade dieseln eller som utredningen förordar den vid pump. Modellen bör även bygga på en bränslekvalitet motsvarande miljöklass 1. Återbetalningen skall avse totalvolymen som förbrukas i skogsbruket.

Utredningen har diskuterat avgränsningen mellan olika sektorer. Av denna kan man dra slutsatsen att en tillämpning av SNI-kodningen skulle medföra att maskinstationer och skogsbruksentreprenörer inte skulle ingå i näringen skogsbruk. Efter avstämning med SCB konstaterar dock Skogsindustrierna att maskinstationer och skogsmaskinentreprenörer ingår i SNI-klassningen för skogsbruket. Skogsindustrierna ser det som mycket viktigt att dessa branscher omfattas av skattenedsättningen.

I utredningen beskrivs att skogsbruket är berett att medverka till att utveckla en miljödiesel för skogsbrukets arbetsmaskiner. Detta preliminära besked skall ses i ljuset av kommande totala beskattning av skogsbruk och skogsindustri. En nedsättning enligt ovan skulle minska kostnaderna i skogsbruket med ca 300 miljoner kronor.

Svenskt kilometerskattesystem

Utredningen anger förutsättningarna för ett införande av en kilometerskatt. Den föreslås omfatta tunga fordon över 3.5 ton och kunna tillämpas fr. o. m 2008. En av förslagets fördelar är att konkurrensneutraliteten gentemot utländska fordon lättare kan upprätthållas jämfört med dieselskatteinstrumentet. Ett parallellt problem, som utredningen tar upp, inte minst utifrån skogsindustrins och skogsbrukets perspektiv, är att kilometerskatten och förslaget om höjd dieselskatt totalt sett kommer att ha en oförmånlig kostnadsutveckling för transporter av råvaror och gods på väg i Sverige. Att det sker en samtidig nedjustering av fordonsskatten och införs ett system med viss återbetalning av dieselskatt räcker alltså inte, bl. a. är EU-reglerna ett hinder. Sammantaget beräknas skatteintäkterna från transporter öka med mellan 4 och 5 miljarder kronor.

Det har redan nämnts att ett sådant ökat skatteuttag inte kan bäras utan betydande ekonomiska och sysselsättningsmässiga konsekvenser. Sågverksnäringen kan tas som exempel. För sågverken och transporterna av trävaror betyder kilometerskatten ökade kostnader på omkring 325 miljoner kronor. Det är 60 procent av sågverksnäringens vinst år 2002. Till detta kommer ökade kostnader för råvarutransporterna av kilometerskatten och sågverksnäringens hela resultat går förlorad.

För hela skogsindustrin innebär kilometerskatterna omkring 1430 miljoner kronor i ökade kostnader. Det första som sker är att intensiteten i svenskt skogsbruk kommer att sänkas och koncentreras till skogar med korta transportavstånd till industri. Stora nollzoner kommer att skapas i dagens svagare avsättningslägen. Med sämre tillgång till lönsamt svenskt virke dras på sikt kapaciteten ner och expansion sker i länder med lägre råvarukostnader i öst och syd. En viss ökning av importerad råvara kan också förväntas.

Utredningen har skissat på tillfälliga lösningar som "sänkningar av kilometerskatt av konkurrensskäl" mm. Men kan inte andra vägtrafikskatter sänkas fullt ut skulle också ett av de bärande argumenteten för kilometerskatter falla, nämligen en mer konkurrensneutral beskattning av inhemska och utländska fordon.

Ett svenskt kilometerskattesystem måste alltså noga övervägas. Sedan utredningen presenterats har förslaget också kommenterats av Godstransportdelegationen och vi ställer oss i allt väsentligt bakom den analys som delegationen gjort. Vi menar att det krävs ytterligare analyser innan något principbeslut kan fattas, särskilt beträffande konsekvenserna för industrins generella villkor och konkurrensförutsättningar. Skogsindustrierna är berett att här medverka med underlag från branschen. I nuvarande form avvisas införandet av kilometerskatter.

På flera punkter kan nivån på km-skatten som vägtrafikutredningen räknat fram ifrågasättas.

Utgångspunkten ligger i kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnader, men för att få acceptans måste ingående värden vara kalkylerbara och förutsägbara. Nivån på marginalkostnaderna är osäkra och beräkningarna kan ifrågasättas så länge de inte bygger på internationellt/europeiskt harmoniserade och accepterade värderingsmodeller. Av utredningen framgår att något annat EU-land för närvarande inte har ambitioner att gå så långt som man gör i den svenska modellen.

Den valda skattestrukturen drabbar tunga lastbilar hårdare än lättare lastbilar som klarar sig lindrigare. Med fordonskombinationens totalvikt som referensvärde blir det i hög grad också skogsindustrins timmerbilar. För dessa bilar är det genomsnittliga transportavståndet ca 90 kilometer mellan skogsavverkning och industrins mottagningsplats. Att på returen till skogen kunna öka fyllnadsgraden med betalande alternativlast är i det närmaste ogörligt. Fordonen är högst specialiserade för sitt ändamål. Problematiken är densamma för specialfordon för transporter av flis och träavfall. Närmare 85 procent av totalvolymen virkesråvara saknar på detta sätt alternativlast. På längre avstånd utnyttjas järnväg, men även här uppstår samma problem. Transporten mellan järnvägsterminal och skog saknar alternativ. Därmed blir det även avsevärda kostnadsökningar genom kilometerskatten för den järnvägstransporterade råvaran. Medeltransportavståndet för dessa biltransporter är omkring 55 kilometer.

Marginalkostnaderna för slitage och deformation av vägbanorna varierar högst väsentligt på det allmänna vägnätet. Högst är kostnaderna på det lågtrafikerade allmänna vägnätet i glesbygden, som utnyttjas för råvarutransporterna. Med en förfinad modell enligt förslaget kommer kostnaderna att ytterligare öka för skogsindustrin. Exempelvis är klimatets påverkan på det lågtrafikerade vägnätet väl känt t ex. tjällossningen. Denna i kombination med att vägnätet under lång tid tillåtits förfalla på grund av bristande nyinvesteringar och underhåll gör att det vore orimligt att nya och marginalkostnadsanpassade avgifter skall uttas för gamla underlåtenhetssynder. De senast byggda och moderna vägarna måste vara normgivande.

Också förslaget med ett vägt genomsnitt av marginalkostnader mellan landsbygd (82 procent) och tätort (18 procent) missgynnar den tunga trafiken. Utredningen talar själv om en överinternalisering på grund av detta vägda angreppssätt. Även i detta fall missgynnas skogstransporterna mer än andra eftersom andelen tätortstrafik räknas i ett par procent av den totalt tillryggalagda sträckan. Skogsindustrierna anser det mer rimligt att utgå från landsortsnivå och att tätortsproblematiken hanteras med andra styrmedel, såsom miljözoner, trängselskatter och traditionell trafikplanering.

Ett oeftergivligt krav från skogsindustrin är att enskilda vägar inte ingår i kilometerskattesystemet. Något sådant förslag lägger heller inte utredningen. Kostnadsminskningen, sett med utgångspunkt från den totala kostnadsökningen av utredningens förslag, är dock i det närmaste försumbar. Utredningen antyder en avsevärd lättnad i kostnadshänseende.

SKOGSINDUSTRIERNA

Staffan Thonfors