

Remiss kring kilometerskatt samt SIKA-rapporterna 2007:2 & 2007:5

Skogsindustrierna har beretts möjligheten att lämna synpunkter på SIKA:s två rapporter om kilometerskatten. Vi instämmer även med de remissvar som lämnas av Näringslivets Transportråd, Skogforsk samt LRF.

Sedan SIKA lämnat sina rapporter om kilometerskatt har EU-kommissionen i början av juli presenterat sitt paket för gröna transporter. Frågan om kilometerskatt har därmed kommit i ett nytt beslutsläge. Skogsindustrierna ser inte några skäl till att Sverige går händelserna i förväg och på egen hand inför en svensk kilometerskatt. Vi vill därför främst hänvisa till vårt nyligen inlämnade remissyttrande kring Greeing Transport.

Skogsindustrierna har tidigare framhållit att diskussionen om kilometerskatt ska föras inom ramen för EU-samarbetet, samtidigt är det viktigt att se att transportskatter slår hårdare mot näringslivet i Sverige än i många av våra konkurrentländer på grund av långa geografiska avstånd inom landet och till våra huvudmarknader på den europeiska kontinenten.

Skogsindustrierna anser att en kombination av rörliga drivmedelsskatter och trängselavgifter kan vara en svensk framkomlig väg för att internalisera externa kostnader istället för att införa en kilometerskatt. Rörliga drivmedelsskatter ger dessutom incitament för att minska bränsleförbrukningen, vilket är ett bättre alternativ ur klimatsynpunkt än en fast avgift på avstånd. Det är också viktigt i debatten om transporter och de transportrelaterade utsläppen att man skiljer på just detta, d.v.s. det är utsläppen som ska begränsas och inte transporten i sig, d.v.s. avståndet. Energiskattedirektivet och dess miniminivåer är viktiga att se över och Sverige har som ordförandeland i EU en möjlighet att driva frågan hösten 2009.

Vi ansluter oss principiellt till modellen för marginalkostnadsprissättning och anser att en utformning av skattesystemet inte skall vara baserade på genomsnittliga kostnader. Detta gäller speciellt för ett långt och diversifierat land som Sverige. Genomsnittliga kostnader drabbar glesbygd speciellt hårt och upplevs som en glesbygdskatt.

Det reviderade Eurovinjettdirektivet kommer att styra utformningen av en eventuell framtida kilometerskatt. Detta är positivt – transportsektorn behöver en systemsyn och konkurrensneutralitet både vad gäller transportslag och länder. Det betyder att en internalisering av externa kostnader även måste omfatta alla transportslag, inklusive den privata bilismen.

Stockholm, den 29 september 2008
Skogsindustrierna

Staffan Thonfors

Karolina Boholm