

Kilometerskatt – ett hot mot skogsindustrin

Kilometerskatt innebär att transporter beskattas utifrån tillryggalagda avståndet. Argumentet för skatten bygger på att transporter orsakar externa effekter i form av t.ex. vägslitage, trängsel, buller och utsläpp. Dessa effekter skulle motverkas, om transporterna får betala för genom en kilometerskatt. En kilometerskatt skulle då emellertid kraftigt missgynna vissa regioner och branscher. Än mer missvisande blir det om kilometerskatt införs som ett styrmedel för att minska klimatpåverkan – det är inte avståndet för transporterna som påverkar klimatet utan utsläppen! Redan idag är transporter i Sverige dyra och näringslivets transporter är därför redan mycket effektiva och rationella.

Skogsindustrin är Sveriges största transportköpare. Närmare var fjärde lastbil och vartannat tåg är en skogsindustritransport. Skogsindustrin är beroende av lastbilstransporter där inga alternativa transportmedel finns.

Skogsindustrin har som en av få branscher egna hållbarhetsmål. Ett av målen är att vi ska minska våra utsläpp av koldioxid från transporter med 20 % fram till 2020. Detta kan vi nå utan kilometerskatt!

Kilometerskatt blir i praktiken en glesbygdsskatt genom att man beskattar transporter där inga alternativ finns och där problem som skall lösas (buller, trängsel och utsläpp) är närmast obefintliga.

Skogsindustrierna anser därför:

Inför inte kilometerskatt i Sverige

Att det är tveksamt om det är möjligt att differentiera en kilometerskatt för att skydda en utsatt bransch eller region. Kostnaden för en kilometerskatt är osäker.

Att om en kilometerskatt införs kommer detta att skada näringslivet i Sverige. Framför allt drabbas viktiga näringar i glesbygd.

Den rödgröna oppositionen vill införa en kilometerskatt

Den rödgröna oppositionen vill införa en kilometerskatt om 1,40 kronor per kilometer tidigast år 2013. Syftet är att ge effektivare transporter med mindre miljöpåverkan. Ett annat syfte är att finansiera räntor och amorteringar för omfattande investeringar i infrastrukturen, genom ett överskott om ca 4 miljarder kronor som skatten väntas generera. Skatten skall också utformas så att skogsindustrin inte drabbas.

Kostsam och osäker

En kilometerskatt påverkar framför allt de branscher som har ett stort beroende av lastbil. De som påverkas mest är bland annat gruv-, stål- och skogsindustri. Den skulle ge en merkostnad bara för skogsråvara och timmer om närmare 700 miljoner kronor årligen. Effekterna här påverkar då inte minst sysselsättningar och investeringar i industrier och verksamheter i glesbygdslänen.

Systemkostnaderna för en kilometerskatt är svåra att uppskatta. För ett komplext differentierat system, så som de rödgröna vill se, kan kostnaderna mycket väl komma att överskrida uppskattningarna. Det är också osäkert om det är förenligt med EU:s konkurrens- och statsstödsregler att genomföra ett system som skall ta så pass omfattande hänsyn till en utpekad bransch. Därmed finns osäkerhet kring de övriga förslag på infrastrukturområdet man vill finansiera med kilometerskatten. Detta är olyckligt.

Skogsindustrin säger nej till kilometerskatt

Skogsindustrin är en av Sveriges största exportnäringar och exporten av skogsindustriprodukter uppgick 2009 till ca 123 miljarder kronor. Effektiva transporter är nödvändiga för färdigvaror och råvaror och inte minst för att få ut biomassa ur skogen som kan ersätta fossila bränslen och minska klimatpåverkan.

Skogsindustrierna är positiva till många av de förslag som de rödgröna fört fram avseende infrastruktur, men starkt kritiska till den föreslagna kilometerskatten. En kilometerskatt medför stora kostnader och osäkerhet, och skadar industri och glesbygd.

För mer information kontakta:

Mårten Larsson, Skogsdirektör och chef för Näringspolitiska avdelningen
08-762 79 72

marten.larsson@skogsindustrierna.org

Karolina Boholm, Transportdirektör
070-202 98 69

karolina.boholm@skogsindustrierna.org