

Diariernr: Fi2018/01015/S1

Er ref: Finansdepartementet fi.remissvar@regeringskansliet.se
Skatte- och tullavdelningen finansdepartementet.registrator@regeringskansliet.se
Enheten för inkomstskatt och sociala avgifter

Vår ref: Karolina Boholm

karolina.boholm@skogsindustrierna.se

Diariernr: R2018:40

070-202 98 69

Yttrande över betänkandet "Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift" (SOU 2018:13)

Sammanfattning

Skogsindustrierna instämmer i utredningens slutsats att ingen skatt, baserade på värdeökning i samband med infrastrukturinvesteringar, bör tas ut. Skogsindustrierna anser dock att:

- beskattning av fastigheter för att bekosta infrastruktur är intressant och bör utredas vidare
- andra skattebaser, så som fastigheter, för finansiering av infrastruktur bör utredas med bredare och mer fria direktiv
- ökad miljöstyrning behövs inom transportsektorn för att nå ett fossilfritt samhälle, varför punktskatter på trafikering bör bli mer miljöstyrande och allt mindre fiskala
- transportsektorn inbringar 95 miljarder årligen i statlig skatt och i takt med sänkt bränsleförbrukning och omställning av transportsektorn kommer den skattebasen på sikt att försvinna
- en samlad översyn av all beskattning för tung trafik bör också genomföras med syfte att uppnå ökad miljöstyrning

Skogsindustriernas yttrande

Skogsindustrierna har beretts möjlighet att yttra sig över slutbetänkandet "Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift?" (SOU2018:13) från *Kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital*.

Infrastruktur syftar till att skapa tillgänglighet, ofta också kallat mobilitet, för människor och näringsliv. I städer är det ofta trängsel som begränsar tillgänglighet och på landsbygden oftast kvaliteten på vägarna. Det är infrastrukturen tillsammans med trafikeringen på den samma som skapar tillgängligheten. Att bygga ny infrastruktur är därför inte alltid den första lösningen för att skapa tillgänglighet utan kan vara digitala lösningar för att få ett jämnare flöde, kollektivtrafik eller samlastning (horisontella samarbeten). Att bygga infrastruktur är dyrt och därför är Fyrstegsprincipen en utgångspunkt i Trafikverkets planering av infrastruktur, vilket innebär att små enkla lösningar ska prövas först i steg ett innan dyr ny infrastruktur byggs i steg fyra.

Regeringens intention när de beslutade om att tillsätta *Kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital* var att hitta nya former av finansiering av infrastruktur. Även om kommitténs slutbetänkande inte lagt något skarpt förslag är det viktigt att regeringen tittar vidare på frågan med de olika betänkanden som kommittén lagt som grund. Beskattning av fastigheter för att bekosta infrastruktur och tillgänglighet är fortfarande intressant och bör utredas vidare med bredare och mer fria direktiv. Infrastruktur är i behov av nya finansieringsformer och andra skattebaser än trafikering.

Sverige ska bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna och transportsektorn ska minska sina utsläpp med 70 procent till 2030. För att nå detta ambitiösa mål måste det till en omställning av transportsektorn som också innebär en ökad miljöstyrning. Idag är utgångspunkten vid beskattning av transportsektorn till stor del fiskal och för att uppnå det av riksdagen satta målet måste miljöstyrningen bli tydligare.

Skattepolitiken för brukarna inom transportområdet är inte logisk, då kostnader för alla transportslag höjs utan tydlig styrning genom tydlig prissignal. Skogsindustrierna anser att skatter inom transportsektorn tenderar att beslutas i stuprör och utan systemsyn. Detta leder till oklarheter om vad som är fiskala skatter och vad som är miljöstyrande skatter. En miljöstyrande skatt som är rätt utformad, ger minskade intäkter till statskassan efter hand eftersom styrningen leder till en minskning av det som ska beskattas. Transportsektorn inbringar i dag 95 miljarder¹ till statskassan årligen och kostnader för infrastruktur är 60 miljarder årligen. I takt med sänkt bränsleförbrukning och omställning av transportsektorn kommer den skattebasen på sikt att försvinna.

Skogsindustrierna föreslår därför att regeringen gör en genomlysning av hela vägsektorns skatter för att få en skattepolitik för vägsektorn som hänger ihop. Senast en sådan genomlysning genomfördes var 2004 då utredningen "*Skatt på väg*" presenterades. Området skatter för vägtrafik är dessutom i kraftig förändring genom beslut om automatisk indexeringen av dieselskatterna samt reduktionsplikten som träder ikraft vid halvårsskiftet 2018.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Med välskötta skogar och en skogsindustri av världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision: att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå EU:s och Sveriges klimatpolitiska målsättningar. De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag redan idag tillverkar – bioenergi, sågade trävaror, massa och papper – kommer att vara basen under åtskilliga år framöver men kompletteras ständigt med nya produkter som textilfibrer till kläder, kemikalier, drivmedel, etc. För att framtids-satsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. Effektiva och hållbara transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft eftersom skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige.

Skogsindustrin exporterade år 2017 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper samt cirka 75 procent av sågade trävaror. På grund av Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin internationella konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem innefattande alla transportslag utom flyg.

¹ Av intäkterna kommer drygt 90 procent från vägtrafik (tung trafik och personbilar tillsammans inklusive moms för drivmedel) och knappt två procent från järnväg. Siffrorna är tagna från Trafikanalys rapport *Kunskapsunderlag om skatter och avgifter på transportområdet – delredovisning (2017:19)*.

Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige. Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter används lastbilstransporter till cirka 25 procent av volymen, sjötransporter till 65 procent av volymen och järnvägstransporter för 10 procent av volymen. Val av transportslag beror på produktslag och destination, men oftast sker en kombination av flera transportslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar, men väldigt lite fartyg. Lastbil är det dominerande trafikslaget för rundvirke (64 procent), flis (85 procent) och sågade trävaror (87 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (62 procent) och för papper (85 procent).

Stockholm

2018-08-01

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm
Transportdirektör