



Nej till straffskatt på lastbilstrafik!

En granskning av effekterna av oppositionens skattepolitik
för åkerinäringen i Gävleborg
2010-09-10



Folkpartiet

Förord

Den rödgröna oppositionen vill införa en kilometerskatt för lastbilstrafik på i genomsnitt 14 kr milen, bland annat för att finansiera sina vallöften. En stor del av intäkterna av skatten kommer dock att gå till att administrera denna komplicerade skatt som i dagsläget ser ut att få en mängd undantag och särlösningar.

Skatten riskerar också att bli ett dråpslag mot företagen och kommer att drabba Gävleborgs läns näringsliv hårt utan att på ett effektivt sätt minska utsläppen.

I den här rapporten granskar Folkpartiet vilka effekterna av en kilometerskatt skulle kunna bli för åkerinäringen i Gävleborgs län – ett län med stort behov av ett fungerande vägnät och effektiva transporter också med lastbil. Åkerinäringen är den bransch som får ta den första smällen om en ensidig svensk lastbilsskatt införs. I förlängningen blir både företag och privatpersoner förlorare.

Hans Backman (fp)

Oppositionens förslag - en straffskatt på lastbilstrafik

Oppositionen vill införa en kilometerskatt på tung vägtrafik från 2013, som ska ge cirka fyra miljarder kronor om året till statskassan. Enligt vänsterpartierna skulle detta innebära en skatt på i genomsnitt 1,40 kr/km¹. Det är inte första gången som förslag om kilometerskatt är uppe på den politiska dagordningen. Frågan har tidigare utretts i Sverige och avvisats. Det har flera skäl.

Kilometerskatt är per definition en landsbygdsskatt. Landsbygden är beroende av effektiva transporter; det gäller både för företag och för privatpersoner. Många transporter är under 10 mil långa och där inget alternativ till lastbil finns. I flera andra europeiska länder finns system med kilometerskatt, men där har motivet varit att beskatta tung transittrafik och ta betalt av utländska åkare för slitage på vägarna. Differentiering av kilometerskatten sker där endast efter typ av fordon. Vänsterpartierna däremot pratar dock om att differentiera skatten även utifrån andra parametrar.

I Sverige beskattar vi redan idag den utländska godstrafiken, som måste betala en avgift för att få köra i Sverige (i enlighet med EU:s Eurovinjettdirektiv). Sverige har också helt andra avstånd än de länder på kontinenten som har kilometerskatt och en industri med betydligt större transportbehov.

Oppositionens kilometerskatt är också en straffskatt på lastbilstrafik som transportslag. Åkerier med redan pressade marginaler riskerar att avsevärt få höja sina priser eller lägga ned. Införandet av en kilometerskatt drabbar emellertid inte bara åkerier utan också ekonomin i övrigt påverkas negativt när lastbilstrafik blir dyrare. Det är till exempel en skatt som ger försämrade efterfrågan för den svenska lastbils- och fordonsindustrin med viktiga arbetsgivare som Volvo och Scania. En krisdrabbad industri som oppositionen högljudd krävt att regeringen ska göra mer för att stödja. Även många av våra vardagliga varor och produkter är beroende av transporter per lastbil, där ingen alternativ transport finns.

Effekten på koldioxidutsläppen av en kilometerskatt

Oppositionen argumenterar för att kilometerskatten skulle vara bra för klimatet. Sanningen är att kilometerskatten är ett särdeles ineffektivt sätt att få ner koldioxidutsläppen på. Höga bränslepriser och hög koldioxidskatt gör att svenska åkeriföretag redan i dag har hård press på sig att optimera sina transporter och minimera körsträckorna. För många vägtransporter finns heller inga andra alternativ. Det är ofrånkomligt att mjölk bilen och timmer bilen kommer vara det enda sättet att nå till bonden och till skogen. Kilometerskatten ökar därför kostnaderna för transporter, men utan att i någon större utsträckning ändra beteende eller konsumtion. Lägre utsläpp sker därmed framför allt på bekostnad av produktion och tillväxt, när svenska företag förlorar i konkurrenskraft.

Ingen grön skatteväxling - istället röd skattehöjning

I vissa fall har ökade miljöskatter kunnat försvaras med att pengarna istället går till sänkt skatt på annat, exempelvis arbetsgivaravgifter. Så kallad grön skatteväxling är en strategi som även Folkpartiet anser vara framkomlig för att minska påfrestningarna på miljön utan att öka det totala skattetrycket.

¹ Enligt oppositionens vårbudget (<http://www.rodgron.se/bloggen/ny-fardriktning-rodgronas-varbudgetmotion/>) ska kilometerskatten vara i nivå med vad SIKa och klimatberedningen har föreslagit. I dessa beräkningar har skatten varit cirka en krona per kilometer i 2001 års prisläge. Oppositionen uppskattade vid presentationen av sitt klimatpaket den 26 april 2010 (http://www.svd.se/nyheter/inrikes/rodgrona-lovar-snabbtag_4617001.svd) att det innebär en kilometerskatt på 1,40 kr/km.

Kilometerskatten i oppositionens vårbudget handlar dock inte om en skatteväxling. En ny skatt införs men ingen kompenserande sänkning föreslås. Istället är det frågan om att hitta en sätt att finansiera stora, dyra vallöften. Vallöften som dessutom innebär svagare incitament för arbete och en återgång till en mer passiv bidragslinje. Konsekvensen för den svenska konkurrenskraften blir alltså dubbel. När det totala skattetrycket ökar minskar transportsektorns möjligheter att skapa nya jobb, samtidigt som skattepengar används för att ge människor sämre drivkrafter att arbeta.

Effekter av en kilometerskatt på svensk basindustri

Sverige har en omfattande basindustri, som framförallt består av industrier relaterade till skogsbruk och gruvdrift. De blir allt mer konkurrensutsatta för hård prispress från andra länder runt om i världen. Högre kostnader kan därför oftast inte vältras över på högre priser – utan leder istället till förlorade ordrar, lägre produktion och färre anställda på orter där det finns få andra arbetsgivare.

Ett exempel är svensk skogsindustri, som redan är hårt konkurrensutsatt och under tuff prispress. Högre kostnader för skogsindustrin kan inte tas ut i form av högre priser – det leder till att en del av skogsindustrins verksamhet blir olönsam. Forskningsinstitutet Skogforsk uppskattar att den genomsnittliga kilometerskatten skulle leda till minskad export av enbart skogsvaror till ett värde på 1,3 miljarder kronor. Det är naturligtvis ingen slump att kilometerskatter inte diskuteras i Finland och Norge.

Vänsterpartierna föreslår att kilometerskatten i genomsnitt ska ligga på 14 kr per mil men differentieras - oklart hur – för att minska de negativa effekterna för skogsindustrin. Myndigheten SIKA har tidigare utrett effekterna av just en kilometerskatt av den storleken och med en differentiering. Deras förslag var att sänka skatten till 0,9 kr/km på landsbygden och höja den till 2,8 kr/km i storstan. Även en differentierad och därmed mera förmånlig skatt i glesbygd betyder alltså inte att skatten skulle bli helt obetydlig. 0,9 kronor/kilometer är fortfarande kännbart för industrin. Det finns också gränser för hur stor differentieringen kan bli, utan att skatten på tätorterna blir orimligt stor. Dessutom finns det tekniska och administrativa problem med en differentierad kilometerskatt.

Det är inte bara skogsindustrin som skulle drabbas hårt av de rödgrönas förslag. Kemikalieindustrin, jordbrukssektorn, gruvnäringen och stålindustrin är också beroende av omfattande godstransporter på väg. En kilometerskatt på ca 1 krona per kilometer innebär en extra skatt på 100 000 kronor om året för en lastbil som kör 10 000 mil på ett år, vilket inte är ovanligt för en lastbil på ett åkeri. Kilometerskatten skulle därför i sin tur leda till bland annat dyrare svenskproducerad mat och en mindre lönsam svensk basindustri.

Differentiering av kilometerskatten

Det finns heller inte något annat land med kilometerskatt som har ett differentierat system utifrån regioner eller branscher. Det skulle kräva att alla lastbilar, svenska som utländska, förses med en GPS sändare och att alla lastbilarnas förehavanden registreras. Förutom att vara integritetskränkande och angränsande till ett storebrorssamhälle innebär ett sådant system även gigantiska administrationskostnader. Att kontrollera att alla utländska lastbilar har erforderlig GPS-utrustning skulle dessutom vara en stor och inte särskilt välkommen uppgift för den svenska tullen.

Enligt en tidigare bedömning av Vägverket skulle administrationen av en kilometerskatt ligga på runt en miljard kronor per år. Med vänsteroppositionens differentierade kilometerskatt riskerar kostnaderna bli högre än så. För att få in de fyra miljarderna som vänsteroppositionen räknar med till statskassan behövs därmed ytterligare minst någon miljard i intäkter från transportsektorn.

Hur påverkas åkerinäringen i Gävleborgs län?

Folkpartiet har tagit fram uppgifter från åkerierna och räknat på vilka effekterna, i termer av ökade kostnader, skulle bli för ett antal av de större åkeriföretagen i Gävleborg om en kilometerskatt på 14 kronor per mil, i enlighet med oppositionens förslag, infördes.

Med en kilometerskatt på 1,40 kronor per kilometer skulle det ge en merkostnad för Gävleborgs läns åkerier på mellan 140.000 och 280.000 kronor per bil, givet att inte själva kostnadsökningen påverkar körsträckan. För flera av företagen motsvarar kilometerskatten åtskilliga procent av omsättningen. Vanligtvis rör det sig om runt 5-7 procent, men då ska man också betänka att flera av företagen också sysslar med andra transporter än vägtransporter.

Här sticker två av Gävleborgsåkerierna ut rejält. Enligt vår beräkning innebär kilometerskatten att en så stor andel som 10 respektive 19 procent av omsättningen kan gå åt till kilometerskatten för dessa två bolag. Det säger sig självt att det kan få betydande återverkningar på företagens möjligheter i framtiden. Marginalerna krymper och jobben blir osäkrare.

Gävleborg							
Åkeri	Omsättning	Anställda	Antal fordon	Mil/bil och år	Total kostnad km-skatten	Mer-kostnad/bil och år	Andel av omsättningen
Sven Dahlqvist Transport AB	59 000 000	40	40	20 000	11 200 000	280 000	19,0%
Sören Thyr AB	106 000 000	70	35	10 000	4 900 000	140 000	4,6%
Alfta Frakt AB	86 000 000	95	31	20 000	8 680 000	280 000	10,1%
Valbo Transport/Metab	85 000 000	80	30	15 967	6 706 000	223 533	7,9%
Nygrems Åkeri AB	70 000 000	70	30	(uppgifter saknas)			
Panaxia Logistik AB	100 000 000	35	30	13 333	5 600 000	186 667	5,6%

Folkpartiets klimatpolitik

För Folkpartiet är det viktigt att den klimatpolitik vi utformar är hållbar och verkningsfull utan att för den skull äventyra jobb och välfärd. Vi behöver en klimatpolitik som leder till minskade utsläpp, men som samtidigt värnar den svenska industrin. En utgångspunkt för politiken måste vara, i motsats till oppositionens position, att det inte är bil- och lastbilstrafiken som ska bekämpas utan de utsläpp som trafiken förorsakar. Transportsektorn har naturligtvis en viktig hemläxa att göra, precis som flera andra sektorer i det svenska samhället.

Miljöanpassningen av det europeiska transportsystemet är viktigt och Folkpartiet vill att Sverige ska sträva efter att transportsektorn införlivas i Europeiska unionens utsläppshandelsystem för att på avgörande sätt driva ned förbrukningen av fossila bränslen i transportsektorn. Koldioxidskatt och handel med utsläppsrätter är centrala styrmedel för att minska klimatpåverkan från transportsektorn men nivån på koldioxidskatten måste följa oljeprisets utveckling och energiskatterna i övriga EU. Därtill bör ökade intäkter från klimatskatter och avgifter inte leda till att skattetrycket totalt höjs utan till en genuin skatteväxling.

Den politiska rollen innebär framför allt att fatta beslut om styrmedlen utan att favorisera vissa tekniska lösningar. Det är också viktigt att politiska regler och skattesystem samordnas mellan de

olika transportslagen så att de konkurrerar på rättvisa villkor och fungerar tillsammans som en helhet. Endast då kan vi skapa välfungerande och klimatsmarta lösningar.