

Stockholm den 4 maj 2015

Finansdepartementet

fi.registrator@regeringskansliet.se

Yttrande över Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016, Fi2015/1733

EU:s handelssystem med utsläppsrätter är det starkaste och dominerande styrmedlet för flera av SveMins medlemmar inom gruv- och kalkindustri industri. Samtliga företag har dock verksamheter som inte är del av handelssystemet utan påverkas av de styrmedel som utgörs av skatter för användning av fossila bränslen och drivmedel. De påverkas därför direkt och indirekt av de förändringar som föreslås i ovan rubricerade underlag. Successivt ökade kostnader för våra svenska företag på en internationell marknad innebär risker för försämrad konkurrenskraft.

I gruvproduktion används till viss del dieseldrivna arbetsfordon, till exempel lastmaskiner och truckar. Elektrifieringen är visserligen långt driven men behov av flexibilitet kräver i många fall dieseldrift. Till exempel lastmaskiner och truckar som används explicit gruvproduktion är produktionsnivåerna sammanlagt på 100 tals miljoner ton råmalm och sidoberg om året. Förbrukningen av diesel för dessa fordon ligger på sammanlagt ca 60 000-70 000 m³ per år. Detta förväntas öka när andelen dagbrottsproduktion ökar de närmaste årtiondena att tack vare att nya gruvor öppnas.

Transporter av råvaror, råmalm och koncentrat sker i vissa fall på allmän väg med lastbil. Företaget Boliden transporterar råmalm från flera gruvor i Västerbottens inland till ett centralt anrikningsverk i samhället Boliden. Koncentratet transporteras därefter vidare till Rönnskärsverket i Skelleftehamn. Därifrån skeppas de färdiga produkterna vidare med fartyg och ibland tåg. LKAB transporterar dolomitkalk från tätten i Masugnsbyn till förädlingsanläggningarna i Kiruna med lastbil. Typiskt för dessa transporter är de var för sig innebär transportvolymerna på 100 000-200 000 ton per år. De är helt nödvändiga för LKAB:s och Bolidens verksamhet som helhet. Det finns inte möjlighet att använda andra alternativa transportmedel än lastbil på allmän väg. På dessa transporter för det ökande skattesatserna fullt genomslag.

I utredningen förslås att arbetsmaskiner i jord och skogsbruk kompenseras ytterligare för den ökade kostnaden för energiskatten från 90 till 138 öre/l. Detta med hänvisning till den utsatta konkurrenssituationen som det svenska jord och skogsbruket för närvarande befinner sig i.

På samma sätt har idag fordon som används i gruvproduktion en lagstadgad reduktion av koldioxid och energiskatt på motsvarande 40% och 86%. Dessa undantag förväntas enligt utredningens förslag att kvarstå. Men den ökande skattenivån som förslås i utredningen påverkar kostnaderna på ett proportionellt sätt vilket därmed ökar skattenivån för gruv- och kalkindustrierna

Detta sker på motsvarande sätt eller i ännu större utsträckning än för jordbruks och skogssektorn i och med den globala konkurrenssituationen

Att skatten på diesel som används för transport på väg ökar med det nya förslaget är olyckligt dock är det än mer olyckligt ifall den diesel som används i själva gruvproduktionen ska beskattas högre än idag. Givet den globala konkurrenssituation som gruvbrytningsverksamhet är utsatt för anser vi även

arbetsfordon som används i gruvbrytning bör få kompensation fullt ut för den föreslagna skatthöjningen, i syfte att upprätthålla konkurrenskraften.

Vi anser därför arbetsfordon som används i gruvindustriell verksamhet bör erhålla motsvarande kompensation för ökat skattetryck som arbetsmaskiner inom jord och skogsbruk föreslås få. Detta för att konkurrenskraften ska upprätthållas och tid för klimatsmarta alternativ ska kunna utvecklas för en industri med många och långa transporter.

Stockholm, dag som ovan

Med vänlig hälsning

SveMin, genom

Anders Lundkvist