

---

# Ge oss chansen att överleva på landsbygden

---

Vad betyder en beskattning på avstånd i Norrlands inland?

*6 december 2016*



## Innehåll

Sammanfattning .....	2
Bakgrund.....	3
Metod .....	3
Skogsindustrin .....	4
Alternativa transportmedel .....	5
Tillverkningsindustri.....	6
Trähustillverkning .....	6
Däcktillverkning .....	6
Svenskt näringsliv .....	7
Några exempel på ekonomiska konsekvenser.....	7
Kontaktförteckning .....	7
Bilaga 1 Norrskog.....	8
Bilaga 2 SCA .....	10
Bilaga 3 Attacus .....	11
Bilaga 4 Däck Nor .....	12
Bilaga 5 Svenskt näringsliv .....	13

## Sammanfattning

Ett införande av vägslitageskatt skulle för oss i Strömsunds kommun innebära att:

- Skogsindustrin får problem att leverera ut råvara till främst kusten.
- Skog väster om europaväg 45 tappar betydande i värde.
- Möjligheterna att utvinna klimatneutral energi ur skogsråvara minskar.
- Utvinning av GROT (energislaget Grenar och Toppar) omöjliggörs.
- Det föreligger stor risk för att en våra viktigaste arbetsgivare, trähus- och betongindustriföretaget Attacus, flyttar sin verksamhet.
- Vi får ytterligare försämrade förutsättningar för att konkurrera med företag som har mindre avstånd till slutkund eller produktionsställe.
- Tyngre fordon är inte ett alternativ som kan väga upp kostnaderna gällande vägslitageskatt.
- Skogen förlorar i bonitet (naturens naturliga virkesproducerande förmåga).
- Skogen kommer att ta upp mindre koldioxid.
- Möjligheterna att utveckla företagande som kräver transporter minskar.
- Arbetet med att etablera nya företag i kommunen och regionen minskar.
- Risk föreligger att miljö- och säkerhetsolämpliga däck tar marknadsandelar ifrån lokalt producerade regummeringar.

## Bakgrund

Som de flesta företag uppmärksammat så har det förts en livlig debatt i media och andra forum gällande den utredning som föreligger angående en eventuell vägslitageskatt. Flera företag och organisationer har på olika sätt yttrat sig. Sammantaget så är vi inom Strömsunds kommun oroliga för att våra företag drabbas av konkurrensnackdelar i sina verksamheter.

Jämtland är stort med långa avstånd. Vi är det län som har mest förbrukade mil per person med personbil. Strömsunds kommun utmärker sig särskilt eftersom vi har betydande avstånd och betydande tung industri som är transportkrävande.

Eftersom frågan har fått ett stort fokus hos våra företag så fattade kommunen ett beslut genom näringslivsbolaget, Suab (Strömsunds Utvecklingsbolag AB) att ta fram ett relevant underlag.

## Metod

En sammanställning bland några av våra företag har genomförts med största belysning av vilka konsekvenser en införd vägslitageskatt skulle innebära. Det finns två aspekter att ta i beaktande enligt vårt sätt att se på problemställningen. Dels en betydande kostnadsökning som hämmar vår konkurrenskraft på grund av långa avstånd, dels vad som uppkommer som sekundärt gällande nyttjande av våra naturresurser. Vi har i första hand koncentrerat oss på vår kommun Strömsund där vår kunskap bland företagen är störst. Utblickar har även gjorts i länet bl.a. i form av Svenskt näringslivs Sifundersökning. Flera frågor där större företag lyfter konsekvenser av införande av skatten är gällande för hela inlandet.

## Skogsindustrin

De stora produktionsställen vi har gällande skogsråvara ligger efter kusten. Mycket av råvaran återfinns i inlandet och de västra delarna av Jämtland och norrut. En färdig produkt i form av virke bär sina största kostnader som insatsvara till industrin. Ca 70-80% ligger i kostnader för att få virket till sågverket. Skogsägaren står för kostnader gällande maskintransport, avverkning, skotning, entreprenörskostnader, utforsling av råvaran fram till fabrik. Det står klart att med små bruttomarginaler så har betydelsen gällande avstånden till sågverksindustrin stor inverkan.

Resultatet blir att skogsvårdsgynnande avverkningar som gallring och röjning blir olönsam. När en skog har röjts så kan en gallring först genomföras 10-20 år senare. Med de marginaler som föreligger så är risken stor att både gallring och röjning uteblir. Resultatet blir att stora områden väster om europaväg 45 har svårt att bära investeringskostnader för skogsvård. En oskött skog som växer utan skogsvård förlorar i bonitet, koldioxidupptag och inte minst värde, skog som inte kommer att nå industrin för vidare förädling.

Norrskog har i nutid lagt ned ett sågverk av lönsamhetsskäl i Strömsunds kommun för att koncentrera produktionen av virke till andra orter i länet. Norrskog är en viktig leverantör till vår trähustillverkning. Strömsunds kommun står för ca 30 % av hela Sveriges trähustillverkning. Norrskog skriver i deras inlägga till oss att en vägslitageskatt i den storleksordning som diskuterats skulle innebära:

- Minskad lönsamhet och därmed minskad aktivitet, lägre produktion och färre arbetstillfällen i skogsbruket.
- Minskad konkurrenskraft hos den lokala träbaserade industrin, mindre investeringar och färre arbetstillfällen som följd.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Bilaga 1 Norrskog

## Alternativa transportmedel

Transport på järnväg är idag inte ett tillräckligt bra alternativ för transport av virke. Den har inte tillräckligt bra bärighet och sträckning som krävs för virkestransport skriver SCA i sin inlägga. Vi har tidigare erfårit dessa problem särskilt i samband med våra stormar. Följden har blivit stora virkesupplag som inte kunnat forslas ut på ett tillfredställande sätt via järnväg. Vidare skriver SCA att de terminaler som kan nyttjas ligger för långt Österut.

Likt vad som framgår av ovan så är det de träslag som har lägst lönsamhet idag som först utesluts ifrån marknaden. Det första sortimentet som försvinner är energisortimentet framför SCA. Det som i vardagligt tal kallas GROT (granar och toppar) inom skogsbranschen blir till stora delar idag kvar i skogen på grund av bristande lönsamhet. En vägslitageskatt skulle helt dra bort förutsättningarna för att ta hand om det energislaget menar SCA.

Ett argument som framförts är att de ökade kostnaderna motverkas av möjligheten att införa transporter med lastbilar som kan frakta upp till 74 ton. Tidsaspekten för ett införande tillsammans med att kostnader för frakter med 74 tons lastbilar ökar linjärt med fraktavstånd gör att möjligheten inte är ett alternativ för verksamhet i Inlandet. Slutsatsen SCA framför är att det idag inte finns några alternativ till att fortsätta med lastbil i stor utsträckning.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Bilaga 2 SCA

## Tillverkningsindustri

Strömsund har en stor del av sin utkomst genom tung industri. SCF (Strömsunds Cementvarufabrik), med 150 arbetstillfällen, bygger idag Norra Tornen Hagastaden i Stockholm. Flera liknande stora byggnationer i storstäderna har tidigare uppförts ifrån SCF. Detta är ett sätt för företag i kommunen att ta vara på möjligheten att förflytta kapital och arbetstillfällen ifrån storstäder ut i landsbygden. Vi brottas idag med sämre förutsättningar i inlandet i jämförelse med regioner söderut. Vi har stora utmaningar gällande kapitalförsörjning, infrastruktur och service. Det hela bottnar i gles befolkning på stora ytor. Trots detta är vi konkurrenskraftiga både gällande hög kompetens och kostnadseffektivitet. Detta gäller inom vissa områden. Områden som inte sällan är kopplat till tung industri som i sin tur är helt beroende av effektiva transporter. Förädlade varor som skall transporteras söderut och till kusten gör det uteslutande enligt (JIT) just in timeprincipen. Kunder avropar leverans av produkter utan lagerföring vilket i sin tur endast går att genomföra via lastbil.

## Trähustillverkning

Ifrån Strömsunds kommun levereras, som tidigare nämnts, ca 30 % av hela Sveriges trähustillverkning. Attacus har 330 anställda i koncernen, Norrlands Trähus 60 anställda. Gemensamt för företagen är att de är beroende av ett effektivt och kostnadseffektivt transportsystem. Vi har fått information ifrån Attacus ledning att de flyttar sin verksamhet till områden som ligger närmre slutkund i det fall vägslitageskatten införs. Dessa signaler är utomordentligt allvarliga för vår kommun. Attacus har nyligen investerat i en ny fabrik i kommunen. Norrlands Trähus tog för ett år sedan in en helt nybyggd trähusfabrik i produktion.

Den 5 juli uttrycker sig Attacus VD Per Nilsson, i en artikel, enligt nedan.

- De verksamheter jag representerar, Attacus Trähus AB och SCF Betong AB, skickar 40 lastbilar med släp varje vecka från våra fabriker i Jämtland till Mälardalen, fortsätter Per. Så vi får fundera om vi ska flytta produktionen från Jämtland och närmare marknaden istället.<sup>3</sup>

## Däcktillverkning

I Strömsunds kommun tillverkas lastbilsdäck. Företaget heter Däck Nor och innehar ca 15 % av Sveriges totala marknad, 180´ däck produceras varje år i Sverige, gällande däckregumeringar avsedda för lastbil. Företaget konkurrerar med fabrikanter ifrån Öststaterna, Spanien, Frankrike och Asien. Ett lastbilsdäck som regumerats sparar miljön 63 liter ren olja. Ett importerat lågprisdäck går inte att regumera på grund av bristande kvalitet. Däck Nor får svårt konkurrera med utländska företag om en fördyring av transporter i form av vägslitageskatt införs.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Bilaga 3 Attacus

<sup>4</sup> Bilaga 4 Däck Nor

## Svenskt näringsliv

Organisationen Svenskt näringsliv genomförde under hösten 2016 en undersökning ibland 63 företag med hjälp av en TSN Sifundersökning. 58 % svarar att deras lönsamhet skulle försämrans då det inte är möjlig med prisökning för slutkund. 58 % svarar att deras konkurrenskraft skulle försämrans med anledning av att in- och utleveranser skulle fördyras. 70 % svarar att deras internationella konkurrenskraft i allmänhet skulle försämrans. 67 % svarar att de inte har möjlighet att nyttja andra transportmöjligheter pga verksamhetens art.<sup>5</sup>

## Några exempel på ekonomiska konsekvenser

Vi har gått ut ibland företag i kommunen och frågat hur deras verksamhet skulle drabbas ekonomiskt vid införande av en vägslitageskatt. Flera olika siffror har florerat gällande kostnadens storlek. I vår förfrågan har vägslitageskatten uppgivits till 20kr/mil.

Företag	Anställda	Ökad kostnad
Däck Nor	26 anst.	1.2 milj. kr.
Fyrås Trä	32 anst.	4.2 milj kr
JPS Åkeri AB	25 anst.	3.2 milj. kr
Engcon	130 anst.	560' kr
Ottossons Åkeri	28 anst.	2.6 milj. kr.
Reaxcer	992 anst.	90.4 milj. kr

## Kontaktförteckning

Nedan följer en kontaktförteckning till företagsledare som bidragit till information till vår skrivelse. Denna kan med fördel användas för att inhämta mer information.

SCA	SCA Forest Products Ulf Larsson vd	070-5547001
Norrskog	Olof Söderström vd	010-1502501
Attacus	Per Nilsson vd	063-556700
Engcon	Stig Engström vd	070-3267509
Däck Nor	Kjell-Åke Elverum, ägare	070-2668050
Fyrås Trä	Anders Pålsson vd	070-6767411
Ottossons Åkeri	Jan Ottosson vd	070-3330545
AB Persson Invest	Bob Persson ordförande	070-6999491
Reaxcer	Bo Ottosson	070-5142030

---

<sup>5</sup> Bilaga 5 Svenskt Näringsliv Sifo



## Bilaga 1 Norrskog

Hej Anders,

Jag har summerat och beskrivit effekterna av det som vi ännu vet om vägslitageavgiften. Läs, begrundar och återkom till mig om du vill att vi utvecklar detta på något sätt.

När det gäller turerna kring den vägslitageskatteutredningen är det mycket som är märkligt.

Strategin från regeringen är dock tydlig: vid en hearing i våras pratade utredaren om en skatt på 24 kronor per mil + 1-2 kr/milen i administrativa kostnader. Det tycks ha varit ett medvetet skrämnskott för att i ett senare skede få igenom en skatt på betydligt lägre nivå, men fortfarande på en nivå som kommer att medföra oacceptabla kostnader för folk och företag som bor och verkar långt från hamn eller järnväg.

Vi ska också komma ihåg att skogsbruket redan som det är kommer att drabbas hårt av de progressiva skatter på drivmedel som regeringen beslutat om.

### **Effekter för skogsägarna**

I skogsbruket innebär en kilometerskatt (och skatt på drivmedel) att skogsägaren sannolikt kommer att tvingas betala merparten av de höjda transportkostnaderna. För att konkretisera vad detta kan innebära för den enskilde, och i förlängningen för samhället, har jag räknat på min egen skogsfastighet som ligger i Ammer (östra Jämtland):

Frågan ställs på sin spets framförallt i beståndsvårdande åtgärder som t ex i första gallringen.

Mitt skifte ligger ca 15 mil från fiberindustri. Därmed skulle *varje krona* per mil i extra skatt kosta mig ca 70 öre per kubikmeter. I mitt fall skulle alltså en skatt på 26 kronor per mil sänka gallringsnettot med knappt 20 kronor. Efter kostnaderna för maskinflytt, avverkning, skotning och transport till industri, blir det med rådande priser och kostnader en ren förlustaffär för mig att göra denna åtgärd. Nettot i gallring är viktigt. Skogsägaren räknar med att i gallringen få avkastning på pengar man 10 – 20 år tidigare investerat i röjning.

En pålaga som sänker lönsamheten, och som skogsägaren inte kan påverka överhuvudtaget, slår mot investeringar i långsiktiga, nödvändiga åtgärder som röjning och gallring.

Gränsen för var det inte längre blir lönsamt att investera i skogsbruk kommer givetvis att avgöras av det sammanlagda trycket av de nu snabbt stigande skatterna på drivmedel och vägslitageskatten.

Erfarenheterna av det förra förslaget till kilometerskatt (2004) gav vid handen att stora områden väster om E45:an skulle ha svårt att bära investeringar i skogsvård.

Orörd och ogallrad skog skapar inga arbetstillfällen, exportinkomster eller välstånd...

### **Effekter för Norrskog Wood Products**

För företaget Norrskog skulle skatten slå hårt även mot sågverksindustrin, trots att vi transporterar våra sågade trävaror på järnväg i så hög utsträckning som det är möjligt.

För den resterande volymen finns det inga alternativ till lastbil, oavsett hur hög skatten blir. Det innebär att skatten slår direkt mot vår konkurrenskraft och resultatet i verksamheten.

Kilometerskatten på 26 kr skulle slå mot alla ekipage med bil+släp till kunder eller hamnar i Sverige, då det är dessa som kommer upp i en totalvikt över 50 ton. Resten av våra bilburna trävarutransporter sker på trailer som överstiger 42 ton, varför dessa transporter drabbas av den lägre skattesatsen 19 kronor.

Då vi årligen kör ca 250 000 mil på väg med våra trävaror skulle en vägslitageskatt på denna nivå innebära att vår industri tappar i storleksordningen fem miljoner kronor per år.

Norrskog är inte ett börsbolag som skickar vinster till aktieägare. Vårt uppdrag är att bedriva ett konkurrenskraftigt skogsbruk och en dito industri, i syfte att skapa förutsättningar för enskilda personer som äger skog inom vårt verksamhetsområde att bedriva ett skogsbruk med rimlig lönsamhet.

I ett läge där vi nyligen av lönsamhetsskäl tvingats besluta om att lägga ner ett sågverk i inlandet för att istället koncentrera vår produktion till två andra inlandssågverk, skulle varje krona som vi betalar i nya pålagor tas direkt från våra möjligheter att utveckla de kvarvarande sågverken.

Vi är stolta över att, även efter avvecklingen av Sikås sågverk, bedriva industriell verksamhet i Hamnerdal, Hissmofors och Östavall. Vi är också glada över det nära samarbete som vi har med industriella kunder, såsom trähustillverkare, inom vårt verksamhetsområde. Tyvärr är det inget egenvärde att bedriva industri i Norrlands inland. Vare sig vi eller våra lokala samarbetspartners har möjlighet att vältra över kostnaden för nya pålagor på slutkunderna. En vägslitageskatt kommer att ge tydliga effekter för vår region:

- Minskad lönsamhet och därmed minskad aktivitet, lägre produktion och färre arbetstillfällen i skogsbruket.
- Minskad konkurrenskraft hos den lokala träbaserade industrin, med mindre investeringar och färre arbetstillfällen som följd.

## Bilaga 2 SCA

Hej

Här kommer i punktform några av de effekter en km-skatt skulle komma att få på SCAs verksamhet och på verksamheten i inlandet, fr a skogsbruk och skogsindustri.

- En km-skatt på 24 kr plus 1-2 kr i uppföljningskostnad per mil skulle för SCAs skogs- och skogsindustriverksamhet medföra en extra kostnad på 100 mkr. (Denna verksamhet återfinns geografiskt i de fyra nordligaste länen.) En skatt på halva nivån skulle medföra en merkostnad på 50 mkr – fortfarande det är en merkostnad som skulle få konsekvenser för investeringskalkyler i industrin och för skogsbrukets lönsamhet.
- En km-skatt slår hårdare mot verksamheter ju längre från industrin eller från andra transportmedel med tillräcklig kapacitet de är belägna. Skogsbruk väster om inlandsbanan kommer snabbt att tappa i lönsamhet. Under 1970-talet var det olönsamt att bedriva skogsbruk väster om inlandsbanan. Med en km-skatt skulle skogsägarens netto snabbt krympa och kostnaderna för avverkning och skogsvård öka. Inlandsbanan ska här endast ses som en geografisk angivelse. Den har inte en bärighet och sträckning som gör den lämplig för virkestransporter. De terminaler som måste nås med lastbil för att virke ska kunna utnyttjas industriellt ligger i flera fall längre österut. De terminaler som är aktuella för Västjämtland är Bensjö utanför Bräcke, Krokomb och Hoting.
- Det första sortiment som försvinner när kostnaden för lastbilstransporter ökar är energisortimentet. Grenar och toppar från avverkning är ett skrymmande sortiment med låga marginaler. Redan idag blir detta sortiment i hög grad kvar i skogen. En km-skatt skulle helt dra undan förutsättningarna för denna förnybara energikälla.
- Regeringen har pekat på att de ökade kostnader som en km-skatt skulle innebära, motverkas av införandet av möjligheten att använda lastbilar som kan väga upp till 74 ton. Det sätt som regeringen, Trafikverket och Transportstyrelsen valt att införa denna möjlighet innebär dock att det kommer att ta lång tid – minst 25 år – innan den fulla effekten kan uppnås. Till en början kommer endast de stora genomfartsvägarna vid kusten samt ytterligare ett fåtal Bk1-vägar att vara tillgängliga för tyngre fordon och dessa vägar är av liten betydelse för skogsbruket. Vägar i inlandet ligger mycket sent i denna process, om inte hårda prioriteringar görs och betydande extra resurser tillförs, vilket innebär att för de av km-skatten hårdast drabbade regionerna är 74 tons lastbilar inget alternativ. Man ska också ha i minnet att även med 74 tons lastbilar ökar kostnaderna linjärt med avståndet.
- Det är lätt att ta skogsbruket för givet och utgå från att det kan absorbera de kostnadsökningar som km-skatten innebär eller gå över till alternativa transportmedel. Några alternativa transportmedel finns dock inte. Alla skogsbrukets transporter kräver bil i någon del av transportkedjan, i inlandet den större delen. Ser vi till vårt grannland Norge så har där försvagad konkurrenskraft lett till ett betydande antal industrinedläggningar. Det har fått till följd att skogsbruk i stora delar av Norge är olönsamt. Skog har där inget ekonomiskt värde. Detsamma kan mycket väl hända i delar av Sverige, framför allt de som är längst belägna från industrin, om pålagor som en km-skatt försämrar lönsamhet och konkurrenskraft.

## Bilaga 3 Attacus

Artikel Svenskt näringsliv 5 Juni 2016

**TRANSPORTER** Regeringen vill införa en kilometerskatt på lastbilstransporter. År 2015 tillsattes utredningen "Avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar" för att ge förslag på skattens utformning och skattenivåer.

Nyligen presenterade utredningen sina preliminära förslag där den avståndsbaserade skatten kan komma att uppgå till 24 kronor per mil. Det är väsentligt högre än de 14 kronor som varit aktuell tidigare.

Utredningens förslag är också att skatten inte ska differentieras, vare sig geografiskt eller för olika branscher. Skatten kommer gälla hela det svenska allmänna vägnätet, både för svenska och utländska lastbilar. Utredningen föreslår heller inte någon skatteväxling. Skatten kommer därför att läggas ovanpå alla andra befintliga skatter.

– Förslaget oroar näringslivet. Vi undrar om utredningen och regeringen har klart för sig vilka konsekvenser detta kommer att få. Vi gick därför ut och frågade våra medlemmar, säger regionchef Ola Toftegaard på Svenskt Näringsliv i Jämtland.

Undersökningen genomfördes av TNS Sifo och visade att drygt 59 procent av företagen i Jämtland skulle försämra sin konkurrenskraft när in och utleveranser fördyras. Drygt 59 procent av företagen uppger att lönsamheten skulle försämrans då prishöjningar inte är möjliga att genomföra till deras kunder.

– För vår del skulle det slå hårt och försämra vår konkurrenskraft, konstaterar Per Nilsson, VD Attacus Invest AB. Och eftersom vi konkurrerar med företag som ligger närmare marknaden så har vi ingen möjlighet att genomföra prishöjningar för våra kunder, utan det påverkar vår lönsamhet direkt.

– De verksamheter jag representerar, Attacus Trähus AB och SCF Betong AB, skickar 40 lastbilar med släp varje vecka från våra fabriker i Jämtland till Mälardalen, fortsätter Per. Så vi får fundera om vi ska flytta produktionen från Jämtland och närmare marknaden istället.

Att flytta transporter från lastbil till annat transportmedel, exempelvis järnväg eller sjöväg, är svårt för många företag i Jämtland. Hela 67 procent uppger att det inte ens är möjligt på grund av verksamhetens art.

– Under 20 år så har vi gjort försök att flytta över vår transport till järnväg, berättar Per Nilsson. Men som den infrastrukturen ser ut idag så är det omöjligt. Enda sättet för oss är att flytta produktionen från Jämtland.

Utredningen tycks också vara relativt okänd, 44 procent av de tillfrågade företagen i Jämtland uppger att de inte känner till att det pågår en utredning.

## Bilaga 4 Däck Nor

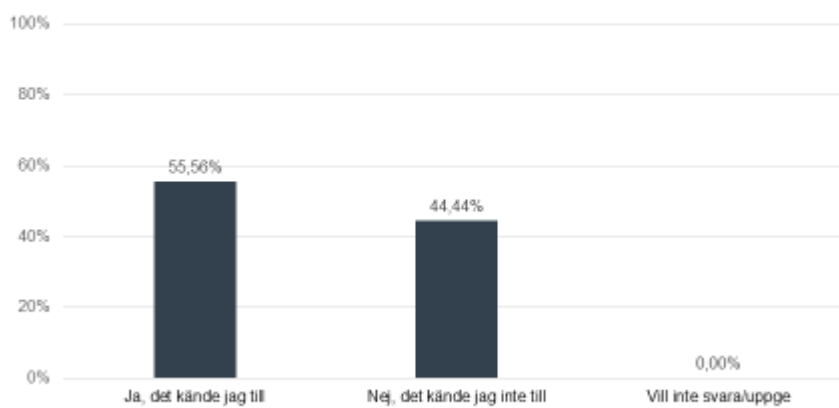
Här kommer lite fakta om Däcknor, regummering och konsekvenser med en vägslitageavgift.

- Att regummera ett last- bussdäck spar ca 63 liter olja per producerat däck jämfört med att producera ett nytt däck!
- Våra regummerade däck är lokalt producerade i Sverige. Nydäcksfabrikanterna finns i Öststaterna, Spanien, Frankrike och Asien. Det medför långa transporter både med båt och lastbil.
- Däcknor är en stor arbetsgivare och är viktig för Strömsund.
- En vägslitageavgift får till följd att våra lokalt producerade regummeringar blir dyrare och kunderna i många fall väljer billiga kinadäck med "tveksamt" grepp och gummiblandningar för nordiska förhållanden.
- Åkerier i Sverige är redan hårt belastade och ytterligare avgifter för dem kommer att utarma de svenska åkerierna.

## Företagarpanelen – Kilometerskatt Jämtlands län



### Kände du till att det pågår en utredning om en avståndsbasead vägsnitageavgift/kilometerskatt?



2 2016-11-30

## Hur skulle ditt företag påverkas direkt av en avstånds-baserad skatt på lastbilar om upp till 24 kronor per mil? *Flera svar möjliga*

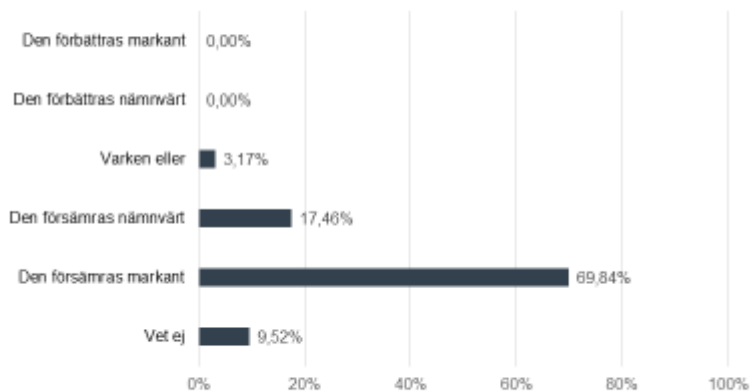


3 2016-11-30

## Hur tror du att svenska företags internationella konkurrenskraft i allmänhet skulle påverkas av en avstånds-baserad skatt på lastbilar i Sverige?

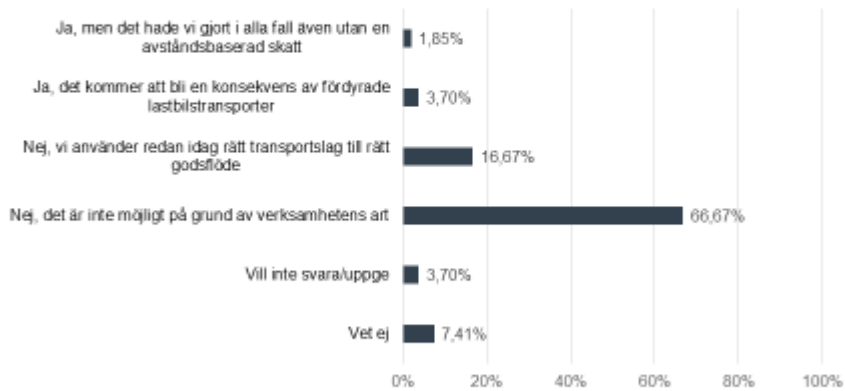


Endast ställd till de som inte uppgett att de 'aldrig använder lastbilstransport'



4 2016-11-30

## Skulle enbart ett införande av en vägslitageskatt, dvs inga andra åtgärder eller investeringar genomförs, leda till att du flyttade ditt företags lastbilstransporter till järnväg eller sjöfart?

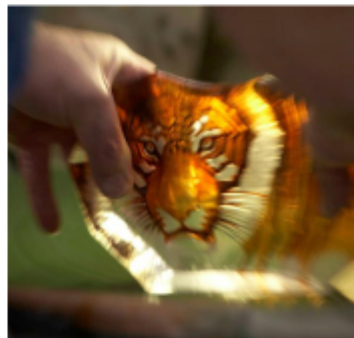


5 2016-11-30

## Om undersökningen



- Antal intervjuer: 63 (40% svarsfrekvens)
- Metod
  - Internetundersökning i Svenskt Näringslivs Företagarpanel med hjälp av TNS Sifo.
- Tidsperiod
  - 27 juni- 3 juli 2016



6 2016-11-30

Källa: TNS Sifo