

# 10 ekonomi

**EKONOMIREDAKTIONEN:**  
Lennart Almqvist, 019-15 50 27, lennart.almqvist@na.se  
Håkan Bägerwik, 019-15 51 33, hakan.bagerwik@na.se  
Ida Johansson, 01915 51 63, ida.johansson@na.se

## Miljarder till sänkt bolagsskatt

**STOCKHOLM (TT).** Regeringen lägger miljarder på att sänka bolagsskatten. Den 1 januari sänks skatten från 26,3 procent till 22 procent. Därmed hamnar Sverige under snittet i både EU och OECD.

Vi gör detta därför att det är avgörande för var de multinationella bolagen lägger investeringar, fabriker och huvudkontor, säger näringsminister Annie Lööf (C).

Men hur många jobb Sverige kan få för miljarderna kan regeringen inte precisera.

## Sjufaldigt fler långtidsarbetslösa

**STOCKHOLM (TT).** Långtidsarbetslösheten skenar, främst bland de unga.

Sju gånger fler ungdomar har i dag varit arbetslösa i mer än två år än när finanskrisen bröt ut hösten 2008.

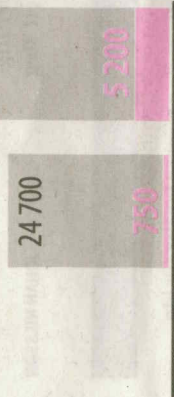
Det är ett misslyckande för regeringens politik. Man har inte prioriterat att bekämpa arbetslösheten, säger Ylva Johansson, Socialdemokraternas talesperson i jobbfrågor.

Totalt sett ligger arbetslösheten ganska stabilt kring 7-8 procent, visar den nya statistiken från Statistiska centralbyrån (SCB).

## Så många har varit arbetslösa minst 24 månader i rad:

Alla

Ungdomar (18-24)



KÄLLA: Arbetsförmedlingen TT/SGB

## Dagspressens vinster vände ned 2011

**STOCKHOLM (TT).** Vinstnivåerna i dagspressen vände åter nedåt under 2011 enligt Presstödsnämndens årliga genomgång av tidningsföretagens årsredovisningar.

Trots nedgången var året ingen katastrof. Nettomarginalen för branschen blev 7,6 procent, det sjunde bästa året under perioden 1976-2011.

Inom storstadspresen ökade vinsten för Svenska Dagbladet och Dagens Industri. DI var också det lönsammaste tidningsföretaget med en nettomarginal på 20 procent. Nya Wermlands-tidningen var tvåa på listan med en nettomarginal på 18 procent. Stampengruppen och Bonniers dagstidningar var med 48 procent av branschens intäkter de två största enheterna inom dagspressen 2011.

Enligt Presstödsnämnden märks en tydlig skiktning i det ekonomiska utfallet. Landsortspresens andratidningar hade en större resultatnedgång än andra tidningsgrupper.

## BIOBRÄNSLE. Spill från skogsavverkning ska bli metanol



Spill. Restprodukterna från skogsavverkningen blir i dag liggande på hyggena eller i bästa fall bränsle i värmekraftverk. I framtiden kan det driva våra bilar. ARKIVBILD: PROMEDIA

### Bakgrund

**Sakab, Eon gasification och Värmlandsmetanol** beviljades förra året en miljon kronor från Energitrygghetsmyndigheten för en förstudie.

Intressenterna ska utreda möjligheterna att bygga ett bioraffinaderi i Kvarntorp. Tanken är att ta tillvara skogsråvara och förgasa den för att tillverka metanol och metangas. Metangas kan användas som drivmedel i biogasbilar och metanol kan, liksom etanol, fungera i E85-bilar eller som inblandning i bensin.

Att projektera anläggningen och ta fram bygghandlingar kostar mellan 20 och 40 miljoner. Själva anläggningen kostar uppskattningsvis tre miljarder att bygga.

# Regeringen står i vägen för Sakabs bioraffinaderi

**KUMLA. Vem vågar satsa pengar på att utveckla metanolproduktion i Kvarntorp när ingen vet vilka regler som ska gälla?**

Det undrar Göran Eriksson, vd på Sakab. Han får snart en färdig utredning på sitt bord, som troligen kommer att visa att de tekniska förutsättningarna för ett bioraffinaderi finns. Och att skogsråvaran räcker. Och att behoven på marknaden är tillräckliga.

Trots det kan metanol- och metangasproduktion i Kvarntorp stanna på idéstadiet.

– Det kan mycket väl bli så att utredningen visar att vi kommer kunna skapa ett

bra projekt, men att ingen vill investera, befarar Göran Eriksson.

### Uteblivna besked

Det beror enligt honom på uteblivna besked från regeringen angående hur framtidens biodrivmedel ska beskattas. Osäkerheten kan göra att investerare drar sig för att satsa pengar på ett bioraffinaderi i Kvarntorp, som uppskattningsvis skulle kosta tre miljarder kronor.

– Vi behöver långsiktiga spelregler, säger Göran Eriksson.

De nuvarande reglerna sätts ur spel nästa år och än har inte några nya sjöatts. Planerna på ett bioraffinaderi i Kvarntorp har funnits ett par år, men har tagit

Göran Eriksson deltog i somras vid ett seminarium under Almedalsveckan där frågan ställdes till näringsminister Annie Lööf (C) om hur skatten på biobränsle är tänkt i framtiden. Något svar lämnades inte då.

### Saknas i budgeten

En förhoppning var att besked skulle komma när höstbudgeten presenteras om en vecka, men så tycks inte bli fallet. Ett nytt förslag på hur biodrivmedel ska beskattas kommer att presenteras i god tid före utgången av 2013 är beskedet från Jonas Johansson på Näringsdepartementet.

JAN WIJK  
019-15 54 43  
jan.wijk@na.se

En sådan anläggning kunde bidra till statens mål att inga svenska fordon ska drivas av fossila bränslen 2030.

– Det målet är möjligt att nå, men då måste man veta spelreglerna.

### Statens mål

En sådan anläggning kunde bidra till statens mål att inga svenska fordon ska drivas av fossila bränslen 2030.

– Det målet är möjligt att nå, men då måste man veta spelreglerna.

# Skatten är viktigare än miljön

**Finansdepartementet har störst inflytande och därmed har regeringen mer fokus på skatteintäkter än miljövinster.**

Så tolkar den miljöpartistiska riksdagsmannen Mats Perftoff tystnaden angående framtidens skattesatser för biodrivmedel.

Han ställde i våras en fråga i riksdagen till finansminister Anders Borg i ämnet.

– Hela branschen är i

darrning, för man vet inte vad som kommer att gälla, säger Mats Perftoff.

### Billigare vid pumpen

Han är övertygad om att den långsiktiga uppgörelse som Miljöpartiet var med och bidrog till för ett decennium sedan var avgörande för att alternativa bränslen kunde etablera sig på marknaden.

– Jag anser att man måste säkerställa att biodrivmedel, på ett eller annat sätt, alltid

### Halkar efter

Om branschen inte får bra förutsättningar så riskerar Sverige att halka efter i utvecklingen i stället för att som hittills ligga i framkant, befarar Perftoff. Han tror att en dialog med branschen vore rätt väg att gå.

– Jag är förvånad att man inte tagit hjälp av näringslivet

för att få nya regler på plats. Det enda besked som hittills har kommit angående fordonsbränsle från regeringen är att inblandningen av etanol i den vanliga 95-oktaniga bensinen ska öka från fem till tio procent.

– Det välkomnar jag, för det minskar utsläppen av kol-dioxid, men det räcker inte, konstaterar Mats Perftoff.

JAN WIJK  
019-15 54 43  
jan.wijk@na.se