



## Remissyttrande

2018-04-25

Finansdepartementet

103 33 Stockholm

## En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik Fi2018/01103/S2

Handelskammaren Mittsverige lämnar ett remissyttrande enligt nedan. Handelskammaren Mittsverige är en näringslivsorganisation med 250 medlemsföretag som finns i Västernorrlands och Jämtlands län. Bland medlemmarna återfinns flertalet av de största industrierna och transportföretagen i länen.

### Sammanfattning

Handelskammaren Mittsveriges anser att de ofullständiga förslagen i promemorian från Finansdepartementet inte kan ligga till grund för en inriktningsproposition eller ett inriktningsbeslut av riksdagen. Nyckelfrågor i sammanhanget behandlas inte överhuvudtaget i promemorian. Exempelvis skattesatser, tidsplan eller en konkret specificering av de vägar som avses bli föremål för beskattning. Det saknas också en samlad konsekvensanalys av effekterna för näringslivets konkurrenskraft av en avståndsbaserad vägslitageskatt.

Vid årsskiftet höjdes farleds- och lotsavgifterna ännu en gång för sjötransporter. Därmed har farleds- och lotsavgifterna höjts i två omgångar 2017 och 2018 med åtta respektive nio procentenheter för farledsavgifterna och med fem procentenheter per år för lotsavgifterna. Härtill kommer indexering av farledsavgifterna. Den beslutade Ecobonusen för sjöfarten med 50 miljoner kr per år 2018--2020 är betydligt lägre än de avgiftshöjningar som skett 2017 och 2018. Härtill kommer höjda bränslekostnader relativt länder med högre tillåten svavelhalt i bränsle enligt EU:s svaveldirektiv. Riksdagen har beslutat om höjda punktskatter på bensin och diesel och från och med 2017 infördes automatiska årliga höjningar av drivmedelsbeskattningen baserat på konsumentprisindex plus en schablonuppräknings med två procentenheter. Den föreslagna vägslitageskatten blir ytterligare en pålaga ovanpå redan höjda drivmedelsskatter. Det är inte rimligt att tro att det går att nå klimat- och miljömålen om kraftigt minskade CO2-utsläpp när regeringen samtidigt förordar de transportsätt som man vill stimulera användandet av.



## Avsaknad av konsekvensanalys

Det saknas i promemorian en samlad konsekvensanalys av effekterna för näringslivets konkurrenskraft av en avståndsbaserad vägslitageskatt. En samlad konsekvensanalys är angelägen i rådande läge där en rad skatter och avgifter på transporter höjs. I promemorian medges också att konsekvensanalysen endast är övergripande.

I promemorian anges att skatten bör differentieras för att styra mot en ökad användning av sjöfart och järnväg genom att ta ut högre skatt där det finns alternativ till vägtransporter och lägre skatt där sådana alternativ saknas. Promemorian missar att de olika trafikslagen i huvudsak kompletterar varandra snarare än att konkurrera. För att värna om vår närmiljö och vårt jordklot bör beskattning ske på de transporter, som inte är hållbara, istället för att avståndsbeskatta transporter. Råmaterial kommer att behöva fraktas till produktionsenheter och produkter transporteras till slutkonsument. Transportsystemen kommer att innehålla en mix av lastbil, järnväg och sjöfart. Det leder till att det kommer att behövas fler och smartare logistiklösningar med ökad effektivitet, snarare än ett minskat transportbehov.

Handelskammaren Mittsverige har under hösten 2017 och våren 2018 genomfört en egen analys för att få en överblick över konsekvenserna av skatter och avgifter på vägtransporter och hur de adderar till tidigare kostnadsökningar, tex indexuppräknade drivmedelsskatter, fyrdubblade banavgifter, kraftigt höjda farleds- och lotsavgifter och Transportstyrelsens höjda avgifter för näringslivet i regionen. Analysen som gjordes på åtta tillverkande företag i Västernorrlands och Jämtlands län visar på årliga merkostnader motsvarande 303 – 326 miljoner kronor. Den största andelen av kostnadsökningen står lastbilstrafiken för vilket i huvudsak är kopplat till den inkommande råvaran snarare än leverans till slutkund.

I promemorian uppges också att antalet axlar på lastbilarna kommer att bli en parameter vid bedömning av skattenivån. Det kommer givetvis att negativt påverka införandet av 74-tons trafiken, eftersom en extra axel är en förutsättning för 74-tons ekipagen. Förhoppningsvis är detta endast ett misstag. En beskattning, baserad på antal axlar, kommer att innebära en allvarlig konkurrensnackdel för den del av svensk industri, som är beroende av tunga transporter.

En samlad bild av vägslitageskattens ekonomi saknas eftersom det inte görs någon analys av kostnaderna för uppbörd, kontroll- och tekniskt system. Vidare framgår inte vem som ska bekosta dessa olika delar och det framgår inte heller hur detta kan påverka konkurrenskraften för varuägare. Vilka kostnader det kommer generera för staten blir är en av de stora oklarheterna i promemorian. Detta gör det svårt att få en samlad bild av konsekvenserna av förslagen i promemorian.

Näringslivet är starkt beroende av att de villkor som näringslivet arbetar under är stabila och förutsägbara. Det gäller lagar, skatter och avgifter och inte minst infrastruktur- och transportpolitik. Om förhållanden inte är rimligt förutsägbara skapas osäkerhet vilket hämmar investeringsviljan och konkurrensförutsättningarna, vilket också framkommer i Handelskammarens analys över transportpålågorna.



## Tunn promemoria med svag argumentation

I regeringens pressmeddelande anges det som en illustration till att det avgiftsbelagda vägnätet reducerats att: "Norr om Sundsvall blir det ... endast ett fåtal vägsträckor utom E4 längs Norrlandskusten som omfattas". Vi vill erinra om att råvarubaserad och starkt transportberoende produktion - och därmed sysselsättning - finns över hela landet. Exempelvis kommer jord- och skogsbruk, sågverk, pappers- och massaindustrier och livsmedelsindustri att drabbas av ökade transportkostnader. Det handlar om att införa en skatt på avstånd och rörlighet d.v.s. i realiteten en skatt på handel. Man ska i sammanhanget komma ihåg att Sverige är ett starkt exportberoende land och att en stor del av svensk BNP, större än EU-genomsnittet, kommer från exportindustrin.

Promemorian är också vag i de resonemang som förs om vägslitageskattens omfattning. Å ena sidan anges att: "Genom att begränsa skatten till ett mindre vägnät med hög trafikintensitet tas även hänsyn till Sveriges särskilda förhållanden". Men samtidigt anges att: ... "det finns skäl att, i vart fall inledningsvis begränsa skatten till ett mindre vägnät, som företrädesvis består av vägar med en hög trafikintensitet". Då frågar vi oss om det begränsade vägnätet, som nu föreslås jämfört med Vägslitageskattekommittens tidigare förslag, bara gäller inledningsvis?

Det finns dessutom några märkliga slutsatser i promemorian: "Hur skatten i slutändan påverkar olika näringars konkurrenskraft och produktionsnivåer beror på transportkostnadernas del av totala produktionskostnader, marknadsförutsättningar och i vilken utsträckning företag kan övervältra kostnadsökningar till slutkund". Slutkunderna är köparna av godstransporter, dvs svenska industri- och handelsföretag. När det gäller inrikestransporter i konsumentinriktade branscher är risken uppenbar att kostnaderna för vägslitageskatten förs vidare till de absoluta slutkunderna dvs konsumenterna. Detta är en utveckling ingen vill ha. Därför är skatteväxling en central nyckelfråga och att inte nya skatter - utan koordinering - adderas ovanpå befintliga.

Vidare anges: "Åkerinäringen är en bransch som generellt sett har goda möjligheter att övervältra kostnader till transportköpare, även om dessa möjligheter varierar med nisch och grad av specialisering". Detta innebär enligt Handelskammaren Mittsverige ökade kostnader för varuägare inom industri och handel. Formuleringarna i regeringens ytliga konsekvensanalys bortser från det faktum att godstransportköpare inom svensk industri och handel verkar på en global, hårt konkurrensutsatt världsmarknad. Ökade kostnader påverkar konkurrenskraften och därmed sysselsättning, skatteintäkter och välfärd.



## Slutsats

Konsekvensanalysen behöver omarbetas utifrån ett konkurrenskraftsperspektiv med en analys av effekterna av en vägslitageskatt. Uppfattningen att det utan konsekvenser är möjligt "att övervältra kostnader till transportköpare" är synnerligen förvånande. I slutändan påverkar en vägslitageskatt utan skatteväxling både svensk export och import, som är starkt beroende av vägtransporter.

Mot den bakgrunden måste nya skatter och avgifter på transporter införas med stor försiktighet, en hög träffsäkerhet avseende miljöstyrning och med skatteväxling som central utgångspunkt. Där det säkerställs att det är utsläpp och inte rörlighet och avstånd som beskattas. Detta är ytterligare ett skäl till att Handelskammaren Mittsverige föreslår att regeringen inte låter promemorian ligga till grund för en inriktningsproposition eller ett inriktningsbeslut av riksdagen utan istället tillsätter en allsidigt sammansatt utredning för en samlad analys av framtida skatter och avgifter på transporter. Vi förutsätter att en sådan utredning särskilt beaktar hur skatter och avgifter på vägtransporter adderar till tidigare kostnadsökningar och därmed påverkar konkurrenskraften.

FÖR HANDELSKAMMAREN MITTSVERIGE

Oliver Dogo  
VD, Handelskammaren Mittsverige