

Näringslivets Transportråd

- för transportköpare

REMISSYTTRANDE
2018-04-09

Finansdepartementet
103 33 STOCKHOLM

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

Näringslivets Transportråd (NTR) lämnar ett remissyttrande enligt nedan. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 svenska industri- och handelsföretag. Vi hänvisar även till innehållet i de remissyttrandena över Finansdepartementets promemoria som lämnas av organisationens tre huvudmän: Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen.

Sammanfattning

Näringslivets Transportråd anser att de ofullständiga förslagen i promemorian från Finansdepartementet **inte** kan ligga till grund för en inriktningsproposition eller ett inriktningsbeslut av riksdagen. Flera nyckelfrågor i sammanhanget behandlas heller inte i promemorian som skattesatser, tidsplan eller en konkret specificering av de vägar som avses bli föremål för beskattning. Det saknas en samlad konsekvensanalys av effekterna för näringslivets konkurrenskraft av en avståndsbaserad vägslitageskatt.

Näringslivets Transportråd föreslår att regeringen i avvaktan på resultatet av förhandlingarna om EUs mobilitetspaket, kommande omförhandling av Energiskattedirektivet och den pågående översynen av Eurovinjettdirektivet tillsätter en allsidigt sammansatt utredning om framtida skatter och avgifter på transporter. Den av Näringslivets Transportråd föreslagna utredningen bör ta ett samlat grepp på skatter och avgifter på transporter och i det sammanhanget särskilt beakta hur skatter och avgifter på vägtransporter adderar till tidigare kostnadsökningar, t ex indexuppräknade drivmedelsskatter, fyrdubblade banavgifter, kraftigt höjda farleds- och lotsavgifter och Transportstyrelsens höjda avgifter.

Vidare bör utredningen överväga hur skatteväxling ett ord som överhuvudtaget inte omnämns i promemorian från Finansdepartementet kan ske visavi befintliga fordons- och drivmedelsskatter.

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 transportpolitiken. Om förhållanden inte är rimligt förutsägbara skapas osäkerhet vilket hämmar investeringsviljan och konkurrensförutsättningarna. Mot denna bakgrund reser både förslagen i promemorian – liksom de nyckelpunkter som **inte** behandlas i denna - en rad kritiska frågor vilka utvecklas nedan.

Syftet med Näringslivets Transportråds remissvar är att understryka att stabilitet och förutsägbarhet ifråga om skatter och avgifter på transporter i hög grad är beroende av att anlägga en helhetssyn och ett långsiktigt tänkande. Näringslivets Transportråd anser att skatter och avgifter på transporter måste koordineras bättre. De skatter och avgifter som införs på transporter är idag **inte** koordinerade. Så är även fallet med förslaget i promemorian om en vägslitageskatt. Det behövs en samlad översyn av hur skatter och avgifter påverkar konkurrenskraften. T.ex. vägslitageskatt, indexuppräknade drivmedelsskatter, fyrdubblade banavgifter, Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell för farledsavgifter, reduktionsplikt för minskning av förbrukningen av fossila bränslen, Transportstyrelsens avgiftsfinansiering, flygskatt med flera skatter och avgifter.

Tunn promemoria där en rad nyckelfrågor i sammanhanget inte omnämns

Mot bakgrund av frågans stora betydelse för näringslivet är det en minst sagt innehållsfattig och tunn promemoria på 21 sidor som S-MP-regeringen presenterat med syfte att söka stöd för ett kommande inriktningsbeslut om en vägslitageskatt i riksdagen. Detta samtidigt som en rad

viktiga frågor om en vägslitageskatt inte alls finns med i promemorian. Vilka skattesatser det handlar om saknas. Likaså en mera konkret specificering av de vägar som avses bli föremål för beskattning och en tidsplan. Den karta som finns i promemorian och som visar statistik över vägavsnitt med en trafikintensitet över 500 tunga fordon per dygn ger intryck av att vara en konceptidé och inte att konkret visa vilka vägar som är aktuella för en vägslitageskatt.

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 dess olika komponenter och det framgår inte heller hur detta kan påverka konkurrenskraften för varuägare. Hur stora statens investerings- och kontrollkostnader blir är en av de stora oklarheterna i promemorian. Allt detta försvårar för remissinstanserna att förhålla sig till innehållet i den utsända promemorian.

En nyhet jämfört med tidigare lämnat förslag från Vägslitageskattekommittén är att skatten föreslås differentieras geografiskt utifrån tätorts- och landsbygdskörning och utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. Det är positivt att en differentiering föreslås i promemorian men även denna reser en rad problem, inte minst hur differentieringen ska realiseras tekniskt.

Det anges i regeringens pressmeddelande 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". Men råvarubaserad och starkt transportberoende sysselsättning och produktion finns över hela landet som t.ex. jord- och skogsbruk, sågverk, pappers- och massaindustrier och livsmedelsindustri som riskerar 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 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". Å andra sidan anges att: "...det finns skäl att, i vart fall inledningsvis (vår kursivering), begränsa skatten till ett mindre vägnät, som företrädesvis består av vägar med en hög trafikintensitet". Vad är det som remissinstanserna ska förhålla sig till? Gäller det begränsade vägnätet som nu föreslås jämfört med Vägslitageskattekommitténs tidigare förslag bara inledningsvis?

Å ena sidan anges i promemorian som argument för ett begränsat vägnät att: "Även den löpande kontrollkostnaden är lägre vid ett begränsat vägnät". Å andra sidan anges att: "Vid differentiering på tätorts- och landsbygdskörning tillkommer kostnader för mer kontroller i och runt omkring tätorter än vad som är fallet utan en sådan differentiering. Satellitbaserade uppbördssystem för vägtullar kan tekniskt skilja på tätort och landsbygd, men de ökade kraven på ett mer finmaskigt kontrollsystem innebär tillkommande kostnader för både upprättande och drift av systemet".

Risken för tekniska svårigheter och kostnadsfördyringar för ett satellitbaserat avgifts- och kontrollsystem ska därmed inte underskattas.

Överflyttningseffekterna med en vägslitageskatt är överskattade i promemorian

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. Sjöfart och järnväg blir inte mer attraktivt för att lastbilstransporter blir dyrare. Logistikkedjor bygger i själva verket på att olika transportslag kompletterar varandra och om en komponent fördyras, så blir hela kedjan dyrare. Risken är i stället påtaglig för en allmän kostnadsökning på transporter och att konkurrenskraften därmed urholkas ytterligare. Näringslivets Transportråds medlemsföretag använder flera olika transportslag som sys ihop i sammanhängande transportkedjor och i olika kombinationer av transportslagen.

Ta ett samlat grepp på skatter och avgifter på transporter

Näringslivets Transportråd menar att de ofullständiga förslagen i promemorian **inte** kan ligga till grund för en inriktningsproposition och ett inriktningsbeslut av riksdagen. Näringslivets Transportråd uppmanar regeringen att skaffa sig en samlad bild av hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft.

Den av Näringslivets Transportråd föreslagna och brett sammansatta utredningen bör ta ett samlat grepp på framtida skatter och avgifter på transporter. Detta är en lämplig åtgärd i

avvaktan på resultatet av förhandlingarna om EUs mobilitetspaket, kommande omförhandling av Energiskattedirektivet och den pågående översynen av Eurovinjettdirektivet.

Det som anges i promemorian om att i ... "Kommissionens förslag till reviderat Eurovinjettdirektiv föreslås dock att tidsbaserade avgifter ska fasas ut senast år 2023 för tunga fordon, eftersom sådana avgifter anses ineffektiva" är ytterligare ett skäl till att tillsätta en utredning som tar ett samlat grepp på framtida skatter och avgifter på transporter i Sverige.

Som anges i promemorian så kan: ... "drivmedelsbeskattningen på sikt riskera att generera lägre skatteintäkter allt eftersom bränslena och fordonsflottan anpassas efter uppsatta klimat- och miljömål". Vidare anges: "Med detta minskar också styrningen av drivmedelsbeskattningen och därtill även skatteintäkterna. I förlängningen leder detta till att beskattningen av fordon behöver förändras, eftersom fordonen trots allt kommer att fortsätta ge upphov till slitage på infrastrukturen. På sikt finns det alltså ett stort behov av en skatt som tas ut för användning av vägarna oavsett fordonets drivkälla".

Det återgivna resonemanget ovan blandar ihop bränsleskatter som finansieringskälla med vad som syftar till ett ändrat beteende utifrån politiskt beslutade styr signaler inom klimat- och miljöpolitiken. Näringslivets Transportråd menar att slutsatsen måste vara att utforma en väl avvägd beskattning av vägtransporter där en åtskillnad görs mellan finansierande och styrande skatter och avgifter och som inte innebär en överbeskattning i förhållande till trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader eller som riskerar att negativt påverka näringslivets konkurrenskraft.

Ett ledord i sammanhanget är skatteväxling och att inte nya skatter utan koordinering adderas ovanpå befintliga. Transportinfrastruktur är och förblir en viktig kärnverksamhet för politik och samhälle mot bakgrund av Sveriges geografiska läge i norra Europa och med långa transportavstånd inom landet och till viktiga exportmarknader på den europeiska kontinenten. Trots detta har skatter och avgifter höjts kraftigt särskilt under de senaste åren.

Höjningar av banavgifterna pågår sedan flera år. Vid årsskiftet höjdes farleds- och lotsavgifterna ännu en gång för sjötransporter. Därmed har farleds- och lotsavgifterna höjts i två omgångar 2017 och 2018 med 8 respektive 9 procentenheter för farledsavgifterna och 5 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 schablonuppräkning 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 fördyrar de transportsätt som man vill stimulera användandet av.

Ytlig och ofullständig konsekvensanalys måste göras om från grunden

Den konsekvensanalys som görs i promemorian är ytlig och ofullständig. 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 att konsekvensanalysen endast är övergripande. Men kvaliteten är förvånansvärt låg för att vara en produkt från regeringkansliet. Det är en märklig slutsats som dras i den att: "Hur skatten i slutändan påverkar olika näringskretsars konkurrenskraft och produktionsnivåer beror på transportkostnadernas del av totala produktionskostnader, marknadsförutsättningar och i vilken utsträckning företag kan övervältra kostnadsökningar till slutkund (vår kursivering)". Slutkunderna är köparna av godstransporter, dvs svenska industri- och handelsföretag. När det gäller inrikes transporter i konsumentinriktade branscher är risken uppenbar att kostnaderna för vägslitageskatten förs vidare till de absoluta slutkunderna dvs konsumenterna. Detta är ingen eftersträvningsvärd utveckling. Därför är skatteväxling en central nyckelfråga och att inte nya skatter utan koordinering adderas ovanpå befintliga.

Vidare anges i promemorian: "Åkerinäringen är en bransch som generellt sett har goda möjligheter att övervältra kostnader till transportköpare (vår kursivering), även om dessa möjligheter varierar med nisch och grad av specialisering". Näringslivets Transportråd gör tolkningen att formuleringen innebär ökade kostnader för varuägare inom industri och handel. Formuleringarna i regeringens ytliga konsekvensanalys negligerar det faktum att godstransportköpare inom svensk industri och handel verkar på en global, hårt konkurrensutsatt världsmarknad. Ökade kostnader påverkar menligt konkurrenskraften och därmed sysselsättning, skatteintäkter och välfärd. Konsekvensanalysen behöver omarbetas utifrån ett konkurrenskraftsperspektiv på effekterna av en vägslitageskatt istället för nuvarande slappa och ytliga skrivningar om "att övervältra kostnader


till transportköpare." I slutändan påverkar en vägslitageskatt utan skatteväxling både svensk export och import som är starkt beroende av vägtransporter.

Skatter och avgifter på transporter ska inte motverka landsbygdpolitiken

I konsekvensanalysen anges att "För regeringen är det viktigt med en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet". Det är en hög och lovvärd ambitionsnivå. Rimligtvis bör regeringens politik vad gäller skatter och avgifter på transporter vara utformad så att den inte motverkar den landsbygdpolitik regeringen vill föra och som nyligen presenterats i propositionen: "En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop."

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 Näringslivets Transportråd 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 och som och i det sammanhanget särskilt beaktar hur skatter och avgifter på vägtransporter adderar till tidigare kostnadsökningar.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Per Bondemark
Ordförande



Guy Ehrling
Kanslichef