

Kommentar från Näringslivets Transportråd till regeringens promemoria med förslag om en geografiskt differentierad vägslitageskatt

Mot bakgrund av frågans dignitet för näringslivet är det en minst sagt tunn promemoria på 20 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 och vilken differentiering det handlar om saknas, likaså närmare specificering av vägnät och en tidsplan. En samlad bild av vägslitageskattens ekonomi saknas eftersom det inte görs någon analys av kostnaderna för uppbörd, kontroll- och tekniskt system.

En nyhet jämfört med tidigare förslag är att skatten föreslås differentieras geografiskt utifrån tätorts- och landsbygdskörning och utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. Detta reser en rad problem, inte minst hur detta 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 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.

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 trafiklagen i huvudsak kompletterar varandra än att konkurrera. Sjöfart och järnväg blir inte mer attraktivt för att lastbilstransporter blir dyrare. Risken är i stället påtaglig för en allmän kostnadsökning på transporter och att konkurrenskraften därmed urholkas ytterligare.

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

Höjningar av banavgifterna pågår sedan många år. Vid årsskiftet höjdes farleds- och lotsavgifterna ännu en gång för sjötransporter. Härtill kommer höjda bränslekostnader 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. Ordet skatteväxling nämns inte alls i promemorian.

Den konsekvensanalys som görs i promemorian är ytlig. I promemorian medges att den endast är övergripande. Men kvaliteten är förvånansvärt låg för att vara en produkt från regeringskansliet. Det är en märklig slutsats som dras i den att: "Hur skatten i slutändan påverkar olika näringsars konkurrenskraft och produktionsnivåer beror på transportkostnadernas del av totala produktionskostnader, marknadsförutsättningar och i

vilken utsträckning företag kan övervältra kostnadsökningar till slutkund”.

Slutkunderna är godstransportköpare.

Vidare anges i promemorian: ”**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”. Formuleringarna i regeringens ytliga konsekvensanalys negligerar det faktum att godstransportköpare inom svensk industri 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.