

Näringslivets Transportråd

– för transportköpare

REMISSYTTRANDE
2018-06-11

Finansdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Höjda och miljödifferenterade vägavgifter Fi2018/01890/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 remissyttranden över Finansdepartementets promemoria som lämnas av organisationens tre huvudmän: Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen.

Bakgrund

Länderna inom Eurovinjettsamarbetet har kommit överens om att höja vägavgifterna och anpassa dessa till nyare utsläppskrav för fordonsmotorer. Skälet till höjningen är enligt promemorian att bibehålla den totala avgiftsnivån och förstärka differentieringen av avgiften. I promemorian förslås att vägavgifterna höjs och att differentieringen utvidgas till att omfatta även nyare avgaskrav. Enligt ett i december 2017 överenskommet protokoll ska alla samarbetsländer ratificera detta för att protokollet ska träda i kraft. Beslut om ändringarna fattas i Sverige av Riksdagen.

Ta ett samlat grepp på skatter och avgifter på transporter. Tillsätt en allsidigt sammansatt utredning

Näringslivets Transportråd tillstyrker den föreslagna differentieringen av vägavgifterna. I promemorian anges att: "Den nuvarande differentieringen i lagen om vägavgift sträcker sig endast upp till EURO-klass II och har således förlorat i aktualitet. Differentieringen infördes, liksom den senaste höjningen av avgiftsnivån, år 2001".

Näringslivets Transportråd föreslår att regeringen innan en proposition om ratificering av protokollet förläggas Riksdagen genomför en analys den föreslagna vägskattehöjningen ställt i relation till tidigare beslutade och föreslagna skatter och avgifter på transporter.

Näringslivets Transportråd har i en rad olika sammanhang föreslagit regeringen att ta ett samlat grepp på skatter och avgifter på transporter och tillsätta en allsidigt sammansatt utredning. Den av oss föreslagna utredningen bör ta ett samlat grepp på framtidens skatter och avgifter och i det sammanhanget särskilt beakta hur skatter och avgifter på vägtransporter adderar till tidigare kostnadsökningar. Exempelvis har Riksdagen tidigare 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.

Näringslivets Transportråd noterar även att det inom olika EU-organ för närvarande pågår översynen inom transportområdet. Näringslivets Transportråd föreslår därför att regeringen i avvaktan på resultatet av förhandlingarna om EUs mobilitetspaket och den pågående översynen av Eurovinjettdirektivet väntar med att lägga fram en proposition till Riksdagen om ratificering av protokollet om höjda och miljödifferenterade vägavgifter då resultatet av översynen kan bli att grunden för en miljödifferentering kan komma att förändras. Sakliga skäl finns för detta då Finansdepartementet i en tidigare utsänd promemoria om "En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik" Fi2018/01103/S2 anger att: "Dock föreslår kommissionen i ett förslag till ändring av direktivet att differentieringen på utsläppsklass ska slopas till förmån för en differentiering utifrån koldioxidutsläpp".

Vidare anges: i Finansdepartementets tidigare promemoria att "Nuvarande utformning av Eurovinjettdirektivet medger differentiering utifrån EURO-utsläppsklass, vilket stärker principen om att

förearen betalar. I kommissionens förslag för ett reviderat direktiv föreslås differentiering utifrån referensvärden för koldioxidutsläpp. En sådan differentiering stärker incitamenten att investera i bränsleeffektiva fordon alternativt gas- eller eldrivna fordon”.

Näringslivets Transportråd noterar att de resonemang som finns i promemorian om motiven för en höjning av vägavgifterna blandar ihop vägavgifter som finansieringskälla med vad som syftar till ett ändrat beteende utifrån politiskt beslutade styrsignaler inom miljöpolitiken.

Ett exempel ur promemorian: ”En höjning av vägavgiftsnivån tillsammans med en utvidgad differentiering ger en långsiktig signal i syfte att styra utvecklingen mot fordon med lägre utsläpp och är en spegling av en högre ambition i miljöpolitiken”.

Samtidigt anges i konsekvensanalysen om effekter för miljön att: ”Avgiftshöjningarna väntas därför inte ha någon märkbar effekt på miljön”. Resonemangen i promemorian spretar åt olika håll. Näringslivets Transportråd menar att en väl avvägd utformning av avgifter liksom skatter på vägtransporter måste innebära att 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 avgifter eller skatter utan koordinering adderas ovanpå befintliga.

Konsekvensanalysen behöver fördjupas

I konsekvensanalysen anges att: ”Givet tidigare års transportbehov, fordonsflotta och ett oförändrat förhållande mellan kronan och euron, bedöms intäkterna från höjningen av vägavgifter för tunga fordon uppgå till 242 miljoner kronor brutto och 224 miljoner kronor netto. Av dessa ökade intäkter kommer 160 miljoner kronor från utländska åkares vinjetter”.

Det anges i konsekvensanalysen att ”vägavgiftshöjningen är liten” och att: ”Åkerier bedöms generellt ha goda möjligheter att övervältra kostnadsökningen på sina kunder”. Till bilden ska dock läggas det som anges i Finansdepartementets tidigare remitterade promemoria ”En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik” Fi2018/01103/S2 att: ”År 2016 genererade vägavgiften 896 miljoner kronor, varav 274 miljoner kronor kom från utländska åkare”.


Näringslivets Transportråd gör tolkningen att formuleringen ”Åkerier bedöms generellt ha goda möjligheter att övervältra kostnadsökningen på sina kunder” innebär ökade kostnader för varuägare inom industri och handel till vilka den förväntade, om än jämförelsevis låga kostnadsökningen ska adderas, till andra beslutade eller aviserade ökning av skatter och avgifter på transporter. För Näringslivets Transportråd är skatteväxling en central nyckelfråga och att inte nya eller höjda skatter utan koordinering adderas ovanpå befintliga. Även om kostnadsökningen i det här fallet är jämförelsevis liten för varuägare vill Näringslivets Transportråd ändå upprepa vår principiella inställning att skatter och avgifter sammantaget måste koordineras bättre för att undvika oönskad erodering av konkurrenskraften hos svensk industri och handel.

Skatter och avgifter på transporter ska inte motverka landsbygdspolitiken

I konsekvensanalysen för företag anges i promemorian att: ”Det finns drygt 17 000 företag som äger vägavgiftspliktiga svenska fordon. Ungefär hälften av dessa företag äger endast ett vägavgiftspliktigt fordon och över nittio procent av företagen äger tio eller färre fordon. Drygt 9 000 privatpersoner i Sverige är också ägare av vägavgiftspliktiga svenska fordon”.

Företag som transporterar varor är verksamma över hela Sverige. I propositionen ”En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop” står att: ”Regeringen avser att bedöma vilka konsekvenser en förändring av skatter och avgifter inom det transportpolitiska området får för möjligheten att nå det övergripande målet för landsbygdspolitiken”. En sådan bedömning saknas i konsekvensanalysen i Finansdepartementets promemoria.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Per Bondemark
Ordförande



Guy Ehrling
Kanslichef