



För bilbranschens bästa

Sida 3 (3)
Stockholm 2018 04 27

Regeringskansliet
Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen, Enheten för mervärdesskatt och punktskatter
Departementssekreterare Henrik Kjellberg
103 30 Stockholm

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Ref: Fi2018/01103/S2

Remissyttrande angående promemoria ”En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik”

MRF har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad promemoria och avger följande yttrande. MRF avstyrker promemorians föreslagna ändringar i sin helhet och motiverar varför nedan.

Några allmänna reflektioner

Promemorian är väldigt övergripande och saknar djupgående konsekvensanalyser, vilket gör att den borde underkännas som underlag för en proposition.

Skatteväxling

Vår främsta synpunkt är att ett resonemang om skatteväxling utelämnats. Utan skatteväxling blir denna skatt bara ytterligare en pålaga; något vi avvisar. För MRF är frågan om skatteväxling fullständigt avgörande för att överhuvudtaget kunna ta ställning till frågan om en avståndsberäknad beskattning på lastbilar.

Dessutom saknas även förslag om exempelvis skattenivåer, vägnätets omfattning och eventuell differentiering; något som även det gör promemorian svår att ta ställning till. En översyn av all beskattning på lastbilstransporter borde föregå ett förslag som denna avståndsberäknade skatt. Nu riskeras ett svåröverskådligt och dyrt lapptäcke av olika skatter och avgifter, till gagn för ingen.

En högre beskattning är alltid till nackdel för näringslivet, om så det gäller åkerierna eller tillverkarna av bilar, verkstäder eller försäljare. Men också alla de som köper transporter till sina varor. I förlängningen är det landets konkurrenskraft, jobben och vårt välstånd som riskeras med ökade skattepålagor. Då ökade transportkostnader sänker det svenska näringslivets konkurrenskraft kan en konsekvens även bli att kilometerskatten driver jobb utomlands.



Om denna promemoria vore väl underbyggd, torde den innehålla en samlad bild av hur samtliga skatter och avgifter på transporter påverkar behovet av dem och därmed den svenska konkurrenskraften för att sedan ta ett helhetsgrepp på hur samtliga skatter på transporter borde utformas. Så är icke fallet i denna promemoria.

Överflyttning av gods

En motivering till att införa en avståndsbaserad skatt på lastbilar är att tvinga bort mängden lastbilstransporter och istället överflytta gods till räls eller vatten. Det är enligt vår mening feltänkt. I själva verket så behövs alla typer av transporter som komplement till varandra. Lastbilen kör ofta åtminstone första och sista milen på en varas resa. Däremellan kanske den färdas på ett fartyg eller på ett godståg. Därför är det fel att straffbeskatta enkom en länk i kedjan.

Utländsk konkurrens

En intention med ett införande av avståndsbaserad skatt på avstånd handlar om att utjämna konkurrensförhållanden mellan svenska och utländska åkerier. En kilometerskatt kommer ingalunda att stävja denna, då den svenska transporten fortfarande blir dyrare. Däremot ökar skatteintäkter till staten måhända på kort sikt, men det riskerar bli dyrare i längden med den svenska transportnäringens sjuknande konkurrenskraft. Ordning och reda på våra vägar, liksom rättvis konkurrens, är välkommet, men det kan ske utan ytterligare skattepålagor på lastbilstrafiken.

Differentiering och miljö

Promemorian innehåller ett antal differentieringskriterier, även de utan genomgripande konsekvensanalys. Dels nämns en geografisk differentiering utifrån tätorts- och landsbygdsörning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativa vägtransporter. Vidare föreslås skatten differentieras med beaktande av fordonsvikt, antal hjulaxlar, draganordning och fordonsegenskaper som påverkar utsläpp. Promemorian menar också att det på sikt finns ett stort behov av en skatt som tas ut för användningen av vägarna - oavsett fordonens drivkälla.

Det går av detta bristfälliga underlag förmodligen främst att dra två slutsatser: att skatten på lastbilstrafik ska öka, samt att då avstånd beskattas istället för mängden farliga utsläpp är inte miljöaspekten i fokus.

I samklang med omvärlden

En annan viktig aspekt, som anknyter till avsnittet ovan, är att relevanta EU-processer så som resultaten av förhandlingarna om EU:s mobilitetspaket och översynen av Eurovignette-direktivet bör inväntas innan ytterligare lastbilsskatter införs i Sverige. Detta för att möjliggöra långsiktiga och harmoniserade spelregler.



Administrativa kostnader och krångel

Att införa ett nytt system av elektronisk kontroll för avståndsmätning kommer självfallet att kosta pengar; både för samhället och för ägarna av lastbilarna. Likaså kommer kostnaderna för en ny skattepåлага likt denna att påverka nästa led, det vill säga konsumenterna och framför allt de som verkar och bor i glesbygd.

Hur mycket detta kommer att kosta i både direkta investeringar, i administrativa regelkostnader och i följande led bör klargöras för att kunna avgöra huruvida en kilometerskatt är samhällsekonomiskt effektiv eller ej – inte minst när de ställs samman med befintliga skatter och avgifter. Promemorian saknar en konsekvensanalys om detta - också.

Sammanfattande synpunkter

Att införa en lastbilsskatt på avstånd i ett land som Sverige är helt enkelt fel på alla sätt om det sker utan en skatteväxling mot andra skatter och avgifter som idag finns på transportnäringen.

MRF avstyrker således promemorian i sin helhet och förutsätter att eventuellt kommande utredningar innehåller ett bredare anslag. Likaså krävs välgjorda konsekvensanalyser för att ett förslag likt detta skall vara något att överhuvudtaget beakta.

Med vänlig hälsning

Charlie Magnusson

Press, opinion och samhälle