



Mårten Johansson
070-671 13 85
marten.johansson@akeri.se

Vår ref
2019-20

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Jakobsgatan 24
103 33 STOCKHOLM

fi.remissvar@regeringskansliet.se
fi.registrator@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags remissvar på Fi2019/03089/S2 REMISS AV PROMEMORIAN SÄNKT SKATT PÅ DRIVMEDEL

Sveriges Åkeriföretag är med ca 5600 åkeriföretag med drygt 38.000 fordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Regeringens förslag på sänkt skatt är i verkligheten en höjd skatt

I promemorian föreslås bl.a. sänkt koldioxidskatt och energiskatt på bensin och diesel från 1 januari 2020. Med beslutade indexeringar och schabloniserat tillägg på två procentenheter till KPI-omräkningen blir verkligt utfall jämfört med 1 juli 2019 i stället en höjning av dessa skattesatser från 1 januari 2020 med 12 öre per liter för bensin miljöklass 1 och 8,2 öre per liter diesel miljöklass 1. Remissens rubrik är anmärkningsvärt vilseledande.

Sveriges Åkeriföretag föreslår i stället att skattebeloppen från och med den 1 januari 2020 ändras så att det schabloniserade tillägget av två procentenheter till KPI-omräkningen tas bort.

Motivering

Reduktionsplikten som införts i Sverige som ett sätt att minska utsläppen av koldioxid från vägtransportfordon innebär en större efterfrågan på fossilfria bränslen och gör bl.a. drivmedel till dieselmotorer dyrare. Efter hand som reduktionsplikten ökar så minskar koldioxidutsläppen per liter använt drivmedel men samtidigt blir drivmedlet dyrare eftersom fossilfria drivmedel är en bristvara. Att samtidigt indexera skatthöjningar blir ytterligare kraftigt kostnadsdrivande. Remissförslaget innebär att dieselskatten (koldioxidskatt och energiskatt) i Sverige höjs från 4625 kr till 4707 kr per 1000 liter diesel miljöklass 1, vilket är väsentligt högre dieselskatt än EU mininivå på 330 Euro per 1000 liter. Åkerinäringen i Sverige konkurrerar med åkeriföretag från andra länder som oftast tankar billigare drivmedel med lägre skatt innan de kommer in i Sverige. Åtminstone ca 20 procent av trafikarbetet för godstransporter i Sverige bedöms

ske med utländska fordon. Drivmedel svarar för upp till ca 30 procent av kostnaderna för vägtransporter. Ett dyrare drivmedel för svenska åkeriföretag är inte konkurrensneutralt gentemot utländska åkerier. Att år efter år höja skatten med KPI plus två procent urholkar svensk konkurrenskraft för godstransporter på väg jämfört med utländska transportföretag. Tvåprocentstillägget bör därför avvecklas permanent, om Sverige vill värna jobben i en svensk åkerinäring.

Sveriges Åkeriföretag medverkar redan kraftfullt i Sverige men också internationellt genom IRU till åtgärder som stödjer en bra färdplan mot fossilfria godstransporter på väg. Drivmedelsfrågor och minskade koldioxidutsläpp kan inte drivas ensidigt i Sverige utan bör samtidigt drivas internationellt eftersom klimatarbetet bör vara ett internationellt åtagande.

Ca 7 procent av Sveriges koldioxidutsläpp kommer från tunga lastbilar medan personbilar svarar för ca tre gånger mer, ca 19 procent. En lönsam konkurrenskraftig svensk åkerinäring kan snabbare medverka till en nödvändig omställning med mindre utsläpp av koldioxid.

En färdplan mot fossilfrihet för godstransporter på väg är nödvändig men inte gratis och behöver inte dessutom ytterligare pålagor i form av högre skatter som försvårar för svensk åkerinäring i omställningen till fossilfria transporter. En färdplan mot fossilfrihet innehåller bl.a. tyngre lastbilar, längre lastbilar, skärpt reduktionsplikt, fossilfri diesel, andra alternativa drivmedel, batteridrift, elvägar, bättre logistik, kombinerad trafik och mycket mer.

Med vänlig hälsning



Rickard Gegö