



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

Vår ref
2020-20

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Jakobsgatan 24
103 33 STOCKHOLM

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

Sveriges Åkeriföretags remissvar på Fi2020/03655/S2
**REMISS AV PROMEMORIAN
PAUSAD BNP-INDEXERING AV SKATTEN PÅ BENSIN OCH
DIESEL**

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.

Remissen föreslår pausad BNP-Indexering av skatten på Bensin och Diesel genom att den årliga BNP-indexeringen av skattesatserna på bl.a. bensin och diesel inte tillämpas för kalenderåret 2021. Skattesatserna för 2021 ska därmed endast räknas om baserat på den faktiska förändringen i konsumentprisindex mellan juni 2019 och juni 2020. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att BNP indexeringen med två procent utöver KPI inte skall genomföras år 2021 men föreslår att ändringen blir permanent också åren 2022 och framåt så att BNP indexeringen med två procent utöver KPI därmed fasas ut.

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 skattehöjningar räknas om både med KPI samt med ett schabloniserat BNP tillägg på två procent är kraftigt kostnadsdrivande och urholkar svensk åkerinäringens konkurrenskraft utan att addera någon klimatnytta. Remissförslaget innebär från 1 jan 2021 att dieselskatten (koldioxidskatt och energiskatt) i Sverige ändå höjs till 4740 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 godstransporter på väg. 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 industris konkurrenskraft samt konkurrenskraften för godstransporter på väg med svenska transportföretag 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 bör inte motarbetas av regeringen med höga skatter som försvårar för svensk åkerinäring att värna sin konkurrenskraft vid omställningen till fossilfria transporter. En färdplan mot fossilfrihet innehåller bl.a. tyngre lastbilar och fordonskombinationer utan att vägslitaget för den skull ökar, längre lastbilar och fordonskombinationer utan att trafiksäkerheten för den skull blir sämre, skärpt reduktionsplikt, fossilfri diesel, andra alternativa drivmedel, batteridrift, elvägar, bättre logistik, kombinerad trafik och mycket mer.

Med vänlig hälsning



Rickard Gegö