



**SVENSKT NÄRINGSLIV**

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Henrik Kjellberg  
103 30 Stockholm

Vår referens/dnr:  
47/2018

Er referens/dnr:  
Fi2018/01103/S2

2018-04-24

## Remissyttrande

### Finansdepartementets promemoria: En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över rubricerad promemoria och vill med anledning därav avge följande yttrande.

Svenskt Näringsliv avstyrker promemorians föreslagna ändringar i sin helhet och utvecklar sin inställning nedan.

#### **Bakgrund**

Inriktningspromemorian *"En ny beskattning av tung lastbilstrafik"* greppar över ett stort antal frågor och innehåller ett flertal obearbetade resonemang som saknar nödvändig konsekvensanalys. Inriktningspromemorians huvudsakliga syfte är att ompaketera det hårt kritiserade förslaget om en kilometerskatt, eller vägslitageskatt, och ge den ett nytt syfte och ny skepnad.

#### **Inställning**

Svenskt Näringsliv är kritiskt till att detta förslag om en skatt på vägslitage för tunga fordon ska vara föremål för en inriktningsproposition till Sveriges riksdag.

Det är inte möjligt att göra någon konsekvensanalys av innehållet i promemorian eftersom det saknas förslag om exempelvis skattenivå, vägnätets omfattning, den avsedda geografiska differentieringen eller differentiering kopplat till framförande av tunga fordon i stad respektive landsbygd. Istället lämnas ett antal öppna frågor för remissinstanserna att ta ställning till, vilket visar att utredningen endast är på idéstadiet och alltför bristfällig att remitteras.

Svenskt Näringsliv anser att det vare sig är lämpligt eller möjligt att i utvecklad form svara på otillräckligt preciserade frågeställningar i den ofullständiga utredningen. Det finns betydande risk för felaktiga tolkningar av såväl promemorian som de

försök till svar remitteringen kan generera. Därtill är promemorians utgångspunkter alltför snävt valda. Således behöver samtliga punkter i promemorian utredas och analyseras mer ingående och ytterligare aspekter behöver inkluderas. En utredning bör inkludera externa experter inom relevanta områden.

Svenskt Näringsliv avstyrker innehållet i promemorian i sin helhet och förutsätter att kommande utredningar har bredare utgångspunkt och innehåller de nödvändiga konsekvensutredningar som kan förväntas av ett remitterat förslag.

### **Förslag på vägen framåt**

Om det finns en reell ambition att förändra den svenska beskattningen av vägtrafiken behöver samtliga nationella styrmedel som berör vägtrafiken, men också transportsystemet som helhet, genomlysas. Det behövs en samlad bild av hur samtliga skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft. Det kommer att krävas ett annat angreppssätt än att föreslå en skatt ovanpå de redan befintliga skatterna.

Svenskt Näringsliv anser att ett första steg bör vara att invänta resultatet av förhandlingarna om EU:s mobilitetspaket och översynen av Eurovignette-direktivet.<sup>1</sup> Detta för att möjliggöra långsiktiga och harmoniserade spelregler gällande en eventuell övergång till ett distansbaserat skatteuttag. Svenskt Näringsliv ser ingen anledning till varför Sverige ska föregå denna process inom EU.

Ytterligare aspekter som behöver beaktas är näringslivets vägtransportbehov i relation till andra trafikslag, liksom styrmedels kostnadseffektivitet och balansen mellan de av riksdagen uppsatta transportpolitiska målen.

Kostnaderna för uppförande av ett eventuellt elektroniskt kontrollsystem måste åskådliggöras och samhällsekonomisk kostnadseffektivitet måste ställas i relation till beskattningens olika syften. I en undersökning som gjordes av rådgivningsföretaget PwC framgår att den tunga lastbilstrafiken betalar cirka 7 miljarder mer i transport-skatter jämfört med den samhällsekonomiska kostnaden som branschen åsamkar.<sup>2</sup> Sedan analysen utfördes har energiskatten på diesel höjts ytterligare vilket torde ökat skillnaden mellan skattebelastning och marginalkostnad ytterligare. Mot bakgrund av detta är det av stor vikt att ett nytt system beaktar att de skatter och avgifter som belastar den tunga lastbilstrafiken redan i dag överstiger de samhälls-ekonomiska marginalkostnader som denna trafik orsakar.

Svenskt Näringsliv deltar gärna i framtagandet av ett förslag gällande den framtida utformningen av beskattningen av vägtrafiken. För att detta ska vara meningsfullt

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

<sup>2</sup> [https://www.svensktnaringsliv.se/fragor/konkurrenskraftiga-skatter/statliga-skatteintakter-och-samhallsekonomiska-kostnader-hanforli\\_670414.html](https://www.svensktnaringsliv.se/fragor/konkurrenskraftiga-skatter/statliga-skatteintakter-och-samhallsekonomiska-kostnader-hanforli_670414.html)

krävs dock en betydligt djupare och bredare analys än vad som presenterats i den remitterade promemorian.

## SVENSKT NÄRINGSLIV

Robert Lönn  
Skatteexpert

Mårten Bergman  
Ansvarig infrastrukturfrågor