



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

Vår ref
ReFi201900121S2

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Jakobsgatan 24
103 33 STOCKHOLM

fi.remissvar@regeringskansliet.se
helena.l.johansson@regeringskansliet.se
mats-olof.hansson@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags remissvar på Fi2019/00121/S2 REMISS AV PROMEMORIAN BEFRIELSE FRÅN KOLDIOXID- OCH ENERGISKATT I VISSA FALL OCH FÖRÄNDRAD OMRÄKNING AV SKATTESATSERNA FÖR DIESEL OCH BENSIN

Sveriges Åkeriföretag är med ca 6000 åkeriföretag med drygt 36.000 fordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

I promemorian föreslås bl.a. att:

Skattebeloppen för bensin och diesel som bestämts för 2019 genom omräkning med stöd av bestämmelser i lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE) och som grundar sig på faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI) och utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP), genom ett schabloniserat tillägg av två procentenheter till KPI-omräkningen, endast ska gälla under perioden den 1 januari 2019 t.o.m. den 30 juni 2019. Från och med den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 ska skattebeloppen för bensin och diesel endast grunda sig på faktiska förändringar i KPI. Från och med den 1 januari 2020 bestäms skattebeloppen åter genom omräkning utifrån KPI och det schabloniserade tillägget av två procentenheter. Förslagen föranleder ändringar i LSE som föreslås träda i kraft den 1 juli 2019.

Sveriges Åkeriföretag föreslår att:

Skattebeloppen för bensin och diesel som bestämts för 2019 genom omräkning med stöd av bestämmelser i lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE) och som grundar sig på faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI) och utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP), genom ett schabloniserat tillägg av två procentenheter till KPI-omräkningen, endast ska gälla under perioden den 1 januari 2019 t.o.m. den 30 juni 2019. *Från och med den 1 juli 2019 och tills vidare ska skattebeloppen för bensin och diesel endast grunda sig på faktiska förändringar i KPI.* Förslagen föranleder ändringar i LSE som föreslås träda i kraft den 1 juli 2019.

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 skattehöjningar blir ytterligare kraftigt kostnadsdrivande. Redan idag har Sverige väsentligt högre dieselskatter 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 den 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. Avvecklingen av tvåprocentstillägget från den 1 juli 2019 måste därför bli 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 reduktions plikt, fossilfri diesel, andra alternativa drivmedel, batteridrift, elvägar, bättre logistik, kombinerad trafik och mycket mer.

Med vänlig hälsning



Rickard Gegö