

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen, Enh f
mervärdesskatt och punktskatter

fi.registrator@regeringskansliet.se

Yttrande över PM Höjda och miljödifferentierade vägavgifter

LRF har beretts möjlighet att inkomma med yttrande över rubricerad promemoria. Förbundet har följande synpunkter.

Sammanfattning

- LRF anser att konsekvenserna av en höjning av vägavgifterna är alltför dåligt underbyggda för att kunna accepteras.
- LRF tillstyrker en differentiering av vägavgifterna.
- Transportpolitik bör bidra till ett konkurrenskraftigt aktivt näringsliv i hela landet.

Detaljerade synpunkter

LRF anser att regeringen borde ta ett samlat grepp över de skatter och avgifter som belastar transporterna idag. Finansierande och styrande skatter och avgifter bör hållas isär och ska inte ge överbeskattning i förhållande till de samhällsekonomiska kostnaderna. Det föreligger, som LRF ser det, en uppenbar risk att den redan befintliga konkurrensnackdelen för Sverige förstärks med föreslagen höjning. Enligt promemorian ska kostnadsökningar kunna övervältras på slutkund. I många fall är denna slutkund en transportköpare i Sverige som på grund av öppen konkurrens på en global marknad inte kan ta betalt för ökade vägavgifter när en produkt säljs på världsmarknaden. Det är mycket beklagligt att olika branschens olika förutsättningar inte analyseras närmare i promemorian. Ökningar av transportkostnaderna i Sverige får en negativ inverkan på konkurrenskraften.

Promemorian anger att beloppen, vilka enligt lagen är angivna i euro, ska beräknas i svenska kronor vid införandet av den höjda vägavgiften. I maj 2018 nådde den svenska kronan sin lägsta nivå gentemot euron sedan finanskrisen för 10 år sedan. Kronan har försvagats sedan hösten 2012 men denna

Dnr 2018/8185
2018-07-05

kronförsvagningen tycks inte ha beaktats vid beräkningen av skatteintäkterna som ju hårdast drabbar svenska betalare av vägavgifterna.

Företag som transporterar varor är verksamma över hela Sverige. I propositionen *"En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop"* anges att *"Regeringen avser att bedöma vilka konsekvenser en förändring av skatter och avgifter inom det transportpolitiska området får för möjligheten att nå det övergripande målet för landsbygdspolitiken"*. En sådan bedömning saknas i konsekvensanalysen.

Här finns skäl att påminna om riksdagsbeslutet i juni 2017 om en nationell livsmedelsstrategi. Detta beslut innebär bl a att den inhemska livsmedelsproduktionen ska vara konkurrenskraftig och växa i perspektivet av år 2030. En ny pålaga på svenska livsmedelstransporter kommer att motverka det beslut som riksdagen har fattat. Ökade transportkostnader kommer även påverka skogsnäringen och det finns en stor risk att exempelvis skogsbränsle lämnas kvar i skogen med ökade kostnader. Det ger mindre tillgång till klimatneutral råvara och hämmar övergången till bioekonomi. LRF menar att de negativa effekterna för svensk konkurrenskraft och regionalpolitik är viktiga förhållanden att beakta. Därför kan föreslagen höjning inte accepteras, särskilt då konsekvenserna inte är redovisade.

Föreslaget att förstärka differentieringen av vägavgiften tillstyrks då LRF anser att större utsläpp bör ge högre avgift. LRF vill dock påpeka att utvecklingen inom drivmedelsområdet med det nya reduktionspliktsystemet gör att miljöpåverkan kommer att minska påtagligt under kommande åren. Reduktionspliktsystemet utgör alltså, som LRF ser det, ett bra svar på miljö- och klimatfrågan.

LRF anser att det behövs en sammanhållen och långsiktig politik för alla transportslag där beslutade skatter, avgifter och regleringar koordineras så de bättre bidrar till uppfyllelsen av transportpolitiska mål, klimat- och miljömål än vad som nu är fallet. Ett konkurrenskraftigt aktivt näringsliv i hela landet och en levande landsbygd ger ökade intäkter från skatter och avgifter över tid.

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND



Tomas Bertilsson
Enhetschef, Äganderätt och näringspolitik



Magnus Kindbom
Skogsdirektör, LRF Skogsägarna