

Magnus Nilsson

Produktion

180326

Till finansdepartementet

Ert dnr Fi2018/01103/S2

Synpunkter på Promemoria om En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik

Förslagen i den remitterade promemorian är väl avvägda och tillstyrks. Bl.a. på grund av osäkerheten kring framtida EU-regler är det klokt att i nuläget välja att enbart, som föreslås, besluta om en inriktning och först i ett senare skede fastställa systemets detaljer, inklusive nivå på skatten.

Den stora fördelen med en avståndsbaserad skatt är att den gör det möjligt att regionalt differentiera beskattningen av tung trafik (samt att dessutom beskatta eldriven tung trafik). Om vi fortsätter att i huvudsak basera beskattningen på förbrukningen av flytande drivmedel kommer staten att – till följd av fallande drivmedelsförsäljning och för att undvika att andra samhällssektorer omotiverat tvingas subventionera vägtrafiksystemet – successivt tvingas höja drivmedelsbeskattningen. Kombinationen höjda drivmedelsskatter och övergång till dyrare, förnybara drivmedel riskerar sammantaget att kraftigt driva upp de rörliga transportkostnaderna för glesbygdens företag och invånare på ett sätt som nog ingen önskar.

Om skatten även differentieras efter fordonens prestanda kan den utnyttjas för att påskynda moderniseringen av fordonsflottan. En avståndsbaserad skatt gör det därtill möjligt att eliminera de omotiverade och miljöskadliga konkurrensfördelar fordon har som tankat drivmedel i något grannland där såväl drivmedelskatten och kvalitetskraven på drivmedel som ambitionerna att fasa ut de fossila drivmedlen är svagare än i Sverige.

Målet i det klimatpolitiska ramverket är att mellan 2010 och 2030 minska koldioxidutsläppen från transportsektorn med 70 procent. På sikt ska utsläppen helt upphöra.

Den nya reduktionsplikten, som införs 1 juli 2018, tvingar drivmedelsbolagen att successivt öka andelen förnybara drivmedel. Samtidigt avskaffas skattebefrielsen för låginblandade biodrivmedel.

Eftersom biodrivmedel är dyrare att framställa än fossila drivmedel bör man, i takt med att reduktionsplikten skärps och andelen biodrivmedel ökar, räkna med att drivmedelspriserna vid pump kommer att stiga. Tillsammans med bl.a. alltmera bränslesnåla fordon, är det troligt att detta leder till minskad konsumtion av drivmedel och därmed, i varje fall på sikt, även till att statens skatteintäkter från drivmedelsförsäljning sjunker.

För att undvika att statens kostnader för vägsystemet (inkl. vägslitaget) därmed i ökad utsträckning måste täckas genom neddragningar inom andra sektorer, krävs att staten antingen höjer befintliga eller inför nya skatter på trafiken.

Väljer staten höjda drivmedelsskatter kommer detta att särskilt drabba glesbygden.

Om skattebortfallet istället kompenseras genom en ny, avståndsbaserad skatt blir det möjligt att differentiera beskattningen geografiskt, och därmed upprätthålla nivån på skatteintäkterna utan att detta särskilt drabbar glesbygden.

I promemorian redovisas flera eleganta modeller för hur detta kan genomföras i praktiken, t.ex. genom att enbart ta ut skatten på vägsträckor där mer än 500 lastbilar passerar per dygn, eller genom att låta skatten gälla enbart på vägar i närheten av de större städerna.

Inom EU förbereds ett nytt regelverk som kommer att tvinga fram mera energieffektiva, tunga fordon. Denna parameter bör inkluderas i systemet. En differentiering av skatten efter såväl EURO-klass som certifierade CO₂-värden är sannolikt en mera träffsäker metod att sänka miljöbelastningen från godstransporter än att särskilt gynna järnväg och sjöfart på vissa sträckor.

I den pågående översynen av det s.k. eurovignettdirektivet diskuteras vilka möjligheter medlemsstaterna inom EES i framtiden ska ha att differentiera avståndsbaserade skatter. En förutsättning för att maximera fördelarna med en avståndsbaserad beskattning är att det blir tillåtet att differentiera skatten såväl geografiskt som utifrån EURO-klass och certifierat CO₂-värde. Detta måste den svenska regeringen markera i förhandlingarna.

Om en avståndsbaserad skatt införs för tung trafik finns det skäl att överväga en avståndsbaserad beskattning även för personbilar och lätta lastbilar och bussar.

Magnus Nilsson

Magnus Nilsson Produktion