

Politik och kommunikation  
Erik Thornström, 08-677 27 08  
erik.thornstrom@energiforetagen.se

Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Remiss av Finansdepartementets promemoria ”En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik”**

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 400 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

### **Sammanfattning**

Energiföretagen Sverige avstyrker inriktningsförslaget då det bl.a. är ofullständigt och saknar väsentliga delar avseende skattesatser, berörda vägnät och konsekvenser. Vi anser att promemorian är alltför summarisk och ofullständig för att kunna ligga till grund för en inriktningsproposition. Energiföretagen Sverige anser också att konsekvenser för energiförsörjningen av höjda bränsletransportkostnader behöver analyseras, t.ex. för att transportera ut biobränsle ur skogen som är känslig för ökade transportkostnader.

### ***Inledning***

Energiföretagen Sverige önskar yttra sig över rubricerad remiss då även energibranschen skulle beröras av en vägskatt, bl.a. för bränsletransporter.

I promemorian föreslås en alternativ inriktning av utformningen av en vägskatt jämfört med det förslag som redovisades i SOU 2017:11. I promemorian görs bl.a. bedömningen att inriktningen bör ändras från en tidsbaserad till en avståndsbaserad beskattning för tung lastbilstrafik. Vägslitageskatten anges ska omfatta vägkategorierna europavägar, övriga riksvägar och primära länsvägar, men de delar av detta vägnät som har en alltför låg trafikintensitet avseende tung trafik undantas från beskattning. Skatten föreslås vidare differentieras geografiskt dels utifrån tätorts- och landsbygdsörning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter

### ***Övergripande synpunkter***

Energiföretagen Sverige konstaterar att promemorian är mycket kortfattad (20 sidor) i jämförelse med det utredningsbetänkande som redovisades i februari 2017 (SOU 2017:11). Energiföretagen Sverige avstyrker inriktningsförslaget då det bl.a. är ofullständigt och saknar väsentliga delar avseende skattesatser, berörda vägnät och konsekvenser. Vi anser att promemorian är alltför summarisk och

ofullständig för att kunna ligga till grund för en inriktningsproposition.  
Energiföretagen Sverige anser att:

- relevanta EU-processer så som Mobilitetspaketet och översyn av Energiskattedirektivet bör inväntas innan ändringar av beskattningen på nationell nivå genomförs,
- en samlad översyn av vägtrafikens skatter bör genomföras innan ställning kan tas till en ev. vägskatt,
- åtgärder för ökad regelefterlevnad i åkerinäringen bör ske genom alternativa åtgärder än en skatt,
- konsekvenser för energiförsörjningen av höjda bränsletransportkostnader behöver analyseras för att t.ex. transportera ut bibränsle ur skogen,
- vägskatten synes primärt ha ett fiskalt syfte och inte bli miljöstyrande.

### *Konsekvenser av en vägskatt för bränsletransporter*

Energiföretagen Sverige saknar en redovisning av konsekvenser av en vägskatt på tunga lastbilstransporter för energiförsörjningen. I dag är bibränslen det dominerande bränslet i fjärrvärmeproduktionen och i kraftvärmeverken. Fjärrvärmens svarar för mer än halva uppvärmningen av bebyggelsen i Sverige.

I och med en allt högre andel bibränslen som är mycket mer utrymmeskrävande än andra bränslen krävs fler transportfordon. Ökade transportkostnader i form av ökade skatter kan därmed i hög grad påverka möjligheterna att ta ut bibränslen ur skogen. Det saknas i praktiken alternativ till lastbilstransporter för att ta ut bibränsle ur skogen och för många sträckor saknas alternativa transportmöjligheter. Så kallade GROT-bränslen (grenar och toppar) och biprodukter från sågverk är mycket kostnadskänsliga och en skatt riskerar innebära att inhemskt svenskt bränsle inte nyttjas i samma omfattning som tidigare utan i stället att import behöver ske av bibränslen via båttransporter. Under senare tid har det dessutom funnits en bristsituation gällande bibränslen p.g.a. bl.a. svåra markförhållanden och väderlek som varit ogynnsam för att ta ut bibränslen ut skogen som inneburit behov av längre transporter av bibränslen. En ökad lastbilstrafikbeskattning skulle därmed minska flexibiliteten ytterligare i att nyttja inhemska bibränslen.

### *Kommentarer på remissfrågeställningar i promemorian*

Energiföretagen Sverige anser att det är svårt att bedöma innebörden av vilka vägsträckor som faktiskt kommer att omfattas av skatten. Kartan i bilaga 1 är otydlig och ger intryck av att vissa kortare vägsträckningar kommer att omfattas utifrån trafikintensitet. Det föreslås i promemorian också att det ska kunna "göras tillägg till det skattepliktiga vägnätet", vilket ger ett oklart intryck av vilka vägar som kommer omfattas i praktiken och att det kan komma ändras efterhand.

Det är rimligt med en lägre viktgräns för vilka fordon som ska omfattas för att få en mer generellt utformad skatt som inte leder till övergång till mindre transportfordon. Inriktningen med mer differentierad skatteutformning utifrån tätort/landsbygd är också ett steg i rätt riktning. Energiföretagen Sverige bedömer

dock att det är svårt att avgöra i vilka fall det finns tillgång till andra transportalternativ än vägtransporter då det behöver vägas in många andra aspekter som ev. omlastningskostnader och tidsaspekter.



Pernilla Winnhed

VD, Energiföretagen Sverige