

## REMISSYTTRANDE

2022-09-27

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se  
ann-christine.alander@regeringskansliet.se

### **Remissyttrande över betänkande av utredningen om ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg (SOU 2022:13), dnr Fi2022/01180**

Näringslivets Transportråd lämnar ett remissyttrande över ovannämnda betänkande enligt nedan. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. De flesta medlemsföretag är beställare av vägtransporter.

#### **Sammanfattning**

Näringslivets Transportråd framför sammanfattningsvis följande:

- Det går inte att förhålla sig till det i betänkandet föreslagna miljöstyrande systemet som helhet och vilka effekter det kan få för svenska varuägare inom industrin och handeln när utredningen inte haft i uppdrag att studera olika skattenivåer eller föreslå författningstext.
- Det är positivt att det miljöstyrande systemet ska ersätta den nuvarande tidsbaserade vinjetten utan att det totala avgiftsuttaget för godstransporter på väg, och för transportköpare inom industrin och handeln, ökar.
- Det är oklart om det föreslagna styrmedlet bidrar till kostnadseffektiv styrning mot klimatmålen, eftersom det finns många överlappande styrmedel inom området.
- Hela skattestrukturen för tung vägtrafik bör ses över, om en koldioxidkomponent införs.
- Transporteffektivitet bidrar till ökad konkurrenskraft för industri- och handelsföretag, då ekonomi och miljö går hand i hand. Därför bör ett större fokus läggas på åtgärder som skapar förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle.
- Börja med ett mer begränsat vägnät och utvärdera systemet kontinuerligt. Ytterligare vägar kan adderas om utvärderingen visar att det behövs.
- Glesbygds länen bör undantas helt från den avståndsbaserade eurovinjetten.

- Fordon med väldigt låga utsläpp (el, vätgas etc.) bör även i fortsättningen få en nedsättning av eurovinjetten för önskad miljöstyrande effekt.
- Åtgärder som bidrar till sund konkurrens inom åkerinäringen både i Sverige och utomlands och bidrar till en laglig och samtidigt kostnadseffektiv transportmarknad välkomnas. Kostnaderna för att inrätta ett kontrollsystem måste dock stå i paritet med intäkterna från skatten.
- Analysen av kostnader och konsekvenser av förslaget är ofullständig och behöver kompletteras, framför allt inför beslutet om skattenivåer.

## Inledning

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant. Handel är grunden för välbefinnande och tillväxt, men utan fungerande transporter är handel inte möjligt. För att företag inom industrin och handeln i Sverige ska fortsätta att vara konkurrenskraftiga och därmed bidra med jobb och resurser till välfärden, behövs väl fungerande logistikkedjor, en effektiv transportnäring, funktionell infrastruktur och ett kostnadsläge jämförbart med konkurrentländer. Godstrafik berör flera politikområden som näringspolitik, miljöpolitik, arbetsmarknadspolitik, skattepolitik etcetera. Tillväxt, handel och transporter hänger ihop. Att gynna godstransporter är att gynna tillväxt i Sverige.

## Det totala avgiftsuttaget på godstransporter ska inte öka

Näringslivets Transportråd anser att förslaget till ett nytt miljöstyrande system i betänkandet saknar väsentliga delar, vilket gör det svårt att förhålla sig till innehållet i det remitterade materialet som en helhet. Det saknas framför allt författningsförslag och en samlad bild av det nya systemets ekonomi, eftersom utredningen inte haft som uppdrag<sup>1</sup> att lämna författningsförslag eller föreslå skattenivåer. Vidare förs inte heller någon djupare diskussion om kostnaderna för uppbörd, kontroll- och tekniskt system eller hur dess olika komponenter ska bekostas. Det är därför inte möjligt att bedöma vad det nya miljöstyrande systemet innebär och hur det kommer att påverka konkurrenskraften för varuägare inom industrin och handeln.

Betänkandets förslag till ett nytt miljöstyrande system ska ses som ett alternativ till den nuvarande eurovinjettavgiften för godstransporter på väg. Utgångspunkten är det reviderade Eurovinjettdirektivet<sup>2</sup> som innebär att bland annat dagens tidsbaserade system på sikt ska ersättas av ett avståndsbaserat system i de länder som väljer att tillämpa direktivet. I sitt remissyttrande tar Näringslivets Transportråd också fasta på att systemet, om det tillämpas i Sverige, har samma utgångspunkt som angavs av regeringen i kommittédirektiven nämligen att inte "...sammantaget höja beskattningen eller avgiftsuttaget för godstransporter på väg utan att inom ramen för ett miljöstyrande system kunna kompensera för den budgetförsvagning som uppstår om den nuvarande eurovinjettavgiften tas bort."

<sup>1</sup> [Nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg, dir. 2020:38](#)

<sup>2</sup> EU:s officiella tidning den 4 mars 2022: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2022:069:FULL&from=SV>

Betänkandet lämnar inte heller något färdigt förslag på hur ett nytt miljöstyrande system ska differentieras utifrån fordonsegenskaper eller koldioxidutsläpp utan överlämnar dessa delar delvis till den fortsatta beredningen.

Näringslivets Transportråd framför nedan synpunkter på förslaget gällande systemets utformning och gjorda avgränsningar.

### **Oklart om det nya styrmedlet bidrar till kostnadseffektiv styrning mot klimatmålen**

För att nå det svenska klimatmålet för inrikes transporter finns det idag ett stort antal nationella styrmedel i Sverige såsom koldioxidskatt, reduktionsplikt och energiskatt. Inom EU diskuteras flera förslag för att påskynda klimatomställningen av vägtransporter utöver kravet i det reviderade Eurovinjettdirektivet på att skatten framgent ska differentieras utifrån mängden koldioxid som fordonen släpper ut. Inom "Fit for 55" har EU-kommissionen kommit med förslag till ändringar i energiskattedirektivet som innebär att en minimiskatt ska införas på alla, även förnybara, drivmedel av klimatskäl. Därutöver föreslås ett system för handel med utsläppsrätter som inkluderar vägtransporter. Det finns således flera överlappande befintliga och föreslagna styrmedel, på EU-nivå och nationellt, som samtliga syftar till att minska växthusgasutsläppen från vägtransporter. Näringslivets Transportråd ser en risk för att det nya styrmedlet inte bidrar till en kostnadseffektiv styrning av vägtransporternas miljöpåverkan. Näringslivets Transportråd anser därför att om en koldioxidkomponent införs i det nya avståndsbaserade systemet, måste hela skattestrukturen för tung vägtrafik ses över och göras om för att undvika ineffektiv dubbelbeskattning.

### **Ett större fokus bör läggas på åtgärder som skapar förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle**

Sverige står inför många utmaningar både vad gäller kvarvarande effekter efter pandemin och den klimatomställning hela samhället ska genomföra. Sverige ska vara en fossilfri välfärdsnation. Näringslivets Transportråd håller med om att det är viktigt att minska transporternas miljöpåverkan, och mycket kan göras särskilt inom vägtransporterna. Näringslivets Transportråd vill verka för en omställning av transportsektorn genom åtgärder som samtidigt värnar om både hållbarhet och Sveriges internationella konkurrenskraft. Då kan Sverige dessutom vara ett föredöme på klimatområdet som andra länder vill ta efter.

Konkurrenskraftigt näringsliv är en förutsättning för tillväxt, vilket ofta innebär ett ökat transportarbete. För att klimatmålet ska nås måste transportarbetet för gods kunna öka samtidigt som utsläppen ska minska. Det kräver bland annat ökad transporteffektivitet. Effektivare transporter innebär att trafikarbetet ökar i långsammare takt än transportarbetet, vilket betyder att mer gods transporteras med färre fordonsrörelser för alla trafikslag. Därför vill Näringslivets Transportråd att ett större fokus läggs på åtgärder som skapar förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle i stället för att utvecklingen i huvudsak drivs på genom höjda transportkostnader. Exempel på åtgärder som ger effektivare transporter och därigenom leder till minskad miljöbelastning är längre och tyngre fordon (så kallade högkapacitetsfordon), horisontella samarbeten, digitalisering och elektrifiering. Transporteffektivitet bidrar till ökad konkurrenskraft, det vill säga att ekonomi och miljö går hand i hand.

Näringslivets Transportråd tillstyrker utredningens förslag att högsta nivån för den avståndsbaserade eurovinjetten är en lastbil med totalvikt om 32 ton. Samtidigt föreslås dock att fordon med möjlighet till släp per automatik ska beskattas högre oavsett om möjligheten används eller inte. Näringslivets Transportråd menar att beskattning av släp helt ska strykas för att gynna högkapacitetsfordon och därigenom styra mot ökad transporteffektivitet.

### **Börja med ett mer begränsat vägnät och utvärdera systemet kontinuerligt**

Det skattepliktiga vägnätet ska enligt utredningens förslag omfatta europavägar, riksvägar och primära länsvägar samtidigt som vägar med färre än 500 tunga fordon (> 3,5 ton) per dygn undantas som huvudregel. Näringslivets Transportråd är positiva till utredningens utgångspunkter gällande analysen av det beskattade vägnätet, nämligen att vägar med lågtrafikintensitet inte bör beskattas; att de beskattade vägarna bör bilda ett sammanhängande vägnät; samt att vägnätet bör vara begränsat. Näringslivets Transportråd menar dock att med dessa utgångspunkter skulle det vara mer rimligt att undanta vägar med en trafikintensitet som understiger 800 tunga fordon per dygn i stället för att dra gränsen vid 500 tunga fordon per dygn. Därmed skulle den avståndsbaserade skatten tas ut på ett mer begränsat vägnät med högre trafikintensitet. Det skulle enligt Näringslivets Transportråd möjliggöra en högre träffsäkerhet och miljöstyrning samtidigt som investerings- och kontrollkostnaden kan hållas nere och är lättare att motivera när det beskattade vägnätet i större utsträckning trafikeras av de tunga fordonen som systemet avser styra. Sverige är, som även konstateras i betänkandet, ”ett land i utkanten av Europa, med långa transportavstånd och förhållandevis få lastbilar”.

I betänkandet föreslås att det tillsätts en utredning i samband med införandet av ett nytt eurovinjettsystem för att utvärdera val av vägnät, om det ger upphov till avledning det vill säga smitvägar och se över möjligheten att lägga till andra typer av vägar (exempelvis kommunala) för att förhindra smitvägar. Näringslivets Transportråd tillstyrker förslaget och föreslår samtidigt att utvärderingen sker som en automatisk kontrollstation vart tredje år. Näringslivets Transportråd anser att den vägledande principen vid införande av ett omarbetat eurovinjettsystem bör vara att börja med ett mindre vägnät med kontinuerliga utvärderingar vart tredje år i syfte att addera ytterligare vägar eller föreslå och utvärdera andra justeringar av systemet så att uppsatta politiska mål om regelefterlevnad och konkurrenskraft, både för åkerinäring och transportköpare/varuägare inom industrin och handeln kan nås.

### **Undanta glesbygdslänen helt från den avståndsbaserade skatten**

Det reviderade Eurovinjettdirektivet medger enligt artikel 7.6 undantag vid låg befolkningstäthet. I betänkandet föreslås också att det miljöstyrande systemet ska differentieras geografiskt utifrån tätorts- och glesbygdskörning så att det är dyrare att köra i tätorter än i glesbygd. Med tätorter menar utredningen Stockholm, Göteborg och Malmös tätortsområden enligt Naturvårdsverkets definitioner. Glesbygdslän är län där befolkningstätheten är under 30 invånare per kvadratkilometer, det vill säga Norrbottens, Jämtlands, Västerbottens, Dalarnas, Västernorrlands, Gävleborgs, Värmlands, Gotlands, Kalmars och Kronobergs län.

Näringslivets Transportråd är positiva till att betänkandet föreslår en geografisk differentiering av systemet. Förslaget innebär dock endast en nedsättning av den avståndsbaserade eurovinjetten i glesbygdslän jämfört med övriga medan Näringslivets Transportråd anser att glesbygdslänen ska helt undantas från en avståndsbaserad skatt i enlighet med artikel 7.6 i det reviderade Eurovinjettdirektivet. Det skulle innebära att systemet bättre tar hänsyn till att råvarubaserad och starkt transportberoende produktion och sysselsättning, så som till exempel jord- och skogsbruk, sågverk, pappers- och massaindustrier och livsmedelsindustri, finns i hela landet och annars riskerar att möta ökade transportkostnader och därigenom försämrad internationell konkurrenskraft.

### **Fortsatt nedsättning för fordon med väldigt låga utsläpp**

I nuvarande eurovinjettsystemet finns en nedsättning av avgiften för fordon som drivs med bränslen som har väldigt låga utsläpp, så som lastbilar som drivs av el eller vätgas. Dessa fordon behöver fortsatt ha en nedsättning av eurovinjetten för en önskad miljöstyrande effekt, nämligen att stimulera övergången till dessa fordon. Eurovinjetten kan komma att öka kraftigt på de vägar som omfattas, på grund av skatteväxling inom systemet. Ett oförändrat avgiftsuttag på totalen medför att om några områden och vägar kommer att ha lägre skatt än idag med det omgjorda systemet, kommer några andra vägar att behöva betala högre skatt än idag. Särskilt hög kommer den nya eurovinjetten att vara i kommuner nära Stockholm, Göteborg och Malmö. Det är också kring dessa tätortsområden som det finns ett behov av minskat buller, minskade utsläpp av partiklar och kväveföreningar och där det därför finns störst behov av elektrifierade tunga vägtransporter. Med en nedsättning av eurovinjetten för tunga fordon med riktigt låga utsläpp skulle incitament skapas till att ställa om dessa transporter. Näringslivets Transportråd förespråkar därför en fortsatt nedsättning av eurovinjetten för fordon med väldigt låga utsläpp, så som vid el- och vätgasdrift.

### **Bra med effektivare kontroller men till en rimlig kostnad**

Ett uttalat syfte för regeringen, med ett förändrat eurovinjettsystem, har varit att förbättra regelefterlevnaden och de sociala villkoren för lastbilstransporter. Näringslivets Transportråd är positiva till åtgärder som bidrar till sund konkurrens inom åkerinäringen både i Sverige och utomlands och vill verka för en laglig och samtidigt kostnadseffektiv transportmarknad. Näringslivets Transportråd ser problem med yrkestrafiken på väg men anser samtidigt att transportpolitiken, inklusive regelverken i Sverige och EU, behöver fokusera på att förenkla för varuägare och godstransporter för att svensk industri och handel ska kunna stärka sin konkurrenskraft och därmed bidra med jobb och resurser till välfärden. Reglerna bör då vara enkla att förstå och lätta att följa. Dessutom ska påföljderna vid överträdelser vara avskräckande. Det är samtidigt viktigt att det finns resurser till myndighetstillsyn, eftersom det ytterst är lagstiftarens ansvar att tillse regelefterlevnaden.

I betänkandet förs inte någon fördjupad diskussion av investerings- och kontrollkostnaden för det nya miljöstyrande systemet och det är även oklart hur dessa kostnader ska finansieras. Det sistnämnda beror på vilken princip som ska vara styrande i det fortsatta arbetet: att sammantaget inte höja beskattningen av godstransporter eller att det inte ska bli en budgetförsvagning. Näringslivets Transportråd menar att den förstnämnda principen ska gälla i enlighet med kommittédirektiven nämligen att syftet med det nya systemet är "...inte att sammantaget höja

beskattningen eller avgiftsuttaget för godstransporter på väg...”. Kostnaderna associerade med att inrätta ett kontrollsystem måste då vara rimliga och stå i paritet med intäkterna från skatten.


### **En realistisk beskrivning av överflyttningseffekterna**

I kommittédirektiven anges att det finns en stor politisk enighet om en ökad användning av sjöfart och järnväg i stället för väg och att möjligheten till överflyttning ska beaktas av utredningen. Näringslivets Transportråd välkomnar att betänkandet för ett mer verklighetsbaserat resonemang om överflyttningspotentialen jämfört med tidigare lämnade förslag från Vägslitageskatteskommittén och Finansdepartementet och konstaterar att några större överflyttningseffekter inte kan förväntas. Det beror enligt utredningen bland annat på att varuägaren baserar valet av logistikupplägg på en rad olika faktorer. Sjöfart och järnväg blir inte mer attraktiva för att lastbilstransporter blir dyrare. Logistikkedjor bygger i själva verket på att olika trafikslag kompletterar varandra och om en komponent fördyras, så blir hela kedjan dyrare. Risken är i stället påtaglig för en allmän kostnadsökning på transporter och att konkurrenskraften därmed urholkas.

### **Ofullständig analys av kostnader och konsekvenser**

Den konsekvensanalys som görs i betänkandet är ofullständig delvis som en följd av att förslaget saknar väsentliga delar. Något mer ingående, men långt ifrån tillräckligt, resonemang av konsekvenserna förs endast för tre branscher inom industrin och handeln: skogsnäringen, livsmedelsindustrin samt bygg- och anläggningsindustrin, varför det även saknas en samlad konsekvensanalys av effekterna för näringslivets konkurrenskraft av en avståndsbaserad eurovinjett. I betänkandet framförs att vissa delar av dessa branscher bör även i den fortsatta processen uppmärksammas särskilt. Det är positivt men Näringslivets Transportråd anser att analysen av kostnader och konsekvenser av förslaget bör kompletteras och även omfatta en samlad konsekvensbeskrivning av effekterna på de varuägande företagens internationella konkurrenskraft. Det är angeläget framför allt innan ett beslut om skattenivåer fattas.

## **NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD**



Ted Lundström  
Ordförande



Jenni Ranhagen  
VD