



2022-09-26

Finansdepartementet

Skatte- och tullavdelningen

Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

fi.remissvar@regeringskansliet.se

2022/01180:

Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system

Riksförbundet Enskilda Vägars remissvar

Sammanfattning

Riksförbundet Enskilda Vägar tillstyrker att den nya avståndsbaserade vägskatten:

- anpassas utifrån fordonsegenskaper, samt
- differentieras mellan stad inklusive stadsnära områden respektive glesbygd.

Riksförbundet Enskilda Vägar anser att den nya avståndsbaserade vägskatten:

- bör utformas att ge påtaglig rabatt till fordon som utrustats med system för reglering till optimalt däcktryck under körning, vilket ger mer hållbara transporter,

Bakgrund: Systemet ska minska miljö- och klimatbelastning, användas för skatteuttag, samt ge bättre kontroll av yrkestrafiken regelefterlevnad

Utgångspunkt för remissen är betänkandet [SOU 2022:13 Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system](#).

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) tillhör de instanser som inbjudits att ge synpunkter.

Utredningen har haft i uppdrag att analysera utformningen av ett nytt miljöstyrande system som alternativ till den nuvarande vägavgift för godstransporter på väg som kallas Eurovinjetten. Det tänkta systemet avses bidra till att



Riksförbundet Enskilda Vägar

miljö- och klimatmålen nås, användas för uttag av skatt samt bidra till förbättrad kontroll av regelefterlevnaden av yrkestrafiken.

I uppdraget har ingått att utreda och lämna förslag på hur ett nytt miljöstyrande system bör avgränsas och differentieras geografiskt, åtminstone mellan tätort och landsbygd, och vilka effekter en sådan avgränsning och differentiering medför för olika delar av landet. Det ska löna sig att köra så nya och miljövänliga fordon som möjligt; därför föreslår utredningen att den nya kilometerskatten differentieras utifrån fordonets totalvikt, Euroklass och ”*eventuellt antalet hjulaxlar*”.

Det skattepliktiga vägnätet ska omfatta Europavägar, riksvägar och primära länsvägar. Inom det skattepliktiga vägnätet ska de vägar som har trafikintensitet under 500 tunga fordon per dygn som huvudregel undantas från beskattning.

Riksförbundet Enskilda Vägars synpunkter

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) är positivt till utveckling av regler, teknik och så vidare som leder till mer utsläppsnål mobilitet. För REV:s medlemsföreningar är det viktigt att sådan utveckling inte sker på bekostnad av oskyddade trafikanters säkerhet, liksom att den inte ökar vägslitage eller på annat sätt belastar våra medlemsföreningars ekonomi.

REV instämmer med betänkandet i helhet. Nedan ges synpunkter på delar som vi anser behöver justeras eller på annat sätt särskilt ses över.

Fordonsegenskaper att anpassa skatt efter (avsnitt 7.6.1)

De flesta vägföreningar förvaltar vägar med klen vägkonstruktion, vilket medför att vägslitage är en kärnfråga för oss. Vägslitage påverkas i hög grad av marktrycket under tunga fordon. En stor del av alla godstransporter börjar eller slutar på en enskild väg. Därmed påverkas REV:s medlemsföreningar indirekt i hög grad av det kommande vägavgiftssystemet, genom hur det nya systemet på sikt påverkar framtidens fordonskonfigurationer och hur dessa påverkar marktryck med mera.

REV delar utredningens bedömning att den avståndsbaserade skatten bör anpassas utifrån fordonsegenskaper. Detta eftersom vägslitage kan skilja kraftigt mellan olika typer av tunga fordon. På sid 136 står: ”*Enligt Eurovinjettdirektivet får vägullar differentieras bl.a. på fordonstyp. När det gäller tunga fordon kan differentieringen därför göras utifrån antal axlar, dimensioner eller vikt, eller andra fordonsklassificeringsfaktorer som avspeglar vägskador.*” Här vill REV understryka att svårt vägslitage från tunga transporter inte avgörs av vare sig många axlar, stora fordonsdimensioner eller hög totalvikt. Exempelvis har godstransporter på upp till 700 ton fördelat på många hjul och därmed till lågt marktryck utförts på svenska vägar, utan att orsaka mätbara vägskador. Fokus behöver därför läggas på den i citatet ovan avslutande frasen ”*andra fordonsklassificeringsfaktorer som avspeglar vägskador*”.



Riksförbundet Enskilda Vägar

I samband med statens utredning om en vägslitageavgift lät åkeribranschen ta fram den gedigna expertutredningen ['Förkortad väglivslängd – Orsaker och kostnader'](#), vilken bidrog till att den föreslagna vägslitageavgiften skrotades. Den utredningen omfattade elva typer av lastbils ekipage. Analysen avsåg marktrycket under däcken och antalet teoretiska *'tjotons standardaxlar'* per ekipage, vilken beräknas med bland annat axellast upphöjt i fjärdepotens. Vidare normerades vägslitage till *'work done'*, det vill säga att vägslitage ställs i relation till nyttolasten och därmed till transportarbetet. Det är det enda rimliga, förutsatt att man inte tror att tunga lastbilar typiskt används till någon besynnerlig form av nöjeskörning. Resultaten visade att för klen byggda vägar ger en 'liten' 18 tons tvåaxlig lastbil samt 40 tons EU-semitrailer med tvåaxlig dragbil i särklass högst vägslitagekostnad per ton gods. Alla studerade fordonskombinationer med bruttovikt minst 44 ton ger måttligt vägslitage per ton gods. För fordon med mer än 3.5 ton nyttolast visade utredningen att ett 74 tons ekipage med elva axlar är skonsammast mot klen byggda vägar. Åkarnas utredning visar att vägslitage minimeras genom att sådana åtgärder som att lastbils ekipagen byggs med system för reglering till optimalt däcktryck under körning, byggs med många hjulaxlar, samt byggs för att ge hög kvot nyttolast/tjänstevikt så att antalet körningar minimeras för given transportuppgift. För att minimera skrubbskador på vägyta och däck (samt minska drivmedelsförbrukning och utsläpp) är det även viktigt att lastbil respektive släp har möjlighet att vid olastat flak kunna lyfta vissa axlar i axelgrupper samt att vissa axlar är medspårande i låga hastigheter.

Tunga fordon är konstruerade för att köras med maximal last i högsta tillåtna hastighet. Det innebär att vid körning under alla andra omständigheter, så som med mindre eller ingen last, liksom vid körning i låg fart, så är lufttrycket i däcken felaktigt högt. Forskning har visat att på klen byggda vägar, såsom majoriteten av enskilda vägar, kan trafikering av tunga fordon med lågt däcktryck skonsamt 'massera' vägen så att den snarare jämnas till än deformeras. Med rätt däcktryck minskas risken för trafikolycka, samtidigt som slirning och drivmedelsförbrukning kan minskas, liksom färdvibration och buller som påverkar förarens hälsa samt slitage på fordon och gods. System för rullande reglering av däcktryck "CTIS" på tunga fordon är mer eller mindre standard i länder med gott om klena vägar och med innovativa regler för fordonens marktryck, exempelvis Argentina.

REV vill understryka den **fundamentala betydelsen för både enskilda och allmänna vägar, att det nya kilometerskattesystemet medför att beskattning anpassas till sådana fordonsegenskaper som enligt ovan verkliga är nyckelfaktorer för verkligt vägslitage och miljöpåverkan**, snarare än anpassas till irrelevanta pseudo-egenskaper som må vara lättare att idag hitta i databaser för svenska respektive utländska lastbils ekipage. Lämpliga fordonsegenskaper att anpassa skatten till, bör identifieras i nära samverkan med sakkunniga inom åkerinäringen. En lägsta förväntan är att det nya kilometerskattesystemet åtminstone inte beskattar klimat- och miljösmarta ekipage med hög lastkapacitet (såsom fordon med totalvikt över 32 ton) mer än ekipage med sämre lastkapacitet.



Riksförbundet Enskilda Vägar

Geografiskt anpassad skatt

Utredningen förordar ett system som är avståndsbaserat. I utredningen anges också att detta system ska anpassas geografiskt. I storstadsområden kommer skatten bli högre, motiverat med trängsel-, buller- och luftkvalitetsskäl. Utredningen föreslår även att den avståndsbaserade skatten ska anpassas utifrån län, och att en lägre skattenivå ”glesbygdsnivå” ska tas ut i län med låg befolkningstäthet. Med glesbygdslän avses län där befolkningstätheten är under 30 invånare per kvadratkilometer. Berörda län är Norrbottens, Jämtlands, Västerbottens, Dalarnas, Västernorrlands, Gävleborgs, Värmlands, Gotlands, Kalmar och Kronobergs län. REV konstaterar att sådan länsvis indelning för lägre skatt är mycket grovmaskig. Många ’småkommuner’ med stora avstånd och låg befolkningstäthet ligger i län med stora städer, och kommer därför orättvist drabbas av högre skatt. En mer finmaskig geografisk anpassning av skatten vore mer lämplig.

Uno Jakobsson

Johan Granlund

Ordförande

Suppleant i styrelsen och föredragande

Riksförbundet Enskilda Vägar

Riksförbundet Enskilda Vägar är en partipolitisk obunden organisation som har till uppgift att bistå dem som arbetar med den enskilda väghållningen i Sverige, tillvarata de enskilda väghållarnas intressen samt representera dem gentemot politiker, myndigheter och organisationer. För närvarande har förbundet drygt 13.000 medlemmar, alla enskilda väghållare vars vägar utgör en viktig del av landets lokala infrastruktur och tillsammans betjänar mer än 750.000 fastigheter.