

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt och  
punktskatter

Stockholm 2022-10-01

Ref Fi2022/01180

## **Yttrande över betänkandet Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system(SOU 2022:13)**

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisationen för transportsektorn. Våra 9 200 medlemsföretag anställer drygt 200 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportnäringen. Våra medlemsföretag är verksamma till sjöss, i luften, på spåren och på väg.

### **Kort om utredningens uppdrag och förslag**

Utredningens uppdrag har varit att analysera hur ett alternativ till den nuvarande eurovinjettavgiften skulle kunna utformas. Systemet ska kunna bidra till att miljö- och klimatmålen nås, men också användas för uttag av skatt samt bidra till att förbättra kontrollen av regelefterlevnaden av yrkestrafiken. I direktivet till utredningen står det också att syftet inte är att sammantaget höja beskattningen eller avgiftsuttaget för godstransporter på väg utan att kompensera för den ”budgetförsvagning som uppstår om den nuvarande eurovignetteavgiften tas bort”.

Utredningen landar i att en avståndsbaserad avgift är det som uppfyller kriterierna för att vara miljöstyrande. Vägar som ska omfattas är europavägar, riksvägar och primära länsvägar. Vägar med en trafikintensitet som understiger 500 tunga fordon per dygn ska som huvudregel undantas från beskattning. Det ska vara högre avgift i storstadsregionerna och lägre i glesbygd. Utredningen bedömer att den avståndsbaserade skatten bör differentieras utifrån fordonets, eller fordonskombinationens, totalvikt, Euro-utsläppsklasser och eventuellt antalet hjulaxlar.

### **Våra synpunkter**

Den dåvarande socialdemokratiske partiledaren Stefan Löfven sade vid ett flertal tillfällen under valrörelsen 2014 att införandet av en kilometerskatt inte var någon ”rocket-science”. Åtta år och tre utredningar efteråt kan vi konstatera att det nog inte var så enkelt ändå. Den första utredningen som föreslog att hela vägnätet skulle omfattas gick regeringen inte vidare med, det andra försöket skedde i form av en departementspromemoria som inte innehöll några skarpa förslag utan diskuterade endast principerna.

En del hade kanske förhoppningar att i och med utredningen SOU 2022:13 skulle det bli tredje gången gillt.



Så blir nog inte fallet.

Mycket återstår att utreda och bereda vidare om en vägslitageavgift av något slag ska införas i Sverige. Utredningen fick inte föreslå avgiftsnivå och även vilket tekniskt system som ska användas återstår att utreda. Om avgiften ska differentieras utifrån fordonens koldioxidutsläpp måste också det utredas vidare.

Mot den bakgrunden är det svårt att ha konkreta synpunkter på utredningen. Principiellt avstyrker Transportföretagen införandet av en avståndsbaserad avgift som läggs ovanpå övrig beskattning. Svensk vägtransportsektor har redan i dag ett väsentligt högre kostnadsläge än stora delar av omvärlden. Det är naturligtvis en fördel att avgiften även skulle omfatta utländska lastbilar som kör i Sverige men kostnadsskillnaderna visavi omvärlden förändras inte.

Vi beklagar att utredaren inte finner det mödan värt att införa ett återbetalningssystem för drivmedelsskatten. Utredaren avfärdar det på lösa grunder med argument som att ”den administrativa rimligheten och den samhällsekonomiska effektiviteten kan anses som tveksam”.

Utredningen har haft i uppgift att föreslå en avgift som både kan ”dra in skatt” och styra mot klimatmålen. Man kan ställa sig frågan vad som är viktigast? Skulle avgiften visa sig ha en styrande effekt minskar statens intäkter. Skulle staten då höja avgiften för att kompensera för intäktsbortfallet tappar systemet legitimitet.

Kostnadsansvaret definierades år 2006 som ”de skatter och avgifter som tas ut av trafiken och som är transportpolitiskt motiverade bör motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader och bidra till att de transportpolitiska målen nås”. Sedan har inte så mycket hänt. Men när trafiken blir tyst och utsläppsfri ställs frågan på sin spets.

Transportföretagen anser att en bred parlamentarisk utredning bör tillsättas under kommande mandatperiod för att lägga fast principerna för beskattningen av den tysta och utsläppsfria transportsektorn. När den tunga trafiken är koldioxidfri är argumenten för fortsatt fiskal beskattning av vägtransporterna svaga. Att fortsatt beskatta vägtrafiken som idag vore som att beskatta mobilitet.

Därefter borde diskussionen om en rörlig avgift för tung trafik återupptas.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell  
Samhällspolitisk chef

Anders Josephsson  
Näringspolitisk expert