

Remissyttrande över betänkandet Godstransporter på väg, SOU 2022:13

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på SOU 2022:13, "Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system".

LRF är en partipolitiskt obunden intresse- och företagarorganisation för människor och företag inom de gröna näringarna. LRFs ca 140 000 medlemmar driver tillsammans nästan 70 000 företag och det gröna näringslivet står för drygt 4 procent av Sveriges BNP. Våra medlemmar är verksamma i hela landet.

Inledning

LRFs medlemmar är leverantörer av en lång rad samhällsnyttor. Grunden är naturligtvis de varor och tjänster som produceras inom de gröna näringarna, det vill säga från jord, skog och vatten, men också andra nyttor levereras såsom öppna landskap, biologisk mångfald, arbetstillfällen med mera. De senaste åren med pandemi och krig i närområdet har även nyttor som beredskap, försörjningsförmåga och möjligheter till energiproduktion seglat upp som mycket viktiga bidrag för samhället.

I Sverige finns en nationell livsmedelsstrategi som antogs av riksdagen 2017. Den tar sikte mot år 2030 och målet är en ökad och hållbar produktion av mat som kan leda till fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Vi har också ett nationellt skogsprogram som antogs av regeringen 2018 och dess vision lyder "skogen ska bidra till jobb och hållbar tillväxt i hela landet och till utvecklingen av en växande bioekonomi". Båda dessa inriktningsdokument framhåller vikten av ett lönsamt och uthålligt jord- och skogsbruk. De är fastställda av våra politiker och bör därför ligga till grund för alla beslut som påverkar de gröna näringarna i Sverige.

De gröna näringarna utmärker sig genom sin platsbundenhet. De är per definition belägna där produktionen sker och kan inte flytta. Det gör tillgången till infrastruktur viktigare än för många andra branscher och gör också att näringen drabbas av fördyringar som är kopplade till avstånd.

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr: Fi2022/01180

Allmänna kommentarer

Att utredningen inte specificerar några nivåer på skatten gör det svårt att bedöma dess påverkan på de berörda näringarna. Omfördelningen från nuvarande system till ett nytt avståndsbaserat system riskerar att drabba enskilda näringar eller skapa skillnader i konkurrenskraft mellan regioner beroende på de kommande skattesatserna. LRF har till exempel medlemmar vars transporter nästan uteslutande sker längs enstaka motorvägar och dessa kan få kraftigt ökade kostnader beroende på skattenivån.

Att förändringen är en skatteväxling och inte en ny skatt är en förutsättning som LRF ställer sig bakom. Det totala skattetrycket får inte öka. Om man kan uppnå högre regelefterlevnad och i systemet klarar av att stärka de svenska åkarnas konkurrenskraft relativt de utländska ser vi positivt på det.

LRF välkomnar den ansats som utredningen tar beträffande geografisk differentiering. Enligt vår uppfattning är detta den enda möjliga lösningen om ett avståndsbaserat system ska införas. Som utredningen väl beskriver är Sverige ett mycket avlångt land med ojämn fördelning av befolkningen. Det föreligger också stora skillnader i tillgång till service och infrastruktur, både mellan landsändar och mellan tätort och glesbygd. Om vi ska ha ett Sverige som håller samman med god tillväxt, sysselsättning och utveckling måste dessa skillnader jämnas ut i möjligaste mån. Det är alltså en absolut förutsättning att denna differentiering införs. Vi anser dock att utredningen borde ha gått ännu längre och satt förslaget på taxa i de glesbefolkade länen till noll. Som vi tolkar texten medger direktivet detta.

Att införa en högre taxa i de tre områdena Stockholm, Göteborg och Malmö borde vara till fördel sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är här de stora externa kostnaderna uppstår och flest människor påverkas. Det kan dock medföra fördyringar på vissa produkter vilket utredningen också påpekar.

Särskilda kommentarer

LRF konstaterar att utredningen särskilt lagt vikt vid konsekvensanalysen för några näringar, däribland skog- och livsmedelsnäringen.

Skogsnäringen

Utifrån vilka län som bedöms vara glesbygdslän i utredningen ser vi förslaget som positivt. Skogsnäringen inkluderat industrin är en av Sveriges absolut viktigaste exportbranscher. Skogen har varit och är mycket viktig för landets välstånd och inget tyder på att detta kommer

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr: Fi2022/01180

förändras framåt, snarare tvärtom. Det är därför av stor vikt att hela denna näring har gynnsamma villkor även för sitt transportbehov. Skogen är också åtminstone i sin primärproduktion extremt platsbunden. Varje träd måste hämtas på den plats det har växt vilket gör alla vägar betydelsefulla.

Mejerinäringen

Av de livsmedelsproducerande branscherna inom LRF är troligen mejerinäringen den som drabbas mest av förslaget om ett nytt avståndsbaserat system. Mjolk är en färskvara och hämtas varje eller varannan dag på gård hos mjölkproducenterna och att transportera mjölk ställer stora krav på logistikkedjor och ledtider.

De kooperativa mejerierna, däribland den största aktören på marknaden Arla, har dessutom så kallad hämtningsplikt. Hämtningsplikten innebär att man inte kan neka eller avsluta leverantörer. I praktiken kan det medföra en omöjlighet både att lastoptimera och att ruttoptimera. Mot bakgrund av detta har uppsamling av mjölk till exempel undantag från regler kring kör- och vilotider och fordonen har ingen färdskrivare. Skulle ett avståndsbaserat system införas bör uppsamling av mjölk på samma sätt utgöra ett undantag.

Generella risker och potentiellt negativa konsekvenser

LRF ser betydande risker för överflyttning till det obeskattade vägnätet. Det behöver inte per automatik innebära ett problem men kommer att göra det i vissa fall. Till exempel riskerar vägar med sämre bärighet att drabbas av ökad trafik vilket gör att deras standard sänks ytterligare och med den underhållsskuld det svenska vägnätet har redan idag kan det bli förödande. Det finns också risk för överflyttning till det enskilda vägnätet vilket drabbar enskilda väghållare med begränsade resurser och ofta ett vägnät som heller inte är konstruerat för dessa vikter.

Att inga skattesatser anges i utredningen är som tidigare nämnts en faktor som gör den svår att bedöma. Det ligger dock i farans riktning att den aviserade skatten blir så pass hög för dem den drabbar att den får en betydande påverkan på konkurrenskraften. Det är heller inte självklart att fördyringen av transporter går att tas ut i konsumentled. Dock konstaterar LRF att den skatt som planeras är en mycket liten del av den totala transportkostnaden, och sen utredningen färdigställdes har den blivit ytterligare mindre på grund av de kraftigt ökade kostnaderna för bränsle.

Införandet av ett nytt kontrollsystem är i sig självt en negativ konsekvens av förslaget. Alla nya regelverk och kontroller som följer av dessa medför ökad administration, både för verksamhetsutövaren och för myndigheten. Risken är stor för ökad byråkrati och system som

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr: Fi2022/01180

inte fungerar. Inte minst ser vi detta inom jordbrukarstöden. Det framgår av texten att utredaren förstått denna problematik men det kan inte nog understrykas hur viktigt det är att inte skapa ytterligare regelkrångel för landets företagare. Det är en fråga som behöver bemötas med största respekt och hanteras ur ett användarperspektiv.

Med vänliga hälsningar,

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

Hilda Runsten
Enhetschef

Jenny Nilsson
Handläggare