

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt  
och punktskatter  
[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

Fi2022/01180

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

Finansdepartementet har i sitt betänkande analyserat utformningen av ett nytt miljöstyrande system, som ett alternativ till dagens eurovinjettavgift för godstransporter på väg. Utredningens slutsats är att ett avståndsbaserat system är det enda alternativet som uppfyller de syften och krav som ställs i kommittédirektivet (2020:38). De förordar att ett avståndsbaserat system bör ersätta det nuvarande tidsbaserade systemet.

Mobility Sweden, som är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar, delar utredningens bedömning.

Inför det fortsatta utredningsarbetet vill Mobility Sweden framföra ett antal synpunkter, enligt nedan. Vi vill särskilt framhålla vikten av att det fortsatta arbetet med utformningen av ett nytt system håller en hög takt, så att implementering kan ske inom två - tre år.

### **Mobility Swedens synpunkter**

#### **Påskynda införandet av ett nytt miljöstyrande system**

Fordonsbranschen står bakom Sveriges klimatmål och omställningen till ett fossilfritt transportsystem. Övergången förutsätter elektrifierade och koldioxidneutrala transporter med hög produktivitet, en väl utbyggd ladd- och tankinfrastruktur, tillgång till biodrivmedel och väl fungerande styrmedel. Ett miljöstyrande system är en central förutsättning för att uppnå kostnadsparitet med fossila transporter och inte minst för att nå miljö- och klimatmålen. Ett nytt system bör därför införas skyndsamt.

Sveriges uttag av vägavgifter för tunga lastbilar har inom ramen för Eurovinjettsamarbetet tjänat sitt syfte. Då antalet länder inom det nuvarande samarbetet successivt minskar är det centralt att även Sverige övergår till ett system med avståndsbaserade avgifter enligt det reviderade Eurovinjettdirektivet, i linje med andra länder inom EU.

#### **Ett konkurrenskraftigt system med oförändrat skatteuttag**

Mobility Sweden vill framhålla att ett nytt system för avståndsbaserade avgifter måste säkerställa en väl fungerande konkurrens. Det innefattar alla de aktörer som på olika sätt verkar på marknaden för tunga vägtransporter, såväl inhemska som utländska fordon.

Utredningen betonar, i linje med kommittédirektivet (2020:38), vikten av att det totala skatteuttaget i det nya systemet inte höjs utan enbart kompenserar för den budgetförsvagning som följer av ett avskaffande av den nuvarande eurovinjettavgiften. Mobility Sweden delar denna uppfattning. Vidare anser vi det vara av stor vikt att det fortsatta utredningsarbetet säkerställer att det totala skatteuttaget inte höjs när skattenivåerna i det nya systemet utformas.

Mobility Sweden välkomnar åtgärder som bidrar till fortsatt snabb grön omställning av alla vägtransporter. Vi välkomnar även ökade kontroller av regelefterlevnaden på svenska vägar för att säkra sund konkurrens, goda arbetsförhållanden och hög trafiksäkerhet i linje med nollvisionen. Däremot kan vi se en risk för målkonflikter och överlappande regelverk/styrmedel, då utredningens ambition är att introducera ett miljöstyrande system – utöver de styrmedel som redan finns. Sverige har redan i dagsläget ett antal olika styrmedel i syfte att minska miljö- och klimatpåverkan från vägtrafik, kompensera för vägsitage, minska trängsel m.m. Vår uppfattning är att man bör använda de verktyg som är bäst lämpade för att lösa problem i varje specifik situation. Kan ett och samma verktyg effektivt användas till att lösa mer än ett problem är det givetvis en fördel. Däremot är vi tveksamma till att stapla olika styrmedel på varandra. Regelverket blir komplext samtidigt som man döljer den totala kostnaden kopplade till olika typer av avgifter och skatter. Vi anser att detta är till nackdel för såväl de som köper transporter som för utförarna av transporttjänsterna.

## 6 Geografisk differentiering

Utredningens förslag till geografisk differentiering av avgiften, med en glesbygdsnivå i vissa län, syftar till att ta hänsyn till Sveriges särskilda förhållanden, dvs. relativt gles lastbilstrafik och långa transportavstånd. Utredningen hänvisar till behovet av att tillvarata det svenska näringslivets konkurrenskraft, vilket Mobility Sweden välkomnar. Lägre skatt på tunga vägtransporter i perifera delar av landet är till gagn för såväl näringsliv som slutkonsumenter. Den lägre skattenivån som diskuteras uppges vara i intervallet 30-50 procent av den generella skattenivån inom det föreslagna systemet vilket vi anser vara rimligt.

Vid sidan av avgiftens lägre glesbygdsnivå föreslås en högre skatt på vägnätet inom Stockholms, Göteborgs och Malmös tätortsområden. Syftet är att uppnå en mer rättvisande prissättning av externa kostnader i form av luftföroreningar och buller. Då Stockholm, Malmö och Göteborg sedan länge har infört tydliga krav inom ramen för sina miljözoner bör man säkerställa att det inte föreligger några målkonflikter med förslaget till miljöstyrande system för godstransporter på väg. En ytterligare omfattning och generalisering av tätortstillägg måste därför utredas vidare och ges möjligheter till lokal anpassning.

Sammantaget anser vi att utredningens förslag på geografisk differentiering är rimlig. Det är bra att utredningen vill se en utvärdering av vägnätets omfattning och eventuell avledning efter införandet.

## 7 Differentiering utifrån fordonsegenskaper

Differentiering utifrån fordonsegenskaper bör kompletteras med egenskaper som långvarigt har betydelse för utveckling av vägtrafiksystemet. CO<sub>2</sub>-utsläpp är en mycket viktig parameter för att driva omställningen. En sådan differentiering bör antingen ske inom det avståndsbaserade systemet och/eller genom ett unionsövergripande styrmedel som prissätter koldioxid inom transportområdet. Ett nytt system bör bidra till att premiera eldrift, vätgas och andra förnybara bränslen. I en vidare utredning bör därför även åtgärder för att stimulera användande av andra förnybara bränslen såsom t.ex. HVO100, FAME och biogas analyseras och beaktas.

*“Om det via koldioxidifferentieringen inte finns möjlighet att ta hänsyn till om drivmedlet som finns i tanken är fossilt eller förnybart (biodrivmedel) blir den avståndsbaserade skatten, även i det avseendet, mindre träffsäker.” (sid 141)*

Mobility Sweden ser gärna att biodrivmedlens stora bidrag till minskad klimatpåverkan inkluderas i det fortsatta arbetet för att minska tunga fordons klimatpåverkan.

Samtidigt betonar utredningen att utrullning av ellastbilar kommer innebära stora möjligheter för att minska transportsektorns klimatpåverkan i Sverige. Även förbättringar av luftkvalitet och lägre buller är två fördelar med ellastbilar som också främjar folkhälsan. Elektriska lastbilar är även en svensk exportprodukt som kan bidra till global omställning av godstransporter på väg och på så sätt främja Parisavtalet. Vi ser det därför som särskilt angeläget att ett kommande miljöstyrande system främjar användning av elektriska lastbilar.

Mobility Sweden anser att utredningens ansats i fråga om differentiering utifrån fasta fordonsegenskaper är bra och balanserad. Att utgå från totalvikt, Euro-utsläppsklass och eventuellt antal hjulaxlar bedömer vi vara en bra utgångspunkt så länge det översta viktintervallet ligger på en väl anpassad nivå. Utredningen är tydlig på denna punkt och föreslår att det högsta viktintervallet ska utgå från 32 ton och uppåt. Vi anser att detta är bra då det är av stor betydelse att tillvarata de fördelar som följer av tyngre och längre fordonskombinationer. De tunga och långa fordonskombinationerna har en stor potential att minska vägtransporternas miljö- och klimatavtryck, då de gynnar transporteffektiviteten. Detta gäller såväl befintliga svenska fordonskombinationer som dagens 25,25 meter med 64 eller upp till 74 tons totalvikt, som de kommande kombinationerna på upp till 34,5 meter. Trafik med de längsta fordonskombinationerna blir enligt regeringen tillåten från och med den 31 augusti 2023. Vad gäller antalet axlar konstaterar utredningen helt korrekt att en lättare lastbil med färre axlar kan ge upphov till mer vägslitage än en tyngre lastbil med fler axlar. Vid differentiering utifrån fordonsegenskaper är det därför mycket viktigt att ett större antal axlar inte automatiskt leder till högre avgift, utan att hänsyn även tas till fordonets, och den möjliga fordonskombinationens, totalvikt och längd. Vi uppfattar att utredningen tagit hänsyn till detta.

Mobility Sweden delar även utredningens uppfattning om att differentiering utifrån fordonsegenskaper inte bör variera beroende av fordonens dynamiska egenskaper, då detta riskerar att skapa ett komplext system med svårhanterlig administration.

## **8 Förbättrad kontroll av regelefterlevnad av yrkestrafiken**

Sverige är till ytan Europas fjärde största land. Sveriges geografiska utbredning bidrar därtill med stora avstånd där tunga vägtransporter många gånger är det enda sättet att säkra nödvändiga transporter för att upprätthålla ett fungerande samhälle och näringsliv.

Sverige har under lång tid haft problem med bristande regelefterlevnad i yrkestrafiken där så kallade cabotageregler för utländsk lastbilstrafik kringgåts. Mobility Sweden anser att kontroller av cabotagetransporter behöver öka och att det föreslagna avståndsbaserade systemet kan bidra till sådana kontroller.

Av betänkandet framgår att man i Belgien och Nederländerna inte får använda vägtulls-uppgifterna för andra ändamål än de ändamål som uppgifterna samlades in för. Vi stödjer utredningens förslag att uppgifterna om gränspassager från systemet för uttag av skatt bör användas i syfte att förbättra möjligheterna att göra urval för kontroll av yrkestrafiken.

## **Uttag av skatt, kontroller och tekniska lösningar**

Mobility Sweden ger stöd åt utredningens förslag att Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att hantera kartpassning och beräkning av den avståndsbaserade skatten. Likaså anser vi det vara naturligt att Trafikverket hanterar erforderliga kontrollstationer, såväl fasta som eventuellt mobila, i syfte att skapa redskap för att kontrollera regelefterlevnaden.

När det gäller de tekniska lösningarna konstaterar utredningen att det är en fördel om det svenska systemet ligger i linje med befintliga vägtullsystem som t.ex. i Belgien och det

kommande systemet i Nederländerna. Att så långt som möjligt eftersträva en harmonisering mellan medlemsstaternas system betraktar vi som grundläggande för att underlätta de tunga vägtransporterna på den inre marknaden. Detta gäller inte minst tekniska lösningar och gränssnitt. Behovet av en separat ombord-enhet (OBU), vid sidan av kravet på de smarta färdskrivare som successivt införs fr.o.m. 1 augusti 2023, väcker frågan om det finns en generell standard för dessa enheter. Alternativet, att varje fordon i gränsöverskridande trafik måste utrustas med en specifik OBU för vart och ett av de länder fordonet trafikerar, kan tendera att bli kostsamt, krångligt för förarna och administrativt betungande för såväl enskilda åkerier som för myndigheterna i berörda länder. Av denna anledning anser vi att man noggrant bör undersöka alla möjligheter att erhålla erforderlig information ur de smarta vägskrivarna, för att i bästa fall kunna se ombord-enheterna som en tillfällig lösning för de fordon som saknar smart färdskrivare, fram till dess att de omfattas av kravet.

### **Utred framtidens beskattning av fordon på väg**

Det kommer att ta tid att elektrifiera vägtrafiken fullt ut och statens intäkter från beskattning av vägtrafik kommer att minska i takt med utfasningen av fossila drivmedel. Statens inkomster från vägtrafiken är idag väsentligt högre än kostnaderna, och även när externa effekter som till exempel trafikrelaterade luftföroreningar och buller räknas in är vägtrafiken överbeskattad. Det kommer att ta lång tid att utreda och förankra ett nytt skattesystem för vägtrafiken. Mobility Sweden förordar därför att regeringen så snart som möjligt tillsätter en offentlig utredning, för att se över vilka principer som ska ligga till grund för framtidens beskattning av vägtrafiken och hur dagens befintliga skatter och avgifter kan ersättas med ett robust system för hållbar mobilitet.

Mobility Sweden vill framhålla att det dessförinnan är av största vikt att Sverige nu påskyndar framtagande och implementering av ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg. Flera av Sveriges viktiga konkurrentländer planerar de närmsta åren att kraftigt miljö-differentiera sina system för vägavgifter för att öka takten i omställningen. Ett miljöstyrande system som främjar elektrifiering, transporteffektivitet, användandet av biodrivmedel och dessutom fungerar väl för åkerierna kan i närtid bidra till klimatsmarta och hållbara lastbilstransporter i hela landet. Sverige har inte råd att vänta i tio år, ända till 2032, då Sveriges tidsfrist enligt Eurovinjettdirektivet går ut.

Stockholm den 30 september 2022

Mobility Sweden

Sofia Linder  
Chefsekonom

Calle Beckvid  
Teknisk samordnare