



Finansdepartementet

Diarienummer Fi2022/01180

103 33 Stockholm

[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

## **Yttrande över remiss av betänkandet Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system (SOU2022:13)**

Norrbottens handelskammare tackar för möjligheten att lämna synpunkter på SOU 2022:13 om vissa frågor kopplade till ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg. Norrbottens Handelskammare instämmer också i det remissytrande som Näringslivets transportråd och Skogsindustrierna lämnat.

### **Om Norrbottens Handelskammare**

Norrbottens Handelskammare är en oberoende, opolitisk medlemsägd näringslivsorganisation. Vi är helt privata och ägs, styrs och finansieras av våra medlemmar. Norrbottens Handelskammares uppdrag är lika viktigt som tydligt – att driva ett aktivt och synligt påverkansarbete för att Norrbotten ska utvecklas till Sveriges mest attraktiva tillväxtregion. Våra fokusområden är infrastruktur, internationell handel samt kompetens. Vi ingår i ett av världens största och äldsta affärsnätverk med nära 50 miljoner medlemsföretag och 12 000 handelskamrar i hela världen. Norrbottens Handelskammare grundades 1904 och är landets näst äldsta. Idag har vi ca 300 medlemsföretag i regionen och dessa medlemsföretag har totalt 26 000 anställda och en omsättning på 132 miljarder kronor tillsammans.

### **Ekonomi växer**

Norrbotten står inför de största och mest omfattande investeringarna någonsin. Fram till 2040 kommer över 700 miljarder kronor att investeras i regionen. Det är inte bara inom basnäringarna som investeringarna sker utan även de nya branscherna går igenom en stor och omfattande omstrukturering där investeringsviljan är stor. Detta är ett innovativt teknikkifte där hållbarhetsarbetet är centralt. Fram till år 2030 förväntas inrikes varuproduktion, samt export och import av varor öka med 50 procent, vilket leder till att inrikes transportarbete i tonkilometer ökar med ungefär lika mycket. (Trafikprognoser 2020:187) Med dessa enorma pågående och kommande investeringar och för att svensk industri ska fortsätta vara konkurrenskraftiga och därmed bidra med jobb och resurser till

välfärden, behövs väl fungerande logistikkedjor, en effektiv transportnäring, funktionell infrastruktur och ett kostnadsläget jämförbart med konkurrensländerna.

### **Norrbottens Handelskammarens yttrande**

Utredningen har haft i uppdrag att analysera utformningen av ett nytt miljöstyrande system som ett alternativ till den nuvarande tidsbaserade vägavgiften för godstransporter på väg.

Norrbottens Handelskammare saknar förslag på beskattningsnivåer i betänkandet. När dessa nivåer arbetas fram är det viktigt att de utformas på ett sätt som underlättar omställningen för den svenska åkerinäringen. Lönsamheten för dessa företag får inte minska så mycket att det inte finns utrymme för investeringar i nya fordon. Nivån på skatten måste därför noggrant utredas och jämföras med dagens vägavgift.

Norrbottens Handelskammare anser även att betänkandet bör kompletteras med en helhetssyn på skatter och avgifter i vägtrafiksystemet som bl.a. inkluderar fordonskatt, drivmedelsskatter samt skatt på energi för laddning av fordon eller för framtagning och tillhandahållande av vätgas. Utredningen behöver även kompletteras med en teknisk utredning om vilket digitalt system som ska användas för att mäta godstransporterna på väg.

### **Vägtullar och vägavgifter är frivilligt – Sverige är inte tvunget att ha Eurovinjett**

Det är värt att konstatera att det är frivilligt att införa vägtullar eller vägavgifter. Eurovinjett-direktivet är inte tvingande eller obligatorisk. Finland är ett grannland med delvis liknande förutsättningar som Sverige som har valt att inte ha någon form av avgift eller tull för tunga lastbilar. Med tanke på den diskussion som varit det här året om höga dieselpriiser så finns möjligheten att helt ta bort Eurovinjetten. Transportsektorn har dessutom väldigt många andra skatter, avgifter och styrmedel. Inkomsten till statskassan från Eurovinjetten är dessutom i sammanhanget väldigt låg, drygt en miljard i jämförelse på 60 miljarder från hela transportsektorn (cirka 90 miljarder om även momsens inkluderar). Å andra sidan är Eurovinjetten den enda skatt som tillåter uttag av skatt på ett utländskt skattesubjekt varför många vill behålla den för att utjämna konkurrensvillkor mellan svenska åkerier och åkerier från andra länder. Men det kan finnas andra sätt, eller kompletterande sätt, att gynna svenska åkerier, som att sänka drivmedelsskatterna till EU:s miniminivå. För att få en tydligare bild av detta bör det genomföras en översyn av all beskattning på vägtrafiken för att få den genomtänkt, med tydligt syfte och därmed tydligare styra mot utsatta mål.

## Artikel 7.6

I den slutgiltiga versionen av direktivet fastslås i artikel 7.6 att glest befolkade områden kan få nedsättning av skatten eller helt undantas.

Möjligheten finns alltså i direktivet att helt undanta vissa områden från att omfattas av ett Eurovinjettsystem. Vad gäller befolkningstäthet är det få områden i Europa som har lika låg befolkningstäthet som de norra delarna av Sverige och Finland. Det borde därför vara självklart att utnyttja möjligheten i Sverige eftersom direktivet tillåter det. Annars blir Eurovinjetten ytterligare ett område där Sverige implementerar EU-regler som vi inte egentligen måste. Norrbottens Handelskammare anser därför att Sverige måste använda sig av möjligheten att helt exkludera områden enligt artikel 7.6 utöver möjligheten till nedsättning.

Var gränsdragningen ska ske är som alltid svår, men utredningen hänvisar till olika mått på låg befolkningstäthet som tillämpas inom EU<sup>1</sup> där det lägsta är 12,5 invånare per kvadratkilometer som används i regionalstödssammanhang. Det finns även andra definitioner, exempelvis enligt Eurostat, och då nämns gränser på 30 eller 50 invånare per kvadratkilometer. Dessa gränsvärden används i utredningen som argumentation för områden som bör få nedsättning av Eurovinjetten och argumentationen för det är både logisk och bra, men utredningen använder sig inte av den fulla möjligheten att helt undanta områden. Norrbottens Handelskammare anser att som ett minimum bör områden med en befolkning under 12,5 invånare per kvadratkilometer helt undantas. Det skulle betyda att vägar i följande län per automatik skulle ha en skatt på noll kronor på alla vägar: Norrbottens län, Västerbottens län, Jämtlands län, Västernorrlands län och Dalarnas län.

---

<sup>1</sup> Se sidan 124–125 i utredningen.

## Slutord

Norrbottnen och Sveriges geografiska läge i världen med långa avstånd inom landet är våra medlemsföretag starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. För att framtidssatsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för våra företag. Internationell konkurrenskraft innefattar ett kostnadsläge i paritet med viktiga konkurrentländer och en väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare transporter.



Linda Nilsson, Ordförande Norrbottens Handelskammars Logistikråd

Peter Löfgren, Billerud AB

Per Henriksson, Ferruform AB (Scania Luleå)

John Lundborg, Gestamp Hardtech AB

Magnus Ragneberg, LKAB

Linda Bjurholt, LKAB

Anna Burman, Lindbäcks Bygg AB

Roger Lindgren, SSAB

Johan Granberg, Polarbröd AB

Niklas Östman, Polarbröd AB

Nils-Johan Haraldsson Kaunis Iron AB

Martin Bergvall, SCA Munksund AB

Lina Danielsson, Smurfit Kappa Kraftliner Piteå AB

Roger Bergman, Stenvalls Trä AB

Anton Öberg, Älvsbyhus AB

Jenny Marin, H2 Green Steel AB