

Sektionen för infrastruktur och fastigheter  
Ulrika Palm och Selda Taner

Finansdepartementet  
10333 STOCKHOLM

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

### Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Regioner, SKR:

- välkomnar utredningens förslag om ett nytt avståndsbaserat system som stödjer principen att ”förorenaren betalar” men saknar en tydligare styrning för att minska de tunga transporternas klimatpåverkande utsläpp,
- ser positivt till att även utländska åkerier ingår i utredningens förslag om avståndsbaserat system,
- anser inte att kommunerna ska belastas med ansvaret för att förhindra avledningar i det nya miljöstyrande systemet,
- anser att det behövs förtydliganden om vem som ska ansvara för utvärderingen en viss tid efter att det nya avståndsbaserade systemet har införts,
- ser positivt på en geografisk differentiering som värnar både de glesa regionernas näringsliv och speglar storstadsregionernas högre externa kostnader för luftföroreningar och buller.

### Sveriges Kommuner och Regioner synpunkter

Regeringen beslutade den 16 april 2020 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att analysera utformningen av ett nytt miljöstyrande system, som alternativ till den nuvarande eurovinjettavgiften för godstransporter på väg, och som kan bidra till att miljö- och klimatmålen nås, användas för uttag av skatt och bidra till förbättrad kontroll av regelefterlevnaden av yrkestrafiken (dir. 2020:38). SKR har som remissinstans getts möjlighet att yttra sig över utredningens betänkande *Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system* (SOU 2022:13) till Finansdepartementet.

#### Positivt med ett avståndsbaserat miljöstyrande system för uttag av skatt för tung trafik

I regeringsuppdraget har det ingått att analysera olika alternativ till den nuvarande eurovinjettavgiften, såsom ett avståndsbaserat system eller ett system som varken är tidsbaserat eller avståndsbaserat. Utredningen anser att ett avståndsbaserat system är det enda alternativet som uppfyller de syften och krav som uppställs i kommittédirektiven och förordar därför ett sådant istället för nuvarande tidsbaserade system.

I ett tidigare yttrande avseende Finansdepartementets promemoria *En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik* (Fi2018/01103/S2) var SKR positivt inställd till att

införa en avståndsbaserad beskattning. SKR ser att ett avståndsbaserat system har flera fördelar, bland annat att tydligt koppla till bränsleförbrukning och därmed de klimat- och miljöpåverkande utsläppen, men också för att det passar Sveriges geografi med stora avstånd.

SKR är i grunden positiv till utredningens förslag om ett nytt avståndsbaserat system som stödjer principen att ”förorenaren betalar” då klimat- och miljöpåverkan från transporter är en av våra mest angelägna samhällsfrågor. Ett avståndsbaserat system styr sannolikt mot mer transporteffektiva resor, t.ex. genom att ge incitament till mer samordnade godstransporter, ökad fyllnadsgrad, och ruttoptimering samt till lägre miljöpåverkan genom differentiering utifrån fordonens Euro-utsläppsklass. SKR saknar dock en tydligare styrning mot transporter och fordon med låga klimat- och miljöpåverkande utsläpp och mot en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Det är svårt att i nuläget, utan föreslagna nivåer på skatteuttag och förslag på differentiering utifrån koldioxidutsläpp, veta hur ett avståndsbaserat system kommer fungera i realiteten.

#### **Hantering av avledning utanför det beskattade vägnätet**

Utredningen föreslår att det skattepliktiga vägnätet ska omfatta europavägar, riksvägar och primära länsvägar. Inom det skattepliktiga vägnätet ska de vägar som har en trafikintensitet som överskrider 500 tunga fordon per dygn utgöra det beskattade vägnätet. Undantag från trafikintensitetskriteriet kan göras för vissa vägvägnitt så att de beskattade vägarna utgör ett sammanhängande vägnät. Risken för avledning anses vara begränsad enligt utredningen, som också pekar på kommunernas möjlighet att genom exempelvis lokala trafikföreskrifter förbjuda tunga lastbilar på en specifik väg eller plats, eller förbjuda fordon av viss längd att framföras inom vissa områden i kommunen, för att begränsa risken för avledning till kommunala vägar. Även för storstadsregionerna framförs kommunernas möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter förhindra att tunga fordon använder det kommunala vägnätet.

SKR anser att det är en fråga för Polismyndigheten, som ansvarar för kontroller av yrkestrafiken på väg, snarare än kommunen som väghållare, att hantera risk för avledning av tung trafik. SKR anser inte att kommunerna ska belastas med ansvaret för att förhindra avledningar.

#### **Utvärdering av systemet är inte ett kommunalt ansvar**

I utredningen föreslås att en utvärdering ska göras av det beskattade vägnätets omfattning och eventuell avledning *en viss tid* efter att det nya avståndsbaserade systemet för uttag av skatt har införts. Syftet med utvärderingen är att se om vägar som inte ingår i det skattepliktiga vägnätet ändå kan behöva ingå i det beskattade vägnätet. Utredningen drar slutsatsen att det är svårt att bedöma risken för avledning innan det är känt hur det slutliga systemet kommer att se ut eftersom risken för avledning måste vägas mot andra kostnader som yrkestrafiken har för körning på det beskattade vägnätet. I ett senare läge går det att analysera i vilken omfattning

avledning av den tunga lastbilstrafiken har skett till vägar utanför det skattepliktiga vägnätet utifrån data som kan ha samlats in för trafikanalys och statistikändamål. I betänkandet är det dock otydligt vem som ska ansvara för utvärderingen och när det ska ske, liksom vem som ska samla in data för analyser till utvärderingen.

SKR anser att det redan nu behövs ett förtydligande om vem som ska ansvara för utvärderingen och att det ska tydliggöras att det inte åligger kommunerna som väghållare att samla in och analysera data för detta.

### **Geografisk differentiering speglar Sveriges regioners olika utmaningar**

En första geografisk differentiering sker redan genom förslaget om att endast de delar av det skattepliktiga vägnätet som har mer än 500 tunga fordon per dygn ska ingå i det beskattade vägnätet eftersom stora delar (64 %) av det skattepliktiga vägnätet har en lägre trafikintensitet. Endast ett fåtal vägsträckor i Norrlands inland, Dalarna, Värmland, Dalsland och Småland träffas av beskattningen som förslaget är utformat. Syftet är att ta hänsyn till Sveriges särskilda förhållanden med relativt gles lastbilstrafik och långa transportavstånd, inte minst avseende näringslivets konkurrenskraft.

Utredningen föreslår också att en särskild geografisk differentiering ska införas, för att både ytterligare värna möjligheter till ett livskraftigt näringsliv i glesa regioner, och för att spegla högre externa kostnader för luftföroreningar och buller i storstadsregionerna. En högre skatt föreslås utformas som ett tätortstillägg, och tas ut på det beskattade vägnätet i kommuner som ingår i Stockholms, Göteborgs och Malmös tätortsområden (i enlighet med Naturvårdsverkets zonindelning utifrån EU:s luftkvalitetsdirektiv). En lägre skattenivå, glesbygdsnivå, ska tas ut för vägar i län med låg befolkningstäthet (glesbygdslän). Med glesbygdslän avses län där befolkningstätheten är under 30 invånare per kvadratkilometer, vilket innebär Norrbottens, Jämtlands, Västerbottens, Dalarnas, Västernorrlands, Gävleborgs, Värmlands, Gotlands, Kalmar och Kronobergs län. Utredningen har inte formulerat hur skatten ska fördelas i differentieringen.

SKR ser mycket positivt på den föreslagna geografiska differentieringen och menar att den hanterar utmaningarna som finns både i storstadsregioner och glesare regioner.

Sveriges Kommuner och Regioner



Peter Danielsson  
Ordförande