

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och
punktskatter

Vår referens/dnr:
2022–69

Er referens/dnr:
Fi2022/01180

2022-09-29

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

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över rubricerad utredning och lämnar synpunkter i enlighet med vad som anges nedan.

Sammanfattning av synpunkter

- Svenskt Näringsliv anser att godstransporter på väg inte bör påföras högre kostnader utan att det tagits fram en samlad bild av hur samtliga skatter och avgifter på transporter påverkar Sveriges konkurrenskraft.
- Svenskt Näringsliv anser att ett eventuellt införande av ett avståndsbaserat system som kompenserar för budgetförsvagningen till följd av att eurovinjettavgiften avskaffas, i enlighet med kommittédirektivet, inte ska höja beskattningen eller avgiftsuttaget.
- Svenskt Näringsliv anser att utredningen i delar saknar viktiga och centrala detaljer avseende utformningen av det tilltänkta avståndsbaserade systemet. Exempelvis innehåller utredningen varken något förslag på lagtext eller några förslag till avgifts- eller skattenivåer. Det innebär att utredningens inriktningsförslag är ofullständigt och att konsekvensutredningen är för bristfällig för att ligga till grund för ändrad lagstiftning.

Grunder för förslaget

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

Ett av de grundläggande kriterierna för att uppfylla syftet med ett nytt miljöstyrande system är att utländska fordon ska ingå. Förslaget ska bidra till att miljö- och klimatmålen nås, användas för uttag av avgift/skatt och bidra till förbättrad kontroll av regelefterlevnaden av yrkestrafiken, samt kompensera för budgetförsvagningen vid slopad eurovinjett (vägavgift).

Enligt utredningen finns möjligheten att utjämna konkurrensvillkoren och förbättra kontrollen enbart inom ett avståndsbaserat system och förordar därför ett avståndsbaserat system som alternativ till det nuvarande tidsbaserade systemet. Ett sådant system har även i högre utsträckning möjlighet att beakta Sveriges särskilda geografiska förhållanden.

Utredningen föreslår att det avgiftspliktiga vägnätet ska omfatta europavägar, riksvägar och primära länsvägar. Inom det skattepliktiga vägnätet ska de vägar som har en trafikintensitet som understiger 500 tunga fordon per dygn som huvudregel undantas från avgiften.

Geografisk differentiering

Utredningen anser att differentieringen mellan tätorter och landsbygd bör utformas som ett tätortstillägg i den avståndsbaserade avgiften som speglar högre externa kostnader för luftföroreningar och buller för tätortskörning. Syftet med detta förslag är att externa kostnader från lastbilstrafiken i högre utsträckning täcks med en mer rättvisande prissättning. Vidare föreslår utredningen att den avståndsbaserade vägavgiften ska differentieras geografiskt utifrån län. En lägre avgiftsnivå, glesbygdsnivå, ska tas ut för vägar i län med låg befolkningstäthet (glesbygdslän) och en högre avgift ska tas ut på det avgiftspliktiga vägnätet i tätorter.

Differentiering utifrån fordonsegenskaper

Utredningen bedömer att den avståndsbaserade avgiften bör differentieras utifrån fordonets eller fordonskombinationens totalvikt, Euro-utsläppsklasser, och eventuellt antal hjulaxlar. Om avgiften ska differentieras utifrån koldioxidutsläpp behöver det enligt utredningen utredas vidare.

Synpunkter

Av utredningen framgår att ett avståndsbaserat system innebär ökade kostnader för godstransporter på väg samtidigt som delmålet med överflyttning av transporter till järnväg och sjöfart bedöms bli begränsad.¹ Svenskt Näringsliv anser att det är problematiskt om godstransporterna på väg enligt förslaget skulle påföras ytterligare högre kostnader utan att det tagits fram en samlad bild av hur samtliga skatter och avgifter på transporter påverkar Sveriges konkurrenskraft.

¹ Sid 73 aktuellt betänkande

En central utgångspunkt i kommittédirektivet är att skatter och avgiftsuttag för godstransporter på väg sammantaget inte ska höjas:²

”Syftet med ett nytt miljöstyrande system som ett alternativ till den nuvarande eurovinjettavgiften är inte att sammantaget höja beskattningen eller avgiftsuttaget för godstransporter på väg utan att inom ramen för ett miljöstyrande system kunna kompensera för den budgetförsvagning som uppstår om den nuvarande eurovinjettavgiften tas bort.”

Konsekvensutredningen är svårbedömd eftersom utredningen varken innehåller något förslag på lagtext eller några förslag till avgifts- eller skattenivåer. Det innebär att utredningens inriktningsförslag är ofullständigt och kräver ytterligare beredning. I Svenskt Näringslivs remissyttrande³ av Finansdepartementets promemoria: En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik anges att regeringen bör invänta förhandlingarna om EU:s mobilitetspaket och Eurovinjett-direktivet, vilket utredningen har tagit höjd för. Det pågår dock förhandlingar om styrmedel för vägtransporternas koldioxidutsläpp vilket utredningen beskriver som ”unionsövergripande styrmedel som prissätter koldioxidutsläpp inom transportområdet”.⁴ Till exempel pågår förhandlingar om EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS) och frågan om huruvida ett reviderat utsläppshandelssystem ska omfatta vägtransporter bör beaktas i eventuell fortsatt beredning av utredningens förslag.

Utredningen innehåller däremot en analys av tänkta konsekvenser för ”transportintensiva branscher”.⁵ Svenskt Näringsliv vill framföra att lastbilstransporter är mycket vanliga i stora delar av näringslivet, ofta i kombination med andra trafikslag som järnväg och sjöfart. Merparten av lastbilstransporterna är kortare, enligt Transportföretagen är över hälften av alla lasttransporter kortare än 50 kilometer.⁶ Höjda kostnader för vägtransporter slår därmed brett mot företagen.

Enligt utredningen skulle ett avståndsbaserat system utjämna konkurrensvillkoren mellan svenska och utländska åkare. Det är korrekt, men det finns även andra kostnader som innebär ojämlikhet avseende konkurrensvillkor, exempelvis gällande fordon och drivmedel. Utredningen skriver vidare att ”Utländska åkare får genom betalningen av avståndsbaserad skatt vara med och bidra till finansieringen av den infrastruktur de använder i Sverige.”⁷ Det är vällovligt att utländska åkare i likhet med svenska åkare ska bidra till finansieringen av de vägar som de nyttjar.

² Kommittédirektiv ”Nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg”: <https://www.regeringen.se/4a6c5c/contentassets/6e76b569e98645dab9b1a075aa478c93/nytt-miljostyrande-system-for-godstransporter-pa-vag-dir.-202038.pdf>

³ Svenskt Näringslivs remissyttrande från den 24 april 2018: https://www.svensktnaringsliv.se/material/remissvar/sh36fp_remissvar-47-2018pdf_1124085.html/Remissvar+47-2018.pdf

⁴ Sid 20 aktuellt betänkande

⁵ Se resonemang på sid 299 i betänkandet

⁶ Se information från Transportföretagen:

<https://www.transportforetagen.se/om-oss/transportfakta/transportslag/>

⁷ Sid 74 i aktuellt betänkande

Svenskt Näringsliv anser att ett eventuellt införande av ett avståndsbaserat system som kompenserar för budgetförsvagningen till följd av att eurovinjettavgiften avskaffas, i enlighet med kommittédirektivet, inte ska höja beskattningen eller avgiftsuttaget. Vidare måste kostnaderna för uppförande av ett eventuellt elektroniskt kontrollsystem åskådliggöras och samhällsekonomisk kostnadseffektivitet måste ställas i relation till beskattningens och avgifternas olika syften.

SVENSKT NÄRINGSLIV

Johan Fall

Robert Lönn

Nils Paul