



Mårten Johansson  
070-671 13 85  
[marten.johansson@akeri.se](mailto:marten.johansson@akeri.se)

Vår ref  
2022-14

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt och  
punktskatter  
Jakobsgatan 24  
103 33 STOCKHOLM

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

## Sveriges Åkeriföretags remissvar på Fi2022/01180 REMISS AV BETÄNKANDET GODSTRANSPORTER PÅ VÄG – VISSA FRÅGESTÄLLNINGAR KRING ETT NYTT MILJÖSTYRANDE SYSTEM (SOU 2022:13)

Sveriges Åkeriföretag är med ca 5100 åkeriföretag med drygt 38.000 lastbilar åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

### Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag föreslår att:

- En avståndsbaserad avgift, i utredningen kallad vägtull, med en skatteväxling ersätter den nuvarande tidsbaserade vägavgiften, men först måste kompletterande utredning och detaljutformning av vägtull för godstransporter på väg göras.
- Vägtull tas ut på alla statliga och kommunala vägar vilket minskar problem med smittrafik, men differentierat så att vägtull blir högre i tätort jämfört med landsbygd, glesbefolkade och lågtrafikerade områden.
- Tunga lastbilar utan draganordning för påhängsvagn bör beskattas (vägtull) men inte högre än upp till 32 tons totalvikt. Släpvagnar och påhängsvagnar oberoende av totalvikt och antal hjulaxlar bör undantas från vägtull eftersom dessa medverkar till väsentlig effektivisering av vägtrafik som minskar negativ påverkan inklusive en minskning av emissioner i relativa tal. För lastbilar med draganordning för påhängsvagn bör en likvärdig nivå på högsta vägtull tas ut men inte högre än upp till 18 tons totalvikt på dragande motorfordon. Detta medför t.ex. att högsta vägtull träffar likvärdigt baserat på samma trafikarbete:
  - dels för ett 40 tons EU- trailerkipage som lastar ca 25 ton gods,
  - dels för en lastbil med totalvikt 32 ton och som lastar ca 20 ton gods,
  - dels för ett klimatsmart högkapacitetsfordon med ett eller flera släpvagnar som på BK4 inom 74 tons bruttovikt lastar ca 54 ton gods.
- Nivåer på uttag av vägtull för motorfordon bör tas fram och presenteras för att kunna bedöma dels att vägtullen inte ökar totalt avgiftsuttag dels också lämplig

nivå att differentiera avseende trafik i olika regioner, tätorter, efter trafiktäthet mm.

- Differentiering utifrån fordonsegenskaper bör förenklas till de egenskaper som långvarigt har betydelse för utveckling av vägtrafiksystemet. Övervägande delen av trafikarbetet görs redan idag med Euro VI fordon och utvecklingen mot renare fordon går snabbt. Innan ett nytt vägtullsystem har implementerats har de flesta äldre Euromotorer ersatts av Euro VI motorer och många fordon är då elektrifierade. Utsläppen och buller har då redan börjat reduceras och koldioxidfrågor regleras i annan författning varför differentiering på dessa egenskaper tenderar att i ökad grad bli överspelade innan implementeringen är på plats.
- Vägtull kan med fördel förenklas utan att samhället tappar bra miljöstyrande möjligheter för godstrafik på väg. Detta eftersom det finns flera miljöstyrande sätt att påverka vägtrafik som Euroklasser, drivmedelskostnader, typ av drivmedel, fordonens vikter och dimensioner, koldioxidnormer, miljözoner, kundkrav, ledningssystem, Fair Transport, koldioxidskatt, energiskatt, utsläppshandel, fordonskatt, infrastrukturavgift, trängselskatt, vägtull mm.
- Vägtull bör inte differentieras utifrån fordonens koldioxidutsläpp om det inte blir ett tvingande krav från EU. Att införa en koldioxidkomponent som ger en rättvisande styrning utifrån fordonets verkliga klimatpåverkan ur ett WTW-perspektiv är en stor utmaning då de certifierade koldioxidutsläppssiffrorna från fordonstillverkarna inte tar hänsyn till om drivmedlet eller elen har förnybart eller fossilt ursprung. Det finns därmed andra mer träffsäkra styrmedel för att reglera koldioxidutsläpp.
- Förslaget till vägtull behöver kompletteras med en helhetssyn på skatter och avgifter i vägtrafiksystemet som bl.a. också inkluderar fler typer av vägfordon, fordonskatt, drivmedelsskatter samt skatt på energi för laddning av fordon eller för framtagning och tillhandahållande av biogas eller vätgas.
- Motorfordon i icke yrkesmässig trafik som är äldre än 30 år bör undantas från uttag av vägtull.
- Konsekvensanalys och utformning av totala skatter, avgifter och tull för vägtrafik bör göras i dels ett omställningsperspektiv fram till år 2030, dels i ett längre perspektiv efter 2030 när allt fler fordon har ställt om. Finansiering av vägtrafiksystemet, där alla typer av fordon bör bidra, behöver vara robust också efter omställningen, när elektrifiering har implementerats i stor omfattning.
- Skattepliktigt vägnät enligt utredningens förslag Bilaga 3 Figur 2 bör ersättas med att i stället hela det statliga och kommunala vägnätet omfattas av vägtull dock med lämplig differentiering på avgiftsnivåer. Detta för att minska risken för smitvägar och för att fler utländska lastbilar ska bidra med vägtull. Eurovinjetten är en liten del av vägtrafikens totala skatter och avgifter. Efter kompletterande utredning och konsekvenser av vägtransportssystemets omställning torde vägtull bli ett verktyg för skatteväxling av vägtrafikens totala skatter och avgifter. Med ökad skatteväxling och därmed högre vägtull blir det allt viktigare att hela vägnätet och fler fordonstyper omfattas för att därmed eliminera problemet med smitvägar för att slippa vägtull samt för att säkra finansieringen av vägtrafiksystemet.
- Kostnaden för drift och underhåll av vägtrafiksystemet i Sverige bör fördelas mellan samhället och alla trafikanter och fordonsslag som använder vägtrafiksystemet men då bör Trafikverkets bedömning beaktas att upp till 75 procent av dessa kostnader är tidskostnader där vägar försämras av klimat,

dränering, tjäle mm och ca 25 procent av kostnaderna beror på trafiklast t.ex. dubbslitage och höga bruttovikter eller axellaster. En kompletterande utredning med ett bredare perspektiv på skatter och avgifter inklusive vägtull bör ta hänsyn till tidskostnader och trafiklastberoende kostnader.

- Drivmedelsskatter i Sverige bör för yrkesmässig godstrafik på väg i första hand inte vara högre än EU mininivå. Alternativt bör en högre nivå än EU mininivå återbetalas med restitution till yrkesmässig godstrafik på väg. Nivån på drivmedelsskatt och eventuell restitution om skatten är högre än energiskattedirektivets mininivå bör påverka beslut om lämplig nivå på vägtull.
- En skatteväxling mot vägtull bör utformas så att den varaktigt stärker svensk åkerinäringens konkurrenskraft gentemot utländska åkeriföretag som kör godstransporter på väg i Sverige.

Sveriges Åkeriföretag anser att det finns flera brister med utredningens förslag som t.ex. följande:

- Nivå på vägtull har inte presenterats vilket innebär att det inte går att bedöma konsekvenser och lämplighet av eventuella differentieringar.
- Utredningens direktiv har varit allt för avgränsat och saknar krav på helhetssyn om vägtrafikens samtliga skatter, avgifter och tullar.
- Vägtull enligt bilaga 3 figur 2 som visar karta med vägavsnitt med trafikintensitet över 500 tunga fordon (>3,5 ton) per dygn.
  - Vägar till riksgränsen mot Norge samt väg E45 omfattas t.ex. inte av förslag på vägtull vilket innebär att utländsk fordonstrafik med tunga lastbilar därmed inte bidrar här med vägtull.
  - Smittrafik uppstår till vägar som inte omfattas av vägtull. Om samtliga statliga vägar omfattas av vägtull så kvarstår ändå problem med smittrafik till kommunala vägar. Därför bör också kommunala övervägas att omfattas av systemet med vägtull.

Betänkandet skriver	Sveriges Åkeriföretags svar
<p><b>Uppdraget</b>            Utredningen har haft i uppdrag att analysera utformningen av ett nytt miljöstyrande system som ett 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.</p>	<p>Sveriges Åkeriföretag föreslår att en kompletterande utredning snarast genomförs. Uppdraget är allt för snävt avgränsat för att vara ett bra beslutsunderlag. Utredningen bör kompletteras med en helhetssyn på skatter och avgifter för godstransporter på väg som fordonskatt, vinjett, energiskatt, koldioxidskatt, handelssystem för koldioxid samt förslag på nivå på vägtull bör ingå i en sådan analys. När nivån på ny vägtull är okänd går det inte att bedöma lämplighet och konsekvenser av en eventuell differentiering. Eftersom transportnäringen ställer om med nya drivmedel, elektrifiering och vätgas påverkas skatteunderlaget efter hand. Därför bör analysen på totala skatter och</p>

<p>I utredningens uppdrag har ingått att analysera olika alternativ till den nuvarande eurovinjettavgiften, såsom ett avståndsbaserat system eller ett system som varken är tidsbaserat eller avståndsbaserat.</p> <p>Ett system med en avståndsbaserad skatt kan innebära att alla fordon som använder vägen behandlas lika och skatt betalas utifrån körsträckan, oavsett registreringsland. Konkurrensvillkoren mellan svenska och utländska åkare kan då utjämnas. Detta är en skillnad gentemot drivmedelsskatten, som främst utländska åkare kan undvika genom att köpa diesel utomlands. Införandet av ett avståndsbaserat system skulle därav kunna bidra till mer rättvisa konkurrensvillkor än drivmedelsskatten. Utländska åkare får genom betalningen av avståndsbaserad skatt vara med och bidra till finansieringen av den infrastruktur de använder i Sverige.</p> <p>Utredningen har också haft i uppdrag att föreslå hur sådana tekniska system och sådan information som införandet av ett nytt system skulle medföra skulle kunna användas för att skapa förbättrade möjligheter till kontroll av andra regelverk för yrkestrafik. Det har även ingått att analysera hur de tekniska systemen och administrationen av kontroll av såväl det nya systemet som regelefterlevnaden bäst anpassas till gällande svensk och EU-rättslig lagstiftning, behovet av att värna skyddet för den personliga integriteten och bestämmelserna om offentlighet och sekretess, samt vilka ändringar i gällande</p>	<p>avgifter göras i dels ett omställningsperspektiv fram till år 2030, dels i ett längre perspektiv efter 2030 när allt fler fordon har ställt om. Finansiering av vägtrafiksystemet behöver vara robust också efter omställningen när elektrifiering har implementerats i stor omfattning.</p> <p>Sveriges Åkeriföretag anser att utformning av skatter och avgifter för godstrafik på väg i Sverige skall värna svensk åkerinäringens konkurrenskraft gentemot utländska transportföretag som har lägre kostnader för löner och drivmedel. Sveriges Åkeriföretag delar utredningens bild att en väl utformad avståndsbaserad skatt kan stärka svensk åkerinäring. Nuvarande svenska drivmedelsskatt försämrar konkurrensvillkoren för svenska åkare jämfört med utländska åkare.</p> <p>Sveriges Åkeriföretag anser att systemet för avgiftsupptagning och kontroll bör utformas enkelt och robust så att kostnader för driften av systemet minimeras och effektivt medverkar till att generera intäkter som behövs för vägtrafiksystemet.</p>
--	--

<p>lagstiftning som skulle kunna göras för att underlätta detta.</p> <p>Vidare har i uppdraget ingått att utreda och lämna förslag på hur ett nytt miljöstyrande system bör avgränsas och differentieras geografiskt, åtminstone mellan tätort och landsbygd, och vilka effekter en sådan avgränsning och differentiering medför för olika delar av landet.</p> <p>I uppdraget har också ingått att analysera hur en differentiering utifrån fordonsegenskaper inom ramen för ett nytt miljöstyrande system kan utformas för att bidra till ökad miljöstyrning.</p>	<p>Sveriges Åkeriföretag anser att buller och utsläpp kommer att minska väsentligt efterhand som trafiken ställer om och elektrifieras baserat på miljöstyrande verktyg som redan har implementerats. Det innebär också att skillnader i buller och utsläpp med tiden minskar mellan stad och landsbygd. Ett vägtullsystem kan därför förenklas och avstå differentieringar som redan hanteras på annat sätt.</p> <p>Utsläpp i relativa tal per kg transporterat gods på väg är upp till hundra gånger mindre med 74 tons högkapacitetsfordon jämfört med små fordon. Högkapacitetsfordon fördelar lasten på flera hjulaxlar vilket innebär att vägslitage per kg fraktat gods är väsentligt lägre för ett 74 tons ekipage än mindre fordon ger upphov till. Högkapacitetsfordon bör därför gynnas genom att påföra vägtull upp till en inte allt för hög nivå på totalvikt för motorfordon. Tunga lastbilar utan draganordning för påhängsvagn bör beskattas (vägtull) men inte högre än upp till 32 tons totalvikt. Släpvagnar och påhängsvagnar oberoende av totalvikt och antal hjulaxlar bör undantas från vägtull eftersom dessa medverkar till väsentlig effektivisering av vägtrafik som minskar negativ påverkan inklusive en minskning av emissioner i relativa tal. För lastbilar med draganordning för påhängsvagn bör en likvärdig högsta vägtull tas ut upp till 18 tons totalvikt på dragande motorfordon. Detta medför t.ex. att högsta vägtull träffar likvärdigt baserat på samma trafikarbete:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• dels för ett 40 tons EU-trailerekipage som lastar ca 25 ton gods,</li><li>• dels för en lastbil med totalvikt 32 ton och som lastar ca 20 ton gods,</li><li>• dels för ett klimatsmart högkapacitetsfordon med ett eller</li></ul>
---	--

<p>Utredningen har även haft i uppdrag att analysera om det är juridiskt möjligt och om det är lämpligt att kombinera ett avståndsbaserat system med ett system för återbetalning av bränsleskatt och, för det fall ett sådant system bedöms möjligt och lämpligt, föreslå hur det i så fall bör utformas.</p> <p>Vidare har i uppdraget ingått att följa pågående arbete kring utvecklingen av elvägar och i den utsträckning det är möjligt analysera om ett avståndsbaserat system skulle kunna spela en roll i samband med tillträdeskontroll och debitering av kostnader för elvägar.</p> <p><b>Det nya miljöstyrande systemet bör vara avståndsbaserat.</b></p> <p>Ett av de grundläggande kriterierna för att uppfylla syftet med ett nytt miljöstyrande system är att utländska fordon ska ingå.</p> <p>Systemet ska även kompensera för budgetförsvagningen vid slopad eurovinjettavgift (vägavgift). Stöd och olika typer av regleringar uppfyller inte dessa kriterium. Höjd fordonskatt kan kompensera för den budgetförsvagning som en slopad vägavgift medför men utländska fordon ingår inte i ett sådant system. En höjd drivmedelsskatt kan bidra till att miljö- och klimatmålen nås. En höjd dieselskatt kan kompensera för budgetförsvagningen och i viss mån tas ut av utländska fordon men kan inte utjämna konkurrensvillkoren mellan svenska och utländska åkare eller bidra till förbättrad kontroll av revelefterlevnad. Möjligheten att utjämna konkurrensvillkoren och</p>	<p>flera släpvagnar som på BK4 inom 74 tons bruttovikt lastar ca 54 ton gods.</p> <p>Klimatsmartast är att i så stor andel som möjligt använda högkapacitetsfordon med bruttovikter upp till 74 ton.</p> <p>Differentiering efter Euroklass eller koldioxidutsläpp blir mer och mer inaktuell efter hand som trafiken ställer om till elektrifiering. Motorers tillåtna euroklasser och koldioxidutsläpp regleras med andra styrmedel och behöver därför inte komplicera ett avgiftssystem för vägtrafik.</p> <p>Dieselskatt i Sverige har under många år varit betydligt högre än EUs mininivå på 330 Euro per tusen liter. På grund av höga drivmedelspriser och för att bl.a. värna svensk åkerinäringens konkurrenskraft har dieselskatten (energiskatt och koldioxidavgift) tillfälligt sänkts till EU mininivå till och med september 2022. Minst 20 procent av godstrafikarbetet och transportarbetet på väg i Sverige sker med utländska fordon som i huvudsak tankar billigare drivmedel utomlands. Energiskattedirektiv medger återbetalning av skatt för yrkesmässig trafik med fordon</p>
--	---

<p>förbättra kontrollen finns däremot enbart inom ett avståndsbaserat system.</p> <p>Ett avståndsbaserat system har även i högre utsträckning möjlighet att beakta Sveriges särskilda geografiska förhållanden jämfört med höjd drivmedelsskatt. Utredningen anser att ett avståndsbaserat system är det enda alternativet som uppfyller de syften och krav som uppställs i kommittédirektiven och förordar därför ett avståndsbaserat system som alternativ till det nuvarande tidsbaserade systemet.</p>	<p>över 7,5 ton men detta har inte Sverige infört. Nu pågår revision av EUs energiskattedirektiv. Sverige bör inte ha högre skatt för yrkesmässig trafik än EU mininivå om svensk åkerinäringens konkurrenskraft ska värnas. Sänkningen av dieselskatten till EU mininivå bör vara permanent.</p> <p>Ett robust vägtransportsystem bör också fungera vid kris och krig. För minskad sårbarhet bör inte all vägtrafik elektrifieras. Utöver elektrifiering av fordon bör också en rimlig andel av fordonsparken värnas under överskådlig tid att kunna köra på fossilfri diesel, biogas eller vätgas. Sverige bör när det gäller drivsystem till vägtrafik undvika att lägga alla äggen i samma korg. Vägtull bör därför tas ut likvärdigt oberoende av drivsystem.</p> <p>Sveriges Åkeriföretag anser att en kompletterande utredning bör göras med en helhetssyn på skatter och avgifter för vägtrafiksystemet. Det innebär att säkra att alla fordonsslag inklusive utländskt registrerade fordonsslag medverkar med sin del till finansiering av vägtrafiksystemet dels under en omställningstid fram till år 2030, dels på längre sikt efter 2030.</p>
<p><b>Skattepliktigt vägnät och beskattade vägar inom detta vägnät</b></p> <p>Det skattepliktiga 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 beskattning. En utvärdering av vägnätets omfattning och eventuell avledning bör göras en viss tid efter att det nya avståndsbaserade systemet för uttag av skatt har införts.</p>	<p>Det är inte självklart att geografiska områden eller lågtrafikerade vägar skall undantas som enligt förslaget där bara vägar som trafikerats av mer än 500 tunga lastbilar per dygn omfattas av vägtull. Förslaget innebär problem med smitvägar på både statliga och kommunala vägar. Ett vägtullsystem bör vara förberett för att hantera en skatteväxling där vägtrafiksystemets alla statliga och kommunala vägar omfattas och att samtliga tullar, skatter och avgifter kan hanteras för alla typer av fordon, inte bara för tunga lastbilar. Eftersom avgiftsnivåerna inte har presenterats kan</p>

<p>Utredningen föreslår att med tätort ska avses de kommuner som ingår i Stockholms, Göteborgs och Malmös tätortsområden i enlighet med Naturvårdsverkets zonindelning utifrån EU:s luftkvalitetsdirektiv. En högre skatt ska tas ut på det beskattade vägnätet i dessa tätorter. Befolkningstätheten i dessa tätorter ligger inom det intervall som anges i eurovinjettdirektivets definition av tätort (eng. suburban), dvs. mellan 150 och 900 invånare per kvadratkilometer. Denna indelning kan anses vara väl avvägd utifrån syftet med en avståndsbaserad skatt.</p> <p>Utredningen anser att differentieringen mellan dessa tätorter och landsbygd bör utformas som ett tätortstillägg i den avståndsbaserade skatten som speglar högre externa kostnader för luftföroreningar och buller för tätortskörning baserat på referensvärden bilaga IIIb i det reviderade eurovinjettdirektivet. Syftet med detta förslag är att externa kostnader från lastbilstrafiken i högre utsträckning täcks med en mer rättvisande prissättning.</p> <p>Utredningen föreslår även att den avståndsbaserade skatten ska differentieras geografiskt utifrån län och en lägre skattenivå, glesbygdsnivå, ska tas ut för vägar i län med låg befolkningstäthet (glesbygdslän). Denna differentiering kan kombineras med förslaget om att en högre skatt ska tas ut på det beskattade vägnätet i tätorter. Med glesbygdslän avses län där befolkningstätheten är under 30 invånare per kvadratkilometer. Berörda län är Norrbottens, Jämtlands, Västerbottens, Dalarnas, Västernorrlands, Gävleborgs, Värmlands, Gotlands, Kalmar och Kronobergs län. Syftet med detta förslag</p>	<p>heller inte lämpligheten att differentiera bedömas.</p> <p>Om tätort ska vara grund för differentiering så är utredningens förslag lämpligt.</p> <p>Nivå på vägtull har inte presenterats vilket innebär att det inte går att bedöma konsekvenser och lämplighet av eventuella differentieringar.</p>
---	--



är att hänsyn tas till Sveriges särskilda förhållanden med relativt gles lastbilstrafik och långa transportavstånd inte minst avseende näringslivets konkurrenskraft.

#### **Differentiering utifrån fordonsegenskaper**

Skatteuttaget bör enligt det reviderade eurovinjettdirektivet delas upp på en infrastrukturavgift och en avgift för externa kostnader. Differentieringar i dessa båda delar bör baseras på uppgifter som finns registrerade för fordon och avse fasta fordonsegenskaper så att dessa registrerade uppgifter tillsammans ger en skattenivå för den specifika lastbilen.

Utredningen bedömer att den avståndsbaserade skatten bör differentieras utifrån fordonets, eller fordonskombinationens, totalvikt, Euro-utsläppsklasser och eventuellt antalet hjulaxlar. I det reviderade eurovinjettdirektivet ställs krav på att en avståndsbaserad skatt ska differentieras utifrån vilken koldioxidutsläppsklass ett fordon tillhör, antingen genom en differentierad infrastrukturavgift eller som en differentierad komponent i avgiften för externa kostnader. Differentieringen blir tvingande om inget unionsövergripande styrmedel införs som prissätter koldioxidutsläpp inom transportområdet.

Om den avståndsbaserade skatten måste differentieras utifrån fordonets koldioxidutsläppsklass bör det i den fortsatta beredningen utredas närmare hur denna differentiering ska utformas.

Sveriges Åkeriföretag ser det fullt möjligt att utforma avståndsbaserad vägtull som dels är miljöstyrande dels stärker svensk åkerinäringens konkurrenskraft. En av de viktigaste miljöstyrande parametrarna är att släpvagnar inte beskattas utan bara motorfordon.

De externa kostnader för luftföroreningar och buller som anges avser dagens problem, en äldre fordonspark, men efter hand som omställningen genomförs så minskar problemen med såväl luftföroreningar som buller, och de externa kostnaderna bör då skattas lägre, vilket även påpekas i utredningen. Övervägande delen av trafikarbetet görs redan idag med Euro VI fordon och utvecklingen mot renare fordon går snabbt. Innan ett avgiftsbaserat system hunnit tas i drift har de flesta äldre Euromotorer ersatts av Euro VI och många fordon har elektrifierats. Differentiering efter Euroklass synes därför snabbt bli överspelat. Det är därför inte självklart att komplicera ett avståndsbaserat system men differentiering utifrån egenskaper som är övergående och som kommer att minska väsentligt innan ett avståndsbaserat system har hunnit tas i drift.

Vägnät i glesbygd behöver hållas i gott skick också när färre fordon trafikerar. Förutsättningar att leva och verka i glesbygd bör värnas men det är inte självklart att det bästa sättet är via ett differentierat avståndsbaserat skattesystem. En utredning med helhetssyn på skatter och avgifter behöver därför genomföras.

Motorfordon och dess egenskaper bör vara grund för beskattning. Släpvagnar

	<p>bör undantas beskattning. Förkortad väglivslängd beror enligt Trafikverkets bedömning upp till 75 procent på tidskostnader och ca 25 procent på trafiklastrelaterade kostnader. I trafiklastkostnader ingår både dubbslitage från personbilar och tunga fordons påverkan på infrastruktur. Klimat, väderelement, vatten, dränering, is, tjälskador mm har därmed en mycket stor andel kostnader för vidmakthållande av infrastruktur. Kostnader för trafiklast ökar i relativa tal per ton transporterat gods vid höga axellaster medan högkapacitetsfordon med släpvagnar och många hjulaxlar minskar axellasterna och ger därmed lägre slitagekostnader per ton transporterat gods. Differentiering bör därför inte göras utifrån antalet hjulaxlar. Om motorfordon beskattas och inte släpvagnar så gynnas högkapacitetsfordon samtidigt som vägslitaget minskar, behovet av energi minskar, utsläppen minskar och svensk åkerinäringens konkurrenskraft stärks.</p> <p>Att införa en koldioxidkomponent som ger en rättvisande styrning utifrån fordonets verkliga klimatpåverkan ur ett WTW-perspektiv är en stor utmaning då de certifierade koldioxidutsläppsiffrorna från fordonstillverkarna inte tar hänsyn till om drivmedlet eller elen har förnybart eller fossilt ursprung. En avståndsbaserad skatt tar inte heller hänsyn till om chauffören framför fordonet på ett energieffektivt sätt. Det finns därmed andra mer träffsäkra styrmedel för att reglera koldioxidutsläpp. Vägtull bör därför inte differentieras utifrån fordonens koldioxidutsläpp om det inte blir ett tvingande krav från EU. Om så blir fallet bör en mer djupgående analys tas fram kring hur denna differentiering ska utformas.</p>
--	--

**Det nya miljöstyrande systemet och förbättrad kontroll av regelefterlevnad avseende yrkestrafik på väg.**

Uppgifterna om bl.a. gränspassager från systemet för uttag av skatt bör användas i syfte att förbättra möjligheterna till kontroll av regelverket kring cabotagetransporter. Det är inte möjligt att använda informationen från systemet för uttag av skatt eller från kontrollsystemet, och inte heller de tekniska systemen, för att förbättra kontrollen av kör- och vilotidsregleringen.

Utredningen gör bedömningen att kartpassningen och beräkningen av den avståndsbaserade skatten bör göras centralt hos avgiftsupptagaren, dvs. Transportstyrelsen. Utredningen lämnar förslag på en teknisk och administrativ lösning för hur en förbättrad kontroll av cabotagetransporter kan genomföras. I och med den centraliserade beräkningen av den avståndsbaserade skatten har Transportstyrelsen information om samtliga tunga fordons positioner. Från dessa uppgifter kan uppgifter om bl.a. utländska fordons gränspassager filtreras ut. Därigenom är det möjligt att se hur länge ett fordon har befunnit sig i landet och när det senast lämnade landet, vilket medför att fordon efter viss tid kan misstänkas för överträdelse av cabotageregulverket (som från och med den 21 februari 2022 även gäller för vägdelen av kombinerade transporter).

Utredningen föreslår att Polismyndigheten bör få tillgång till uppgifterna om de fordon som misstänks för överträdelse mot cabotageregulverket och även skälet till misstanken så att vägkontrollerna kan riktas in på dessa fordon. Vid fordons passage av kontrollstation bör även kontrolleras om fordonet är misstänkt för överträdelse av cabotageregulverket.

**Återbetalning av bränsleskatt**

Utredningen bedömer att det inte kan anses vara juridiskt möjligt att koppla ett

Sveriges Åkeriföretag anser att kontroller av cabotage behöver öka och att systemet för vägtull kan bidra till sådana kontroller.

Sveriges Åkeriföretag anser att dieselskatter i Sverige inte skall vara högre än EU mininivå. Nuvarande nersättning till EU mininivå bör bli

system för återbetalning till den nya avståndsbaserade skatten. Däremot kan ett återbetalningssystem som inte har den kopplingen vara möjlig avseende en nedsättning av skatten på diesel för tunga fordon över 7,5 ton enligt nuvarande energiskattedirektiv. För förbrukning i sådana fordon skulle dock återbetalningsbeloppet bli begränsat då EU:s minimiskatternivåer för diesel måste uppfyllas. Med utgångspunkt från svenska skatternivåer på diesel, kan en återbetalning maximalt medges med omkring 1 krona per liter. Utredningen anser att ett återbetalningssystem visserligen är möjligt, i enlighet med nuvarande energiskattedirektiv, men att den administrativa rimligheten och den samhällsekonomiska effektiviteten kan anses som tveksam. Utredningen bedömer att ett återbetalningssystem i nuläget inte kan anses lämpligt.

#### **Konsekvenser**

En avståndsbaserad skatt som ersätter den nuvarande tidsbaserade vägavgiften kan leda till minskat transportarbete men även ökad transporteffektivitet, t.ex. genom ytterligare incitament till samordnade godstransporter, ökad fyllnadsgrad, och ruttoptimering. En avståndsbaserad skatt kan bidra till att nå riksdagens klimatmål, men även vissa miljömål och transportpolitiska mål. Analys på region- och kommunnivå visar att de mest kostnads känsliga kommunerna vad gäller ökade transportkostnader på väg generellt sett ligger inåt landet, med relativt långa avstånd till kusten eller till järnväg. Ett antal kommuner i Norrbotten, Västerbotten och norra Dalarna, men också ett par kommuner utmed kusten i östra Småland, visar sig vara relativt kostnads känsliga.

Utredningen bedömer utifrån tillgängliga uppgifter att skogsindustrin, livsmedelsindustrin och bygg- och anläggningssektorn påverkas mest då en

permanent också från oktober 2022 och framåt. Ett administrativt krångligare men alternativt sätt att uppnå EU mininivå är att med restitution återbetala det skatteuttag för yrkesmässig godstrafik på väg som överstiger EU mininivå.

<p>avståndsbasead skatt ersätter en vägavgift.</p> <p>Det är sannolikt att utredningens förslag om avgränsning genom beskattat vägnät samt geografisk differentiering jämfört med om hela vägnätet beskattas och då med en enhetlig skattenivå kan vara gynnsamma för näringslivet i norra delarna av Sverige, men även i vissa mer glesbebyggda områden i södra Sverige. Förslaget om förhöjd skatt på beskattat vägnät i tätort, dvs. de kommuner som ingår i Stockholms, Göteborgs och Malmös tätortsområden, kan bidra till minskat trafikarbete i dessa tätorter jämfört med alternativet utan sådan förhöjd skatt. Det medför att färre delar av befolkningen exponeras av utsläpp av luftföroreningar och buller. Omkring en tredjedel av Sveriges befolkning bor i kommuner vars vägar omfattas av en förhöjd skatt. Förslagen om lägre skattenivå i vissa glesbygdsområden kombinerat med avgränsningen av det beskattade vägnätet medför att skogsnäringen inte i någon större utsträckning behöver drabbas av negativa effekter om en avståndsbasead skatt ersätter vägavgiften. I glesbygdsområden bor cirka 10 procent av Sveriges befolkning. Allmänt sett är exponeringen för luftföroreningar och buller lägre i dessa områden jämfört med de som är mer tätbefolkade. Kombinationen av högre skatt i tätorter och en lägre skattenivå i glesbygdsområden kan anses vara välriktad utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.</p> <p>Förslaget avseende förbättrad kontroll av cabotagetransporter kan medföra viss minskad olaga transportverksamhet vilket kan bidra till att förbättra transportbranschens villkor.</p>	<p>Det behövs för alla fordonstyper en bredare genomlysning med skatteväxling för statliga och kommunala vägtrafiksystemets samtliga tullar, skatter och avgifter. Utredningens förslag till ett avgränsat vägnät är inte tillräckligt genomlyst för att vara ett bra beslutsunderlag.</p>
--	--

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg