



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2022-09-29

Ärendenummer
NV-05534-22

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Naturvårdsverkets yttrande över betänkandet Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system (SOU 2022:13) Fi2022/01180

Sammanfattning

Naturvårdsverket instämmer i utredningens förslag men pekar också på förbättringsmöjligheter och utvecklingsmöjligheter över tid. Naturvårdsverket vill dock framhålla att det väsentliga nu är att styrmedlet omgående utvecklas färdigt och därefter snabbt implementeras. Detta är väsentligt för möjligheterna att nå luft- och klimatmål avseende transportsektorn.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Yttrandets disposition inleds med ett övergripande ställningstagande och följer därefter betänkandet struktur.

Övergripande ställningstagande

En avståndsbaserad skatt på tung vägtrafik har utretts ett antal gånger de senaste årtiondena och Naturvårdsverket har i många sammanhang uttryckt hur angelägen en differentierad kilometerskatt är för att bland annat minska de tunga transporternas klimat- och miljöbelastning och den underinternalisering som finns. Naturvårdsverket anser att det föreliggande förslaget är i stort bra och att det väsentliga nu är att styrmedlet omgående utvecklas klart och snabbt implementeras. Vid kommande kontrollstationer kan systemet, dess nivåer och avgränsningar, utvärderas och justeras.

Sverige går mot en snabb elektrifiering av fordonstrafiken och den skattebas som utgår från drivmedelsförsäljningen behöver sannolikt ersättas. Detta berörs inte i utredningen. En kilometerskatt för tunga, såväl som för lätta fordon, har ofta lyfts fram som ett alternativ. Det kan finnas ett extra värde att genom ett snart införande avseende tunga fordon successivt bygga upp kunskap och erfarenheter för sådana system.

Avsnitt 1.1

Naturvårdsverket anser att utredningens angivna premisser har varit för begränsad, nämligen att analysera alternativ till den nuvarande eurovinjettavgiften men utan att sammantaget höja avgiftsuttaget för godstransporter på väg. Detta utifrån det

faktum att lastbilstransporters kostnader för externa effekter idag är kraftigt underinternaliserade. Enligt Trafikanalys är internaliseringsgraden för tunga fordon endast mellan 20 och 38 procent (enligt Tabell 2.6 i utredningen). Det finns en uttalad strävan i Sverige och i EU, och därtill ett svenskt riksdagsbeslut, om att olika transportslag bör bära sina egna samhällsliga kostnader, det vill säga att internaliseringsgraden bör ligga på ungefär 100 procent. Naturvårdsverket menar att detta behövs för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås.

Avsnitt 5

Naturvårdsverket bedömer att gränsen, 500 tunga fordon per dygn, är högt satt. Utredningen resonerar om vid vilken lägsta trafikintensitet på en vägsträcka som skatt ska tas ut. En stor andel av antalet fordonskilometer (38 procent enligt uppgift på s 87) kommer inte att träffas av skatten. Naturvårdsverket föreslår att en lägre gräns än 500 fordon per dygn bör analyseras och övervägas i samband med kommande utvärdering. Naturvårdsverket anser också att denna utvärdering bör ske relativt snart efter införandet av skatten.

Avsnitt 6

Naturvårdsverket instämmer i förslaget om geografisk differentiering. Det är visserligen önskvärt att skattenivåerna som kommer att sättas i det fortsatta utredningsarbetet blir tillräckligt höga för att internalisera de externa kostnaderna, men viktigast är att infrastrukturen för att ta ut skatten över huvud taget kommer på plats, d v s att systemet snabbt driftsätts.

Avsnitt 7

Naturvårdsverket anser att betänkandet har identifierat och vägt in relevanta aspekter av åtaganden och mål gällande utsläpp av luftföroreningar och att det är i linje med tidigare förslag på åtgärder inom området, se bl.a. regeringsuppdrag om förslag på luftvårdsprogram¹.

Naturvårdsverket har förståelse för att utredningen inte tar ställning till hur en differentiering utifrån koldioxidutsläpp ska genomföras, bland annat därför att det ännu finns flera typer av osäkerheter rörande EU:s kommande lagstiftning. Naturvårdsverket anser att frågan om differentiering utifrån koldioxidutsläpp bör hanteras med prioritet eftersom de vägburna godstransporternas klimatpåverkan är kraftigt underinternaliserad i dagens system.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger efter föredragning av avdelningschefen Maria Ohlman.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit tillförordnade enhetschefen Jenny Oltner samt handläggarna Mats Björsell, Filip Norlén och Erik Stigell.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

¹ Redovisningsrapport Regeringsuppdrag (naturvardsverket.se)

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Maria Ohlman

Kopia till:
m.registrator@regeringskansliet.se