

Till  
fi.remissvar@regeringskansliet.se

## **Remissvar angående Fi2022/01180, Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system, SOU 2022:13**

### **Sammanfattning av betänkandet**

Regeringen beslutade den 16 april 2020 att tillsätta en särskild utredare med 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 (dir. 2020:38). I utredningens uppdrag har ingått att analysera olika alternativ till den nuvarande eurovinjettavgiften.

Utredningen anser att ett avståndsbaserat system för uttag av skatt 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:

- Skattepliktigt vägnät ska som huvudregel omfatta europavägar, riksvägar och primära länsvägar med 500 tunga fordon eller mer per dygn. Utvärdering bör göras en viss tid efter att systemet införts.
- Högre skatt ska tas ut på det beskattade vägnätet i Stockholms, Göteborgs och Malmös tätortsområden för att spegla högre externa kostnader för luftföroreningar och buller för tätortskörning.
- Den avståndsbaserade skatten ska differentieras geografiskt utifrån län baserat på befolkningstäthet. En lägre skattenivå ska tas ut för vägar i län med mindre än 30 invånare per kvadratkilometer; Norrbottens, Jämtlands, Västerbottens, Dalarnas, Västernorrlands, Gävleborgs, Värmlands, Gotlands, Kalmar och Kronobergs län. Syftet är hänsyn till Sveriges särskilda förhållanden med relativt gles lastbilstrafik och långa transportavstånd, avseende bl a näringslivets konkurrenskraft.
- Skatteuttaget bör enligt det reviderade eurovinjettdirektivet delas upp på en infrastrukturavgift och en avgift för externa kostnader. En avståndsbaserad skatt bör differentieras utifrån fordonets, eller fordonskombinationens, totalvikt, Euro-utsläppsklasser och eventuellt antalet hjulaxlar.
- Uppgifter om bl.a. gränspassager från systemet för uttag av skatt bör användas i syfte att förbättra möjligheterna till kontroll av regelverket kring cabotagetransporter (tillfälliga yrkesmässiga transporter på väg i ett annat EU-land än det där transportören är etablerad), men utredningen anser att det inte är möjligt att använda informationen från föreslagna systemför att förbättra kontrollen av kör- och vilotidsregleringen.



- Ett system för återbetalning av bränsleskatt kan i nuläget inte anses lämpligt.
- Eftersom tillträdeskontrollen i elvägssystemet är starkt kopplad till själva elöverföringen till fordonet kan ett avståndsbaserat system inte spela en roll i debiteringen av kostnaderna för elvägar.

### *Konsekvenser*

En avståndsbaserad skatt som ersätter den nuvarande tidsbaserade vägavgiften kan:

- leda till minskat transportarbete och ökad transporteffektivitet (t.ex. genom samordnade godstransporter, ökad fyllnadsgrad, och ruttoptimering).
- bidra till att nå riksdagens klimatmål, men även vissa miljömål och transportpolitiska mål.
- vara gynnsamt för näringslivet i norra delarna av Sverige, men även i vissa mer glesbebyggda områden i södra Sverige.

Förhöjd skatt på beskattat vägnät i utpekade tätorter kan bidra till minskat trafikarbete i dessa tätorter vilket medför att färre delar av befolkningen exponeras av utsläpp av luftföroreningar och buller.

Lägre skattenivå i vissa glesbygdslän kombinerat med avgränsningen av det beskattade vägnätet medför att skogsnäringen inte i någon större utsträckning behöver drabbas av negativa effekter om en avståndsbaserad skatt ersätter vägavgiften. Allmänt sett är exponeringen för luftföroreningar och buller relativt låga i dessa län.

Förslaget avseende förbättrad kontroll av cabotagetransporter kan medföra viss minskad olaga transportverksamhet vilket kan bidra till att förbättra transportbranschens villkor.

### **Vilhelmina kommuns bedömning**

Vilhelmina kommuns övergripande vision är *"Vilhelmina kommun – en hållbar, attraktiv och livskraftig helhet"*.

Vilhelmina kommun bedömer att betänkandet primärt påverkar förutsättningar för näringslivet och fokuserar därför sin bedömning utifrån fastställda näringslivsstrategiska mål relaterat till visionen; att Vilhelmina kommun, tillsammans med näringslivet ska arbeta för fler och växande företag i kommunen samt att Vilhelmina kommun ska bidra till att näringslivet utvecklas på ett ekonomiskt lönsamt sätt, med så liten påverkan på vår unika ekologiska miljö som möjligt och på ett sätt som bidrar till att Vilhelmina blir starkare socialt.

I betänkandet anges att *"Konkurrenskraften styrs på kort sikt av pris- och kostnadsförhållanden samt produktiviteten, vilken ökar om mindre resurser används till en given produktion eller om produktionen ökar med en oförändrad resursanvändning. Företagets lönsamhet tenderar att öka då produktiviteten ökar."*



*I betänkandet uttrycks även att "Företagens konkurrenssituation kan variera beroende på förutsättningar på den aktuella marknaden. [...] Om ett företag erbjuder specialiserade (nischade) produkter kan ökade transportkostnader övervältras på konsumenten i högre utsträckning än vid en produkt som är likvärdig andra företag på marknaden. Då företag möter ett globalt marknadspris, övervältras inte skattekostnaden till priset till kund, utan fördelas på vinst och löner i varukedjan, vilket i förlängningen skulle kunna leda till ett produktionsbortfall.*

*De företag som mest kan påverkas av en hög avståndsbaserad skatt, är de som är transportintensiva, är i hög grad beroende av lastbilstransporter, utan större möjlighet till överflyttning till andra transportslag, har en produkt eller råvara som är lika andra företags, dvs. har få eller inga möjligheter till nischning."*

Med konkurrenskraft för Vilhelminas näringsliv i stort avses hur väl produktionen i kommunen kan få avsättning för sina produkter på den lokala-, nationella och i viss mån även den globala marknaden. Med detta synsätt är fallande marknadsandelar för Vilhelminaföretagens förmåga att leverera efterfrågade produkter ett tecken på försämrad konkurrenskraft. När det gäller konkurrenskraft, måste hänsyn även tas till långsiktiga perspektiv såsom behov och förmåga till nyinvesteringar i maskiner och anläggningar. På lång sikt blir alla omständigheter som förbättrar produktionskapaciteten och även påverkar var företag väljer att investera och lokalisera sig avgörande för kommunens eller regionens konkurrenskraft.

De branscher som främst kan anses transportintensiva och har relativt höga kostnader för lastbilstransporter i Vilhelmina kommun är; bygg- och anläggning, livsmedelsnäringen, skogsnäringen, åkerinäringen, besöksnäringen och industrinäringen. I en redan hårt konkurrensutsatt region ser Vilhelmina kommun det som svårt för dessa branscher att föra över ökade transportkostnader på kunderna.

Vilhelmina kommun anser, sammanfattningsvis, att ett miljöstyrande system för godstransporter på väg, grundat på avståndsbaserade skatter och utifrån ett geografiskt perspektiv med syfte att bl a motverka risk för minskad produktion och sysselsättning, såsom betänkandet föreslår, i största mån är det som kan verka för fler och växande företag i Vilhelmina kommun.

VILHELMINA KOMMUN

Kommunstyrelsen

Annika Andersson

Kommunstyrelsens ordförande