

## Remissyttrande

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

Er ref: Fi2022/01180

*Svensk Handel, som är handelsföretagens intresseorganisation och företräder 9 000 små, medelstora och stora företag med nära 300 000 medarbetare, får med anledning av remissen anföra följande:*

#### Allmänna synpunkter

Handeln är en av näringslivets största branscher. Våra medlemsföretag säkerställer att svenska konsumenter har möjlighet att handla det som de behöver och önskar. Genom digitalisering, e-handel och internationalisering har kundernas förväntningar på var man kan köpa en vara och vart man kan få varan levererad förändrats radikalt. Det ställer allt högre krav på snabba och tillförlitliga leveranser över hela Sverige. Samtidigt ökar transportkostnaderna vilket är kännbart i en bransch där många aktörer redan har låga marginaler. För handelsbranschen är en välfungerande infrastruktur och möjlighet till tillförlitliga och prisvärda transporter därmed en grundförutsättning.

Handelssektorn är den svenska bransch, bortsett från malmtransporter, som transporterar mest mätt i tonkilometer. Dessutom är parthandel med livsmedel den delbransch i det svenska näringslivet som transporterar det största aggregerade värdet i monetära termer. Med det blir transporter en essentiell förutsättning för handeln och utgör en betydande del av verksamhetens kostnader. Som exempel kan nämnas att livsmedelssektorns transportkostnader uppgår till 12 procent av butikernas totala kostnader och att resterande delsektorer inom handeln är underskattade i statistiken. Ökade transportkostnader leder därmed till kännbart ökade kostnaderna för handelsföretag vilket också i slutändan drabba konsumenter genom ett behov av prisjusteringar för att kompensera ökade transportkostnader. Detta riskerar naturligtvis att få en inflationsökande effekt vilket vore mycket olyckligt i nuvarande ekonomiska läge.

Svensk Handels medlemsföretag har generellt sett höga ambitioner att effektivisera transporter – dels för att minska kostnader, dels för att bidra till hållbarhetsomställningen. Då handeln har en kombination av relativt många transporter till glesbygden och en stor del brådiskande färskvaror medför det att lastbil är det mest lämpade transportmedlet. Definieras handelssektorn som varugrupperna livsmedel, möbler och textilvaror, transporteras 93 procent med lastbil inom Sverige. Genomsnittet för näringslivet ligger på 65 procent. Livsmedelssektorns väglogistik uppvisar en hög fyllnadsgrad. Enbart 8,8 procent av transportererna går tomma. Det kan jämföras med näringslivets genomsnitt på 20,4 procent.

Svensk Handel är en del av såväl Näringslivets Transportråd som Svenskt Näringsliv och står, utöver vad som anförs i detta remissvar, bakom remissvaren från dessa organisationer.

### **Synpunkter på utredningens förslag**

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. 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.

Svensk Handel anser att det är positivt, mot bakgrund av vad som förs fram ovan, att det föreslagna systemet ska ersätta den nuvarande tidsbaserade vinjetten utan att det totala avgiftsuttaget för godstransporter på väg, och för transportköpare inom industrin och handeln, ökar. Det är också positivt att inriktningen är att såväl svenska som utländska fordon ska omfattas av samma kostnader.

Vi delar dock Näringslivets Transportråds synpunkt att det saknas framför allt författningsförslag och en samlad bild av det nya systemets ekonomi, eftersom utredningen inte haft som uppdrag att föreslå lagtext eller skattenivåer. Vidare förs inte heller någon djupare diskussion av kostnaderna för uppbörd, kontroll- och tekniskt system eller hur dess olika komponenter ska bekostas. Det är därför inte möjligt att bedöma hur det nya miljöstyrande systemet kommer att påverka kostnaderna, och därmed konkurrenskraften, för varuägare inom handeln. Det är även svårt att bedöma i vilken utsträckning eventuella kostnadsökningar kan komma att bidra till den redan höga inflationen. Vidare lämnas åt vidare utredning att bedöma hur differentiering mellan olika fordonsegenskaper eller koldioxidutsläpp ska ske.

Givet handelns stora, och ökande, behov av transporter över hela landet för att tillgodose såväl hushåll som företag och offentlig verksamhet med varor för att samhället ska fungera är det av stor vikt att minskningen av transporternas miljöpåverkan sker via transporteffektivitet snarare än ökade kostnader. Ökad transporteffektivitet kan ske genom utbyggd elinfrastruktur, möjlighet till längre och tyngre fordon samt nyttor genom digitalisering. Inriktningen för det framtida samlade arbetet för transporter bör därför vara effektivitet i omställning snarare än fördyringar av transporter.

Med tanke på Sveriges geografiska läge och utformning finns det anledning att fundera över vilket vägnät som ska omfattas av skatteplikt. Svensk Handel anser liksom Näringslivets Transportråd att en gränsdragning vid 800 tunga fordon per dygn bör övervägas snarare än 500 tunga fordon per dygn som nu föreslås i betänkandet. Detta då investerings- och kontrollkostnader kan motiveras och hållas nere i enlighet med ambitionen att det föreslagna systemet inte ska höja beskattningen eller avgiftsuttaget för godstransporter på väg. Det bör också övervägas att glesbygd helt undantas, i enlighet med vad som är möjligt enligt gällande EU-direktiv, för att säkerställa utvecklingen av samhällsservice och produktion i alla delar av landet.

Det är avslutningsvis av stor vikt att nuvarande utredning, om kommande regering väljer att gå vidare med ett skarpare förslag, åtföljs av en gedigen konsekvensbeskrivning för olika delar av näringslivet för att säkerställa att ambitionerna med förslaget kan uppnås på ett sätt som inte hämmar vare sig transporteffektiviteten eller svensk konkurrenskraft.

SVENSK HANDEL

Stefan Kvarfordt  
Tf Näringspolitisk chef

Henrik Ekelund  
Näringspolitisk expert