

Ert datum  
Datum  
2022-09-30

Er referens  
Fi2022/01180  
Vår referens

Finansdepartementet  
Skatte – och tullavdelningen  
[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

## **Tågforetagens remissvar gällande SOU 2022:13 Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system (dnr Fi2022/01180)**

Tågforetagen har tagit del av betänkandet gällande godstransporter på väg och inkommer med remissvar enligt nedan.

I april 2020 föreslog regeringen att tillsätta en särskild utredare att analysera utformningen av ett nytt miljöstyrande system som ett alternativ till nuvarande eurovinjettaavgiften för godstransporter på väg. Målet är att det nya miljöstyrande systemet ska bidra till att miljö- och klimatmålen nås, att det ska användas för uttag av skatt samt bidra till förbättrad kontroll av regelefterlevnaden av yrkestrafiken. Tågforetagen välkomnar utredningen och ser positivt på utredningens resonemang om överflyttning av gods till järnvägen.

Generellt är Tågforetagen positiva till att det tidsbaserade systemet ersätts med ett avståndsbaserat system. Dock noterar Tågforetagen att det fortsatt saknas konkreta förslag inom vissa områden, till exempel konkreta skattenivåer. Det är dock välkommet och högst relevant att utredningen föreslår en skatteväxling och ett skatteuttag som gör att konkurrensvillkoren mellan svenska och utländska aktörer blir likvärdig.

### **Nytt miljösystem – avståndsbaserat**

Utredningen resonerar kring flertal system men landar i förslaget om ett avståndsbaserat system. Motiveringen till detta är att ett avståndsbaserat system är det enda alternativet som uppfyller de krav och syften som ställs i kommittédirektivet. Med ett avståndsbaserat system förväntas konkurrenskraften jämnas ut och kontrollen av regelefterlevnaden förväntas bli bättre. Det avståndsbaserade systemet beaktar även geografiska förhållanden.

Tågforetagen välkomnar utredningens förslag om ett avståndsbaserat system som ska ersätta det tidsbaserade systemet. Det avståndsbaserade systemet har varit rådande i järnvägssektorn under lång tid. Tågforetagen anser också att den geografiska differentieringen som föreslås avseende tätorts- och landsbygdskörning är helt rimlig. Vi delar även utredningens inriktning att systemet ska vara robust och vill poängtera vikten av att systemet håller över tid.

Det sker snabba förändringar i samhället när det gäller digitalisering, elektrifiering och autonoma transporter. Detta kunde med fördel tas med som parametrar när ett nytt system utformas. Det är även positivt att utländska fordon ska ingå och att även utländska åkare i likhet med svenska åkare ska bidra till finansieringen av vägar som de använder. Detta stärker även den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

Tågföretagen välkomnar utredningens konsekvensanalys där det avståndsbaserade systemets effekter diskuteras. Tågföretagen har länge förespråkat ett ökat fokus på överflyttning av gods från väg till järnväg samt vikten av transporteffektivitet och intermodalitet.

Tågföretagen noterar dock att ett avståndsbaserat system kan innebära ökade kostnader för åkerinäringen, vilket kan diskuteras ur flertal aspekter. Fördelen med det avståndsbaserade systemet är dock att det ökar utrymmet för styrning mot mer klimateffektiva och miljöanpassade fordon, att det ökar konkurrenskraften för transporter på järnväg och sjö och skapar incitament för överflyttning av godstransporter.

Tågföretagen delar uppfattningen att det finns en bred politisk uppslutning att flytta över långväga godstransporter till järnväg och sjöfart och att detta bör beaktas. De nackdelar som utredningen lyfter fram, till exempel att järnvägens ledtider är längre samt att detta försvårar transporter av vissa godsslag (t.ex. livsmedel) är en viktig diskussion att föra framgent. Med ökad samordning av godstransporter mellan olika transportslag kan även ledtider förkortas och konkurrenskraften kan gynnas ytterligare.

Detta är även positivt ur ett klimat- och miljöperspektiv. Idag kommer en tredjedel av utsläppen från transporter och för att klara de mål som satts för transportsektors (70% minskning till 2030) är en ökad samverkan mellan transportslag ett viktigt bidrag till att uppnå målet.

Utredningen lyfter även fram att det avståndsbaserade systemet, jämfört med det tidsbaserade systemet, framför allt slår mot långväga transporter vilket ses som ytterligare incitament för mer gods på järnvägen och sjöfarten. Tågföretagen välkomnar även detta resonemang.

Något som dock kan vara en utmaning med det avståndsbaserade systemet är att utredningens förslag om avgränsning av vägnät genom skattepliktigt och beskattat vägnät samt geografisk differentiering väntas medföra högre skatt i södra Sverige jämfört med norra Sverige. Även om det är positivt att detta kan ge incitament till ytterligare överflyttning av gods, vill Tågföretagen poängtera vikten av ett mer jämlikt kostnadstryck i landets olika delar. Vi ser redan stora skillnader mellan de södra och norra delarna av landet, inte minst när det kommer till de ökande energipriserna. Det är därför viktigt att se över möjligheterna för en mer jämlik kostnadsfördelning, även om de geografiska skillnaderna är stora.

### **Skattepliktigt vägnät och geografisk differentiering**

Utredningens förslag om ett avståndsbaserat system innehåller även vissa detaljer huruvida systemet ska vara lönsamt och uppfylla nödvändiga krav. Bland annat

definierar utredningen det skattepliktiga vägnätet där europavägar, riksvägar och primära länsvägar ingår. Inom detta vägnät ska vägar med en trafikintensitet som överstiger 500 tunga fordon/dygn undantas beskattning. Likaså diskuteras geografisk differentiering och tätortstillägg. En lägre skattenivå i glesbygden ska tas ut för vägar i län med låg befolkningstäthet. Tåg företagen tycker att det är positivt att utredningen tar hänsyn till glesbygden och de långa avstånd som Sverige har.

I detta avseende är det också positivt att intermodalitetens stora bidrag åter lyfts upp till diskussion. Längre avstånd innebär större kostnader för åkerierna vilket inte är gynnsamt för konkurrenskraften, näringslivet eller för tillgängligheten. Det är därför viktigt att lyfta järnvägens förmåga att korta ner lastbilens sträckor.

Utredningen föreslår också att den avståndsbaserade skatten ska differentieras utifrån fordonets totalvikt, Euro-utsläppsklasser och antalet hjulaxlar.

Det är också positivt att beskattningen förändras på så sätt att transportsektorns externa samhällskostnader prissätts och att externa kostnader i högre utsträckning internaliseras.

Slutligen anser Tåg företagen att det viktigaste inte är ett ökat kostnadstryck genom höjning av kostnadsbilden för vägtransporter i Sverige. För godstransportköparna inom svenskt näringsliv är förutsebarhet och rimliga nivåer i fråga om skatter och avgifter av avgörande betydelse för hållbarheten i affären. Den svenska exportindustrin behöver effektiva transporter med konkurrenskraftiga priser och leveranser. När avgifter höjs måste konsekvensanalysen utgå från att Sveriges position som en stark exportnation inte hotas och att vårt beroende av utrikeshandel är avgörande för vår framgång och vidmakthållen skattebas. Vi bör inte i onödan ta på oss tvångströja i form av kostnadsdrivande regleringar och ökande avgifter eftersom vi redan har långa avstånd till de marknader där våra export- och importprodukter köps och säljs. Detta gäller alla transportslag men inte minst järnvägen, där banavgifter, tvång om kostnadsdrivande signalsystem/ombordutrustning och krav på tystare bromsblock bidrar till fördyringar för transportköparna och minskad konkurrenskraft för godstransporter på järnväg.

För Tåg företagen, den 30 september 2022

Gustaf Engstrand  
Näringspolitisk chef

Elvira Sofic  
Näringspolitisk expert