

Datum
2022-10-01

Finansdepartementet

Ekonomistyrningsverkets remissvar på SOU 2022:13 Godstransporter på väg

Ekonomistyrningsverket (ESV) tillstyrker utredningens förslag att gå från ett tidsbaserat system till ett avståndsbaserat system för vägavgifter. En sådan förändring skulle stärka kopplingen mellan det faktiska nyttjandet av vägnätet och vägavgiftens storlek. Utredningens förslag gör därför att regelverket på området blir mer effektivt. Skulle den fortsatta beredningen visa att ett avståndsbaserat system även förbättra efterlevnaden av cabotagereguleringen kommer förslaget medföra ytterligare effektiviseringar av skattesystemet. ESV vill därutöver lyfta några synpunkter på hur utredningen valt att utforma ett nytt system för vägavgifter.

Utredningen förespråkar ett avståndsbaserat system med en förhållandevis hög nivå av komplexitet och delvis dubbla målvariabler – vägslitage samt negativa externa effekter (buller och hälsoskadliga partiklar i stadsmiljö). I ett komplext system är risken större att styrmedlets effektivitet blir en annan än vad som förutsatts på förhand. För att ett styrmedel ska ges förutsättningar att vara effektivt ska det styra mot ett tydligt formulerat mål. Då det föreslagna systemet har två målvariabler hade ESV önskat att utredningen på ett tydligare sätt lyft möjliga risker och situationer när de båda målen divergerar från varandra. Finns det situationer där andra styrmedel för att minska buller och höga partikelhalter i stadsmiljö, såsom lokala miljözoner eller trängselskatt hade varit mer effektiva?

Vidare, ESV har förståelse för att ett gränsvärde bör sättas när en vägsträcka ska ingå i systemet då en inkludering av ytterligare vägavsnitt medför kostnader för kontroll och administration. ESV förstår även resonemanget att avgiftens storlek bör differentieras så att konkurrenskraften för geografiskt perifera orter inte försämras. Vad gäller systemets robusthet anser dock ESV att riskerna med smitning och alternativa färdvägar bör analyseras vidare i en svensk kontext. Både Belgien och Tyskland, men även Nederländerna och Danmark, har en betydligt högre befolkningstäthet än Sverige. Det är exempelvis troligt att benägenheten att välja alternativa färdvägar ökar när färre vägar per region inkluderas och att transporten enklare kan ledas om utan betydande tidsförlust.

ESV anser likt utredningen att även fordonets storlek bör vara av betydelse för den slutliga avgiftens storlek då denna är tätt sammankopplat med fordonets slitage på vägarna. Utredningen borde dock på ett mer ingående sätt analyserat effekterna av att sänka gränsen för beskattningsbara fordon från 7 ton¹ till 3,5 ton. Utredningens analys fokuserar på aggregerat transportarbete, det vill säga avstånd. ESV anser att det även borde vara värt att belysa vilka företag, vilka sektorer, och på vilka vägar dessa typer av transporter sker och hur många fordon som berörs. ESV efterlyser en djupare analys om vilka effekter förslaget skulle kunna få för så kallad ”last mile” logistik och därmed förslagets effekter på våra stads- och bostadsmiljöer. ESV ser risker i att utredningens förslag skulle leda till omflyttning av transportarbete till fordon som inte ingår i systemet. Denna effekt är troligtvis störst i storstadsområdena, där avgiften (på grund av tillägget för buller och hälsoskadliga partiklar) är som högst. Om förslaget leder till att samma mängd gods istället transporteras i mindre men fler, eller överlastade, fordon finns en risk att bullret och partikelhalten i storstadsområdena blir opåverkade eller ökar – vilket skulle vara tvärt emot förslagets avsikt. Enligt ESV borde utredningens förslag utretts närmare och på ett mer ingående sätt analyserat dessa marginaleffekter.

Slutligen angående förslagets effekt på de offentliga finanserna. Utredningen beskriver inte i sitt betänkande vilka resurser för kontroll och administration det föredragna förslaget väntas ta i anspråk för Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Tullverket, Skatteverket och privata företag. ESV kan därför inte bedöma förslagets effekter på de offentliga finanserna och därmed om förslaget kan väntas kompensera för frånfallet av intäkterna av nuvarande system samt bära sina egna administrativa kostnader.

I detta ärende har generaldirektör Clas Olsson beslutat. Utredare Martin Nilsson-Öst har varit föredragande. I beredningen har också avdelningschef Bo Stoltz, deltagit.

Datum: 2022-09-30

.....
Beslutande	Föredragande
Namnförtydligande	Namnförtydligande

Denna handling har beslutats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

¹ Gränsvärdet är 12 ton om fordonet inte är försedd med en draganordning.