



## Remissvar

Dnr 2022-221

2022-09-28

Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

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

Fi2022/01180

Konjunkturinstitutet (KI) har givits möjlighet att ge synpunkter på SOU 2022:13, Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system.

Betänkandet förordar att nuvarande tidsbaserade system (Eurovinjetten) för godstransporter på väg bör ersättas med ett system som är avståndsbaserat. Den avståndsbaserade avgiften kan differentieras geografiskt så att den är högre i större städer och/eller lägre i glesbygd. KI ser flera fördelar med ett sådant system.

KI:s uppfattning är att det primära skälet att införa ett avståndsbaserat system är dess möjlighet att internalisera externa effekter på ett bättre sätt än nuvarande tidsbaserade system. KI menar att det, ur denna synvinkel, är att föredra framför flera av de alternativa lösningar som betänkandet för fram. Betänkandet framhåller att vad det gäller utsläpp av växthusgaser så hanteras dessa bäst genom koldioxidskatt på drivmedel. KI delar den uppfattningen. Det finns emellertid flera andra negativa externaliteter som är svåra att hantera genom drivmedelsbeskattning. Det gäller till exempel trängsel, olyckor, slitage, buller och – i viss mån – utsläpp av till exempel kväveoxider och partiklar.

Betänkandet avfärdar alternativ som stöd (t.ex. miljöbilspremie eller bonus-malus) eller regleringar med att de inte kan kompensera för budgetförsvagningen vid en slopad tidsbaserad vägavgift. Detta är rimligen korrekt, men KI menar att det främsta argumentet för en avståndsbaserad avgift är att den relativt väl kan kopplas till de negativa externa effekter som är förknippade med godstransporter på väg och därmed kan driva mot en samhällsekonomiskt optimal prissättning. En miljöbilspremie eller liknande kommer sannolikt leda till en renare bilpark över tid. Men det är primärt när fordonen används som de negativa externaliteterna uppstår. Ett väl utformat avgiftssystem skapar incitament – inte bara till hur och var fordonen framförs – utan även till vilken typ av fordon som används. Detta talar för att den avståndsbaserade avgiften bör differentieras mot till exempel tyngd och antal axlar (eftersom det påverkar slitage) och euro-klass (eftersom det påverkar utsläppen).

På längre sikt kommer sannolikt godstransporter på väg, åtminstone delvis, elektrifieras. Vissa externaliteter, som utsläpp och buller, blir då lägre. Andra består eller kan till och med öka, som olyckor och slitage. Det är svårt att komma åt de kvarvarande externaliteterna via en skatt på el (motsvarande bränsleskatter) vilket talar för att en avståndsbaserad skatt blir än viktigare framöver. En korrekt internalisering kräver då en differentiering mellan elektrifierade och icke-elektrifierade transporter.

Ett avståndsbaserat system som dessutom ska kunna differentieras beroende på var fordonet framförs kräver en mycket mer sofistikerad övervakningsmetod än det tidsbaserade system det föreslås ersätta. Utredningen föreslår en teknisk lösning liknande den som finns i Belgien med en ombordenhet i varje fordon som ska vara påslagen när fordonet är i trafik. Det finns rimligen en nivå där kostnaden för ett sådant system, och administrationen av det, är så pass hög att de överväger de samhällsekonomiska nyttorna. KI saknar en diskussion i betänkandet om hur stora kostnader kontrollsystemet kan vara förknippat med.

Förslaget är att systemet bara ska täcka större och mer trafikerade vägar med hänvisning till Sveriges särskilda förhållanden med relativt gles lastbilstrafik och långa transportavstånd samt näringslivets konkurrenskraft. Utgångspunkten, enligt KI, bör dock vara att sträva mot full internalisering av transporterernas externa effekter. Dessa är lägre där trafiken är gles, till exempel på grund av avsaknad av trängsel, och där det finns få människor som exponeras för utsläpp och buller. De externa effekterna är dock inte noll. Till exempel kvarstår slitagekostnader även i glesbebyggda områden. Om inte de kvarvarande externa effekterna hanteras på något annat sätt leder detta till en underinternalisering i det obeskattade vägnätet. Detta kan, som utredningen indikerar, gynna näringslivet i vissa glesare delar av landet. Om syftet är att hålla uppe konkurrenskraften i glesbygd ter sig dock en medveten selektiv underinternalisering av transporterernas externa effekter som ett trubbigt styrmedel. Samtidigt bör det noteras att det finns fler styrmedel på plats – bränsle- och fordonsskatter till exempel – och att dessa möjligen kan motivera att delar av vägnätet befrias från beskattning.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit enhetschef Svante Mandell.

Albin Kainelainen  
Generaldirektör