

# Vägskatt

*Volym 2*

*Betänkande av Vägslitageskattekommittén*

*Stockholm 2017*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

**SOU 2017:11**

SOU och Ds kan köpas från Wolters Kluwers kundservice.  
Beställningsadress: Wolters Kluwers kundservice, 106 47 Stockholm  
Ordertelefon: 08-598 191 90  
E-post: kundservice@wolterskluwer.se  
Webbplats: wolterskluwer.se/offentligapublikationer

För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Wolters Kluwer Sverige AB  
på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

*Svara på remiss – hur och varför*

*Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02).*

En kort handledning för dem som ska svara på remiss.

Häftet är gratis och kan laddas ner som pdf från eller beställas på [regeringen.se/remisser](http://regeringen.se/remisser)

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet  
Omslag: Elanders Sverige AB  
Tryck: Elanders Sverige AB, Stockholm 2017

ISBN 978-91-38-24562-0

ISSN 0375-250X

# Innehåll

## Volym 1

<b>Förkortningar och förklaringar .....</b>	<b>21</b>
<b>Sammanfattning .....</b>	<b>25</b>
<b>Summary .....</b>	<b>39</b>
<b>1 Författningsförslag.....</b>	<b>53</b>
1.1 Förslag till vägskattelag (0000:000) .....	53
1.2 Förslag till lag (0000:000) om tjänsteleverantörer för vägskatt.....	77
1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter .....	84
1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden.....	85
1.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. ....	88
1.6 Förslag till lag om upphävande av lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.....	89
1.7 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister .....	90
1.8 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) .....	95
1.9 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	97

1.10	Förslag till lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244) .....	99
1.11	Förslag till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460) .....	100
1.12	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter .....	104
1.13	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.....	105
1.14	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1977:937) om allmänna domstolars behörighet m.m. ....	106
<b>2</b>	<b>Kommitténs uppdrag och arbetssätt samt betänkandets disposition .....</b>	<b>107</b>
2.1	Kommitténs uppdrag .....	107
2.2	Kommitténs arbete.....	109
2.3	Betänkandets disposition .....	110
<b>3</b>	<b>Några utgångspunkter för kommitténs arbete.....</b>	<b>113</b>
3.1	Inledning.....	113
3.2	Vägskatten är en skatt, inte en avgift .....	113
3.3	Kostnadsansvar och externa kostnader.....	114
3.3.1	Lastbilstrafikens kostnadsansvar.....	114
3.3.2	Trafikens externa kostnader .....	114
3.4	Styrning och effektivitet .....	116
3.4.1	Drivmedelsskatt är inte styrande på sikt .....	116
3.4.2	En avståndsbaserad skatt är effektivare än en drivmedelsskatt .....	117
3.4.3	En avståndsbaserad skatt är effektivare än en tidsbaserad avgift.....	118
3.5	Vägtullar för lastbilar blir allt vanligare.....	119
3.6	Konkurrens på lika villkor .....	120

3.7	En okomplicerad skatt.....	121
3.7.1	Lätt att förstå och hantera.....	121
3.7.2	Hög acceptans och legitimitet .....	121
3.7.3	Låga anpassnings- och transaktionskostnader.....	121
3.7.4	Automatisk och elektronisk hantering .....	122
3.7.5	Förmåga att interagera med närliggande system.....	122
3.8	Kostnadseffektivitet.....	122

## Bakgrund och gällande rätt

<b>4</b>	<b>Bakgrund.....</b>	<b>125</b>
4.1	Inledning .....	125
4.2	Sveriges vägnät och hur det är trafikerat .....	125
4.2.1	Sveriges vägnät .....	125
4.2.2	Trafiken på det svenska vägnätet.....	126
4.3	Lastbilstrafiken i Sverige.....	127
4.3.1	Den svenska lastbilsflottan .....	127
4.3.2	Den utländska lastbilsflottan .....	137
4.3.3	Det sammanlagda trafikarbetet på svenska vägar.....	140
4.4	EU:s transportpolitik .....	142
4.4.1	Historik.....	142
4.4.2	EU:s transportpolitiska mål.....	145
4.4.3	EU-kommissionens vitböcker m.m. ....	146
4.5	Sveriges transportpolitik .....	156
4.5.1	Historik.....	156
4.5.2	De transportpolitiska målen .....	157
4.5.3	Transportpolitiska propositioner .....	158
4.6	Tidigare överväganden avseende avståndsbaserade vägskatter.....	163
4.6.1	Kilometerskatten 1974–1993 .....	163
4.6.2	Kilometerskattediskussionen under 2000-talet ...	165
4.6.3	Vägtrafikskatteutredningens förslag till kilometerskattesystem .....	169
4.6.4	Konjunkturinstitutets och SIKAs analyser .....	172

<b>5</b>	<b>Gällande rätt .....</b>	<b>179</b>
5.1	Inledning.....	179
5.2	EU-rättsliga förutsättningar för en svensk avståndsbaserad skatt för tunga lastbilar.....	179
5.2.1	Eurovinjettdirektivet.....	179
5.2.2	EFC-direktivet .....	185
5.2.3	Kommissionens beslut om det europeiska systemet för elektroniska väggtullar (EETS- beslutet) .....	186
5.2.4	Lagen om elektroniska väggtullssystem .....	191
5.2.5	EU:s regler om statligt stöd .....	192
5.2.6	Det regionala transportbidraget – ett stöd som är förenligt med statsstödsreglerna.....	194
5.3	Dagens fordonsrelaterade skatter och avgifter i Sverige....	195
5.3.1	Inledning.....	195
5.3.2	Vägtrafikskatt (fordonsskatt och saluvagnsskatt) .....	196
5.3.3	Vägavgift för vissa tunga fordon .....	200
5.3.4	Trängselskatt .....	204
5.3.5	Infrastrukturavgifter på väg.....	207
5.3.6	Skatt på bränsle .....	210
5.4	Regelverket för tung lastbilstrafik.....	211
5.4.1	Yrkesmässig trafik på väg .....	211
5.4.2	Kör- och vilotider.....	215
5.5	Kontroller och sanktioner på vägtransportområdet.....	216
5.5.1	Vägkontroller på svenska vägar.....	216
5.5.2	Kontroll av kör- och vilotider som utförs av Transportstyrelsen .....	217
5.5.3	Avgifter och andra effekter vid sen betalning av skatter och avgifter på vägtrafikområdet .....	218
5.5.4	Sanktioner och andra effekter vid överträdelse av regler på vägtransportområdet ..	222
5.5.5	Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.....	225
5.5.6	Tullverkets befogenheter.....	227

5.6	Kontroller och sanktioner på skatteområdet .....	227
5.6.1	Dokumentationsskyldighet på skatteområdet ....	227
5.6.2	Skatteverkets kontrollformer .....	238
5.6.3	Några sanktioner på skatteområdet .....	243
5.7	Indrivning av skatter och avgifter .....	250
5.7.1	Allmänt om indrivning av fordonsrelaterade skatter och avgifter .....	250
5.7.2	Indrivning av skatter och avgifter i andra länder .....	250
5.8	Informationsutbyte med andra länder om fordonsrelaterade uppgifter .....	254
5.8.1	Allmänt om informationsutbyte med andra länder om fordonsrelaterade uppgifter .....	254
5.8.2	Närmare om utbytet av fordonsrelaterade uppgifter genom olika system och nätverk .....	255
5.9	Behandling av personuppgifter på skatte- och trafikområdet m.m. ....	256
5.9.1	EU:s dataskyddsdirektiv .....	256
5.9.2	EU:s dataskyddsförordning .....	256
5.9.3	Personuppgiftslagen .....	257
5.9.4	Regeringsformen och kravet på lagreglering för viss personuppgiftsbehandling .....	259
5.9.5	Behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet .....	260
5.9.6	Vägtrafikregistret .....	261
5.9.7	Kameraövervakning .....	263
5.10	Offentlighet och sekretess .....	266
5.10.1	Offentlighetsprincipen .....	266
5.10.2	Sekretess .....	267
5.10.3	Informationsutbyte mellan myndigheter .....	268
<b>6</b>	<b>Tekniska förutsättningar .....</b>	<b>271</b>
6.1	Inledning .....	271
6.2	Tekniska lösningar för uppbörd i vägtullssystem .....	271
6.2.1	Satellit .....	271
6.2.2	Korthållskommunikation (DSRC) .....	273

6.2.3	Färdskrivare .....	274
6.2.4	RFID.....	275
6.2.5	ANPR.....	276
6.2.6	Mobiltelefon.....	276
6.3	Tekniska lösningar för kontroll i vägtullssystem .....	277
6.3.1	Fasta kontrollstationer .....	277
6.3.2	Flyttbara kontrollstationer.....	278
6.4	Andra kontroller som kompletterar de tekniska lösningarna för kontroll .....	278
6.4.1	Patrullerande kontrollfordon .....	278
6.4.2	Bemannade vägkontroller.....	279
6.4.3	Granskning i efterhand.....	279
<b>7</b>	<b>Internationell utblick – Hur gör man i andra länder? ....</b>	<b>281</b>
7.1	Inledning.....	281
7.2	Tidsbaserade vägavgiftssystem för tunga fordon .....	282
7.2.1	Eurovinjettsamarbetet (inklusive Sverige) .....	282
7.2.2	Bulgarien.....	283
7.2.3	Litauen .....	283
7.2.4	Rumänien.....	283
7.2.5	Storbritannien.....	284
7.2.6	Lettland.....	284
7.3	Avståndsbaseade vägtullssystem för tunga fordon.....	284
7.3.1	USA .....	284
7.3.2	Nya Zeeland .....	289
7.3.3	Schweiz .....	293
7.3.4	Österrike.....	297
7.3.5	Tyskland .....	300
7.3.6	Tjeckien .....	306
7.3.7	Slovakien.....	307
7.3.8	Polen .....	309
7.3.9	Ungern.....	311
7.3.10	Vitryssland.....	315
7.3.11	Ryssland.....	315
7.3.12	Belgien .....	318
7.3.13	Sammanfattning av ländernas olika vägtullssystem .....	323



7.4	Länder som har eller har haft planer på att införa avståndsbaserade vägtullssystem för tunga fordon.....	324
7.4.1	Storbritannien .....	324
7.4.2	Nederländerna .....	325
7.4.3	Danmark .....	325
7.4.4	Frankrike.....	327
7.4.5	Slovenien .....	328
7.4.6	Bulgarien .....	329
7.4.7	Kalifornien .....	329

## Överväganden och förslag

<b>8</b>	<b>Vägval vid utformningen av ett vägskattesystem .....</b>	<b>333</b>
8.1	Inledning .....	333
8.2	Vilka allmänna krav bör ställas på ett vägskattesystem? ....	334
8.2.1	Uppdraget .....	334
8.2.2	Överväganden .....	334
8.3	Vilka integritetsaspekter behöver beaktas vid utformning av systemet? .....	339
8.3.1	Uppdraget .....	339
8.3.2	Bakgrund.....	340
8.3.3	Överväganden .....	341
8.4	Ett deklarations- eller avläsningsbaserat vägskattesystem? .....	343
8.4.1	Uppdraget .....	343
8.4.2	Bakgrund.....	343
8.4.3	Överväganden .....	345
8.5	Vilken teknik bör användas i systemet? .....	354
8.5.1	Uppdraget .....	354
8.5.2	Överväganden .....	354
8.6	Vilka vägar bör omfattas av skatten? .....	360
8.6.1	Uppdraget .....	360
8.6.2	Bakgrund.....	360
8.6.3	Överväganden .....	361

8.7	Vilka fordon bör omfattas av skatten? .....	365
8.7.1	Uppdraget.....	365
8.7.2	Bakgrund.....	365
8.7.3	Överväganden.....	368
8.8	Vad bör skatten baseras på och hur bör den differentieras? .....	372
8.8.1	Uppdraget.....	372
8.8.2	Bakgrund.....	373
8.8.3	Överväganden.....	374
8.9	Hur bör vägskattesystemet organiseras? .....	390
8.9.1	Uppdraget.....	390
8.9.2	Bakgrund.....	390
8.9.3	Överväganden.....	391
8.10	Behövs särskilda lösningar för sällananvändare och tillfälliga besökare? .....	403
8.10.1	Uppdraget.....	403
8.10.2	Bakgrund.....	403
8.10.3	Överväganden.....	404
8.11	Vilken efterlevnadskontroll behövs? .....	407
8.11.1	Uppdraget.....	407
8.11.2	Bakgrund.....	407
8.11.3	Överväganden.....	411
<b>9</b>	<b>Val av modell för utformning av ett vägskattesystem ....</b>	<b>419</b>
9.1	Inledning .....	419
9.2	Är det lämpligt att överföra något befintligt vägtullssystem till svenska förhållanden?.....	419
9.2.1	Uppdraget.....	419
9.2.2	Överväganden.....	420
9.3	Några tänkbara system för en svensk avståndsbaserad vägskatt .....	426
9.3.1	Inledning.....	426
9.3.2	Alternativ A.....	427
9.3.3	Alternativ B .....	429
9.3.4	Alternativ C.....	431

9.3.5	Alternativ D .....	435
9.3.6	Alternativ E.....	437
9.3.7	Sammanfattande beskrivning av systemen.....	439
9.3.8	Överväganden .....	440
9.4	Framtida utveckling av systemet.....	454
<b>10</b>	<b>Förslag till utformning av ett vägskattesystem.....</b>	<b>455</b>
10.1	Inledning .....	455
10.2	Sammanfattande beskrivning av kommitténs förslag .....	456
10.3	Allmänt om regelverket.....	458
10.4	En statlig skatt.....	461
10.5	Skattens omfattning.....	461
10.5.1	Vilka vägar som ska omfattas av skatten.....	461
10.5.2	Vilka fordon som ska omfattas av skatten .....	462
10.5.3	Utländska fordon ska omfattas av skatten.....	464
10.5.4	Vilka fordon som ska undantas från skatten .....	465
10.6	Skattskyldighet.....	466
10.6.1	Skattskyldiga.....	466
10.6.2	Skattskyldighetens inträde.....	473
10.6.3	Skatteperioder och skattepliktiga händelser .....	474
10.7	Skattens storlek och differentiering .....	475
10.8	Övriga skatterättsliga frågor .....	481
10.8.1	Inkomstskatt.....	481
10.8.2	Mervärdesskatt.....	481
10.9	Beslutande myndigheter m.m. ....	483
10.9.1	Beskattningsmyndighet.....	483
10.9.2	Beslutande myndigheter.....	484
10.9.3	Avgiftsupptagare .....	485
10.10	Uppgiftsskyldighet .....	489
10.10.1	Föranmälningsskyldighet.....	489
10.10.2	Deklarationsskyldighet .....	494
10.10.3	Formkrav för att lämna uppgifter.....	500

10.10.4	Uppgifter som har lämnats för någon annans räkning .....	503
10.10.5	Deklarationsombud .....	505
10.11	Dokumentationsskyldighet .....	506
10.12	Tjänsteleverantörer i vägskattesystemet .....	513
10.12.1	De skattskyldiga ska använda tjänsteleverantörer för att fullgöra sin särskilda dokumentationsskyldighet.....	513
10.12.2	Tillståndsprövning .....	514
10.12.3	Verksamhetsansvariga.....	517
10.12.4	Tillsyn .....	519
10.12.5	Återkallelse av tillstånd.....	520
10.12.6	Dödsfall eller konkurs .....	521
10.12.7	Upphörande.....	522
10.12.8	Avveckling på egen begäran m.m.....	523
10.12.9	Säkring av lagrade uppgifter i loggen .....	524
10.12.10	Tjänsteleverantörernas skyldigheter .....	526
10.12.11	Sanktioner riktade mot tjänsteleverantörerna.....	531
10.12.12	Överklagande och verkställighet.....	533
10.12.13	Tystnadsplikt.....	535
10.13	Beskattningsbeslut.....	536
10.14	Betalning och anstånd .....	540
10.14.1	Betalning av skatt och avgifter .....	540
10.14.2	Anstånd med betalning av skatt och avgifter .....	542
10.15	Efterlevnadskontroll.....	544
10.15.1	Behovet av efterlevnadskontroll.....	544
10.15.2	Kameraövervakning .....	545
10.15.3	Polismyndighetens kontroller vid vägkanten.....	553
10.15.4	Transportstyrelsens och Skatteverkets kontroller.....	555
10.16	Sanktioner .....	560
10.16.1	Särskilda avgifter .....	560
10.16.2	Sanktionsavgift vid vissa överträdelser .....	561
10.16.3	Förseningsavgift vid sen deklaration .....	566
10.16.4	Tilläggsavgift vid skönsbeskattning eller oriktig uppgift .....	567

10.16.5	Dröjsmålsavgift.....	571
10.16.6	Användningsförbud.....	573
10.17	Rättelse, omprövning och befrielse m.m.....	576
10.17.1	Rättelse.....	576
10.17.2	Omprövning när ett beslut i en fråga inte har fattats.....	577
10.17.3	Omprövning på begäran eller på Skatteverkets initiativ .....	578
10.17.4	Skönsbeskattning.....	582
10.17.5	Befrielse och återbetalning av skatt .....	587
10.17.6	Befrielse från särskild avgift .....	588
10.18	Överklagande m.m.....	589
10.18.1	Överklagbara beslut, parter och muntlig förhandling.....	589
10.18.2	Överklagandefrister.....	595
10.18.3	Forum.....	597
10.18.4	Domförhet .....	600
10.18.5	Ersättning för kostnader .....	600
10.19	Frågor om verkställighet och indrivning m.m. ....	601
10.19.1	Verkställighet och indrivning .....	601
10.19.2	Avräkning vid återbetalning.....	603
10.19.3	Ianspråktagande av fordon.....	605
10.19.4	Särskilt om indrivning och verkställighet i fråga om utländska fordon.....	607
10.19.5	Preskription .....	617
10.20	Frågor om integritet, behandling av personuppgifter och sekretess .....	618
10.20.1	Allmänt om integritet i vägskattesystemet .....	618
10.20.2	Behandling av personuppgifter .....	619
10.20.3	Offentlighet och sekretess.....	625
10.21	Regleringen i förhållande till EU-regler .....	633
10.22	Vägskatt i förhållande till vägavgift, fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgifter.....	635
10.22.1	Följdändringar i närliggande författningar behövs.....	635
10.22.2	Vägavgiften ska avskaffas .....	636

10.22.3	Fordonsskatten måste justeras .....	637
10.22.4	Trängselskatten ska kvarstå oförändrad .....	637
10.22.5	Infrastrukturavgifterna på väg ska kvarstå oförändrade .....	638

## Volym 2

### Övrigt

<b>11</b>	<b>Hur det är tänkt att systemet ska fungera i praktiken och hur det bör genomföras .....</b>	<b>663</b>
11.1	Inledning .....	663
11.2	Systemet i praktiken .....	663
11.2.1	En övergripande beskrivning av systemet som helhet .....	663
11.2.2	Systemet ur de skattskyldigas perspektiv .....	664
11.2.3	Systemet ur tjänsteleverantörernas perspektiv....	669
11.2.4	Systemet ur myndigheternas perspektiv.....	680
11.3	Genomförande av förslagen .....	702
11.3.1	Uppdraget.....	702
11.3.2	Bedömning .....	702
<b>12</b>	<b>Konsekvenser .....</b>	<b>709</b>
12.1	Inledning .....	709
12.2	Syftena med att införa vägskatten och hur de uppnås.....	710
12.3	Vilka berörs av vägskatten? .....	712
12.3.1	De skattskyldiga.....	712
12.3.2	Tjänsteleverantörerna .....	714
12.4	Effekter på trafikarbetet och överflyttning .....	715
12.4.1	Faktorer som påverkar priskänsligheten .....	715
12.4.2	Modellsimuleringar av trafikeffekterna .....	716
12.4.3	Erfarenheter om priskänslighet i forskningslitteraturen .....	721
12.4.4	Överflyttningspotentialen .....	723

12.5	Offentligfinansiella konsekvenser .....	724
12.5.1	Allmänt om offentligfinansiella konsekvenser ....	724
12.5.2	Kostnaderna för att upprätta och driva vägskattesystemet .....	725
12.5.3	Konsekvenser för berörda myndigheter och domstolar .....	729
12.5.4	Effekter på kommuner och landsting.....	736
12.5.5	Effekter på statens intäkter till följd av vägskatten.....	737
12.6	Effekter på klimat och miljö .....	752
12.7	Konsekvenser för de transportpolitiska målen .....	755
12.7.1	De transportpolitiska målen .....	755
12.7.2	Negativ effekt på funktionsmålet.....	755
12.7.3	Positiv effekt på hänsynsmålet .....	756
12.7.4	Bedömning av samhällsekonomisk effektivitet ...	757
12.7.5	Effekter på internaliseringen.....	759
12.7.6	Samhällsekonomisk lönsamhetsanalys .....	766
12.8	Konsekvenser för företag .....	772
12.8.1	Allmänt om konsekvenserna för företag .....	772
12.8.2	Konsekvenser för skattskyldiga.....	773
12.8.3	Konsekvenser för marknadsaktörer .....	776
12.9	Vilka sektorer påverkas mest? .....	777
12.9.1	Faktorer av betydelse för transportkostnaden ....	777
12.9.2	Sektorer med störst transportarbete .....	778
12.9.3	Andel tomkörningar och lastfaktor per varugrupp .....	781
12.9.4	Andel vägtransport av total transportkostnad.....	784
12.9.5	Jämförelse med tidigare studier .....	786
12.9.6	Slutsats om vilka sektorer som påverkas mest.....	788
12.10	Effekter på de sektorer som påverkas mest.....	789
12.10.1	Inledning .....	789
12.10.2	Transportkostnaden för olika lastbilar.....	789
12.10.3	Transportkostnadsökningen i olika sektorer.....	792
12.10.4	Kortsiktiga effekter på produktionskostnaden ...	798
12.10.5	Skatteincidens och kostnadsövertalning.....	807
12.10.6	Översiktligt om sektorernas ekonomi .....	812

12.10.7	Långsiktiga effekter på produktion och sysselsättning.....	813
12.10.8	Effekter för åkerinäringen .....	816
12.10.9	Effekter för jordbruks- och livsmedelssektorn...	827
12.10.10	Effekter på skogsindustrin .....	837
12.10.11	Effekter för bygg- och anläggningssektorn.....	850
12.10.12	Effekter av att tillåta tyngre fordon .....	851
12.11	Effekter för olika regioner .....	852
12.11.1	Inledning.....	852
12.11.2	Påverkan inom skog och livsmedel styr de regionala effekterna.....	852
12.11.3	Konkurrensen i söder pressar marginalerna .....	853
12.11.4	Långa avstånd har störst påverkan .....	853
12.11.5	Små arbetsställen med långa avstånd påverkas mest.....	854
12.12	Effekter för små och medelstora företag .....	856
12.12.1	Inledning.....	856
12.12.2	Små företag har ofta svårare att övervältra kostnaden.....	857
12.12.3	Fördelningen av småföretag mellan olika sektorer .....	857
12.12.4	Vägskatten kan komma att påverka små företag mer .....	859
12.13	Övriga konsekvenser enligt kommittéförordningen.....	860
12.13.1	Inledning.....	860
12.13.2	Fördelningseffekter.....	860
12.13.3	Effekter på jämställdhet.....	861
12.13.4	Effekter på de integrationspolitiska målen.....	862
12.13.5	Effekter på offentlig service .....	862
12.13.6	Effekter på brottslighet och brottsförebyggande.....	863
<b>13</b>	<b>Ikraftträdande och övergångsbestämmelser .....</b>	<b>865</b>



<b>14</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>867</b>
14.1	Förslaget till vägskattelag .....	867
14.2	Förslaget till lag om tjänsteleverantörer för vägskatt .....	912
14.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter .....	924
14.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden.....	925
14.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. ....	925
14.6	Förslaget till lag om upphävande av lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon .....	925
14.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister .....	926
14.8	Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) ....	927
14.9	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	928
14.10	Förslaget till lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244) .....	928
14.11	Förslaget till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460) .....	928
14.12	Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.....	929
14.13	Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd .....	929
14.14	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1977:937) om allmänna domstolars behörighet m.m.....	930

**Särskilda yttranden ..... 931****Bilagor**

Bilaga 1	Kommittédirektiv 2015:47.....	935
Bilaga 2	Kommittédirektiv 2016:96.....	951
Bilaga 3	Redovisning av beräkningar m.m. ....	953
Bilaga 4	Rapport om behovet av kontrollstationer .....	983

Övrigt



# 11 Hur det är tänkt att systemet ska fungera i praktiken och hur det bör genomföras

## 11.1 Inledning

I detta kapitel beskrivs hur det föreslagna vägskattesystemet kan komma att fungera i praktiken. Beskrivningen berör områden som delvis går utöver kommitténs förslag och får ses som kommitténs bedömning av hur vissa hanteringsfrågor m.m. bör kunna lösas. Det ankommer dock i många fall på de berörda myndigheterna att efterhand fatta beslut i nu aktuella delar.

Vidare redovisas här hur det föreslagna systemet kan genomföras av berörda myndigheter och andra inblandade aktörer.

## 11.2 Systemet i praktiken

### 11.2.1 En övergripande beskrivning av systemet som helhet

En ägare<sup>1</sup> till ett skattepliktigt fordon ska vara knuten till en tillståndsprövad tjänsteleverantör. Denna tjänsteleverantör ska löpande lagra information om hur fordonet används på vägarna och rapportera sådan information i sammanställd form till Transportstyrelsen. En gång per månad ska den skattskyldige bekräfta eller ändra de uppgifter som tjänsteleverantören har rapporterat till Transportstyrelsen. Ruttbiljetter föreslås för sällananvändare och tillfälliga besökare. Ansvariga myndigheter kontrollerar att rätt skatt tas ut, bland annat

---

<sup>1</sup> Om fordonet har en EETS-väganvändare så är denne skattskyldig i stället för fordonsägaren, se avsnitt 10.6.1.

genom kameraövervakning, vägkontroller och vanliga skattekontroller. Vidare utövas tillsyn över tjänsteleverantörerna.

Med den nya skatten införs således nya skyldigheter för åkarna, men det ska även framhållas att kommitténs förslag innebär att all praktisk hantering av skatten – från föransmälan till betalning – kan överlämnas till någon annan.

### 11.2.2 Systemet ur de skattskyldigas perspektiv

#### En kort översikt av systemet ur de skattskyldigas perspektiv

De skattskyldiga ska lämna uppgifter om sin användning av vägarna och det är dessa uppgifter som sedan läggs till grund för beslut om och debitering av skatt. Det finns två alternativa sätt att lämna uppgifter. Det ena sättet innebär att uppgifterna lämnas samlat en gång per månad i efterhand (månadsdeklaration). Det andra sättet innebär att uppgifterna lämnas före varje enskild färd (ruttbiljett). I båda fallen lämnas uppgifterna elektroniskt genom säkra och användarvänliga lösningar. Vid månadsdeklaration betalas skatten i efterskott och vid ruttbiljett betalas skatten i förskott. Det är möjligt att byta förfarande, efter en anmälan till Transportstyrelsen. Nedan beskrivs respektive förfarande mer i detalj.

#### Månadsdeklaration – betalning i efterskott

Om månadsdeklarationer väljs ska den skattskyldige ta hänsyn till

- abonnemang på en tjänst om en elektronisk logg
- föransmälan
- månadsdeklaration
- betalning
- eventuell omprövning eller överklagande.

Nedan beskrivs de olika delarna och kommitténs resonemang kring varje del.

### *Abonnemang på en tjänst om en elektronisk logg*

För att tillgodose kravet på dokumentation över användningen av vägarna behöver de skattskyldiga anlita en tjänsteleverantör i syfte att abonnera på en tjänst hos denne. Tjänsten innebär att tjänsteleverantören lagrar uppgifter om varje fordons väganvändning i en elektronisk logg (se mer om loggen i avsnitt 11.2.3).

Det innebär också att den skattskyldige behöver föra över uppgifter till loggen. I dagsläget är det otänkbart att denna överföring sker på något annat sätt än med hjälp av en utrustning i fordonet. Detta kan dock komma att förändras i framtiden. Nödvändig fordonsutrustning kan tillhandahållas av tjänsteleverantören. Alternativt kan den skattskyldige använda någon annan utrustning, exempelvis en utrustning som redan finns i fordonet, under förutsättning att tjänsteleverantören accepterar den utrustningen.

En förteckning över de tjänsteleverantörer som erbjuder en elektronisk logg bör finnas på Transportstyrelsens webbplats. Den skattskyldige kan ta kontakt med valfri leverantör och ingå avtal med denne.

Flera olika typer av företag kan komma att erbjuda tjänsten, exempelvis företag som sedan tidigare erbjuder fordons- eller transportrelaterade IT-tjänster och företag som har specialiserat sig på betalningslösningar för vägtullar. I många fall kan förmodligen befintlig utrustning i fordonen användas, men i vissa fall kan ny utrustning behöva monteras. I så fall följer den skattskyldige de instruktioner som ges av den anlitade tjänsteleverantören. Kostnader för abonnemang och eventuell utrustning regleras i avtalet mellan den skattskyldige och tjänsteleverantören.

Det är fritt att byta tjänsteleverantör om den skattskyldige så önskar. Ett sådant byte kan bli nödvändigt om den tidigare tjänsteleverantören får sitt tillstånd återkallat eller upphör med sin verksamhet. Det är också möjligt att byta till förfarandet med ruttbiljetter.

### *Föranmälan*

För att ett skattepliktigt fordon ska få användas på de vägar som omfattas av skatten krävs en föranmälan. De uppgifter som ska lämnas i anmälan är uppgifter om fordonet och den som är skattskyldig för fordonet. Föranmälan behöver bara göras en gång, men

om någon av uppgifterna förändras måste förändringen anmälas. Skyldigheten att göra föransmälan ligger på den skattskyldige, men denne kan överlåta åtgärden till ett ombud (t.ex. tjänsteleverantören).

Det webbformulär eller liknande som tillhandahålls för att lämna anmälan bör vara användarvänligt utformat. Eventuella misstag bör motverkas genom tydlig information och kontroll av att alla uppgifter har lämnats innan man kan gå vidare till nästa steg.

En tjänsteleverantör bör få lämna föransmälan på uppdrag av kunden genom ett tekniskt gränssnitt mot Transportstyrelsen.

### *Månadsdeklaration*

Den skattskyldige ska elektroniskt deklarerat sin väganvändning till Transportstyrelsen månadsvis i efterhand. Deklarationen ska lämnas senast den tolfte varje månad avseende föregående månads väganvändning. Exempelvis ska en deklaration som avser januari lämnas senast den 12 februari.

Uppgifterna om körd sträcka tillsammans med uppgifterna om vilken skatt som ska betalas är i förväg ifyllda i deklARATIONEN. De i förväg ifyllda uppgifterna kommer från tjänsteleverantören, dels genom det åtagande som följer av tillståndet att verka som tjänsteleverantör, dels genom avtalet med den skattskyldige. Den skattskyldige har möjlighet att ändra de i förväg ifyllda uppgifterna i deklARATIONEN, men måste då vara beredd att visa varför de lämnade uppgifterna är korrekta i stället för de förtryckta uppgifterna.

Deklarationen ska signeras elektroniskt av den skattskyldige eller ett ombud (t.ex. tjänsteleverantören). Baserat på den lämnade deklARATIONEN beslutar Transportstyrelsen om skatten.

### *Betalning*

Den skattskyldige ska därefter betala skatten. Betalningen ska vara Transportstyrelsen till handa månaden efter det att beskattningsbeslutet har fattats. Exempelvis ska skatt som påförts genom ett beslut som avser januari betalas senast den 31 mars.

Betalning bör kunna ske på flera olika sätt, inklusive månadsvis faktura från Transportstyrelsen eller autogiro. Det är också möjligt att Transportstyrelsen erbjuder andra betalningssätt, exempelvis



betalning med kredit- eller bränslekort. Vidare bör betalning få ske genom tjänsteleverantören. I de sistnämnda fallen skickas en faktura till den skattskyldige från kreditföretaget, banken eller tjänsteleverantören.

### *Omprövning och överklagande*

Om den skattskyldige är missnöjd med ett beslut om skatt (eller eventuell avgift) kan denne begära omprövning av beslutet eller överklaga det. För att kunna få framgång med en begäran om omprövning eller ett överklagande måste den skattskyldige visa att det finns skäl för att ändra beslutet.

Även Skatteverket kan ompröva ett beslut om det kommer fram att ett tidigare beslut är felaktigt. Om det visar sig att den skattskyldige har lämnat felaktiga uppgifter kan Skatteverket ta ut en tilläggsavgift.

Den som har skatt att betala är skyldig att betala beloppet även om beslutet begärs omprövat eller överklagas. Skatteverket kan dock under vissa förutsättningar bevilja anstånd med betalningen.

### **Ruttbiljett – betalning i förskott**

Vid användning av ruttbiljetter ska den skattskyldige ta hänsyn till

- bokning och betalning av ruttbiljett
- eventuell omprövning och överklagande.

### *Bokning och betalning av ruttbiljett*

Den skattskyldige bokar en ruttbiljett via Transportstyrelsens webbplats eller app. Vidare kan ruttbiljetter bokas genom att använda utrustning (dator, surfplatta eller liknande) på en servicestation (bränslestation eller liknande) som Transportstyrelsen har avtal med.

Vid bokningen anger den skattskyldige var resan ska starta och sluta samt eventuella platser som ska besökas på vägen. Därtill anges ungefär vid vilken tid resan kommer att starta. Transportstyrelsens system kan då beräkna och föreslå en rutt och en tids-

åtgång för genomförande av ruten. Den föreslagna ruten kan ändras utifrån den skattskyldiges önskemål. När den skattskyldige har godkänt ruten och betalat skapas ett elektroniskt kvitto.

Fordonet får därefter användas i enlighet med den bokade ruten. Biljettens giltighetstid bör ge den skattskyldige en viss flexibilitet. En resa som startar klockan 08.00 och beräknas ta två timmar kan ges ett tidsfönster från klockan 07.00 till klockan 11.00. På så vis har chauffören en viss flexibilitet att kunna anpassa sin körning, men biljetten kan endast användas för en körning.

Den skattskyldige kan betala ruttbiljetten på flera sätt. Det kan ske genom ett bank-, kredit- eller bränslekort eller genom någon form av direktdebitering av ett bankkonto.

En ruttbiljett kan varken avbokas eller ändras. Uppstår ett behov av att ändra en påbörjad rutt måste den skattskyldige köpa ytterligare en biljett, som eventuellt kompletterar den ursprungliga biljetten. Som ett exempel kan nämnas en åkare som har köpt en ruttbiljett från Malmö till Stockholm via Motala. På vägen uppstår ett behov av att också åka via Växjö. Åkaren får då köpa en ny biljett från den punkt där fordonet måste avvika från den ursprungliga ruten till den punkt där fordonet återkommer till den ursprungliga ruten. Sedan kan färden fortsätta i enlighet med den ursprungliga ruttbiljetten. Detta kan innebära att en större eller mindre del av den ursprungliga ruten inte kommer att användas, men den anses ändå förverkad. Som framgår av avsnitt 10.17.5 ska det i vissa fall vara möjligt att få beloppet återbetalat.

Den webbplats, app eller motsvarande tjänst som används för att lämna uppgifter till Transportstyrelsen bör vara användarvänlig. I detta ligger bland annat att tjänsten bör vara lätt att förstå, så att misstag vid inmatning av uppgifterna kan undvikas. Tjänsten bör dessutom finnas tillgänglig på flera språk.

### *Omprövning och överklagande*

Också vid användning av ruttbiljetter kan den skattskyldige begära omprövning eller överklaga beslut. Likaså kan Skatteverket ompröva beslut om det finns skäl för det.

### 11.2.3 Systemet ur tjänsteleverantörernas perspektiv

#### En kort översikt av systemet ur tjänsteleverantörernas perspektiv

En tjänsteleverantör är en privat aktör med tillstånd att bedriva verksamhet enligt den föreslagna lagen om tjänsteleverantörer för vägskatt. Tjänsteleverantören fyller flera funktioner för både de skattskyldiga och det allmänna. Den hjälper den skattskyldige att löpande registrera och lagra information om hur fordonet används på vägarna. Vid sidan av det kan den skattskyldige och tjänsteleverantören komma överens om att leverantören ska utföra andra tjänster som den skattskyldige har nytta av inom eller utanför vägskattesystemet. Vidare utgör tjänsteleverantören en lagringsplats för sådan information som Transportstyrelsen och Skatteverket behöver för att kontrollera att rätt skatt betalas.

#### Systemets olika delar ur tjänsteleverantörernas perspektiv

Tjänsteleverantörerna behöver ta hänsyn till

- tillstånd
- tjänsteerbjudande
- elektronisk logg.

Nedan beskrivs de olika delarna och kommitténs resonemang kring varje del.

#### Tillstånd

##### *Ansökan om tillstånd*

Intresserade företag kan vilja erbjuda tjänsten elektronisk logg i det svenska vägskattesystemet. För att få göra detta krävs dock tillstånd av Transportstyrelsen. När ett företag har tagit del av de krav som ställs på tjänsteleverantörer kan företaget göra en bedömning av sina möjligheter att erbjuda en elektronisk logg. Ett företag som erbjuder sina tjänster internationellt kanske har behov av att erbjuda den europeiska vägtullstjänsten EETS och måste därmed

först och främst vända sig till ett utpekad organ för att certifiera sin fordonsutrustning.

Efter att företaget har skickat in sin ansökan om tillstånd till Transportstyrelsen kommer myndigheten att verifiera att företaget uppfyller de krav som ställs. Att bevilja tillstånd kan förmodligen ta upp till några månader, beroende på hur väl förberett företaget är vid ansökningstillfället.

### *Krav för att få tillstånd*

Enligt den föreslagna lagen om tjänsteleverantörer för vägs katt ställs vissa generella krav för att få tillstånd. Den sökande måste med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och sitt anseende bedömas vara lämplig att driva verksamheten. Tillstånd får bara ges till den som är bosatt eller har sitt säte inom EES. Tillstånd får inte ges till en ideell förening eller en stiftelse. För tillstånd krävs vidare att man kan ta emot, lagra och lämna ut uppgifter avseende den elektroniska loggen under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla informationens säkerhet. Den tekniska utrustningen för att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter ska finnas inom EES. Dessa generella krav i lagen kommer att kompletteras av mer detaljerade krav som ställs i förordning eller myndighetsföreskrifter.

De krav som ställs på en tjänsteleverantör i lag, förordning och myndighetsföreskrifter bör i de flesta avseenden vara funktionella. Detta för att marknaden ska kunna erbjuda konkurrenskraftiga tjänster och att det ska vara möjligt att använda befintlig fordonsutrustning. De tekniska krav som ställs bör framför allt behandla tekniska gränssnitt mot Transportstyrelsen.

För EETS-betalningsförmedlare finns det särskilda krav som ges av EETS-beslutet (artikel 3 och 4 samt bilaga II och IV). De krav som ställs är att företaget ska

- inneha certifiering enligt EN ISO 9001 eller motsvarande<sup>2</sup>
- påvisa kompetens när det gäller tillhandahållandet av system för elektroniska vägtullar eller inom berörda områden

---

<sup>2</sup> ISO 9001 är en ledningssystemstandard för kvalitetsprocesserna i ett företag eller en organisation.

- ha god finansiell ställning
- upprätthålla en global riskhanteringsplan, som granskas minst vartannat år
- ha gott anseende.

För de tjänsteleverantörer som inte erbjuder EETS bör det inte finnas krav på att fordonsutrustningen ska ha CEN DSRC, eller att tjänsteleverantören måste agera betalningsombud. Detta för att det ska vara möjligt att använda befintlig monterad fordonsutrustning och för att fler potentiella tjänsteleverantörer ska kunna erbjuda tjänsten elektronisk logg.

### Tjänsteerbjudande

En tjänsteleverantör kan erbjuda tilläggstjänster till den elektroniska loggen. Tjänsteleverantören kan exempelvis agera ombud för den skattskyldige i fråga om föransmälan, deklaration eller betalning. Det står även tjänsteleverantören fritt att erbjuda vilken annan typ av tjänst som helst, utan någon anknytning till vägskattesystemet. Det finns vidare inget som hindrar att tjänsteleverantören för in uppgifter både i den elektroniska loggen och i en annan logg eller liknande som den skattskyldige ges tillgång till enligt överenskommelse.

En tjänsteleverantör som är ombud avseende föransmälan ser till att Transportstyrelsen vid varje tillfälle har korrekta uppgifter om den skattskyldige och fordonet. Även om den skattskyldige låter tjänsteleverantören lämna uppgifterna är det alltid den skattskyldige som ansvarar för att informationen som lämnas till myndigheten vid varje tillfälle är korrekt.

En tjänsteleverantör som är deklarationsombud sköter deklarationen på uppdrag av den skattskyldige. Även om tjänsteleverantören är deklarationsombud, så ligger ansvaret för att deklarationen är korrekt hos den skattskyldige.

En tjänsteleverantör som är ombud avseende betalning ser till att betalningen sker i rätt tid. Tjänsteleverantören tar i sin tur betalt av sin kund (den skattskyldige) i enlighet med det avtal som har ingåtts dem emellan.

Då tjänsteleverantören har tecknat avtal med en kund om en elektronisk logg och eventuella tilläggstjänster instrueras kunden om hur eventuell fordonsutrustning ska monteras. Kommittén bedömer att befintlig monterad fordonsutrustning i hög utsträckning kan användas.

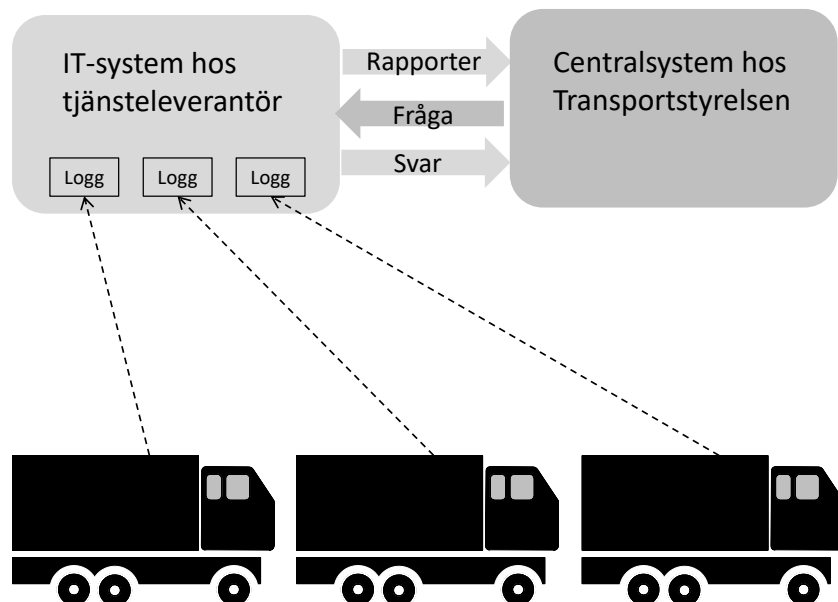
## Elektronisk logg

*Vad är den elektroniska loggen?*

Den elektroniska loggen är den dokumentation som den skattskyldige ska föra om fordonets väganvändning. Den utrustning som används för att överföra uppgifterna är inte en del av loggen, utan loggen är i stället den elektroniska lagringsplats som innehåller den samlade mängd uppgifter som ska dokumenteras och bevaras. Med andra ord utgörs loggen av de uppgifter som ingår i den. De uppgifter som tjänsteleverantören självmant ska lämna till Transportstyrelsen (dygnsrapporter och avvikelserapporter) är däremot inte en del av loggen.

Figur 11.1 nedan illustrerar hur uppgifterna om väganvändningen överförs från fordonet till tjänsteleverantörens IT-system för att föras in i den elektroniska loggen. Bilden illustrerar även att rapporter (dygnsrapporter och avvikelserapporter) skickas automatiskt mellan tjänsteleverantörens IT-system och Transportstyrelsens centralsystem. Vidare skickar Transportstyrelsens centralsystem automatiskt förfrågningar till tjänsteleverantören, som besvaras automatiskt av dennes IT-system.

Figur 11.1 Illustration av överföring, lagring och utlämnande av uppgifter avseende den elektroniska loggen



### Loggens innehåll

Varefter den skattskyldiges fordon kör inom Sverige lagrar tjänsteleverantören information om väganvändningen i den elektroniska loggen. Loggen ska vara så pass detaljerad att myndigheterna i efterhand ska kunna stämma av tid och plats mot visuella observationer av fordonet.

För att uppfylla kraven för dygnsrapporten (mer om detta längre ner) krävs att loggen för varje resa inom Sveriges gränser innehåller ungefär vad en körjournal rekommenderas att innehålla, det vill säga tid och plats för resans start och slut samt antal kilometer på vägar som omfattas respektive inte omfattas av skatten.<sup>3</sup>

För att uppfylla kraven för att loggen ska kunna kontrolleras i närtid och i efterhand krävs dessutom att loggen innehåller fordonets position tillsammans med en tidsuppgift. Fordonets position bör

<sup>3</sup> Skatteverket har exempel på hur en körjournal kan se ut på sin webbplats, [www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner/bilarochbilforman/korjournal.4.18e1b10334ebe8bc8000695.html](http://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner/bilarochbilforman/korjournal.4.18e1b10334ebe8bc8000695.html)

registreras åtminstone en gång per minut när fordonet är i rörelse, oavsett om resan sker på vägar som omfattas av skatten eller inte. I dagsläget är det svårt att tänka sig att position och tidsuppgifter kan ges på något annat sätt än genom en satellitmottagare i fordonet (se avsnitt 8.5.2).

Hur ofta överföring av information från fordonet till tjänsteleverantören bör ske bestäms enligt en miniminivå i förordning eller myndighetsföreskrifter. En inriktning kan vara att en sådan överföring under normala förhållanden bör ske minst var femte minut.<sup>4</sup> Syftet med att löpande lagra information är att minska möjligheterna att manipulera systemet och göra det möjligt för myndigheterna att kontrollera att loggen förs i närtid genom vägkantsutrustningen (se avsnitt 11.2.4).

Liksom i vissa andra vägtullssystem bör det vara upp till varje tjänsteleverantör att bestämma vilken metod som används för att beräkna körd sträcka. Det finns flera metoder för detta och myndigheterna bör så långt som möjligt låta tjänsteleverantörerna själva utforma de mest effektiva lösningarna. Tjänsteleverantörerna har dock att förhålla sig till de toleransnivåer som föreskrivs. En föreskriven toleransnivå bestämmer den högsta tillåtna avvikelsen i mätningens precision. En sådan gräns har i andra länder satts i storleksordningen 2 till 4 procent av den totala sträckan.<sup>5</sup> Vid mätning av körsträckor på vägar som inte omfattas av skatten kan toleransnivån vara högre än vid mätning av körsträckor på vägar där skatt tas ut.

Tjänsteleverantörerna bör ha tillgång till samma kartdatabas som Transportstyrelsen, så att de också kan använda sig av samma kartinformation och så att de får veta mot vilket underlag styrelsen kommer att verifiera mätningen av körd sträcka (se avsnitt 11.2.4).

---

<sup>4</sup> I det ungerska vägtullssystemet finns servicenivåavtal mellan myndigheterna och tjänsteleverantörerna som innebär att 96 procent av överföringen ska ske inom 15 minuter, 99 procent inom fem minuter, 99,94 procent inom 5 dagar och 100 procent inom 15 dagar. (Källa: General Terms and Conditions of Individual Agreements on Data Reporting by Toll Declaration Operators per 1 januari 2017.) Detta är dock inte fullt överförbart till det svenska vägskattesystemet, eftersom detta inte bygger på att rapportering av fullständiga uppgifter sker i nära realtid.

<sup>5</sup> Exempelvis i Belgien och Schweiz.



### *Den elektroniska loggens tillförlitlighet*

Förtroendet för skattesystemet är beroende av att myndigheter såväl som skattskyldiga är trygga med alla betalar sin skatt på rätt sätt. Därför behöver myndigheterna på ett effektivt sätt kunna kontrollera samt begränsa misstag och fusk som leder till att somliga betalar för lite skatt. En del i att åstadkomma detta är att den elektroniska loggen ska vara tillförlitlig.

Kommitténs förslag innebär att vissa allmänna krav ställs på att uppgifterna i loggen ska tas emot, lagras och lämnas ut under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla informationens säkerhet. Det innebär bland annat att lagringsmiljön ska vara säker, vilket kan ta sikte på både tekniska krav och andra slags krav. Tekniska krav kan gälla den utrustning som används för att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter avseende loggen. Det kan exempelvis handla om datatekniska krav, skydd mot manipulation och krav på överföringsformat. Andra slags krav kan gälla exempelvis krav på brandsäkerhet och stöldskydd. De allmänna kraven kommer att preciseras i förordning och myndighetsföreskrifter. Alla krav som ställs i lag, förordning eller myndighetsföreskrifter kommer att utgöra kriterier vid prövningen av om en tjänsteleverantör ska beviljas tillstånd.

Myndigheterna bör ställa krav på att tjänsteleverantören har tillräckliga tekniska och verksamhetsbaserade kontroller för att kunna säkerställa integriteten i sin tjänst. Myndighetens krav bör vara utformade så att endast företag som effektivt kan hindra fusk och fel i mätningen av körd sträcka kan få tillstånd att verka som tjänsteleverantör.

Om tjänsteleverantören genom slarv eller uppsåt missköter sitt uppdrag bör Transportstyrelsen utfärda en varning eller återkalla tillståndet. En återkallelse av tillståndet får till följd att tjänsteleverantören förlorar sin verksamhet. Därmed finns det ett tydligt incitament för tjänsteleverantören att själv bidra till att förhindra fel och fusk.

Myndigheterna bör också ställa krav på en tät rapportering av uppgifter. Detta skulle kunna vara ett krav på dygnsvis rapportering av körd sträcka till Transportstyrelsen. Det blir då svårare att i efterhand manipulera information jämfört med om rapporteringen sker t.ex. en gång i veckan eller en gång per månad. För att ytter-

ligare förhindra manipulation bör tjänsteleverantören också dagligen lämna en kontrollsumma som beräknats på hela dygnets logg. Kommittén återkommer till dessa frågor.

### *Ansvarsfrågor*

Det huvudsakliga ansvaret för att dokumentera väganvändningen och se till att dokumentationen bevaras ska ligga på den skattskyldige. För att den elektroniska loggen ska kunna skapas måste den skattskyldige föra över uppgifter till tjänsteleverantören. När uppgifterna har överförts ansvarar tjänsteleverantören för att uppgifterna lagras tryggt och säkert under hela bevarandeperioden.

Det kan hända att fel uppstår i något led då uppgifter ska överföras till tjänsteleverantören, lagras hos tjänsteleverantören eller överförs till en annan tjänsteleverantör. Det kan exempelvis handla om fel vid insamling av rådata, felaktig beräkning av körd sträcka eller felaktig export/import av information vid ett byte av tjänsteleverantör.

Vid alla tillfällen då en elektronisk logg inte förs eller då den är ofullständig eller annars felaktig ligger ansvaret på den skattskyldige, som då kan drabbas av en sanktion. Detta skapar dels incitament för de skattskyldiga att göra rätt, dels incitament för tjänsteleverantörerna att ha en kvalitetsäkrad verksamhet, då fel kan leda till en stämningsansökan från kunden. Beroende på omständigheterna i det enskilda fallet kan det dock finnas skäl att inte ta ut sanktionen av den skattskyldige. Det är nämligen inte rimligt att ta ut en sanktion av någon för omständigheter som har legat utanför dennes kontroll.

I regeringens proposition *Redovisningscentraler för taxi* (prop. 2013/14:223 s. 67) har man resonerat tvärtom. Där sägs att ansvaret för att taxameteruppgifterna överförs ska ligga på innehavaren av taxitrafiktillståndet, men från och med att överföringen har skett kommer ansvaret för informationen att ligga på redovisningscentralen. Skyldigheten att föra den elektroniska loggen är dock en form av dokumentationsskyldighet, vilket kravet att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral inte är. Det är därför rimligt att ansvaret för att föra loggen och även ansvaret för loggens innehåll fullt ut ligger på den skattskyldige.

### *Förfrågningar om uppgifter i loggen*

Tjänsteleverantören måste vara beredd på att myndigheterna när som helst kan efterfråga uppgifter från den elektroniska loggen. Förfrågningar kan exempelvis ske i samband med att ett fordon passerar en kontrollstation (vid gränsen eller inom landet) eller i samband med en bemannad vägkontroll. Information ur loggen kan också begäras om Skatteverket vill göra en skattekontroll eller revision.

### *Tekniskt gränssnitt för kommunikation*

För kommunikation mellan myndigheterna och tjänsteleverantörerna krävs ett tekniskt gränssnitt som på förhand är definierat. För autonoma vägtullssystem finns det en ISO-standard som bör ligga till grund för detta gränssnitt, ISO 12855 om *Elektronisk vägavgiftsupptagning – informationsutbyte mellan tjänsteleverans och vägavgiftsupptagning*.

### *Dygnsrapporter till Transportstyrelsen*

Enligt kommitténs förslag ska tjänsteleverantören rapportera till Transportstyrelsen hur fordonet under varje dygn har använts inom Sverige. Som anförs ovan bör det i förordning eller myndighetsföreskrifter krävas att detta rapporteras relativt tätt, exempelvis dygnsvis, eftersom det minskar utrymmet att förvanska loggens innehåll i efterhand. Dessa dygnsvisa rapporter bör skickas genom det definierade tekniska gränssnittet mellan myndigheterna och tjänsteleverantörerna, se ovan. Dygnsrapporten bör innehålla information om vilket fordon som avses samt antal körda kilometer på vägar och gator som omfattas av skatten och antal körda kilometer på andra platser.

Tillsammans med dygnsrapporten bör tjänsteleverantören också lämna en kontrollsumma, som beräknats genom en kryptografisk algoritm baserad på hela dygnets elektroniska logg. En kontrollsumma används för att säkerställa informationens integritet, vilket gör att myndigheten kan kontrollera att informationen som legat till grund för den dygnsvisa rapporteringen är densamma som den som finns kvar i tjänsteleverantörens system. Det innebär att informationen inte har ändrats eller förstörts till följd av t.ex. fel i utrustning eller program eller genom uppsåt.

*Avvikelse-rapporter till Transportstyrelsen*

Enligt kommitténs förslag ska tjänsteleverantören rapportera uteblivna överföringar till Transportstyrelsen. En sådan rapport ska göras om de uppgifter som den skattskyldige ska överföra helt eller delvis har uteblivit. Vidare ska tjänsteleverantören rapportera till Transportstyrelsen om denne får kännedom om eller har grund för att anta att uppgifter som den skattskyldige har överfört är felaktiga. Vi väljer att här kalla båda dessa rapporter för avvikelse-rapporter. De föreslagna reglerna motiveras av att det kan uppstå olika avvikelser vid överföringen av uppgifter och det bör Transportstyrelsen i så fall göras uppmärksam på. Avvikelse-rapportering bidrar till en korrekt beskattning och gagnar därför den skattskyldige.

Som framgår av kommitténs bedömning i avsnitt 10.20.2 bör avvikelse-rapporterna tas in i vägtrafikregistret, för att underlätta myndigheternas kontroll.

Avvikelse-rapporterna skickas utan den skattskyldiges medverkan och förmodligen helt per automatik. Tjänsteleverantörerna bör i förordning eller myndighetsföreskrifter åläggas att skicka avvikelse-rapporterna genom samma tekniska gränssnitt som gäller för dygnsrapporterna.

Avvikelser i form av utebliven eller felaktig överföring kan uppstå till följd av tekniska fel eller mänsklig påverkan (avsiktlig eller oavsiktlig).

En överföring har uteblivit om en eller flera av de uppgifter som ska överföras till tjänsteleverantören inte har överförts inom rätt tid. Hur ofta överföringen ska ske bör bestämmas i förordning eller myndighetsföreskrifter. En utebliven överföring ska rapporteras även om den uppgift som borde ha lämnats vid det ursprungliga överföringstillfället lämnas vid ett senare överföringstillfälle.

När det gäller uppgifter som tjänsteleverantören har grund för att anta är felaktiga så handlar det inte om uteblivna överföringar. I de fallen har obligatoriska uppgifter överförts med rätt frekvens, men det finns tecken på att de överförda uppgifterna inte stämmer med verkligheten. Det kan exempelvis vara så att de överförda uppgifterna innebär ett omöjligt eller oväntat rörelsemönster hos fordonet.

Några exempel på situationer som bör ge upphov till en avvikelse rapport är då

- tjänsteleverantören har fått veta att fordonsutrustningen har slutat fungera
- tjänsteleverantören har uppmärksammat avbrott i det egna IT-systemet mellan vissa tidpunkter som har lett till att uppgifter inte kunnat tas emot
- tjänsteleverantören har uppmärksammat att kunden inte använder fordonsutrustningen korrekt
- tjänsteleverantören har uppmärksammat anomalier i överförda uppgifter (exempelvis att fordonet enligt uppgifterna ska ha förflyttat sig på ett sätt som är fysiskt omöjligt).

Det bör ställas krav på att tjänsteleverantören har tillräckliga tekniska processer och rutiner för att upptäcka eventuella avvikelser i uppgifter som denne tar emot för lagring i kundens elektroniska logg. Om tjänsteleverantören uppfyller dessa krav har denne gjort vad den har kunnat, även om det efteråt skulle visa sig att felaktiga uppgifter har förts in i den elektroniska loggen utan att tjänsteleverantören har uppmärksammat det.

#### *Import och export mellan tjänsteleverantörer*

De skattskyldiga som använder månadsdeklarationer kommer att vara skyldiga att lagra information om väganvändningen i upp till fyra år i den elektroniska loggen. Tjänsteleverantörerna behöver således ha rutiner för att kunna hantera kunder som tar med sig sin logg till eller från en annan tjänsteleverantör.

För att undvika att skapa inlåsnings effekter skulle Transportstyrelsen kunna ställa krav på att en tjänsteleverantör får ta ut högst en mindre administrativ avgift, om en skattskyldig önskar byta leverantör.

### 11.2.4 Systemet ur myndigheternas perspektiv

#### En kort översikt av systemet ur berörda myndigheters perspektiv

För att administrera och säkerställa skattens funktion krävs medverkan av flera myndigheter. Transportstyrelsen administrerar systemet, kontrollerar efterlevnaden samt utövar tillsyn över tjänsteleverantörer. Skatteverket gör kontroller och omprövningar. Polismyndigheten gör vägkontroller och rapporterar överträdelser till Transportstyrelsen. Domstolarna hanterar överklaganden. Kronofogdemyndigheten hanterar indrivningsärenden.

#### Systemets olika delar ur myndigheternas perspektiv

Från de berörda myndigheternas perspektiv finns det följande delar som behöver etableras och skötas

- tillståndsprovning av tjänsteleverantörer
- ersättning till tjänsteleverantörer
- tillsyn över tjänsteleverantörer
- föranmälan
- månadsdeklarationer
- ruttbiljetter
- efterlevnadskontroll
- sanktioner
- omprövning m.m.
- verkställighet och indrivning.

Nedan beskrivs hur var och en av de olika delarna skulle kunna utformas och kommitténs resonemang kring varje del.

## Tillståndsprovning av tjänsteleverantörer

### *Tjänsteleverantörer i allmänhet*

Tjänsteleverantörer kommer att få en viktig roll i vägskatte-systemet genom att erbjuda en elektronisk logg åt de skattskyldiga. Transportstyrelsen behöver definiera vilka krav som ska gälla för att få tillstånd, utöver de krav som följer av lagen om tjänsteleverantörer för vägs katt och tillhörande förordning. Här behöver Transportstyrelsen, och andra berörda myndigheter, balansera två motstridiga intressen. Å ena sidan behöver höga krav ställas på tjänsteleverantörernas precision och förmåga, för att säkerställa att den elektroniska loggens tillförlitlighet. Å andra sidan måste de åtaganden som ställs på tjänsteleverantörerna vara rimliga i sin omfattning, för att företag över huvud taget ska bedöma det som intressant att verka som tjänsteleverantör. Det är även viktigt att i den mån det är möjligt specificera teknikneutrala funktionskrav, så att framtida utveckling av nya tekniska lösningar främjas. Transportstyrelsen har alltså genom rätten att ställa krav samt bevilja och återkalla tillstånd ett stort inflytande över den här nya marknaden.

Kraven som ställs på tjänsteleverantörerna bör begränsas till sådana som har direkt påverkan på systemets tillförlitlighet och arbetsbelastningen hos Transportstyrelsen. Sådana krav kan exempelvis inkludera att tjänsteleverantören behöver

- kunna visa att deras tekniska utrustning och manuella processer tillsammans leder till att mätningarna är korrekta med en viss precision
- kunna visa att de har infört metoder och tekniker för att upptäcka om deras kunder (de skattskyldiga) försöker manipulera eller fuska med systemet
- följa de specifikationer och format som myndigheten har beslutat om för att hålla nere den manuella administrationen.

Däremot bör inte Transportstyrelsen kräva av tjänsteleverantörerna att de har ett visst tjänsteutbud, exempelvis för tjänsterna deklara-tionsombud, betalningsförmedling eller ombud för föranmälan.<sup>6</sup> Sådana avvägningar mellan pris och bekvämlighet fattas förmodligen bäst av marknaden, i gränsytan mellan kund och tjänsteleverantör. Inte heller bör myndigheten kräva att en tjänsteleverantör erbjuder sina tjänster till alla kategorier av kunder. Det är troligt att något företag ser möjligheten att enkelt utföra tjänster för de skattskyldiga som redan är kunder och som har företagets utrustning monterad, men att företaget samtidigt inte har någon fördel av att arbeta med andra kunder.

Det bör åtminstone finnas så många tjänsteleverantörer att samtliga skattskyldiga har fler än en tjänsteleverantör att välja mellan, oavsett vilket fordon de äger och vad de har för kreditvärdighet. Om antalet företag som är villiga att verka som tjänsteleverantör är för lågt, kommer myndigheten att behöva antingen ändra de krav som ställs, börja erbjuda en ersättning för utförda tjänster eller på annat sätt stimulera framväxten av tjänsteleverantörer. Ytterligare en möjlighet vore att staten upphandlar en tjänst som innebär att tillhandahålla en elektronisk logg. En analys av hur marknaden för tjänsteleverantörer fungerar bör göras i direkt anslutning till skattens införande, för att vid behov kunna vidta åtgärder.

#### *Det krävs särskilda regler för EETS-betalningsförmedlare*

EU:s regler innebär att EETS-betalningsförmedlare kommer att ha en särställning jämfört med andra tjänsteleverantörer. Dels ställs delvis annorlunda krav på en sådan aktör vad gäller den fordons-utrustning som den skattskyldige köper eller abonnerar på, dels förmedlas alltid betalning av en sådan aktör. Mer om kraven för tjänsteleverantörer beskrivs i avsnitt 11.2.3.

---

<sup>6</sup> Undantaget är EETS-betalningsförmedlare som enligt EETS-beslutet föreskrivs utföra vissa tjänster, som bedöms sammanfalla med de nämnda tjänsterna. Kommittén har stämt av detta med tjänstemän vid EU-kommissionen.



## Ersättning till tjänsteleverantörer

### *Ersättning till tjänsteleverantörer i allmänhet*

Tjänsteleverantörerna verkar på uppdrag av de skattskyldiga och de bedöms inte ta några större finansiella risker, om de inte agerar förmedlare av betalning. Förmedling av betalning är dock inte tvingande enligt kommitténs förslag. För de tjänsteleverantörer som är EETS-betalningsförmedlare är det dock tvingande att förmedla betalning, vilket kommittén återkommer till nedan. Kommittén anser att någon ersättning inte bör lämnas till en tjänsteleverantör som inte tvingande förmedlar betalning.

### *Ersättning till tjänsteleverantörer som är EETS-betalningsförmedlare*

EU:s regler om EETS-betalningsförmedlare innebär att dessa aktörer tvingas förmedla betalning. Ett svenskt vägsattesystem måste inkludera EETS-betalningsförmedlare och dessa aktörer får inte diskrimineras i förhållande till andra privata aktörer som verkar i systemet. Detta kan innebära att Transportstyrelsen behöver lämna ersättning till just dessa aktörer, eftersom de står för risken att inte få betalt från sin kund (väganvändaren). Enligt kommitténs bedömning bör dock en sådan ersättning inte vara särskilt hög. En sådan aktör har liksom andra tjänsteleverantörer ingen skyldighet att acceptera alla kunder och de kan även ta betalt av sina kunder för de tjänster som utförs. En EETS-betalningsförmedlare kan även göra en kreditprövning innan avtal tecknas med en ny kund.

Kommittén anser därför att enbart en låg ersättning till EETS-betalningsförmedlare kan motiveras. Ersättningen bör även hållas på en sådan nivå att driftskostnaderna för systemet inte ökar omotiverat. Ersättningen bör vara i storleksordningen 0,1 procent av skatten för det fordon som omfattas av avtalet.

## Tillsyn över tjänsteleverantörer

Transportstyrelsen följer upp tillståndsgivningen genom tillsyn över hur tjänsteleverantörerna bedriver sin verksamhet. Detta innebär att det görs en fortlöpande kontroll av att verksamheten bedrivs i enlighet med de krav som ställs i lagen om tjänsteleverantörer

för vägskatt och i tillhörande förordning samt myndighetsföreskrifter. Några speciella verktyg för tillsynen föreslås inte, utan det förutsätts att tjänsteleverantörerna under hotet om återkallelse av tillståndet eller varning kommer att följa myndighetens önskemål.

Tillsynen kan gå till på många sätt. Tjänsteleverantörerna bör, enligt vad som ovan sagts, själva få bestämma metod för hur körd sträcka beräknas. De måste dock förhålla sig till föreskrivna toleransnivåer som bestämmer den högsta tillåtna avvikelsen i mätningens precision. Transportstyrelsen behöver då och då följa upp hur väl kraven som ställs följs. Detta kan ske genom att Transportstyrelsen efterfrågar information om positioner och tidpunkter ur loggen, för att sedan automatiskt beräkna körd sträcka och göra en jämförelse med dygnsrapporterna. Detta förutsätter att Transportstyrelsen har tillgång till en korrekt och uppdaterad kartdatabas. Den nationella vägdatabasen, NVDB, för vilken Trafikverket är huvudman, bör vara tillämplig för detta ändamål. Kommittén har inte hunnit utvärdera NVDB under uppdraget, men förutsätter att databasen kommer att innehålla korrekt och fullständig kartinformation.

Transportstyrelsen kan även jämföra enskilda resor som är lagrade i loggen med visuella observationer från kontrollsystemet.

Tillsyn kan också ske genom att Transportstyrelsen genomför en inspektion på plats hos tjänsteleverantören för att granska rutiner, lagringsmiljö etc.

Tillsyn kan utlösas på flera sätt, antingen slumpmässigt eller systematiskt. Vägskattesystemet väntas innehålla ungefär tio tjänsteleverantörer vid tiden för införandet. Transportstyrelsen kommer efter några månader med systemet i drift att ha avvikelserapporter, dygnsrapporter och annat material från flera olika tjänsteleverantörer. Likväl som Transportstyrelsen med dataanalys kan hitta avvikande mönster för skattskyldiga bör styrelsen även kunna identifiera tjänsteleverantörer på liknande sätt och därefter genomföra tillsyn.

## Föranmälan

De skattskyldiga ska göra en föranmälan innan fordonet börjar användas på de vägar som omfattas av skatten. En föranmälan ska innehålla information om både fordonet och den skattskyldige. För

de som använder månadsdeklarationer ska föranmälan även innehålla information om den anlitate tjänsteleverantören. Egenskaper för svenska fordon hämtas direkt från vägtrafikregistret, men för utländska fordon saknas sådan information och således behöver denna anges i föranmälan.

Ett webbgränssnitt för att lämna föranmälan definieras av Transportstyrelsen och bör på ett enkelt sätt vägleda de skattskyldiga till att ange fullständiga och korrekta uppgifter.

För utländska fordon bör det tydligt framgå vilken fordonskategori som ska väljas samt vilket underlag som eventuellt behöver bifogas. Detta utesluter inte att de skattskyldiga ändå i vissa fall medvetet eller omedvetet anger fel uppgifter. I dag är en majoritet av de internationella fordon som använder svenska vägar tvåaxlade dragbilar med treaxlade påhängsvagnar. Motorfordonet i en sådan fordonskombination hamnar allt som oftast i skattekategori för tyngre fordonskombinationer. Även treaxliga dragbilar med släpfordon förekommer i hög utsträckning och hamnar i samma skattekategori. Transportstyrelsen kan ha som princip att särskilt granska de fall där utländska fordon inte uppges hamna i denna skattekategori.

## Månadsdeklarationer

Hanteringen av rapporter, deklarationer, beslut och debitering blir viktiga uppgifter för Transportstyrelsen. Hanteringen bör vara maskinell i så stor utsträckning som möjligt.

Det börjar med att tjänsteleverantören skickar dagliga rapporter om körd sträcka avseende föregående dygns användning av vägarna till Transportstyrelsen (dygnsrapport). Dygnsrapporten består av en uppgift om total körsträcka på vägar som omfattas av skatten respektive total körsträcka på vägar som inte omfattas av skatten. Exempelvis kan uppgiften bestå i att fordonet den 1 mars har kört 250 kilometer på vägar som omfattas av skatten och 30 kilometer på vägar som inte omfattas av skatten.

Baserat på dygnsrapporterna upprättar Transportstyrelsen varje månad ett ifyllt elektroniskt formulär, som den skattskyldige eller ett ombud (t.ex. tjänsteleverantören) kontrollerar och signerar.

När deklarationen har lämnats fattas automatiskt ett beskattningsbeslut och därefter sker debiteringen.

Debiteringen kan ske på olika sätt, exempelvis genom fakturering, autogiro, debitering av ett kredit- eller bränslekort eller direktbetalning från ett konto.

## Ruttbiljetter

De lösningar som tillhandahålls för att boka och betala ruttbiljetter bör vara mycket användarvänliga. De bör vara flera till antalet, lätt åtkomliga, lätta att förstå och även i övrigt enkla att hantera. De föreslagna formkraven för ruttbiljetter medför dock att endast elektroniska biljetter ska erbjudas (se avsnitt 10.10.3).

I Tyskland och Ungern erbjuds ruttbiljetter sedan länge. Många erfarenheter bör därmed gå att hämta därifrån vid utformningen av ett användargränssnitt för det svenska systemet. Det svenska systemet kommer dock att omfatta ett betydligt större vägnät med fler alternativa rutter.

Det är viktigt att Transportstyrelsen har tillgång till korrekt och komplett information om vägnätet. En databas som kan bli viktig för detta ändamål är den nationella vägdatabasen (NVDB).<sup>7</sup> Kommittén har inte hunnit utvärdera NVDB under uppdraget, men förutsätter att den kommer att innehålla korrekt och fullständig kartinformation.

Även om det i slutändan är den skattskyldige (och föraren) som ansvarar för att fordonet framförs på lagligt sätt, är det viktigt att systemet föreslår rutter som är anpassade för fordons vikt, längd och bredd samt med hänsyn till eventuellt farligt gods.

Det kan bli nödvändigt att utrusta servicestationer (bränslestationer eller dylikt) vid landets gränser och till viss del inom landet med utrustning (dator, surfplatta eller liknande) för att tillhandahålla ruttbiljetter. En god tillgänglighet behöver nämligen säkerställas i de undantagsfall de skattskyldiga inte har möjlighet att köpa en ruttbiljett med en egen utrustning.

---

<sup>7</sup> Databasen är ett samarbete mellan Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting, skogs-närings-, Transportstyrelsen och Lantmäteriet. Trafikverket är huvudman.

## Efterlevnadskontroll

### *Allmänt om efterlevnadskontroll i vägskattesystemet*

Processen att övervaka och kontrollera efterlevnad är komplex. Det ligger i sakens natur att metoder och utrustning för att undvika skatt utvecklas efterhand, liksom de metoder och utrustning som myndigheterna har till sitt förfogande för att motverka detta.

Efterlevnadskontrollen utförs av Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Skatteverket. Polismyndigheten ska göra vägkontroller i syfte att upptäcka vissa överträdelse och rapportera dessa till Transportstyrelsen. Vidare ska Transportstyrelsen använda kameraövervakning för att upptäcka överträdelse. Vissa överträdelse ska Transportstyrelsen rapportera till Skatteverket, som ska ompröva beslut när det finns skäl för det. Skatteverket kan även i andra fall inleda en utredning eller revision.

Med hjälp av kameraövervakning och bemannade vägkontroller kan myndigheterna bevisa olika överträdelse, t.ex. att fordonet har använts i större omfattning än påstått på vägar där skatt tas ut. Detsamma kan visa sig genom avstämning mot annat material, t.ex. färdskrivardata, bokföring och besiktningssprotokoll. De kontroller och det jämförelsematerial som kan användas är

- kameror och annan utrustning för att kunna detektera, identifiera och kategorisera fordon vid alla relevanta landsgränser samt hamnterminaler med internationell lastbilstrafik
- kameror och annan utrustning på strategiska platser i vägnätet
- dygnsrapporter och avvikelserapporter från tjänsteleverantörer
- kontroll genom Transportstyrelsens centralsystem, exempelvis genom att analysera uppgifter från den elektroniska loggen
- bemannade vägkontroller
- jämförelseuppgifter från fordonets färdskrivare eller annat material som exempelvis påträffas vid en vägkontroll
- jämförelseuppgifter från de skattskyldigas bokföring
- jämförelseuppgifter från andra myndigheters system, såsom uppgift om fordonets vägmätarställning vid besiktningen.

Genom att analysera de tre första punkterna i listan ovan kan Transportstyrelsen genom centralsystemet skapa sig en bild över vilka fordon som omfattas av kraven på föransmälan, elektronisk logg, månadsdeklaration eller ruttbiljett. Centralsystemet kan även bidra med en analys av vilken sträcka som den skattskyldige borde ha deklarerat eller haft ruttbiljett för. Skattskyldiga som felaktigt inte föransmält sitt fordon, inte fört en elektronisk logg eller inte haft en giltig ruttbiljett upptäcks omgående eller senast inom några timmar genom kameraövervakningen eller vägkontrollerna. Denna bedömning görs mot bakgrund av det omfattande antalet kontrollstationer och vägkontroller som kommittén anser bör användas, se mer om det nedan. De som inte deklarerar eller betalar i rätt tid upptäcks genom Transportstyrelsens centralsystem.

#### *Indirekt kontroll genom tjänsteleverantörerna*

En viktig indirekt kontrollprocess utförs av tjänsteleverantörerna. För att få tillstånd att verka som tjänsteleverantör måste företaget uppfylla vissa krav och även tillgodose förfrågningar från Transportstyrelsen avseende kontroll av den elektroniska loggen. Märker myndigheten att en tjänsteleverantör brister i dessa avseenden kan den antingen varna leverantören eller, om missförhållandena är allvarliga, återkalla tillståndet. Ett sådant återkallande bör rimligen leda till förluster för tjänsteleverantören, som investerat i utrustning och marknadsföring och plötsligt inte längre kan agera på marknaden och därmed förlorar betalande kunder. Det är alltså viktigt att det finns ett kommersiellt intresse för tjänsteleverantörerna att behålla sina tillstånd, eftersom det då ligger i deras intresse att hindra kunderna från att göra medvetna och omedvetna fel.

Som redan nämnts ska tjänsteleverantörerna ta emot, lagra och lämna ut uppgifter avseende den elektroniska loggen under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla informationens säkerhet, vilket bland annat innebär att lagringsmiljön ska vara säker. En säker lagringsmiljö förebygger fel och fusk samt att uppgifter går förlorade. De krav som behöver ställas för att bland annat uppnå en säker lagringsmiljö får med stöd av det föreslagna bemyndigandet preciseras i förordning och myndighetsföreskrifter. Det kan exempelvis handla om tekniska krav, såsom krav på skydd mot manipula-

tion och krav på visst överföringsformat, eller andra slags krav, såsom krav på brandsäkerhet och stöldskydd. Alla krav som ställs i lag, förordning eller myndighetsföreskrifter utgör kriterier vid tillståndsprövningen. Kraven bör vara utformade så att endast företag som effektivt kan hindra fel och fusk i mätningen av körd sträcka kan få tillstånd att verka som tjänsteleverantör. Tjänsteleverantörerna bör ha tillräckliga tekniska och verksamhetsbaserade kontroller för att säkerställa integriteten i sin tjänst.

Det bör inte föreskrivas någon exakt specifikation för hur tjänsteleverantörerna säkerställer att uppgifterna de samlar in är korrekta, men däremot granskar Transportstyrelsen den kombination av tekniska kontroller och rutiner som används för att bedöma om dessa tillsammans uppnår den grad av säkerställande som krävs. De tekniska kontroller som myndigheten kan förvänta sig att se i någon form inkluderar

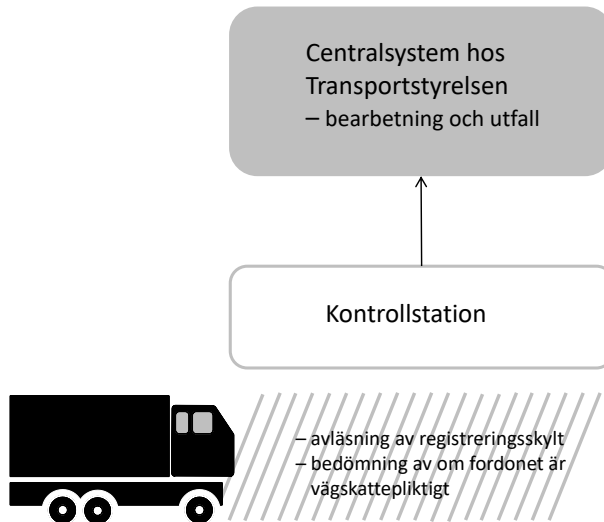
- fysiskt skydd av fordonsutrustning, som larmar tjänsteleverantören om någon försöker öppna eller manipulera den
- jämförelser mellan olika sensorer ombord, till exempel mellan rörelse detekterad genom accelerometer och rörelse detekterad genom satellitpositionering
- kontroll av logisk och logistisk konsekvens i data, så att fordon exempelvis inte har en onaturlig lucka i sin färdväg eller förflyttningar som inte är fysiskt möjliga
- kryptografiska signaturer som säkerställer att data inte manipuleras efter att de upprättats
- statistisk analys av avvikelser och anomalier, t.ex. att fordonet ser ut att följa väsentligen andra rörelsemönster än normalt.

De beskrivna tekniska kontrollerna förväntas vara helt eller nästan helt automatiserade. Transportstyrelsens säkerställande av att sådana kontroller utförs är däremot en manuell process. Det är dock en process som sker i relation till varje tjänsteleverantör, vilket innebär att den är förhållandevis begränsad i omfattning.

### Några typiska kontrollscenarier

Nedan behandlas några typiska kontrollscenarier med illustrationer och beskrivningar av den automatiska kontrollen steg för steg.

**Figur 11.2** Kontroll av att fordon är föranmälda



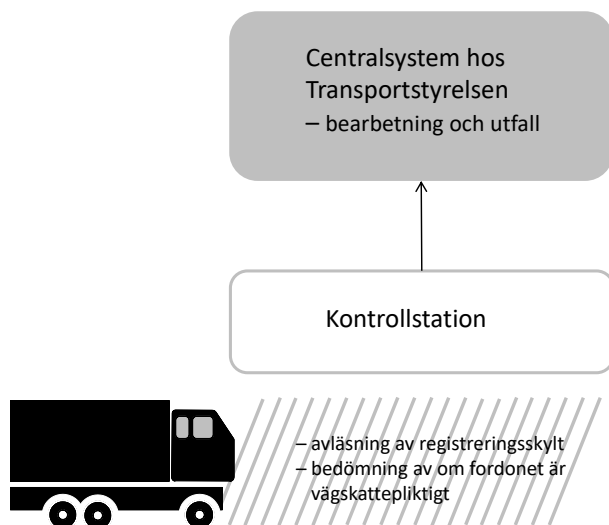
Automatisk kontroll av att fordon är föranmälda sker genom att:

1. Fordonet passerar en kontrollstation.
2. Kontrollstationen läser av registrerings skylten.<sup>8</sup>
3. Centralsystemet matchar registreringsnumret mot vägtrafikregistret.
4. Centralsystemet bearbetar tillgänglig information för att avgöra dels om fordonet är skattepliktigt, dels om föranmälan har lämnats.
5. Utfallet av den automatiska bearbetningen avgör om ett ärende ska inledas eller inte.

<sup>8</sup> Om kontrollstationen finns vid landsgränsen görs en preliminär bedömning av om ett utländskt fordon är skattepliktigt. Sådana kontrollstationer har både kameror och utrustning som på automatisk väg kan kategorisera fordonsslag m.m. På så sätt kan man på automatisk väg sortera ut fordon som sannolikt är skattepliktiga utan att vara föranmälda. Därmed behöver endast dessa gå vidare till manuell hantering. Genom kontrollstationerna vid landsgränsen upptäcks alltså utländska fordon som kör in i landet utan att vara föranmälda. Genom kontrollstationerna inom landet upptäcks de eventuella svenska fordon som kör utan att vara föranmälda. Vid dessa kontrollstationer är det tillräckligt med endast kamerautrustning, eftersom svenska fordon och fordonsägare redan finns i vägtrafikregistret.



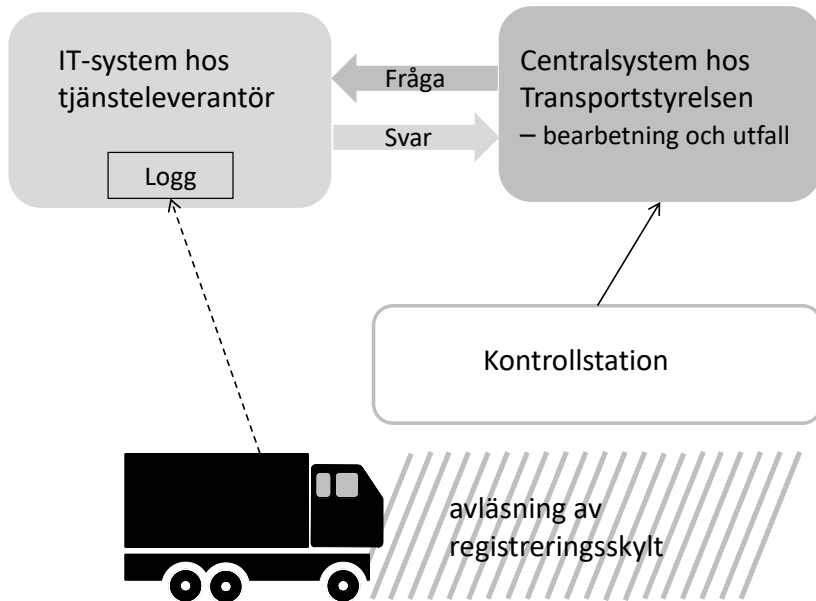
Figur 11.3 Kontroll av att fordon har ruttbiljett



Automatisk kontroll av att fordon har ruttbiljett sker genom att:

1. Fordonet passerar en kontrollstation.
2. Kontrollstationen läser av registreringsskylten.
3. Centralsystemet matchar registreringsnumret mot vägtrafikregistret.
4. Centralsystemet bearbetar tillgänglig information för att avgöra dels om fordonet är skattepliktigt, dels om ruttbiljett ska användas, och dels om det finns en giltig ruttbiljett som innefattar platsen där kontrollstationen finns.
5. Utfallet av den automatiska bearbetningen avgör om ett ärende ska inledas eller inte.

Figur 11.4 Kontroll av att loggen förs korrekt vid ett kontrolltillfälle



Automatisk kontroll av att loggen förs korrekt vid ett kontrolltillfälle sker genom att:

1. Fordonet passerar en kontrollstation.
2. Kontrollstationen läser av registreringsskylten.
3. Centralsystemet matchar registreringsnumret mot vägtrafikregistret för att få fram vilken tjänsteleverantör som används.
4. Centralsystemet efterfrågar fordonets position hos tjänsteleverantören.
5. Tjänsteleverantörens IT-system besvarar frågan.
6. Centralsystemet bearbetar informationen för att avgöra om fordonets position överensstämmer med kontrollstationens placering.
7. Utfallet av den automatiska bearbetningen avgör om ett ärende ska inledas eller inte.

*Mer om kontroll av att fordon är föranmälda*

Ett skattepliktigt fordon som inte är föranmält får inte användas på de vägar som omfattas av skatten. Att ett fordon felaktigt inte är föranmält kan bland annat upptäckas genom den föreslagna kameraövervakningen vid kontrollstationer som sätts upp längs med de vägar där skatten tas ut. När fordonet passerar kontrollstationen läses registreringsskylten av. Därefter bearbetar centralsystemet den avlästa informationen mot tillgänglig information för att avgöra dels om fordonet är skattepliktigt, dels om föranmälan har lämnats. Bland annat matchas registreringsnumret mot föranmälda fordon i vägtrafikregistret. Utfallet av den automatiska bearbetningen avgör om ett ärende ska inledas eller inte. Om en föranmälan inte har gjorts för det aktuella fordonet trots att det rätteligen borde ha gjorts tar Transportstyrelsen ut en sanktionsavgift.

Att ett fordon felaktigt inte är föranmält kan även upptäckas av polisen i samband med en vägkontroll. Polisen kan också i samband med en vägkontroll upptäcka att uppgifter som har lämnats i en anmälan är felaktiga. I vissa fall kan det vara synligt för kontrollanten att de lämnade uppgifterna inte stämmer med verkligheten. Det kan röra sig om att fordonet har en draganordning, trots att det inte har angetts i anmälan, eller att fordonet har färre axlar än vad som har angetts i anmälan. För att kunna bedöma andra uppgifter kan kontrollanten behöva undersöka exempelvis fordonshandlingar som finns tillgängliga vid kontrollen.

Dessutom bör Transportstyrelsen göra kontroller av de uppgifter som har lämnats i anmälningarna. I vart fall bör kontroller göras genom stickprov. Flera olika kontrollmöjligheter står Transportstyrelsen till buds. Bland annat kan Transportstyrelsen jämföra de uppgifter som har lämnats om fordonet i anmälan mot andra uppgifter som styrelsen har tillgång till, t.ex. uppgifter i vägtrafikregistret, inlämnade fordonshandlingar och material från kameraövervakningen<sup>9</sup>. Denna jämförelse bedöms i många fall kunna ske automatiskt. Vidare kan Transportstyrelsen ha som rutin att ta kontakt med den tjänsteleverantör som har angetts i en anmälan, för att bekräfta att denne verkligen har anlitats. En sådan förfrågan till tjänsteleverantören bör kunna ske automatiskt.

---

<sup>9</sup> Kontrollstationerna vid landsgränsen ska innehålla kameror och annan elektronisk utrustning som bland annat kan kategorisera fordon.

*Mer om kontroll av ruttbiljetter*

Ett fordon som är anmält till förfarandet med ruttbiljetter ska ha en giltig ruttbiljett vid varje färd på sådana vägar som omfattas av skatten. Efter att en ruttbiljett har bokats och betalats kommer det att finnas information om både rutten och giltighetstiden i Transportstyrelsens centralsystem, som är kopplat till kontrollstationerna längs med vägarna. Fordonet har bara rätt att köra längs med den bokade rutten och endast medan biljetten fortfarande är giltig. Om fordonet således passerar en kontrollstation som inte finns längs med den bokade rutten kommer centralsystemet att signalera att ett ärende om sanktionsavgift ska inledas.

Ett skattepliktigt fordon som inte är föranmält får inte användas på de vägar som omfattas av skatten. Det får inte heller utan ruttbiljett användas på de vägarna. Om fordonet i alla fall används på de vägarna bryter den skattskyldige mot både reglerna om föranmälan och reglerna om ruttbiljett. Om fordonet således passerar en kontrollstation kommer centralsystemet att signalera att ett ärende om sanktionsavgift ska inledas. Eftersom det handlar om två överträdelser kan det bli aktuellt att ta ut en sanktionsavgift för vardera överträdelserna.

Att ett fordon saknar en giltig ruttbiljett kan även upptäckas av polisen i samband med en vägkontroll. Polisen kan också i samband med en vägkontroll upptäcka att uppgifter som har lämnats i ruttbiljetten är felaktiga. I vissa fall kan det vara synligt för kontrollanten att de lämnade uppgifterna inte stämmer med verkligheten. Det kan röra sig om att fordonet har en draganordning, trots att det inte har angetts, eller att fordonet har färre axlar än vad som har angetts. För att kunna bedöma andra uppgifter kan kontrollanten behöva undersöka exempelvis fordonshandlingar som finns tillgängliga vid kontrollen.

Transportstyrelsen kan även med hjälp av sitt centralsystem göra en automatiserad kontroll av flera på varandra följande ruttbiljetter, i syfte att undersöka om fordonets färdväg är sannolik. Systemet kan exempelvis lägga ihop de bokade rutterna för att se om det finns någon onaturlig lucka i fordonets färdväg.

### *Mer om kontroll av den elektroniska loggen*

Genom att begära ut uppgifter ur den elektroniska loggen kan ansvariga myndigheter kontrollera att väganvändningen dokumenteras korrekt och därmed även kontrollera beskattningen.

Kontroll av loggen i närtid, det vill säga på minutbasis, sker i samband med att ett fordon observeras visuellt vid en kontrollstation. Transportstyrelsen skickar då automatiskt en förfrågan till tjänsteleverantören om fordonets position vid tidpunkten för observationen. Tjänsteleverantören besvarar frågan och Transportstyrelsen bearbetar sedan informationen. Hela den beskrivna proceduren sker automatiserat utan någon manuell hantering. Transportstyrelsen bedömer sedan, utifrån den automatiskt bearbetade informationen, om loggen har förts korrekt vid kontrolltillfället.

Kontroll av loggen dygnsvis, det vill säga efter att tjänsteleverantören har skickat in dygnsrapporten, sker i centralsystemet. Med hjälp av det senaste dygnets visuella observationer med kända tidpunkter kan centralsystemet beräkna den minsta möjliga sträckan som fordonet kan ha kört och jämföra detta med sträckan enligt dygnsrapporten.

Kontroll av loggen i efterhand behöver inte ske i samband med att ett fordon passerar en kontrollstation eller att dygnsrapporten kommer in, utan den kan ske om Skatteverket önskar göra en skattekontroll, eller om Transportstyrelsen upptäcker avvikelser i någon av de två ovanstående typfallen. Kontroll i efterhand innebär således att information från loggen efterfrågas för en längre tidsperiod och analyseras med hjälp av tillgängligt jämförelsematerial.

### *Antalet fasta kontrollstationer vid gränsen*

Sverige har ett begränsat antal gränsövergångar mot närliggande länder och det finns ett behov av att ha god information om de fordon som omfattas av skatten. Av denna anledning bör det vid samtliga gränsövergångar mot andra länder, inklusive hamnterminaler med internationell färjetrafik, upprättas automatiska kontrollstationer, som har kamerautrustning och annan teknisk utrustning för att detektera, identifiera och kategorisera fordon som passerar in eller ut. På detta sätt erhålls ett underlag över samtliga skattepliktiga fordons passager inklusive tidpunkt.

Antalet farbara gränsvägar med lastbilstrafik uppskattas vara totalt 50 stycken. Det finns en väg som leder mot Danmark (Öresundsbron). Antalet vägar som leder mot Norge är 41 stycken.<sup>10</sup> Vidare finns det åtta vägar som leder mot Finland. Antalet svenska hamnterminaler med internationell färjetrafik är ungefär 15 stycken. Sammantaget bör det byggas ungefär 65 stycken kontrollstationer vid landets gränser. Kontrollstationerna vid landsgränser och hamnterminaler bedöms endast i undantagsfall kunna samlokaliseras med befintlig utrustning. Det blir således fråga om en nyetablering vad gäller marktillstånd samt framdragning av el och kommunikation. När det gäller de kontrollstationer som ska sättas upp vid gränserna kan Tullverket ha ett intresse av att samarbeta kring uppbyggnaden.

#### *Antalet fasta kontrollstationer inom landet*

Kontrollstationer inom landet kan upprättas genom samlokalisering, återanvändning eller nyetablering. Kontrollstationerna inom landet bör överlag placeras ut på strategiska platser i vägnätet med hög trafikintensitet, men även ha en geografisk spridning för att alla skattskyldiga ska kunna kontrolleras. Kontrollstationerna inom landet bör ha kamerautrustning och annan teknisk utrustning för att identifiera fordon samt registrera tidpunkt för passagen.

Genom att samlokalisera de kontrollstationer som behövs inom vägskattesystemet med annan utrustning som redan finns längs med vägarna kan kostnader som är förknippade med nyetablering av mark undvikas. Detta genom att dra nytta av att Trafikverket redan äger både marken och befintlig vägkantsutrustning samt att platserna har framdragen el. Det blir då möjligt att uppföra kontrollstationerna snabbare och till en lägre kostnad.

Kommittén bedömer att samlokalisering är möjlig där Trafikverket har utrustning för vägväderinformationssystem (VViS) och automatisk hastighetsövervakning (ATK). I dagsläget finns ungefär 2 300 teoretiskt möjliga platser för samlokalisering (ungefär 800 platser med VViS och ungefär 1 500 platser med ATK). Även platser där annan teknisk utrustning finns kan vara aktuella för detta änd-

---

<sup>10</sup> Längs gränsen mot Norge finns det egentligen fler farbara vägar än 41 stycken. Antalet lastbilar som regelbundet använder dessa vägar för godstransporter anses dock vara försumbart.

mål, vilket medför att antalet teoretiska platser ökar ytterligare. Då samlokalisering sker på de platser där befintlig utrustning finns kan det dock finnas begränsningar, såsom att en kontrollstation endast kan placeras i en köriktning.

Återanvändning av teknisk utrustning bedöms vara fullt möjlig exempelvis vad gäller portaler för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt portaler för infrastrukturavgifter på väg, som är uppförda på Motalabron och Sundsvallsbron (i framtiden även på Skurubron). Kommittén bedömer att all befintlig vägkantsutrustning i de systemen kan användas för kontroll av vägskatten. Det innebär drygt 60 automatiska kontrollstationer. De befintliga portalerna för trängselskatt och infrastrukturavgifter kan kontrollera fordon i båda köriktningarna.

Nytablering av kontrollstationer är nödvändig för att kunna kompensera för att kontrollstationer som samlokaliseras eller återanvänds befinner sig på platser som kanske inte är helt ideala för kontroll av vägskatten. Nytablering innebär förmodligen att kontrollstationer upprättas på platser där det inte finns el eller kommunikationsnät framdraget.

Ju fler observationer som görs (av kontrollstationer), desto större är sannolikheten att överträdelser upptäcks. Kommittén har med hjälp av en konsult genomfört en inledande förstudie kring behovet av kontrollstationer.<sup>11</sup> Information om vägnätet och årsmedeldygnstrafik har hämtats från Trafikverket och bearbetats av konsulten. Enbart data gällande det statliga vägnätet har analyserats, vilket bedöms vara tillräckligt för att skaffa sig en översiktlig bild av behovet av kontrollstationer. Kommittén har vidare gjort bedömningen att ett lämpligt intervall för visuell observation är minst var sjätte timme vid ett deklarationsförfarande. En annan förutsättning är att skatten differentieras på fasta fordonsegenskaper och inte på dynamiska parametrar såsom tid och rum, antal axlar eller axelvikt.

Om nya kontrollstationer enbart upprättas vid landets gränser och portalerna för trängselskatt och infrastrukturavgifter återanvänds, visar konsultens analys att ungefär 20 procent av alla unika lastbilsrörelser kan kontrolleras minst var sjätte timme. Kommittén

---

<sup>11</sup> Dahl, Mattias (2017), *PM Analys och bedömning av kontrollpunkter i ett avståndsbaserat väglitageskattesystem*, se bilaga 4 till betänkandet.

anser att en automatisk kontroll som innebär att endast 20 procent av alla unika lastbilsrörelser kontrolleras minst var sjätte timme inte räcker. En god nivå av kontroll antas ske då ungefär 70 procent av alla unika lastbilsrörelser observeras minst var sjätte timme. Ett sådant antagande innebär i praktiken att många lastbilar kontrolleras betydligt oftare än var sjätte timme, eftersom flera olika unika rutter för lastbilar sammanfaller på de större vägarna. Alltså kommer vägar med mycket lastbilstrafik att ha kontrollstationer mer tätt än vägar med lite lastbilstrafik. Minst var sjätte timme kommer alltså i de allra flesta fall att innebära en absolut miniminivå. Konsultens analys visar att det vid ett sådant antagande (alltså minst 70 procent av antalet unika lastbilsrörelser var sjätte timme) krävs ungefär 250 stycken kontrollstationer inom landet, utöver kontrollstationerna vid landets gränser och portalerna för trängselskatt och infrastrukturavgifter på väg.

Kommittén bedömer att ungefär 200 kontrollstationer inom landet kan samlokaliseras med VViS, ATK eller annan vägkantsutrustning. Kommittén bedömer vidare att ungefär 50 kontrollstationer inom landet behöver byggas på mark där det inte sedan tidigare finns någon utrustning (nyetablering). Kommittén bedömer att kontrollstationer som samlokaliseras med VViS och ATK inte nödvändigtvis behöver innebära att kontroll sker i varje köriktning, men att detta kan vara nödvändigt för de kontrollstationer som nyetableras. Detta för att säkerställa tillräcklig kontroll och kompensera för att platserna för ATK och VViS ursprungligen har valts för andra syften. De 50 kontrollstationerna placeras alltså där de gör absolut störst nytta för att uppnå eftersträvad kontroll.

### *Antalet flyttbara kontrollstationer*

Med flyttbara kontrollstationer avses utrustning som kan flyttas omkring i vägnätet antingen slumpmässigt eller planerat. Det skulle kunna gå till på så sätt att flera flyttbara kontrollstationer placeras på stativ eller tillfälligt monteras på fasta objekt i ett område under en viss tidsperiod, för att sedan monteras ner och flyttas någon annanstans. De flyttbara kontrollstationerna kompletterar de fasta kontrollstationerna genom att de skattskyldiga inte känner till deras placering på förhand och för att de kan användas för att göra



mer noggranna kontroller inom ett visst område. Flyttbara kontrollstationer bör ha kamerautrustning och annan teknisk utrustning för att identifiera fordon samt lagra tidpunkt och plats för passerande fordon.

För att utgöra ett komplement till fasta kontrollstationer bedömer kommittén att antalet flyttbara kontrollstationer bör utgöra ungefär tio procent av de fasta kontrollpunkterna, vilket innebär ungefär 40 stycken. För att hantera de flyttbara kontrollpunkterna behövs personal och tillhörande fordon. Kommittén bedömer att det bör finnas fem tillgängliga fordon för detta ändamål samt därtill ett lämpligt antal personer som har utbildning för utrustningen och fordonen.

### *Omfattningen av bemannade vägkontroller*

Bemannad kontroll vid vägkanten är viktig för att uppnå en tillräckligt god kontroll och även för att säkra verkställigheten av sanktioner vid eventuella överträdelse av utländska fordon. Vid införandet av skatten bör den bemannade kontrollen av vägskatten vara prioriterad, för att tidigt markera att fusk inte tolereras. För att kunna uppnå en god kontroll bedömer kommittén att det behövs ungefär 80–100 trafikpoliser och bilinspektörer som utöver andra vägkontroller även kontrollerar vägskatten.

Regeringen utfärdar varje år ett regleringsbrev som innehåller de övergripande målen och prioriteringarna för polisens verksamhet. Regleringsbrevet anger hur stort budgetanslaget är för året, vilka särskilda uppdrag polisen har samt krav på återrapportering. Återrapporteringen sker i stor utsträckning genom årsredovisningen. Således har regeringen genom regleringsbrevet möjlighet att styra polisens verksamhet på önskat sätt.

### **Sanktioner m.m.**

Om en skattskyldig inte lämnar föransmälan (eller undviker att anmäla ändringar) eller inte för en elektronisk logg korrekt eller inte har en giltig ruttbiljett tar Transportstyrelsen ut en sanktionsavgift på 25 000 kronor. En sådan avgift tas ut för varje upptäckt överträdelse per sjudagarsperiod. Avgiften tas ut förskottsvis genom

polisens försorg om överträdelsen upptäcks vid en vägkontroll och den skattskyldige inte har hemvist i Sverige. Om betalning då inte sker, får åtgärder vidtas för att hindra fordonets fortsatta färd. Tullen har samma befogenheter som polisen när det gäller att vidta sådana åtgärder.

Om en skattskyldig är försenad med sin månadsdeklaration tar Transportstyrelsen ut en förseningsavgift på 625 kronor (eller 1 250 kronor om det är en deklaration som ska lämnas efter föreläggande).

Vid skönsbeskattning tar Skatteverket ut en tilläggsavgift som utgörs dels av ett fast belopp på 5 000 kronor, dels av 40 procent av den skatt som till följd av skönsbeskattningen bestäms utöver vad som annars skulle ha bestämts. Skatteverket tar också ut en tilläggsavgift vid oriktig uppgift med 5 000 kronor och 40 procent av den skatt som, om den oriktiga uppgiften hade godtagits, inte skulle ha bestämts.

De nämnda avgifterna ska dock under vissa förutsättningar inte tas ut. Vidare kan Skatteverket under vissa förutsättningar befria den skattskyldige helt eller delvis från avgiften.

Om en skattskyldig är försenad med betalningen tar Transportstyrelsen ut en dröjsmålsavgift. Vidare inträder användningsförbud, vilket innebär att fordonet inte får användas till dess att betalning sker, såvida inte den skattskyldige får anstånd med betalningen. Om förbudet inte respekteras ska polisen ta hand om fordonets registreringsskyltar. Det är straffbart att köra utan registreringsskyltar. Fordonet får föras till närmaste lämpliga avlastnings- eller uppställningsplats. Ett utländskt fordon får omedelbart föras ut ur landet.

En utländsk fordonsägare får krävas på betalning av förfallna skatter och avgifter i samband med att fordonet stoppas i en vägkontroll. Om betalning inte sker, får åtgärder vidtas för att hindra fordonets fortsatta färd. Tullen har samma befogenheter som polisen när det gäller att vidta sådana åtgärder.

### **Omprövning m.m.**

Skatteverket ska ompröva beslut om den skattskyldige begär det eller om det finns andra skäl. Omprövning får ske både till fördel och till nackdel för den skattskyldige.

Om deklaration inte kommer in får Transportstyrelsen dels ta ut förseningsavgift, dels förelägga den skattskyldige att deklarerat. Om ett sådant föreläggande inte följs får Skatteverket besluta om skönsbeskattning. Utifrån tillgänglig utredning gör Skatteverket då en skönsmässig uppskattning av det antal kilometer som fordonet ska beskattas för och bestämmer skatten till vad som framstår som skäligt med hänsyn till det som har kommit fram.

Skatteverket får också besluta om skönsbeskattning om en skattskyldig har deklarerat, men skatten inte kan beräknas tillförlitligt på grund av att det finns brister i antingen deklarationen eller underlaget för deklarationen. Sådana brister kan visa sig t.ex. om det vid en kontroll kommer fram att loggen inte har förts korrekt över tid, vilket har lett till felaktiga rapporter från tjänsteleverantören och därmed felaktiga uppgifter som förtryckts i deklarationerna.

## Verkställighet och indrivning

Skattskyldiga som inte betalar skatt och avgifter i rätt tid kommer att ha en skuld som Transportstyrelsen försöker få in. Transportstyrelsen skulle kunna göra detta i egen regi eller lämna över ärendet till Kronofogdemyndigheten. De internationella överenskommelserna om indrivning innehåller dock begränsningar vad gäller belopp och täckningsgrad. Ett alternativ skulle kunna vara att Transportstyrelsen vänder sig till en privat aktör som har upprättat kontrakt med utländska myndigheter för att kunna driva in mindre belopp och driva in skulder som uppstår utanför de länder som ingår i de internationella samarbetena.

För utländska fordonsägare kan förskottsbetalning beslutas om en överträdelse upptäcks i samband med en vägkontroll. Vid utebliven förskottsbetalning finns möjlighet för polisen att vidta åtgärder för att hindra fordonet från vidare färd. Vidare får en utländsk fordonsägare krävas på betalning av förfallna skatter och avgifter i samband med att fordonet stoppas i en vägkontroll. Om betalning inte sker får polisen vidta åtgärder för att hindra fordonets fortsatta färd.

Tullen har samma befogenheter som polisen när det gäller att vidta åtgärder för att hindra fordonets fortsatta färd.

Kronofogdemyndigheten får ta ett fordon i anspråk för betalning av fordringar enligt vägskattelagen oavsett vem som äger fordonet.

## 11.3 Genomförande av förslagen

### 11.3.1 Uppdraget

Ett införande av en vägskatt omfattar ett flertal moment såsom framtagande av lagstiftning och föreskrifter, framtagande av tekniska specifikationer, upphandling, framtagande av tekniska system och utrustning, installation och testkörning. För att underlätta ett snabbt och smidigt införande av vägskatten ska kommittén analysera och lämna förslag på hur genomförandeprocessen kan hanteras praktiskt. I detta kan t.ex. ingå förslag kring hur de olika aktörernas arbete kan samordnas, såväl tidsmässigt som innehållsmässigt.

### 11.3.2 Bedömning

#### Inledning

I kommittédirektiven antyds på flera ställen ett önskemål om ett system som går att införa smidigt och snabbt. Detta har kommittén beaktat i framtagande av förslaget, men även i bedömningen av hur genomförandet skulle kunna se ut. Framför allt återspeglas detta i att planeringen för införandet bör starta redan innan ett riksdagsbeslut har fattats.

Ett införande bedöms vara möjligt i maj 2021, under förutsättning att det inte blir några förseningar vad gäller beredningen av förslagen i Regeringskansliet och riksdagen och inte heller förseningar när det gäller utveckling, upphandling eller byggnation.

Följande moment ingår i tidsplanen

- lagrådsremiss och proposition
- uppdrag till berörda myndigheter i fråga om förberedelseprojekt
- behandling och beslut i riksdagen
- uppdrag till Skatteverket, Trafikverket och Transportstyrelsen i fråga om införandeprojekt
- upphandling och byggnation av vägkantsutrustning
- notifiering till EU-kommissionen
- tillståndsprovning av tjänsteleverantörer
- test av systemet i sin helhet.

Tabellen nedan sammanfattar genomförandet genom att tidsplanera aktiviteterna som har definierats i punktlistan ovan. Några av aktiviteterna beskrivs mer i detalj nedanför tabellen.

**Tabell 11.1 Tidsplan för genomförandet**

	2018				2019				2020				2021	
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
Lagrådsremiss och proposition														
Förberedelseprojekt TS/TRV														
Riksdagsbehandling														
Införandeprojekt TS/TRV/SKV														
Byggnation vägkantsutrustning														
Notifiering till kommissionen														
Systemtest														
Tillståndssökning tjänstelev.														
Skatten införs														

## Förberedelseprojekt

Skatteverket, Trafikverket och Transportstyrelsen har viktiga uppgifter när vägskatten införs och bör så tidigt som möjligt förbereda införandet, så att detta kan genomföras så snabbt som möjligt. Detta förberedande arbete skulle kunna ske inom ramen för ett förberedelseprojekt.

Ett förberedelseprojekt syftar till att snabba upp ett införande och kan även ses som en form av förstudie och planering av ett införandeprojekt. Ett av förberedelseprojektets delmoment skulle kunna vara att ta fram Trafikverkets kravställning inför upphandlingen av vägkantsutrustningen. Inför denna kravställning bör det göras mycket detaljerade analyser av var kontrollstationerna ska byggas och det bör genomföras en projektering för respektive plats. En fördjupad studie av hur många kontrollstationer som behöver byggas, var de ska placeras och vilken funktionalitet de ska ha måste alltså göras. Transportstyrelsen och Skatteverket har som kontrollmyndigheter det yttersta ansvaret för detta arbete, men Trafikverket behöver bistå dem i detta arbete. Ett annat delmoment skulle kunna vara att Transportstyrelsen definierar och planerar för hur utvecklingen av centralsystemet ska gå till.

Förberedelseprojektet bör alltså genomföras gemensamt av Trafikverket, Transportstyrelsen och eventuellt Skatteverket. Ett förberedelseprojekt kan organiseras genom en styrgrupp och en projektgrupp. Transportstyrelsen skulle kunna ha ett övergripande ansvar för projektet, men ett stort ansvar ligger även på Trafikverket. Styrgruppen bör bestå av representanter från Trafikverket och Transportstyrelsen och eventuellt även Skatteverket.

Om syftet är att införa vägskatten så snabbt som möjligt bör regeringen ge myndigheterna i uppdrag att starta ett förberedelseprojekt redan i samband med att lagrådsremissen förbereds.

### **Införandeprojekt**

Införandeprojektet bör starta så snart som det finns ett riksdagsbeslut. Införandeprojektet bör på samma sätt som förberedelseprojektet vara myndighetsövergripande och genomföras av åtminstone Skatteverket, Trafikverket och Transportstyrelsen. Även Polismyndigheten bör kunna ha en roll i slutskedet av projektet. Ett myndighetsövergripande införandeprojekt gör det möjligt att utbyta värdefull information mellan myndigheter samt samverka kring föreskrifter och kravspecifikationer. Det ger därför förutsättningar för ett framgångsrikt och effektivt genomförande. Under projektet bör utbyte mellan myndigheterna ske på olika befattningsnivåer för att beslut ska kunna fattas snabbt och för att underlätta genomförandet av dem. På samma sätt som för förberedelseprojektet bör införandeprojektet organiseras utifrån en styrgrupp och projektgrupp som bemannas av de inblandade myndigheterna. Projektet bör övergripande ledas av Transportstyrelsen.

Projektet skulle även kunna delas in i flera delprojekt. Ett av delprojekten kan handla om uppbyggnaden av ett centralsystem hos Transportstyrelsen. Utvecklingen av ett centralsystem för vägskatten kan ske antingen genom att Transportstyrelsen använder egen personal eller anlitar extern kompetens. Ett annat delprojekt skulle kunna handla om själva upphandlingen och upprättandet av väggantsutrustning. Detta arbete bör ledas av Trafikverket. Ytterligare ett annat delprojekt skulle kunna handla om införandets informationsinsatser, ett arbete som Transportstyrelsen bör leda. Ett annat delprojekt skulle kunna handla om att förbereda och skapa

förutsättningar för tjänsteleverantörer att agera inom systemet, bland annat genom att skapa de föreskrifter om tekniska krav som ställs för tillstånd samt utveckla rutiner för tillståndsförfarandet. Tekniska krav kommer sannolikt att behöva anmälas till EU-kommissionen i enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter. Frågan om anmälningsskyldighet kan ännu inte bedömas, utan den får prövas då sådana förslag till tekniska krav har tagits fram. Ytterligare delprojekt kan handla om att förbereda Polismyndighetens, Skatteverkets och Transportstyrelsens organisation för hantering av de nya ärenden som vägskattesystemet för med sig.

Införandeprojektet bör pågå ända fram till att skatten införs. Därefter kommer arbetsuppgifterna in i myndigheternas ordinarie verksamhet.

### **Byggstart vad gäller vägkantsutrustning**

Vägkantsutrustning är etablerad teknik och kommer att upphandlas. Kommittén anser att ansvaret för att upprätta och förvalta vägkantsutrustningen bör hamna hos Trafikverket. Därmed bör Trafikverket ha hand om upphandlingen av vägkantsutrustning. Under förberedelseprojektet görs en förstudie och en bedömning av var vägkantsutrustningen ska sättas upp och under införandeprojektet genomförs upphandlingen av utrustningen. Efter att tilldelningsbeslutet fått laga kraft kan byggnationen påbörjas.

I Sverige är förutsättningarna för att bygga utrustning vid vägkanten olika beroende på säsong och klimat. Således bör byggnation ske med hänsyn till lokala förhållanden och beroende på hur tidsplanen ser ut efter att upphandlingen har genomförts. Om byggnationen försenas på grund av överprövning av upphandlingen skulle byggnationen, när den väl påbörjas, kunna ske enligt en prioriteringsordning på så sätt att vägkantsutrustning först sätts upp vid de platser där behovet är allra störst. Förmodligen innebär det att landsgränser och större vägar prioriteras.

## Notifiering, systemtest och krav för tjänsteleverantörer

Innan vägskattesystemet införs ska Sverige meddela EU-kommissionen, så kallad notifiering eller anmälningsskyldighet. Främst är det uppgifter om hur skatten beräknas som notifieringen gäller, men kommitténs kontakter med tjänstemän vid kommissionen visar att stor vikt även läggs på bedömning av förutsättningarna för interoperabilitet, så att EETS-betalningsförmedlare kan verka inom systemet. Enligt artikel 7h i Eurovinjettdirektivet ska notifieringen göras minst sex månader innan skatten införs. Det kan dock vara fördelaktigt att göra notifieringen tidigt, för att vid behov kunna göra nödvändiga justeringar. Det kan nämligen inte uteslutas att sådana justeringar behövs, även om kommittén har haft löpande kontakter med kommissionen för att stämna av att förslagen är förenliga med EU-rätten. Därför menar kommittén att notifieringen bör göras minst ett år innan införandet.

Det finns även behov av att testa systemet innan det sätts i drift. Bland annat behöver Transportstyrelsen testa centralsystemet och de tekniska gränssnitt som byggs mot tjänsteleverantörer. Vidare behöver Trafikverket testa och trimma in vägkantsutrustningen. Kommitténs förslag är beroende av att det finns tjänsteleverantörer för att kunna hantera förfarandet med månadsdeklarationer, medan Transportstyrelsen själva sköter förfarandet med ruttbiljetter i samarbete med olika servicestationer. För att kunna testa systemet som helhet innan införandet krävs det att det finns någon tjänsteleverantör som genomför test inför godkännande.

I god tid innan införandet bör de krav (i förordning och myndighetsföreskrifter) som ställs på företag som önskar bli tjänsteleverantörer fastställas och offentliggöras. Enligt EETS-beslutet ska medlemsstater ta fram och upprätthålla en områdesdeklaration för EETS i vilken de allmänna villkoren för att få tillgång till vägtullsområdet fastställs (artikel 5.2). Det är dock inte reglerat när detta ska ske. Kommittén bedömer att alla krav på tjänsteleverantörer bör ha fastställts minst tio månader före införandet. Detta för att företag ska ha tillräckligt god tid på sig för att förbereda sig samt ansöka om tillstånd för verksamheten och för att inblandade myndigheter ska kunna genomföra ett fullständigt systemtest. Transportstyrelsen bör arbeta aktivt för att upplysa presumtiva intressenter om tillståndsprocessen genom informationsmöten eller liknande.



## Skatten bör införas under sommarhalvåret

Kommittén anser att skatten bör införas under sommarhalvåret, men inte i direkt anslutning till semesterperioden. Ett införande under sommarhalvåret underlättar finjusteringar av den tekniska utrustningen vid vägkanten och underlättar vägkontrollerna i hela Sverige. Polismyndighetens vägkontroller är särskilt viktiga i samband med införandet, för att understryka att myndigheterna prioriterar kontroll av skattens efterlevnad. Att Transportstyrelsen och Skatteverket är tillräckligt bemannade är också viktigt i samband med införandet, eftersom en högre arbetsbelastning är naturlig när ett nytt system införs. Om införandet inte sker under sommarsemestern, kommer det i högre utsträckning att finnas poliser och bilinspektörer tillgängliga för vägkontroller. På samma sätt kommer också personal i högre utsträckning att finnas tillgänglig hos Transportstyrelsen och Skatteverket vad gäller kundtjänst och hantering av olika ärenden. Trafikverket kan också få en högre arbetsbelastning i samband med införandet. Även tjänsteleverantörer kommer att ha en intensiv period vid skattens införande, då fler kunder kommer att vilja teckna abonnemang och ställa frågor. Situationen underlättas således även för tjänsteleverantörerna om införandet inte sker under sommarsemestern. Kommittén anser därför att skatten bör införas under den första delen av sommarhalvåret, det vill säga under maj månad. Ett lämpligt datum för införandet kan vara den 1 maj, som är en dag då lastbilstrafiken har lägre intensitet än vanligt. Systemet kan därmed sättas i drift när belastningen är låg.



# 12 Konsekvenser

## 12.1 Inledning

I detta kapitel beskriver kommittén de förväntade konsekvenserna av sina förslag i enlighet med 14–16 §§ kommittéförordningen (1998:1474), 6–7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning och kommitténs egna direktiv. Enligt kommittédirektiven ska kommittén särskilt belysa

- förslagets effekter på de administrativa kostnaderna och andra fullgörandekostnader för företagen samt övriga effekter för företag
- förslagets effekter för små- och medelstora företag
- förslagets effekter för olika sektorer och regioner i Sverige, däribland särskilt skogsindustrin
- miljömässiga effekter, inklusive klimatutsläpp, däribland bedömningar om förslagets effekt på överflyttning till andra trafikslag
- trafikmässiga effekter, såsom påverkan på trafikflöden och vägsplitage
- förhållandet till de transportpolitiska målen
- de administrativa och ekonomiska konsekvenserna för Skatteverket och andra berörda myndigheter samt finansiering av dessa
- effekter för domstolarna
- offentligfinansiella effekter, inklusive intäkter från skatten och kostnader för installation och drift av systemet inklusive kontrollförfarandet.

Kapitlet inleds, i avsnitt 12.2, med en beskrivning av syftena med skatten och hur de uppnås. Därefter beskrivs vilka och hur många som direkt berörs av skatten (avsnitt 12.3).

I avsnitt 12.4 analyseras vilka trafikmässiga konsekvenser vägskatten kan förväntas få. I avsnitt 12.5 beskrivs konsekvenserna för berörda myndigheter och domstolar, samt övriga offentligfinansiella konsekvenser.

Effekterna på klimat och miljö beskrivs i avsnitt 12.6, och utifrån de trafikmässiga och miljömässiga effekterna bedöms effekterna på de transportpolitiska målen i avsnitt 12.7. Inom ramen för effekterna på de transportpolitiska målen gör kommittén en analys av den samhällsekonomiska lönsamheten av förslaget.

Vägskattens konsekvenser för företagen beskrivs i avsnitt 12.8. I stort sett alla sektorer kommer att påverkas, men några sektorer kan förväntas komma att påverkas mer än andra, bland annat skogsindustrin. I avsnitt 12.9 identifierar kommittén de sektorer som förväntas påverkas mest av förslaget och i avsnitt 12.10 beskrivs kostnadseffekterna mer i detalj för dessa sektorer.

Beroende på var företagen i de olika sektorerna är lokaliserade, påverkas sysselsättningen i olika regioner, främst i glesbygd med långa avstånd och låg tillgänglighet till alternativa transportmöjligheter (avsnitt 12.11). Även kommuner och deras offentliga service i olika regioner kan komma att påverkas.

Effekterna för små och medelstora företag beskrivs i avsnitt 12.12.

Slutligen beskrivs övriga konsekvenser i avsnitt 12.13.

## **12.2 Syftena med att införa vägskatten och hur de uppnås**

Lastbilstransporter är i många fall helt nödvändiga. I stora delar av Sverige är tillgängligheten till järnväg och sjöfart låg, eller så är de alternativa transporterna förenade med stora kostnader. Lastbilstransporter är snabba och flexibla, men bidrar samtidigt till slitage på vägarna och utsläpp av klimatgaser, luftföroreningar och buller.

Ett av syftena med att införa skatten är att den tunga trafiken i högre grad ska bära de samhällsekonomiska kostnader den orsakar. Kommitténs förslag om en avståndsbaserad vägskatt kommer att innebära att den tunga trafiken får betala för sina kostnader för

vägslitage, utsläpp av luftföroreningar (utom koldioxid) och buller (landsbygdsbuller).

Ett annat syfte med kommitténs förslag till vägskatt är att minska de negativa effekterna av lastbilstransporter. För att styra mot minskat vägslitage är skatten differentierad utifrån fordonens viktklass och utifrån hur många axlar fordonen har, på ett sätt som ska styra mot en lägre vikt per axel. För att styra mot minskade utsläpp av luftföroreningar är skatten differentierad utifrån vilken EURO-utsläppsklass fordonet tillhör. Skatten är lägre för fordon med högre (renare) EURO-utsläppsklass, vilket bidrar till en förnyelse av fordonsflottan och leder till mindre utsläpp av luftföroreningar. Vägskatten syftar också till att nå en överflyttning av gods-transporter från väg till andra trafikslag, som järnväg och sjöfart, vilket minskar de negativa effekterna av lastbilstransporter.

Ett annat syfte med att införa skatten är att möjliggöra ökad kontroll av regelefterlevnaden i stort bland de aktörer som utför tunga vägtransporter. Kommittén bedömer att införandet av en vägskatt kommer att få en positiv effekt på regelefterlevnaden på yrkestrafikområdet, bland annat eftersom vägskatten kommer att medföra en stor ökning av antalet bemannade vägkontroller. Kontrollerna av vägskatten kan med fördel samordnas med polisens kontroller av överlast, kör- och vilotider, cabotage, nykterhet etc. Att fordon ska vara föranmälda till systemet och föra en elektronisk logg, alternativt använda ruttbiljett, för att få köra på vägarna bedöms också medföra en ökad vilja att följa även andra regler på yrkestrafikområdet. Även den föreslagna kameraövervakningen bedöms få en sådan effekt.

Genom vägskatten möjliggörs även en gemensam och mer rättvis kontroll av svensk- respektive utlandsregistrerade fordon. Konkurrensvillkoren blir mer lika mellan svenska och utländska åkerier, vilket kan minska motiven bland svenska åkerier att med lagstridiga metoder minska de egna kostnaderna i konkurrensen med utländska åkerier. Cabotaget bland utländska åkerier står, enligt Trafikanalys statistik, för en relativt liten del av det sammanlagda trafikarbetet, men det saknas kunskap om omfattningen av det olagliga cabotaget. Kommittén bedömer dock att det olagliga cabotaget kan komma att minska om vägskatten införs. Eftersom det enligt förslagen ska göras relativt omfattande bemannade vägkontroller av vägskatten och då dessa kontroller med fördel bör

kunna samordnas med andra kontroller av den yrkesmässiga trafiken bedöms också regelefterlevnaden av exempelvis kör- och vilotidsregleringen öka.

## 12.3 Vilka berörs av vägskatten?

### 12.3.1 De skattskyldiga

Enligt kommitténs förslag är det motorfordon eller fordonskombinationer för godstransporter med en totalvikt på minst 12 ton som omfattas av skatten. Vissa fordon föreslås vara undantagna från skatteplikt, bland annat utryckningsfordon, väghållningsfordon och veteranfordon. En vägskatt kommer att medföra ökade kostnader för de flesta tunga lastfordon på de vägar där skatt tas ut. Skatten ska tas ut på statliga och kommunala vägar och gator. Frågan är då hur många fordon och skattskyldiga som det handlar om. I tabell 12.1 nedan listas några fakta och uppskattningar vad gäller antal fordon och antal skattskyldiga i systemet, fördelat på svenska respektive utländska fordon och skattskyldiga.

Tabell 12.1 Antal fordon och skattskyldiga i vägskattesystemet

	Totalt antal i systemet under ett år	Aktiva i systemet under en genomsnittsmånad
Antal svenskregistrerade fordon	78 000	60 000
Antal utlandsregistrerade fordon	100 000	20 000
Antal svenska skattskyldiga	22 500	18 000
Antal utländska skattskyldiga	28 000	6 000

*Källa:* Transportstyrelsen och egen bearbetning.

Siffrorna avseende svenska fordon och antal skattskyldiga kommer från vägtrafikregistret och baseras på det totala antalet registrerade fordon som omfattades av vägavgiften under oktober 2016. Siffran i högerkolumnen avser fordon som då var i trafik och hur många fordonsägare det motsvarade. Siffrorna avseende de utländska fordonen och fordonsägarna är osäkra uppskattningar. Uppskattningen baseras på statistik över unika passager av lastbilar på Öresundsbron som har använt transponder och åtminstone gjort en resa till Sverige under 2015. Därefter har bearbetning och upp-

räkning skett, för att ta hänsyn till att detta enbart är en av flera vägar till och från Sverige och för att justera för år 2016. Även uppgifter från Transportstyrelsen gällande trängselskatterna och infrastrukturavgifterna har använts i uppskattningen.

Siffran för antalet utländska skattskyldiga är uppskattad utifrån uppskattat antal fordon enligt samma förhållande som mellan svenska fordon och svenska skattskyldiga.

Siffran för utländska fordon är en uppskattning av hur många unika utländska fordon som under en genomsnittsmånad någon gång befinner sig i Sverige. Detsamma gäller antalet utländska skattskyldiga. Kommittén bedömer att utländska företag som använder svenska vägar till viss del ser Skandinavien som sin nischmarknad och därmed återkommer flera gånger per år. Kommittén uppskattar att antalet utländska fordon under en genomsnittsmånad motsvarar 20 procent av uppskattat antal utländska fordon för hela året.

Antalet tunga fordon i trafik på svenska vägar bedöms öka under de närmaste åren. Det gäller såväl svenska som utländska fordon. De senaste fem åren har antalet tunga lastbilar över 3,5 ton i trafik ökat med cirka 1,4 procent, det vill säga en ökning med 0,3 procent per år. Det är rimligt att tänka sig att ökningen är ungefär densamma under de kommande åren och att utländska fordon har en något högre ökningstakt i förhållande till svenska fordon. Kommittén bedömer dock att andelen svenska skattskyldiga i stort kommer att ligga på samma nivå under de närmaste åren. Högre kostnader på sikt kan leda till sammanslagningar och därmed något färre företag totalt sett. För utländska skattskyldiga ser det förmodligen annorlunda ut. För varje år som går kommer ett antal nya utländska skattskyldiga att använda det svenska vägskattesystemet, samtidigt som några faller bort. Sammantaget bedömer kommittén att antalet utländska skattskyldiga kommer att öka de närmaste åren, men att antalet skattskyldiga som är aktiva under en genomsnittsmånad inte nödvändigtvis kommer att öka särskilt mycket.

Skattens effekter för företag beskrivs i avsnitt 12.8.

### 12.3.2 Tjänsteleverantörerna

Under de senaste åren har antalet transportföretag som använder sig av fordons- och transportrelaterade IT-tjänster ökat kraftigt i Sverige och Europa. Sådana tjänster innebär att fordonet är uppkopplat till fordonstillverkaren eller någon annan aktör för uppföljning av driften av fordonet, fjärravläsning av information m.m. Ett annat begrepp för sådana tjänster är Fleet Management Systems (FMS). Från 2011 och framåt har alla större fordonstillverkare monterat FMS-utrustning som standard i sina lastbilar. Utöver detta har företag erbjudit eftermonterad sådan utrustning sedan ungefär 15 år. Under de senaste tio åren har dessutom fler och fler stater eller privata företag erbjudit fordonsutrustning för satellitbaserade vägtullar i Europa. I Belgien, Ryssland, Slovakien, Tyskland och Ungern har numera alla eller åtminstone en stor majoritet av de tunga lastbilarna utrustning i sina fordon avsedd för satellitbaserad vägtull och därigenom ett avtal eller kontrakt med en operatör eller en tjänsteleverantör. Många fordonsägare har även utrustat sina fordon med särskild fordonsutrustning för vägtull i grannländerna. Exempelvis har polskregistrerade lastbilar i hög utsträckning en särskild fordonsutrustning för det belgiska vägtullssystemet och en särskild fordonsutrustning för det tyska vägtullssystemet.

Några fordonstillverkare och andra aktörer som hanterar Fleet Management Systems har uppgett till kommittén att de uppskattar att ungefär 85 procent av alla svenskregistrerade tunga fordon i dagsläget har FMS-utrustning. Kommittén har inte någon anledning att betvivla denna uppskattning. Förmodligen skulle majoriteten av dessa utrustningar kunna användas i det vägskattesystem som kommittén föreslår. Andelen fordon med sådan utrustning kan förväntas öka inom de närmaste åren i takt med att fordon kontinuerligt ersätts av nyare årsmodeller. Även utländska fordon uppskattas i stor utsträckning, förmodligen över 50 procent, ha en fabriksmonterad eller eftermonterad FMS-utrustning som skulle kunna användas i det svenska vägskattesystemet.

Vad gäller särskild fordonsutrustning för satellitbaserad vägtull, exempelvis utrustning från den tyska vägtulloperatören Toll Collect, uppskattas enbart ett mindre antal svenskregistrerade fordon ha sådan monterad. Det beror på att det utrikes trafikarbetet endast



utgör ungefär 8 procent av det totala trafikarbetet för svenskregistrerade fordon.<sup>1</sup> De utländska skattskyldiga som förväntas använda det svenska vägskattesystemet kan däremot i stor utsträckning antas ha avtal med en tjänsteleverantör eller operatör som har gett ut en fordonsutrustning för satellitbaserad vägtull. Sådan utrustning bör även i stor utsträckning kunna användas i det svenska systemet för vägskatt.

Utifrån ovanstående bedömer kommittén att det i dagsläget finns uppemot 40–50 företag i Europa som teoretiskt skulle kunna verka som tjänsteleverantörer i det svenska vägskattesystemet. En tjänsteleverantör behöver dock ha ett visst kundunderlag för att det ska vara lönsamt att verka i ett land och vissa av företagen vänder sig bara till vissa marknader. Av denna anledning bedömer kommittén att ungefär ett tiotal företag kan förväntas vara intresserade av att verka som tjänsteleverantör i samband med införandet av skatten. Ju längre skattesystemet är i bruk kommer dock kundunderlaget att öka för fler tjänsteleverantörer. Kommittén bedömer därför att antalet tjänsteleverantörer ett par år efter införandet bör kunna uppgå till 15–20 stycken.

## 12.4 Effekter på trafikarbetet och överflyttning

### 12.4.1 Faktorer som påverkar priskänsligheten

Transportköparnas möjligheter att hitta rimliga alternativ är av stor betydelse för vilka konsekvenser regelförändringar i allmänhet och införandet av en ny skatt i synnerhet får. Möjligheten att hitta alternativ beror på tillgång till, och utbud (kapacitet) av, andra trafikslag som skulle kunna utföra de transporter som i utgångsläget genomförs med lastbil. Om möjligheterna att flytta godset är goda, så ökar priskänsligheten.

Det beror också på i vilken utsträckning en transportköpare är bunden av avtal med åkerier etc. På grund av att avtalsbundenheten minskar över tid, kan priskänsligheten öka över tid. Effekterna kan alltså dröja. Likaså om utbudet och kapaciteten inom andra trafik-

---

<sup>1</sup> Trafikanalys (2016), *Lastbilstrafik 2015*, tabell 1.

slag ökar över tid, kan effekterna komma i takt med att kapaciteten ökar inom andra trafikslag, som t.ex. järnväg.

Förekomsten av bränsleklausuler i ett kontrakt mellan ett åkeri och en transportköpare kan få konsekvenser för åkeriets intresse för att anpassa sig till ett högre bränslepris. Skälet är att i den utsträckning som åkeriet får samma ersättning oavsett storleken på skatteuttaget så har man inte heller skäl att anpassa verksamheten efter nya prisnivåer. Så snart som avtalen ska förnyas kommer dock parterna att behöva anpassa sig till nya förutsättningar, exempelvis högre bränsleskatt. VTI menar således att de bränsleklausuler som är vanliga i Sverige ger åkaren fulla incitament att anpassa sig till en högre bränsleskatt.<sup>2</sup> En vägskatt torde komma att behandlas på liknande sätt som en bränsleskatt i avtalen mellan åkerierna och transportköparna. Bränsleklausuler, och sannolikt också eventuella klausuler som reglerar hanteringen av en ny vägskatt, kommer därför att påverka åkarens agerande, om än med en viss tidsförskjutning.

För Sveriges del kan kommande höjningar av banavgifter på järnväg minska benägenheten att byta transportmedel. Likaså kan bestämmelser som tillåter tyngre (och så småningom längre) lastbilar reducera effekterna av en vägskatt och därmed också minska benägenheten att flytta över gods till andra trafikslag.

## 12.4.2 Modellsimuleringar av trafikeffekterna

### Allmänt om modellsimuleringarna

I samråd med kommittén har Trafikanalys gjort modellsimuleringar över konsekvenserna av kommitténs förslag på skattenivåer. Tabell 12.2 redovisar de fem olika skattenivåer som kommittén har analyserat. Den nivå som ligger närmast kommitténs förslag är nivå 3. Övriga nivåer ska därför ses som känslighetsanalyser. Även om skattebeloppen inte stämmer exakt med kommitténs förslag, så är det möjligt att dra värdefulla slutsatser utifrån resultaten.

---

<sup>2</sup> VTI (2014), *Landbaserade godstransporter, klimat och styrmedel – Sammanfattande rapport*, s. 34.

**Tabell 12.2 Skattenivåer i kommitténs känslighetsanalys, kronor per fordonskilometer**

Viktklass totalvikt (ton)	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5
3,6–16 ton	0	0,33	0,50	0,58	0,81
17–24 ton	0,18	0,43	0,82	0,75	1,05
25–40 ton	0,45	0,71	1,05	1,24	1,74
41–60 ton	0,49	0,82	1,05	1,43	2,01
<b>Genomsnitt</b>	<b>0,28</b>	<b>0,57</b>	<b>0,85</b>	<b>1,00</b>	<b>1,40</b>

Simuleringarna har gjorts med hjälp av en simuleringsmodell kallad Samgods, som är det svenska nationella trafikprognosverktyget för godstrafik.<sup>3</sup> Samgods används ofta för att simulera effekterna av olika styrmedel, som exempelvis en skatt. Samgods innehåller olika typer av godstransportfordon såsom fartyg, tåg och lastbilar, men inte i lika många varianter som i verkligheten. När det gäller lastbilar finns det enbart fyra viktklasser och det finns ingen uppdelning i antal axlar eller EURO-utsläppsklasser. De fyra viktklasserna är 3,6–16 ton, 17–24 ton, 25–40 ton och 41–60 ton.

Samgodsmodellen är utformad så att den totala mängden transporterat gods inte förändras när kostnaden för transporter ökar eller minskar. Den version av Samgods som kommittén använt (version 1.1), ska enligt Trafikverket kunna ta hänsyn till kapaciteten och trängseln i järnvägssystemet. Alla kostnader, priser och avgifter i simuleringen är på 2014 års nivå. Det betyder att de banavgifter för järnvägstrafik som modellen inkluderar också är på 2014 års nivå.

<sup>3</sup> Samgods version 1.1 och som känslighetsanalys även med version 0.8. Ett motsvarande modellverktyg finns för persontrafik och kallas Sampers. Norge med flera länder använder också dessa trafikprognosverktyg, och i Sverige används det av Trafikverket för att göra trafikprognoser och göra lönsamhetsanalyser av trafikprojekt i transportinfrastrukturplanen. Trafikverket ansvarar för utveckling och förvaltning av modellverktygen och Trafikanalys granskar och analyserar Trafikverkets förvaltningsarbete.

## Överflyttningseffekter

### Överflyttning mellan trafikslag

I tabell 12.3 nedan visas hur överflyttningen av transportarbete mellan trafikslagen förutspås i simuleringen.

**Tabell 12.3** Förändring i procent av transportarbete mellan trafikslag som effekt av vägskatt

	NIVÅ 1	NIVÅ 2	NIVÅ 3	NIVÅ 4	NIVÅ 5
Väg	-2,0 %	-3,1 %	-4,4 %	-5,6 %	-7,5 %
Järnväg	1,3 %	2,5 %	3,7 %	4,7 %	6,2 %
Sjöfart	1,5 %	1,8 %	2,5 %	2,6 %	4,6 %

*Källa:* Samgods version 1.1 kalibrerad för år 2014.

Nivå 3 är den skattenivå som representerar kommitténs förslag, medan övriga scenarier ska ses som känslighetsanalyser. Modellresultatet visar att transportarbetet på väg minskar med 4,4 procent, medan transportarbetet på järnväg ökar med 3,7 procent, och sjöfartens transportarbete ökar med 2,5 procent. Resultaten ska tolkas som effekter på lång sikt. I modellen är mängden gods oförändrat före och efter vägskattens införande. I verkligheten kan dock mängden gods öka till följd av tillväxteffekter.

Om minskningen i trafikarbete på 4,4 procent sker över tio år betyder det en genomsnittlig minskning per år med ungefär 0,44 procent. Om tillväxten utan vägskatt är i genomsnitt 1 procent per år, leder vägskatten därmed till att tillväxttakten blir ungefär  $1 - 0,44 = 0,56$  procent per år i stället för en procent, det vill säga ungefär en halverad tillväxttakt.

### Överflyttning inom trafikslaget

Ett införande av en vägskatt skulle enligt Samgodsmodellen leda till överflyttning mellan trafikslag, men även viss överflyttning inom det egna trafikslaget, mellan olika viktklasser av lastbilar. Tabell 12.4 respektive 12.5 visar de förändringar i *transportarbetet* (tonkilometer) respektive *trafikarbetet* (fordonskilometer) på väg som modellen förutspår.

**Tabell 12.4 Förändring i procent av transportarbete på väg som en effekt av vägskatt. Känslighetsanalys**

Viktklass lastbilar	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5
3,6–16 ton	10,5 %	-3,5 %	-2,1 %	-6,8 %	-9,2 %
17–24 ton	0,5 %	-3,6 %	-13,7 %	-6,4 %	-8,4 %
25–40 ton	-2,4 %	-4,2 %	-5,9 %	-7,2 %	-10,9 %
41–60 ton	-2,3 %	-2,6 %	-2,9 %	-4,9 %	-6,3 %
<b>Totalt</b>	<b>-2,0 %</b>	<b>-3,1 %</b>	<b>-4,4 %</b>	<b>-5,6 %</b>	<b>-7,5 %</b>

Källa: Samgods version 1.1 kalibrerad för år 2014.

**Tabell 12.5 Förändring i procent av trafikarbete (med last) på väg som en effekt av vägskatt. Känslighetsanalys**

Viktklass lastbilar	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5
3,6–16 ton	10,6 %	-3,5 %	-2,3 %	-6,8 %	-9,2 %
17–24 ton	0,5 %	-3,6 %	-13,5 %	-6,4 %	-8,3 %
25–40 ton	-2,5 %	-4,2 %	-6,1 %	-7,2 %	-10,7 %
41–60 ton	-2,3 %	-2,6 %	-2,7 %	-5,0 %	-6,4 %
<b>Totalt</b>	<b>-1,5 %</b>	<b>-3,3 %</b>	<b>-5,4 %</b>	<b>-5,9 %</b>	<b>-8,1 %</b>

Källa: Samgods version 1.1 kalibrerad för år 2014.

För nivå 3 blir resultatet på lång sikt en sammanlagd minskning med 5,4 procent av trafikarbetet med lastbil på väg. Den lättaste respektive den tyngsta viktklassen har de minsta procentuella förändringarna. Den stora minskningen av trafikarbetet i viktklassen 17–24 ton kan bero på att det lönar sig mycket att flytta över gods till lastbilar i den lägsta viktklassen, som har en relativt sett mycket lägre skatt. Det är osäkert om den överflyttningen kommer att ske i praktiken.

Likaså visar resultaten en större minskning för den näst högsta viktklassen (25–40 ton), jämfört med den högsta viktklassen. Det kan också bero på en överflyttning från ganska stora lastbilar till mycket stora lastbilar. Den typen av överflyttning är enligt kommittén mer trolig att se i praktiken. En överflyttning av gods från mindre till större lastbilar innebär färre antal bilar totalt sett, givet en oförändrad mängd gods.

Kommittén har också genomfört en känslighetsanalys med en annan version av Samgods.<sup>4</sup> Denna modellversion kan ses som mer

<sup>4</sup> Samgods version 0.8 kalibrerad för år 2012.

robust, men har inte samma möjligheter att ta hänsyn till kapaciteten (trängseln) i järnvägssystemet. Samma skattenivåer har använts, och resultaten är likartade. Överflyttningen från väg till andra trafikslag är något högre, vilket stämmer med tolkningen att modellen inte tar hänsyn till trängseln i järnvägssystemet. Kommittén ser därför ovanstående modellresultat som robusta.

### Vägskatten leder till effektivisering

Tabell 12.4 ovan visar att transportarbetet i genomsnitt minskar med 4,4 procent, vilket är mindre än minskningen av trafikarbetet (-5,4 procent för nivå 3). Det betyder att i genomsnitt ökar lastfaktorn (tonkilometer/fordonskilometer) som ett resultat av vägskatten, det vill säga det sker en effektivisering av transporterna.

Såväl i tabell 12.4 som tabell 12.5 är minskningen av transportarbetet respektive trafikarbetet mindre för den tyngsta viktklassen än för övriga viktklasser. För de tre lägsta viktklasserna minskar transportarbetet med något mer än vad trafikarbetet minskar, medan minskningen i transportarbete för den tyngsta viktklassen är mindre än minskningen i trafikarbete.

Detta betyder att det sker en överflyttning från lättare viktklasser till tyngre viktklasser som ett resultat av skatten. Det innebär också att lastfaktorn minskar något för de tre lägre viktklasserna, medan lastfaktorn ökar något för den tyngsta viktklassen. Enligt statistiken sker den största mängden trafikarbete och transportarbete i den tyngsta viktklassen. Det är därför den ökade lastfaktorn i den tyngsta viktklassen får genomslag för den genomsnittligt ökade lastfaktorn.

### Trafikens priskänslighet

Kommitténs beräkningar visar att en kostnadshöjning med 1,11 kronor per fordonskilometer för de tyngsta lastbilarna motsvarar en transportkostnadsökning på cirka 8 procent i de sektorer som förväntas påverkas mest (avsnitt 12.10.3). Utifrån kommitténs beräkningar innebär en kostnadshöjning på 1,05 kronor per fordonskilometer för de två tyngsta viktklasserna en minskning med trafikarbetet med i genomsnitt  $(6,1 + 2,7)/2 = 4,4$  procent (tabell 12.5).

Med dessa sinsemellan oberoende uppgifter kan vi grovt uppskatta priskänsligheten för de tyngsta viktklasserna. En transportkostnadsökning på 8 procent för de tyngsta viktklasserna leder till en minskning med 4,4 procent för de tyngsta viktklasserna. Det motsvarar en priskänslighet på  $-4,4/8 = -0,6$ . Priskänsligheten kallas elasticitet och eftersom både täljare och nämnare är uttryckta i procent är kvoten i sig enhetslös. En priskänslighet som är mindre än ett brukar betecknas som låg. En efterfrågan som har en låg priskänslighet brukar betecknas som relativt okänslig eller oelastisk. Transporttjänster brukar anses som en relativt nödvändig tjänst och efterfrågan på transporter brukar anses som relativt okänslig för prisökningar. För att få en närmare uppfattning om rimligheten i beräkningarna kan vi jämföra med beräkningar av priskänsligheten i andra sammanhang inom transportområdet.

### 12.4.3 Erfarenheter om priskänslighet i forskningslitteraturen

En studie har sammanställt långsiktiga elasticiteter för långa gods-transporter på väg utifrån litteraturen.<sup>5</sup> Studien visar att elasticiteten var -0,9 för en kostnadshöjning per fordonskilometer och -0,6 för en kostnadshöjning per tonkilometer. Det vill säga en ökning av kostnaden per fordonskilometer på väg med 10 procent minskar på lång sikt trafikarbetet på väg med 9 procent och transportarbetet på väg med 6 procent.

Samma studie inkluderar även priskänsligheten för bränslekostnadshöjningar i sin översikt. En bränslekostnadshöjning med 10 procent skulle enligt studiens beräkningar i genomsnitt minska efterfrågan på bränsle med 3 procent, vilket innebär en priskänslighet på -0,3. En vägskatt skulle sannolikt få ungefär likartade konsekvenser som en höjd bränsleskatt.

Enligt en annan studie reagerar transportörer i Danmark på högre bränslepriser genom att dels öka den genomsnittliga kapaciteten hos sina lastbilar, dels investera i mer bränslesnåla lastbilar. Större lastbilar med högre kapacitet ökar bränsleförbrukningen per lastbil,

---

<sup>5</sup> de Jong m.fl. (2010), *Price sensitivity of European road freight transport – towards a better understanding of existing results. Report for Transport & Environment, Significance*. Refererad i VTI (2014), *Landbaserade godstransporter, klimat och styrmedel – Sammanfattande rapport*, bilaga 4.

men kan minska bränsleförbrukningen per ton lastat gods och därmed öka transportens bränsleeffektivitet. Studien beräknar priskänsligheten för bränsleförbrukningen genom dessa effekter på fordonsflottan till -0,13 på kort sikt och till -0,22 på lång sikt. Det betyder att en bränsleprisökning på 10 procent minskar lastbilsflottans genomsnittliga bränsleförbrukning med 2,2 procent på lång sikt.<sup>6</sup>

VTI beräknar med hjälp av Samgodsmodellen priskänsligheten av en tioprocentig ökning av vägtransporternas avståndsrelaterade kostnader (som huvudsakligen utgörs av bränslekostnader). Till följd av en sådan kostnadsökning minskar transportarbetet (mängden tonkilometer) i Sverige med 2,5 procent på väg, vilket betyder en priskänslighet på -0,25. Kostnadsökningen medför också andra anpassningar, t.ex. en överflyttning från mindre till större lastbilar.<sup>7</sup>

VTI redovisar också en studie som omfattar hela samhället, i en så kallad allmän-jämviktsmodell. I studiens scenario 3 analyseras ett fall där infrastrukturavgifter införs för vägtransporter på en nivå som innebär att vägtransporternas samhällskostnader är fullt internaliserad, vilket enligt studiens beräkningar skulle motsvara en höjning av transportkostnaderna på väg med 25 procent. Studiens resultat för scenario 3 visar att godstransportarbetet på väg då minskar med 12,55 procent. Det innebär en elasticitet på  $-12,55/25 = -0,50$ .<sup>8</sup> Tabell 12.6 visar en sammanställning av elasticiteterna i de nämnda studierna.

**Tabell 12.6 Elasticiteter i litteraturen**

	Kostnadsökning	Effekt på	Elasticitet
de Jong m.fl. (2010)	Fordonskm	Trafikarbetet	-0,9
De Borger och Mulalic (2012)	Bränslepris	Bränsleförbrukning	-0,22
Vierth (2014)	Fordonskm	Transportarbetet	-0,25
Liu och Bohlin (2012)	Fordonskm	Trafikarbetet	-0,5
Kommittén/Trafikanalys 2016	Fordonskm	Trafikarbetet	-0,6

*Källa: VTI (2014), Landbaserade godstransporter, klimat och styrmedel – sammanfattande rapport.*

<sup>6</sup> de Borger, B. och Mulalic, I. (2012), *The determinants of fuel use in the trucking industry – volume, fleet characteristics and the rebound effect*. Transport Policy (24), s. 284–295. Refererad i VTI (2014), *Landbaserade godstransporter, klimat och styrmedel – sammanfattande rapport*, s. 51.

<sup>7</sup> VTI (2014), *Landbaserade godstransporter, klimat och styrmedel – sammanfattande rapport*.

<sup>8</sup> VTI (2014), *Landbaserade godstransporter, klimat och styrmedel – sammanfattande rapport*, bilaga 10.



## 12.4.4 Överflyttningspotentialen

### Potentialen störst för långa transporter

De flesta lastbilstransporter är relativt korta. Det är främst livsmedel och stycke gods som transporteras långa sträckor. Av alla lasttransporter med tung lastbil kördes drygt 10 procent mellan 15 och 30 mil och endast 4 procent längre än 30 mil.<sup>9</sup> Det är främst dessa längre transporter som är utsatta för konkurrens gentemot andra trafikslag, såsom järnväg och sjöfart, och där en överflyttning till andra trafikslag är rimlig att förvänta sig. Av dessa transporter går kanske dessutom en del mellan orter som saknar infrastruktur för andra trafikslag. Bland inrikes transporter är därför överflyttningspotentialen liten. Bland utrikes, internationella transporter är körsträckorna däremot i genomsnitt mycket längre än bland inrikes transporter, vilket innebär att potentialen för överflyttning är större. Den genomsnittliga körsträckan för svenska lastbilars inrikes trafik är drygt 7 mil (11 mil för de tyngsta viktklasserna), medan svenska lastbilars utrikes trafik har en genomsnittlig total körsträcka på cirka 50 mil.<sup>10</sup> Utländska lastbilars körsträcka inom Sverige är i genomsnitt 32 mil.<sup>11</sup>

Det utrikes, internationella trafikarbetet av svenska och utländska lastbilar utgör omkring 23 procent av det sammanlagda trafikarbetet. Om vi antar att cirka hälften av dessa körningar (11 procent av trafikarbetet) är längre än 30 mil och lägger till det den andel (4 procent) av svenska inrikes transporter som är längre än 30 mil, blir det totalt 15 procent av det sammanlagda trafikarbetet. Denna andel på 15 procent skulle kunna ses som en rimlig överflyttningspotential av det sammanlagda inrikes och utrikes trafikarbetet av svenska och utländska lastbilar. Det motsvarar omkring 50 miljoner mil.

Det skulle betyda att modellsimuleringarna, som visar en långsiktig överflyttning på 5–8 procent, pekar mot att ett införande av vägskatten skulle leda till att omkring hälften av den uppskattade överflyttningspotentialen (transporter längre än 30 mil) kommer

---

<sup>9</sup> Trafikanalys (2016), *Godstransportflöden – Analys av statistikunderlag Sverige 2012–2014*, Rapport 2016:9, s. 59.

<sup>10</sup> Trafikanalys (2016), *Lastbilstrafik 2015*, Statistik 2016:27, tabell 2 och tabell 10.

<sup>11</sup> Trafikanalys (2016), *Utländska lastbilstransporter i Sverige 2013–2014*, Statistik 2016:35, tabell 1.

att infrias. Resultaten av modellsimuleringarna bör dock tolkas med försiktighet.

## Faktorer som påverkar överflyttningen

De viktigaste faktorerna som påverkar överflyttningen till andra trafikslag och effekterna på trafikarbetet är möjligheterna för transportköparna att hitta rimliga alternativ. Det beror i sin tur dels på tillgång och utbud (kapacitet) inom andra användbara trafikslag, dels i vilken utsträckning transportköparna är bundna av avtal med åkerier etc. Om möjligheterna är goda att flytta godset, så ökar priskänsligheten. Om möjligheterna till överflyttning är små, så minskar priskänsligheten. På grund av att avtalsbundenheten minskar över tid kan priskänsligheten öka över tid. Effekterna kan alltså dröja. Likaså om utbudet och kapaciteten inom andra trafikslag ökar över tid, kan effekterna komma i takt med att kapaciteten ökar inom andra trafikslag, som t.ex. järnväg. För Sveriges del är det viktigt att komma ihåg att kommande höjningar av banavgifter på järnväg kan påverka överflyttningens möjligheter negativt. Tillåtande av tyngre (och så småningom längre) lastbilar torde mildra effekterna av en vägskatt och därmed också minska benägenheten att flytta över gods till andra trafikslag. Eftersom större och tyngre lastbilar kan innebära skalfördelar, kan det innebära en förskjutning av trafikarbetet mot den tyngsta viktclassen.

## 12.5 Offentligfinansiella konsekvenser

### 12.5.1 Allmänt om offentligfinansiella konsekvenser

I detta avsnitt beskriver vi de offentligfinansiella konsekvenserna av införandet av vägskatten. Bland annat beskrivs här kostnaderna för att upprätta och driva systemet, konsekvenserna för berörda myndigheter och domstolar samt effekterna för statsbudgeten.

Enligt 14 § kommittéförordningen (1998:1474) gäller att om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda ska en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt ska dessa

redovisas. När det gäller ökade kostnader och minskade intäkter för staten, kommuner eller landsting ska kommittén föreslå en finansiering. Förslaget till finansiering är statistiskt till sin karaktär, det vill säga hänsyn tas inte till eventuella dynamiska effekter.

### **12.5.2 Kostnaderna för att upprätta och driva vägskattesystemet**

#### **Allmänt om kostnaderna för att upprätta och driva systemet**

I detta avsnitt redovisas uppskattad kostnad för att upprätta och driva vägskattesystemet. Kostnaderna delas in i förberedelseprojekt, införandeprojekt, investering och årlig drift.

Kostnaderna för förberedelse- respektive införandeprojektet handlar mestadels om de personalkostnader som krävs för att utveckla systemet. Vad gäller investering handlar det i större utsträckning om teknisk utrustning. Årlig drift handlar i stor utsträckning av förvaltning och drift av de gjorda investeringarna samt personalkostnader. De två största kostnadsposterna vad gäller investering och årlig drift är kostnader för kontrollsystem och centralsystem.

Kontrollsystemet består av flera delar. Vägkantsutrustningen, vars omfattning beskrivs avsnitt 11.2.4, bör bestå av ungefär 65 stycken kontrollstationer vid landsgränsen (inklusive hamnterminaler med internationell trafik), 60 stycken befintliga portaler för infrastrukturavgifterna och trängselskatt, ungefär 250 stycken fasta kontrollstationer inom landet samt 40 stycken flyttbara kontrollstationer. Totalt innebär detta drygt 400 kontrollstationer. Utöver kostnader för vägkantsutrustning uppstår även kostnader för Polismyndighetens, Skatteverkets och Transportstyrelsens kontroller.

Vägkantsutrustningen samt avtal för drift och underhåll och hantering av flyttbara kontrollstationer kommer förmodligen att upphandlas av Trafikverket. Det är svårt att förutse kostnaderna vid en upphandling, då dessa beror på hur upphandlingen utformas och vilket pris som marknaden erbjuder vid tidpunkten för upphandlingen.

Centralsystemet är också en stor kostnadspost i vägskattesystemet. Centralsystemet innehåller tekniska gränssnitt mot alla andra delar av systemet och är vitalt vad gäller lagring och hantering av data samt även vad gäller skattebeslut, debitering, kontroll m.m.

I centralsystemet hanteras även ruttbiljetterna. Centralsystemet innehåller bland annat servrar, databaser och kommunikationsutrustning.

Vägskattesystemets totala kostnad för införandet, det vill säga projektkostnader och investeringar, uppskattas till knappt 750 miljoner kronor. Osäkerheten i uppskattningen gör att kostnaden bör anges i ett intervall om 650–850 miljoner kronor. Vägskattesystemets årliga driftskostnad uppskattas till ungefär 290 miljoner kronor. Osäkerheten gör att även denna kostnad bör anges i ett intervall om 240–340 miljoner kronor. Uppskattningarna har diskuterats med inblandade myndigheter.

**Tabell 12.7 Uppskattade kostnader för upprättandet av systemet, miljoner kronor**

<b>Förberedelseprojekt</b>		<b>Kostnad</b>
Trafikverket	Förstudie och kravspecifikation kontrollsystem	2
Transportstyrelsen	Förstudie och kravspecifikation centralsystem	2
<b>Summa förberedelseprojekt</b>		<b>4</b>
<b>Införandeprojekt</b>		
Polismyndigheten	Rutiner för kontroll	1
Skatteverket	Utveckling av föreskrifter, rutiner m.m.	3
Trafikverket	Utveckling av kravspecifikation, genomförande av upphandling, m.m.	8
Transportstyrelsen	Utveckling av centralsystem, föreskrifter, rutiner, information- och kommunikation m.m.	71
<b>Summa införandeprojekt</b>		<b>83</b>
<b>Investeringar</b>		
Kronofogdemyndigheten	Utveckling av IT-stöd	1
Trafikverket	Fasta och flyttbara kontrollstationer	548
Transportstyrelsen	Utveckling av centralsystem	108
<b>Summa investeringar</b>		<b>657</b>
<b>SUMMA TOTALT</b>		<b>744</b>

**Tabell 12.8 Uppskattade årliga driftskostnader, miljoner kronor**

Myndighet	Kostnadspost	Kostnad
Domstolsverket	Hantering av överklaganden	2
Polismyndigheten	75 trafikpoliser/bilinspektörer	85
Skatteverket	40 personer, omprövningar, utredningar	37
Trafikverket	Fasta och flyttbara kontrollstationer	99
Transportstyrelsen	Centralsystem – vidareutveckling, debiteringskostnader, ersättning servicestationer, tillståndsprövning tjänsteleverantörer, information och kommunikation, kundtjänst, m.m.	65
<b>SUMMA TOTALT</b>		<b>288</b>

Statens sammanlagda kostnader i tabell 12.7 och tabell 12.8 kan summeras och periodiseras till årliga kostnader enligt tabell 12.9. År 2018 (år 0) är ett år av förberedelser, med utbildning, planering, upphandling m.m. År 2019 (år 1) är byggstartsåret för centralsystem och kontrollsystem.

**Tabell 12.9 Förslagets totala utgifter de första fem åren, miljoner kronor**

	År 2018 Förberedelser (år 0)	År 2019 Byggår (år 1)	År 2020 Byggår (år 2)	År 2021 Startår (år 3)	År 2022 Driftår (år 4)
Förberedelseprojekt	-4	0	0	0	0
Införandeprojekt	-10	-21	-31	-21	0
Investering	0	-27	-328	-302	0
Drift & underhåll	0	0	0	-193	-288
<b>Summa utgifter</b>	<b>-14</b>	<b>-48</b>	<b>-359</b>	<b>-516</b>	<b>-288</b>

Not: Driftskostnaden beräknas under startåret bli cirka 67 procent av normal årskostnad.

Kommittén bedömer att systemet kan sjösättas år 2021 om förberedelserna startar under år 2018. Under startåret räknar kommittén med att driftskostnaderna blir ungefär två tredjedelar av beräknade årliga driftskostnader. Driftsperioden är ungefär halva året, men behovet av resurser kan vara större än under ett normalt driftår.

## Finansiering

Av budgetlagen (2011:203) följer att investeringar i anläggningstillgångar som utgör infrastrukturinvesteringar ska anslagsfinansieras och anläggningstillgångar som används i myndighetens verksamhet ska lånefinansieras. De investeringskostnader som är förknippade med kommitténs förslag ska finansieras i enlighet med dessa principer.

Kommittén menar att i den mån nedanstående kostnadsuppskattningar inte kan hanteras inom befintliga ramar behöver anslagen ökas. Hur dessa anslagshöjningar i sin tur finansieras har kommittén inga synpunkter på. Kommittén kan dock konstatera att en förutsättning för skattens införande är genomförandet av dessa investeringar. Dessa investeringar belastar i sin tur statens budget. Sammantaget kommer dock skattens effekter på de offentliga finanserna att vara positiv.

### Kommer kostnaderna för systemet att minska med tiden?

Sedan trängselskatten i Stockholm infördes 2007 har det systemets kostnad sjunkit från år till år. En påtaglig kostnadsminskning inträffade då Transportstyrelsen tog över driften från IBM år 2013. Därefter har kostnadsminskningen planat ut. Ett motsvarande scenario är inte att vänta när det gäller vägskatten, om systemet från början byggs och administreras av Transportstyrelsen. Kommittén bedömer att för varje år som går kommer effektivitetsförbättringar att ätas upp av tillkommande kostnader, bland annat för att hantera ett ökat antal fordon (framför allt utländska), ett ökat antal skattskyldiga och ett ökat antal tjänsteleverantörer. Komplexiteten i vägskattesystemet gör att systemet förmodligen behöver utvecklas över tid på ett annat sätt än trängselskatten, kanske för att ta hänsyn till ytterligare differentiering eller fler fordonsklasser. Således bedömer kommittén att de årliga driftskostnaderna för systemet kommer att kvarstå på ungefär samma nivå fem år efter införandet, men på längre sikt sjunka något.

### 12.5.3 Konsekvenser för berörda myndigheter och domstolar

#### Allmänt om konsekvenserna för berörda myndigheter och domstolar

För att administrera och säkerställa skattens funktion krävs medverkan av flera myndigheter. Transportstyrelsen administrerar systemet, kontrollerar efterlevnaden samt utövar tillsyn över tjänstleverantörerna. Skatteverket gör kontroller och omprövningar. Polismyndigheten gör vägkontroller och rapporterar överträdelser till Transportstyrelsen. Domstolarna hanterar överklaganden. Kronofogdemyndigheten hanterar indrivningsärendena. Kostnaderna är högre vid introduktionen, eftersom det handlar om att etablera ett nytt system. Vägs kattens införande innebär ökade kostnader för berörda myndigheter och domstolar.

Kommittén har gjort uppskattningar av vilka kostnader som vägs kattsystemet kommer att leda till för berörda myndigheter och domstolar. Det handlar dels om engångskostnader för investeringar och utveckling i samband med uppförandet av systemet, dels om årliga kostnader för drift, underhåll, förvaltning och administration. Det tekniska systemet kan vara känsligt för störningar i början och det kan finnas större behov av personal i början än när systemet har varit på plats ett tag. Därför ska kommitténs kostnadsuppskattningar ses som ungefärliga.

#### Trafikverket

##### *Direkta kostnader*

Som framgår av tabell 12.7 uppskattar kommittén att Trafikverket får investeringskostnader på ungefär 548 miljoner kronor vid införandet av skatten. Trafikverket ska enligt kommitténs förslag äga och förvalta den vägkantsutrustning som ska användas för kontroll längs vägarna. Trafikverkets uppgifter i samband med införandet bör vara att genomföra en upphandling av teknisk utrustning och driftavtal för densamma samt möjliggöra upprättandet av kontrollstationer. Trafikverket föreslås genomföra upphandling av fasta och flyttbara kontrollstationer samt fordon och upphandla tjänster för att hantera de flyttbara kontrollstationerna. Samarbete bör ske med Transportstyrelsen inför upphandlingen eller upp-

handlingarna. Samarbete kan även ske med Tullverket som också har övervakningsintressen vid landsgränsen. Se även förslaget till genomförandeprocess i avsnitt 11.3.2.

Vidare uppskattar kommittén att Trafikverket får årliga kostnader på ungefär 99 miljoner kronor för drift och underhåll i samband med vägskatten (tabell 12.8). Under startåret blir driftskostnaderna lägre än vanligt. Kostnaderna för drift och underhåll innefattar underhåll av de upphandlade fasta kontrollstationerna och de flyttbara kontrollstationerna, det vill säga själva kontrollutrustningen, fordonen och personal som hanterar dessa. Trots att Trafikverket äger och hanterar allt som har med kontrollstationerna att göra, bör Transportstyrelsen ha ett avgörande inflytande över var de placeras.

Kommittén bedömer att en lämplig modell vid Trafikverkets upphandling av kontrollsystemet kan vara att ge helhetsansvar åt entreprenören, det vill säga att entreprenören får ansvar för både byggande, drift och underhåll. Avseende vilken avtalsperiod som ska gälla kan en lämplig modell vara den som gäller för dagens trängselskattesystem, där avtalsperioden är fyra år i taget, med möjlighet till en förlängning på fyra år. Det finns för- och nackdelar med såväl lång som kort avtalsperiod för underhåll, men kommittén bedömer att Trafikverket vid tiden för upphandlingen kommer att kunna avgöra om fyra år i taget är en lämplig period, baserat på erfarenheterna från trängselskattesystemet.

Kommittén bedömer att det är lämpligt att Trafikverket och Transportstyrelsen samordnar uppförandet av sina respektive delar i vägskattesystemet. Då många kontrollstationer föreslås vara samlokaliserade med Trafikverkets befintliga system för väderinformation (VViS) och trafik kontroll (ATK) bör upphandlingen även ske i samråd och med hänsyn till den entreprenör och den personal som ansvarar för VViS respektive ATK.

Tabell 12.10 visar Trafikverkets utgifter de första fem åren. Med utgifter avses inte anslagsbelastning utan myndighetens utlägg för de investeringar som genomförs under det aktuella året. Kommittén tar inte ställning till vilka investeringar som utgörs av infrastruktur och därmed ska lånefinansieras.



Tabell 12.10 Trafikverkets utgifter de första fem åren, miljoner kronor

	År 2018 Förberedelser (år 0)	År 2019 Byggår (år 1)	År 2020 Byggår (år 2)	År 2021 Startår (år 3)	År 2022 Driftår (år 4)
Förberedelseprojekt	-2	0	0	0	0
Införandeprojekt	-1	-2	-3	-2	0
Investering*	0	0	-274	-274	0
Drift & underhåll	0	0	0	-66	-99
<b>Summa utgifter</b>	<b>-3</b>	<b>-2</b>	<b>-277</b>	<b>-342</b>	<b>-99</b>

\* Anläggningstillgångar som utgör infrastrukturinvesteringar anslagsfinansieras och anläggnings-tillgångar som används i myndighetens verksamhet lånefinansieras.

### *Indirekta kostnadseffekter för Trafikverket*

Utöver dessa direkta effekter av vägskattesystemet kommer Trafikverket sannolikt att få se effekter av de kostnadsökningar som vägskatten ger upphov till i bygg- och anläggningssektorn, där Trafikverket gör omfattande upphandlingar. Som diskuteras nedan i avsnitt 12.10 uppskattar kommittén byggsektorns ökade transportkostnader till i genomsnitt 3–4 procent och den därigenom ökade produktionskostnaden för byggföretagen till i genomsnitt 0,07–0,15 procent, beroende på i vilken grad åkerierna övervältrar sin kostnadsökning på byggföretagen (entreprenörerna). Om konkurrensen bland budgivarna (entreprenörerna) i upphandlingen är svag, kan övervältringen på Trafikverket förväntas bli större än om konkurrensen är hård. Kommittén bedömer att om konkurrensen mellan budgivarna är svag, kan övervältringen på Trafikverket bli 100 procent, vilket skulle ge Trafikverket i genomsnitt högre upphandlingskostnader motsvarande byggföretagens ökade produktionskostnader på mellan 0,15 procent och 0,3 procent med hänsyn till osäkerhetsfaktorer.

Trafikverkets ekonomiska ram för namngivna objekt inom såväl väg- som järnvägsområdet för åren 2019–2021 uppgick år 2016 till cirka 58 miljarder.<sup>12</sup> Det betyder i genomsnitt drygt 19 miljarder per år. En kostnadsökning för infrastrukturupphandlingar på 0,15–0,3 procent till följd av vägskattens effekter på byggsektorn skulle, om Trafikverkets kostnadsram ligger kvar på samma nivå,

<sup>12</sup> Trafikverket (2016), *Komplettering av byggstarter 2016–2018 och 2019–2021*, tabell 1.

medföra kostnadsökningar för Trafikverket på 28–57 miljoner kronor per år för namngivna objekt, som utgör den allra största delen av upphandlingarna.

## Transportstyrelsen

Transportstyrelsen föreslås få ett övergripande ansvar för vägskattesystemet. Transportstyrelsen ska administrera skatten och fatta flertalet beslut samt utföra kontroller. Vidare ska Transportstyrelsen tillståndspröva tjänsteleverantörer och utöva tillsyn över sådana leverantörer.

Transportstyrelsen uppskattar att dess utgifter för att upprätta systemet uppgår till totalt 181 miljoner kronor (tabell 12.7). Av utgifterna avser 108 miljoner investeringar och 73 miljoner omkostnader. Transportstyrelsens utgifter vid införandet är bland annat utvecklingskostnader för centralsystemet och systemet med ruttbiljetter, utvecklingskostnader för att kunna använda trängsel- och infrastrukturavgiftsportaler som kontrollstationer för vägskatt samt informations- och kommunikationsinsatser. Samarbete med Trafikverket bör ske gällande all utveckling som berör vägkantsutrustningen.

Transportstyrelsen uppskattar vidare att den får kostnader på 65 miljoner kronor årligen för drift och underhåll av systemet (tabell 12.8). Under startåret blir driftskostnaderna lägre än vanligt. Transportstyrelsen kommer även att ha kostnader förknippade med betalningslösningar.

Ungefärliga resursanspråk för underhåll och utveckling av centralsystemet och systemet med ruttbiljetter är fyra personer på heltid. Vidare behövs en person för information och kommunikation. Utöver detta uppskattas 20 personer behövas för administration av skatten, hantering av tjänsteleverantörer, kundtjänst, bildanalys samt handläggning.

Tabell 12.11 visar Transportstyrelsens utgifter de första fem åren. Med utgifter avses inte anslagsbelastning, utan myndighetens utlägg för de investeringar som genomförs under det aktuella året. Kommittén tar inte ställning till vilka investeringar som utgörs av infrastruktur och därmed ska lånefinansieras.

Tabell 12.11 Transportstyrelsens utgifter de första fem åren i miljoner kronor

	År 2018 Förberedelser (år 0)	År 2019 Byggår (år 1)	År 2020 Byggår (år 2)	År 2021 Startår (år 3)	År 2022 Driftår (år 4)
Förberedelseprojekt	-2	0	0	0	0
Införandeprojekt	-9	-18	-27	-18	0
Investering*	0	-27	-54	-27	0
Drift & underhåll	0	0	0	-45	-67
<b>Summa utgifter</b>	<b>-11</b>	<b>-45</b>	<b>-81</b>	<b>-90</b>	<b>-67</b>

\* Anläggningstillgångar som utgör infrastrukturinvesteringar anslagsfinansieras och anläggnings-tillgångar som används i myndighetens verksamhet lånefinansieras.

## Skatteverket

Skatteverket uppskattar att det får kostnader på 3 miljoner kronor vid införandet av skatten (tabell 12.7). Skatteverkets uppgifter vid införandet bör vara att i samarbete med Transportstyrelsen författa nödvändiga föreskrifter, utbilda personal och ta fram informationsmaterial på webbplatsen. Därtill bör samverkan ske med övriga myndigheter i ett införandeprojekt.

Vidare uppskattar Skatteverket att det får årliga driftskostnader på ungefär 37 miljoner kronor (tabell 12.8). Kostnaderna avser ungefär 40 heltidstjänster med arbetsuppgifter som bland annat består i att fatta beslut, hantera omprövningar och överklaganden samt göra skattekontroller.

## Polismyndigheten

Kommittén uppskattar att Polismyndigheten får kostnader på en miljon kronor vid införandet av skatten (tabell 12.7). Polismyndigheten bedöms behöva utbilda trafikpoliser och bilinspektörer för att dessa ska kunna utföra vägkontroller i fråga om vägs katt. Vägkontrollerna bör kunna samordnas med andra vägkontroller som Polismyndigheten utför, t.ex. kontrollerna av kör- och vilotider samt cabotagetransporter.

Vidare uppskattar kommittén att Polismyndigheten får årliga kostnader på 85 miljoner kronor för 75 trafikpoliser och bilinspektörer (tabell 12.8). Uppgifterna för polismännen och bilinspektörerna är bland annat att kontrollera att föransmälan har lämnats, att den elektroniska loggen förs korrekt och att de som ska ha rutt-

biljett har en giltig biljett. Upptäckta överträdelse ska rapporteras till Transportstyrelsen, som handlägger ärenden om sanktionsavgift. Polismännen och bilinspektörerna ska i samband med vägkontrollerna ta ut förskott för sanktionsavgift i fråga om skattskyldiga som inte har hemvist i Sverige.

## Domstolarna

Kommitténs förslag innebär att olika överklagbara beslut ska fattas enligt vägskattelagen och lagen om tjänsteleverantörer för vägskatt.

Enligt förslaget till vägskattelag är det endast Skatteverkets beslut som får överklagas. Transportstyrelsens beslut enligt lagen får överklagas först när de har omprövats av Skatteverket. En sådan ordning kan förväntas minska antalet ärenden som leder till domstolsprövning. Samtliga Skatteverkets beslut enligt vägskattelagen, utom beslut om revision och föreläggande utan vite, ska få överklagas. Det innebär att bland annat beslut om skatt eller avgift, beslut om anstånd med betalning, beslut om befrielse eller återbetalning av skatt eller avgift, beslut om vitesföreläggande, beslut om anstånd med att lämna deklaration och beslut om undantag från användningsförbud får överklagas. De nu nämnda besluten ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Enligt förslaget till lag om tjänsteleverantörer för vägskatt får Transportstyrelsens beslut i frågor om tjänsteleverantörer överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det gäller bland annat beslut om tillstånd och återkallelse av tillstånd.

Med de forumbestämmelser som kommittén föreslår kan målen förväntas spridas på olika förvaltningsdomstolar runt om i landet.

Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten enligt både vägskattelagen och lagen om tjänsteleverantörer för vägskatt.

Det är svårt att uppskatta hur många mål förslagen kommer att generera. Det kan i vart fall antas att det under det första halvåret som systemet är i kraft endast bör bli fråga om ett fåtal mål. Det är tänkbart att det under de första åren efter skattens införande kan bli fler överklaganden än vad som senare blir fallet. Därefter kan det förväntas bli omkring 200 mål per år. Den något ökade mängden mål per år kan antas kosta högst 2 miljoner kronor per år, vilket bör finansieras genom motsvarande anslag till Domstolsverket.

## Kronofogdemyndigheten

Införandet av vägskatten kommer att innebära ett visst merarbete för Kronofogdemyndigheten i fråga om indrivning av obetalda skatter och avgifter. Skatten ska omfatta både svenska och utländska fordon. Indrivningsärenden avseende utländska skattskyldiga kommer med största sannolikhet att vara mer komplicerade än svenska ärenden. Därmed kommer ett utländskt ärende att kosta mer än ett svenskt ärende.

Kronofogdemyndigheten hanterar både svenska och utländska gäldenärer, men i dag restförs inte den stora mängden mindre skulder avseende trängselskatt, infrastrukturavgift och felparkeringsavgift om den betalningsskyldige saknar svenskt personnummer eller ett så kallat samordningsnummer. Det är ett tekniskt problem som Kronofogdemyndigheten i samarbete med Transportstyrelsen försöker lösa. I de fall där det är motiverat kan dock Kronofogdemyndigheten lägga in även utländska gäldenärer i systemet och driva in skulder från utlandet. Kommittén utgår från att de tekniska problemen kommer att vara lösta vid vägskattens införande.

Det är svårt att uppskatta hur många ärenden som kommer att genereras med anledning av vägskatten. För att uppskatta antalet indrivningsärenden kan en jämförelse göras med trängselskatten och infrastrukturavgifterna. Sedan år 2012 har antalet ärenden hos Kronofogdemyndigheten avseende obetald trängselskatt ökat kraftigt och dessa var år 2015 drygt 100 000 stycken.<sup>13</sup> Samma år hade myndigheten drygt 3 000 ärenden avseende obetalda infrastrukturavgifter, varav mindre än 20 procent gällde utländska gäldenärer.<sup>14</sup> Eftersom vägskatten bara omfattar lastbilar och lastbilskombinationer på minst 12 ton är det rimligt att vänta sig att antalet ärenden inte kommer att vara i samma storleksordning som för trängselskatten eller infrastrukturavgifterna. Däremot kan andelen gäldenärer i förhållande till befolkningen vara ungefär densamma.

Kronofogdemyndighetens tillkommande kostnader beror på antalet nya gäldenärer med enbart den nya skuldtypen. För varje ny gäldenär som enbart har den nya skuldtypen är myndighetens hanteringskostnad cirka 1 500 kronor. Inom trängselskattesystemet

---

<sup>13</sup> Kronofogdemyndigheten, *Inkomna mål avseende fordonsrelaterade skulder 2006–2015*, [www.kronofogden.se/statistikfordonsrelateradeskulder.html](http://www.kronofogden.se/statistikfordonsrelateradeskulder.html)

<sup>14</sup> Kronofogdemyndigheten, *Infrastrukturavgifter 2015*.

är det cirka 0,1 procent av den potentiellt trängselskattskyldiga befolkningen som enbart har trängselskatteskuld. För vägskattesystemet uppskattar kommittén antalet svenska skattskyldiga till 22 500 stycken och antalet utländska till 28 000 stycken. En motsvarande andel på 0,1 procent skulle betyda 23 svenska och 28 utländska gäldenärer. Med sammanlagt 51 tillkommande gäldenärer som enbart har skulder i vägskattesystemet skulle Kronofogdemyndighetens kostnader för hantering av dessa bli 76 500 kronor per år (51 personer  $\times$  1 500 kronor).

Utöver denna årliga hanteringskostnad bedömer Kronofogdemyndigheten att anpassningen av IT-systemet kommer att medföra kostnader på omkring 1 miljon kronor.<sup>15</sup>

Kommittén bedömer därför att Kronofogdemyndighetens anslagsbehov är 1 miljon kronor under uppförandetiden (tabell 12.7). Tillkommande årliga kostnader bedöms kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

#### 12.5.4 Effekter på kommuner och landsting

Kommunerna är inköpare av transporttjänster för egen del, t.ex. post och paketservice, inköp av t.ex. möbler, förbrukningsvaror eller andra förpackade produkter som kan inordnas under styckegods. Kommunen ansvarar också generellt för avfalls- och miljötransporter. Enligt SCB hade kommunerna tillsammans utgifter för inköp av transporter med knappt 6 miljarder kronor år 2015.<sup>16</sup>

Kommittén bedömer att kommunerna kan förväntas få en vägtransportkostnadshöjning som ligger i nivå med genomsnittet, det vill säga omkring 5 procent. Kommittén bedömer att denna vägtransportkostnadsökning leder till en total kostnadsökning för kommunerna på 0,2 procent. Det betyder en kostnadsökning på 12 miljoner kronor årligen.

Kommuner och landsting gör också omfattande upphandlingar av byggprojekt. Enligt SCB hade kommunerna utgifter för husbyggnads-, anläggnings- och reparationsentreprenader på knappt 8 miljarder kronor år 2015.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Uppgift från Johan Krantz, Kronofogdemyndigheten.

<sup>16</sup> SCB, *Kommunernas finanser 2015*.

<sup>17</sup> SCB, *Kommunernas finanser 2015*.

Dessa upphandlingar kan förväntas komma att bli något dyrare till följd av den beräknade kostnadshöjningen inom bygg- och anläggningssektorn. Kommittén bedömer att om konkurrensen mellan budgivarna är svag, kan övervältringen bli 100 procent, vilket skulle ge kommuner och landsting (liksom Trafikverket) i genomsnitt högre upphandlingskostnader motsvarande byggföretagens ökade produktionskostnader på mellan 0,15 procent och 0,3 procent med hänsyn till osäkerhetsfaktorer.

Med byggtreprenadkostnader på 8 miljarder kronor skulle det medföra en kostnadsökning med 12–24 miljoner kronor årligen.

Sammanlagt uppskattar kommittén kostnadsökningen för kommunerna med 24–36 miljoner kronor årligen.

### **12.5.5 Effekter på statens intäkter till följd av vägskatten**

#### **Osäkerhet i trafikprognosen**

Vägskatten kommer, i likhet med andra statliga skatter, att generera intäkter till staten. Intäkternas storlek beror på vilka typer av lastbilar som körs och hur mycket dessa lastbilar körs, det så kallade trafikarbetet. Redan innan skatten införs kommer vissa anpassningar att göras av de som kommer att bli skattskyldiga, för att sprida ut och minimera anpassningskostnaderna. Anpassningarna får effekter på skatteintäkterna och en enkel framskrivning av trafikarbete och fordonsflotta utifrån dagens statistik kommer därför att vara osäker. Det skulle dock kräva för stora resurser att göra en avancerad prognos över trafikarbete och fordonsflotta. Kommitténs beräkningar utgår därför från en enkel framskrivning utifrån den senaste statistiken från 2015 över trafikarbetet och fordonsflottan på de svenska vägarna, med reservation för den osäkerhet som det innebär.

#### **Bruttointäkter av vägskatten**

Skatteintäkterna beror på typen av lastbilar och deras sammanlagda trafikarbete på det vägnät där skatten tas ut (det statliga och kommunala vägnätet). Som framgår av avsnitt 4.3.3 var det sammanlagda trafikarbetet på allmänna vägar för svenska och utländska

tunga lastbilar år 2015 cirka 3,6 miljarder fordonskilometer, varav cirka 2,8 miljarder fordonskilometer kördes av svenska lastbilar i inrikes trafik, 111 miljoner fordonskilometer kördes av svenska fordon i utrikes trafik och 704 miljoner fordonskilometer kördes av utländska fordon. Det utländska trafikarbetet är uppräknat med en procent från år 2014.<sup>18</sup>

Utifrån statistiken för år 2015 gör kommittén en prognos över hur det sammanlagda trafikarbetet kommer att se ut år 2021 och därmed hur skatteintäkterna kommer att se ut. Kommittén antar att trafikarbetet mellan åren 2015 och 2021 kommer att öka med en procent per år, vilket har varit den genomsnittliga årliga ökningen av trafikarbetet sedan år 2000.<sup>19</sup> Tabell 12.12 visar kommitténs prognos över trafikarbetet och beräknade bruttointäkter från vägskatten vid ett införande år 2021. De lägsta viktklasserna där skatten är noll är exkluderade. Kommittén antar att fordonsflottan år 2021 till hälften är klassad som EURO-utsläppsklass V och till hälften som VI. Skattenivåerna är därför genomsnitt för dessa utsläppsklasser.

---

<sup>18</sup> Utländskt trafikarbete inkluderar trafik till och från Sverige, med och utan last, samt cabotage och transit. Transittransporterna antar kommittén vara i genomsnitt 40 mil långa.

<sup>19</sup> Trafikanalys (2016), *Trafikarbetet på svenska vägar 1990–2015*, siffror för lastbilar över 16 ton.



**Tabell 12.12 Beräkning av bruttointäkter från vägskatten utifrån kommitténs prognos. 2021 års trafik- och skattenivå**

Totalvikt, fordonskombination (ton)	Trafikarbete år 2021 (1 000-tal fordonskilometer)			Vägskatt (kronor per km)	Skatteintäkt (1 000-tal kronor)
	Svenska fordon inrikes trafik <sup>A</sup>	Svenska fordon utrikes trafik <sup>A</sup>	Utländska fordon <sup>B</sup>		
12–17,9	99 581			0,62	61 740
18–23,9	99 339	2 167		0,60	120 903
24–31,9	421 133	1 858		0,75	317 243
32–39,9	105 780	2 581	149 499	0,91	234 653
40–43,9	7 140		448 388	1,11	505 636
44–49,9	4 585	1 301	149 499	1,11	172 477
50–54,9	41 175	11 330		1,11	58 280
55–	2 002 284	98 772		1,11	2 332 172
<b>Summa</b>	<b>2 881 017</b>	<b>118 008</b>	<b>747 386</b>		<b>3 803 104</b>
<b>Totalt 3,75 miljarder fordonskilometer</b>					

A 2015 års siffror uppräknade med en procent per år i sex år, jfr avsnitt 4.3.3.

B Inrikes och utrikes trafik (till/från Sverige, cabotage, transit). 2014 års siffror uppräknade med en procent per år i sju år. Viktfördelningen för utländska fordon är kommitténs antagande.

Det sammanlagda trafikarbetet på det vägnät som omfattas av vägskatten är 3,75 miljarder fordonskilometer. Det ger en beräknad bruttoskatteintäkt på 3,8 miljarder kronor vid ett införande av skatten år 2021 (tabell 12.12). Vägskatten är således i genomsnitt cirka en krona per fordonskilometer.

Det beräknade trafikarbetet i tabell 12.12 baseras bland annat på uppgifter från Trafikanalys lastbilsundersökning. Samtidigt finns det statistik baserad på uppgifter från Trafikverket, som visar ett större trafikarbete för lastbilar år 2015 än lastbilsundersökningen; enligt de uppgifterna var trafikarbetet för lastbilar över 16 ton år 2015 cirka 4,3 miljarder fordonskilometer (se figur 4.1).<sup>20</sup> Uppgifter för lastbilar i viktclassen 12–16 ton saknas, men från avsnitt 4.3.3 vet vi att det handlar om ungefär 90 miljoner fordonskilometer, vilket för de relevanta viktclasserna ger totalt omkring 4,4 miljarder fordonskilometer för år 2015. En uppräknning av trafik-

<sup>20</sup> Trafikanalys (2016), *Trafikarbetet på svenska vägar 1990–2015*.

arbetet med en procent per år till år 2021 resulterar i ett trafikarbete på 4,7 miljarder fordonskilometer.<sup>21</sup>

Å ena sidan kan Trafikanalys lastbilsundersökning, som baseras på urval och enkäter, underskatta det verkliga trafikarbetet. Å andra sidan kan Trafikverkets uppgifter från vägmätningar överskatta mängden tunga lastbilar.<sup>22</sup> Kommittén bedömer därför att det sammanlagda trafikarbetet år 2021 uppgår till mellan 3,75 och 4,7 miljarder fordonskilometer.

Som framgår av tabell 12.12 motsvarar ett trafikarbete på 3,75 miljarder fordonskilometer en skatteintäkt på 3,8 miljarder kronor, det vill säga den genomsnittliga vägskatten är cirka en krona per kilometer. Kommitténs bedömning är därför att bruttoskatteintäkterna kan komma att uppgå till mellan 3,8 och 4,7 miljarder kronor år 2021, varav de svenska åkerierna står för 2,98–3,65 miljarder kronor och de utländska står för 0,77–0,95 miljarder kronor.

## Skattefelet och särskilda avgifter

### *Skattefelet*

Enligt Skatteverkets undersökningar har hotell-, restaurang-, transport- och byggbranschen, jämfört med övriga branscher, en högre andel företag som upplever att de är utsatta för konkurrens från företag i branschen som skattefuskar.<sup>23</sup> Under 2016 presenterade Skatteverket en granskning av åkeribranschen i Sverige, som främst avsåg användningen av utländsk arbetskraft. Under 2014 och fram till juni 2015 hade 49 utredningar av åkerier avslutats inom kontrollinsatsen och utredningarna hade då medfört en höjning av skatt, avgifter och skattetillägg med cirka 44 miljoner kronor.<sup>24</sup>

Skatteverkets undersökningar visar att det så kallade skattefelet, det vill säga skillnaden mellan den skatt som skulle ha fastställts om alla redovisat korrekt och den skatt som faktiskt fastställdes, generellt uppgår till cirka 10 procent. Enligt Skatteverket står privatpersoner, offentliga sektorn och ideella sektorn tillsammans

---

<sup>21</sup>  $4,4 \times 1,01^6 = 4,7$ .

<sup>22</sup> Mätningarna görs på axelavstånd, vilket riskerar att bussar och stora personbilar felaktigt registreras som lastbilar.

<sup>23</sup> Skatteverket (2016), *Skatter i Sverige 2015 – Skattestatistisk årsbok*.

<sup>24</sup> Skatteverket (2016), *Åkeriverksambet i Sverige 2015*.

för knappt 20 procent av skattefelet, och små och medelstora företag står tillsammans för knappt 20 procent. Stora företag står likaså för knappt 20 procent, medan mikroföretag står för knappt 40 procent av det sammanlagda skattefelet.<sup>25</sup>

Skatteverkets generella resonemang är dock svårt att använda som utgångspunkt för att bedöma storleken på skattefelet inom vägs-katten. Ett av skälen till det är att vägs-katten, till skillnad från de flesta skatter, även omfattar utländska skattskyldiga. Det finns en särskild svårighet i att säkerställa att rätt skatt tas ut av utländska skattskyldiga, vilket kan medföra att skattefelet blir större än vad som annars vore fallet. Å andra sidan bedöms kommitténs förslag om särskild dokumentationsskyldighet (elektronisk logg), kameraövervakning och vägkontroller medföra en minskad risk för fusk. Även förslaget om att tjänsteleverantörerna ska lämna uppgifter till Transportstyrelsen bedöms minska risken för fusk. Skattefelet inom vägs-kattesystemet borde därför bli mindre än på andra skatteområden.

Majoriteten av de skattskyldiga förväntas använda sig av månadsdeklarationer och föra en elektronisk logg. Det gäller såväl stora som små företag. Av flera skäl, som utvecklas närmare nedan, bedöms skattefelet som litet när de skattskyldiga deklarerar månadsvis och för en elektronisk logg.

Loggen ska föras med hjälp av en tjänsteleverantör som har genomgått en tillståndsprövning hos Transportstyrelsen och står under styrelsens löpande tillsyn. Enligt den föreslagna 24 § lagen om tjänsteleverantörer för vägs-katt ska en tjänsteleverantör till Transportstyrelsen lämna uppgift om fordonets användning dels av vägar som omfattas av vägs-katt, dels av vägar som inte omfattas av vägs-katt. Dessa uppgifter från tjänsteleverantören är så tydliga att de normalt och rutinmässigt kan läggas till grund för beslut. Uppgifterna minskar således risken för skattefel.

De skattskyldiga som använder månadsdeklarationer kommer att kunna signera en i förväg ifylld deklARATION. De i förväg ifyllda uppgifterna har sammanställts av Transportstyrelsen utifrån de uppgifter som löpande har kommit in från tjänsteleverantören. Uppgifter som är i förväg ifyllda i en deklARATION med hjälp av en tredje part bidrar enligt Skatteverket till att risken för felaktigheter

---

<sup>25</sup> Skatteverket (2012), *Skatter i Sverige 2011 – Skattestatistisk årsbok*, s. 233.

minskar väsentligt.<sup>26</sup> Kommittén bedömer därför att risken för felaktigheter i dessa deklARATIONER är mycket litet.

En del skattskyldiga förväntas använda sig av ruttbiljetter. I de fallen förs det inte någon elektronisk logg över väganvändningen. Uppgifterna till Transportstyrelsen baseras helt och hållet på vad den skattskyldige själv anger när denne bokar sin biljett. Detta ger troligen en större risk för felaktigheter, jämfört med vad som är fallet vid månadsdeklARATIONER. Kommittén bedömer dock att dessa felaktigheter i hög utsträckning kommer att upptäckas genom det omfattande kontrollsystemet (se avsnitten 10.15.1–10.15.4 och avsnitt 11.2.4). När de upptäcks kommer en sanktionsavgift att tas ut.

Sammantaget gör kommittén bedömningen att skattefelet här inte blir så stort som på skatteområdet i allmänhet. Detta grundas på det effektiva kontroll- och sanktionssystem som kommittén föreslår. För svenska skattskyldiga fordon bedömer kommittén att skattefelet är under 2 procent, det vill säga mycket litet. För utländska skattskyldiga fordon bedöms skattefelet vara under 5 procent. Kommittén bedömer dock att ungefär hälften av felen kommer att upptäckas inom ramen för kontrollsystemet och leda till tilläggsavgift eller sanktionsavgift. Vid upptäckt kommer skattebeloppet att krävas in och en avgift kommer att tas ut, såvida det inte finns omständigheter i det enskilda fallet som gör att det finns skäl för befrielse från beloppet.

Av de beräknade bruttointäkterna står de svenska åkerierna för 2,98–3,65 miljarder kronor (tabell 12.12). Det uppskattade skattefelet för svenska skattskyldiga blir således en procent, motsvarande 30–37 miljoner kronor. Skattefelet för utländska skattskyldiga blir på motsvarande sätt 19–24 miljoner kronor.<sup>27</sup>

### *Intäkter från tilläggsavgift*

Vid upptäckt av skattefel kommer skattebeloppet att krävas in och en tilläggsavgift att tas ut. Tilläggsavgiften är 5 000 kronor plus 40 procent av det upptäckta felet. Som framgår av tabell 12.1 uppskattar kommittén att antalet skattepliktiga fordon under en genomsnittsmånad är 60 000 svenska fordon och 20 000 utländska fordon.

---

<sup>26</sup> Skatteverket (2014), *Skattefelets utveckling i Sverige 2007–2012*.

<sup>27</sup> 2,5 procent av bruttointäktsintervallet 0,77–0,95 miljarder kronor.

Den genomsnittliga körsträckan för svenska tunga lastbilar har under de senaste åren legat på i genomsnitt drygt 4 100 mil per år, det vill säga cirka 342 mil per månad, vilket betyder omkring 3 400 kronor i vägskatt per månad per fordon. Kommittén bedömer att hälften av skattefelet upptäcks, vilket motsvarar en procent av de förväntade skatteintäkterna, det vill säga i genomsnitt 34 kronor per månad per fordon. Tilläggsavgiften är 5 000 kronor + 40 procent av det upptäckta felet (34 kronor), vilket ger 5 014 kronor. Om man överför skattefelet till antal skattskyldiga och antar att en procent av de svenska skattskyldiga får betala tilläggsavgift, blir intäkterna från avgiften därmed omkring  $600 \times 5\,014 = 3$  miljoner kronor från svenska skattskyldiga. Av utländska skattskyldiga väntas 2,5 procent (hälften av 5 procent) betala tilläggsavgift på sammanlagt omkring  $500 \times 5\,014 = 2,5$  miljoner kronor. De sammanlagda intäkterna från tilläggsavgiften blir då  $3 + 2,5 = 5,5$  miljoner kronor.

### *Intäkter från dröjsmålsavgift*

Dröjsmålsavgift utgår vid försenad betalning och är en viss procent på det belopp som betalas för sent, dock minst 100 kronor, och procentsatsen ökar varje månad fram till dess att fordringen lämnas över för indrivning (se avsnitt 10.16.5).

Om vi som ovan utgår från att en genomsnittlig årlig körsträcka är cirka 4 100 mil per år, det vill säga cirka 342 mil per månad, betyder det cirka 3 400 kronor i vägskatt per månad. En dröjsmålsavgift på 2 procent blir då 68 kronor för den första månaden som betalningen är sen (förfallomånaden). Kommittén utgår från att betalningen i de flesta fall inte kommer att bli mer försenad än så.

För att uppskatta intäkterna från dröjsmålsavgiften har kommittén jämfört med intäkterna av den tilläggsavgift som tas ut vid sen betalning av trängselskatt. I såväl trängselskattesystemet som vägskattesystemet blir det ett skattebeslut för varje skattskyldigt fordon per månad. I trängselskattesystemet är andelen tilläggsavgifter på grund av försenad betalning enligt Transportstyrelsens statistik i genomsnitt knappt 4 procent av antalet skattebeslut för svenska fordon och i genomsnitt 13 procent för utländska fordon.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Ett skattebeslut utgörs av ett fordons sammanlagda passager under en kalendermånad.

Kommittén bedömer att eftersom vägskatten omfattar främst yrkes- trafik kan respektive andel vara lägre jämfört med trängselskatte- systemet. Kommittén bedömer därför att andelen kan bli 3 procent för svenska fordon och 11 procent för utländska. Från tabell 12.1 vet vi att andelen skattskyldiga per månad är cirka 60 000 svenska och 20 000 utländska skattskyldiga fordon. Intäkterna per månad från dröjsmåls- och förseningsavgifter kan därmed förväntas uppgå till omkring  $60\,000 \times 0,03 \times 68 = 122\,400$  kronor per månad för svenska fordon och omkring  $20\,000 \times 0,11 \times 68 = 149\,600$  kronor per månad. Det betyder att de årliga intäkterna från dröjsmåls- och förseningsavgifter kan komma att uppgå till cirka 1,5 miljoner kronor för svenska fordon och 1,8 miljoner kronor från utländska fordon.

#### *Intäkter från förseningsavgift*

Förseningsavgift tas ut vid försenad deklaration för skatteperiod (månadsdeklaration) och är i regel 625 kronor (se avsnitt 10.16.3). Om vi räknar med att en lika stor andel (3 procent) av fordonen betalar förseningsavgift som dröjsmålsavgift, blir intäkterna  $60\,000 \times 0,03 \times 625 = 1,1$  miljoner kronor per månad för svenska fordon och  $20\,000 \times 0,11 \times 625 = 1,4$  miljoner kronor per månad för utländska fordon. Det betyder cirka 13 miljoner kronor per år för svenska fordon och cirka 17 miljoner kronor för utländska.

#### *Intäkter från sanktionsavgift*

En sanktionsavgift tas ut vid vissa överträdelser avseende för- anmälan, ruttbiljett och elektronisk logg (se avsnitt 10.16.2). Avgiften uppgår till 25 000 kronor. Om den skattskyldige gör sig skyldig till två överträdelser samtidigt, t.ex. att både föranmälan och ruttbiljett saknas, tas två sanktionsavgifter ut på samma gång, det vill säga 50 000 kronor. Baserat på erfarenheter från andra länder bedömer kommittén att Sverige kan förvänta sig omkring 100 överträdelser per månad. Om varje överträdelse medför en sanktionsavgift på i genomsnitt 25 000 kronor blir det 30 miljoner kronor i intäkter per år, varav cirka en fjärdedel uppskattas härröra från utländska fordon.

*Nettoeffekten av skattefel och särskilda avgifter*

Kommittén bedömer att kontrollsyste­met kommer att upptäcka hälften av skattefelet och uppskattar skattefelet till 49–61 miljoner kronor per år. För de felaktigheter och förseningar som upptäcks kommer de skattskyldiga att få betala särskilda avgifter. Tabell 12.13 visar att de särskilda avgifterna beräknas överskrida skattefelet med sammanlagt 8–20 miljoner kronor per år. Det är dock rimligt att anta att samtliga dessa belopp inte kommer att betalas eller kunna drivas in. Vissa kommer också att befrias från avgiften.

**Tabell 12.13 Skattefel och särskilda avgifter fördelat på svenska och utländska fordon. Miljoner kronor**

	Svenska fordon	Utländska fordon	Summa
Skattefel	-30 – -37	-19 – -24	-49 – -61
Särskilda avgifter:			
Tilläggsavgift	3	2,5	5,5
Dröjsmålsavgift	1,5	1,8	3,3
Förseningsavgift	13	17	30
Sanktionsavgift	22,5	7,5	30
<b>Nettoöverskridande</b>	<b>3–10</b>	<b>5–10</b>	<b>8–20</b>

**Avskaffad vägavgift (vinjett)**

Ett införande av vägskatten innebär samtidigt ett avskaffande av dagens vägavgift (se avsnitt 10.22.2). Det innebär att staten inte längre kommer att få några intäkter från vägavgiften. Enligt Skatteverket och Transportstyrelsen uppgick intäkterna år 2015 till totalt 817 miljoner kronor, varav utländska fordon stod för 26 procent det vill säga 212 miljoner kronor. Intäkterna från utländska fordon har de senaste åren varierat, delvis beroende på variationer i växelkursen. Det underliggande sammanlagda trafikarbetet med tunga lastbilar på de svenska vägarna har dock ökat relativt stabilt med en procent per år sedan år 2000 (avsnitt 4.3). En uppräknig av intäkterna från vägavgiften med samma faktor som för trafikarbetet skulle betyda att vägavgiften år 2021 uppgår till cirka 865 miljoner kronor, varav cirka 225 miljoner (26 procent) beräknas härröra från utländska fordon.<sup>29</sup>

<sup>29</sup>  $815 \times 1,01^6 = 865$ .

## Minskad drivmedelsskatt

En del transportköpare kommer att kunna minska sina skattekostnader genom att flytta sina transporter till andra trafikslag. Att försöka åstadkomma en sådan överflyttning till andra trafikslag är ett av syftena med vägskatten.

Kommitténs beräkningar tyder på att vägskatten på sikt kommer att leda till en minskning av trafikarbetet på väg med 4–5 procent (avsnitt 12.4.2). Färre lastbilstransporter betyder minskade intäkter från drivmedelsskatten. Minskningen av trafiken kan antas vara relativt jämnt fördelad över olika viktklasser, vilket betyder att bränsleskatten minskar proportionellt mot minskningen i trafikarbete. På grund av att vägskatten innebär ett ökat kostnadstryck som accelererar förnyelsen av fordonsflottan, kan bränsleskatten förväntas minska lite mer än proportionellt. Kommittén antar dock att bränsleskatten minskar proportionellt mot den uppskattade överflyttningen. Baserat på genomsnittlig bränsleåtgång i olika viktklasser beräknar kommittén att jämfört med fallet utan vägskatt minskar drivmedelsskatten med omkring 0,18 miljarder kronor på omkring fem års sikt.

## Ökade intäkter från banavgifterna

Som nämnts ovan är ett av syftena med vägskatten att försöka nå en överflyttning av godstransporter från lastbil till andra trafikslag, bland annat järnväg. Transportköparen kan förväntas flytta över sitt gods från vägtransport till järnvägstransport om det innebär minskade kostnader. Kommitténs beräkningar tyder på att vägskatten leder till en långsiktig överflyttning av gods från väg till järnväg. Trafikarbetet på järnväg väntas enligt beräkningarna öka med 3,7 procent (tabell 12.3). Det i sin tur leder till en ökning av intäkterna från banavgifterna.

Trafikverket har planer på att successivt höja banavgifterna åren framöver för att anpassa dem till järnvägslagens krav på kostnads-täckning. År 2018 beräknar Trafikverket att intäkterna från banavgifter för godstrafik på järnväg kommer att uppgå till 1,86 miljarder



kronor, varav 0,54 miljarder kommer att härröra från godstrafik.<sup>30</sup> Mellan år 2018 och 2025 bedömer Trafikverket att intäkterna från banavgifter kommer att öka med cirka 40 procent.<sup>31</sup> Med en oförändrad andel av avgiften som härrör från gods skulle det betyda att intäkterna från banavgifter för godstrafik uppgår till 0,76 miljarder kronor år 2025, det vill säga några år efter vägs kattens införande. Med kommitténs beräknade ökning av trafikarbetet på järnväg med 3,7 procent som en långsiktig följd av vägs kattens skulle det betyda en ökning av intäkterna från banavgifterna med omkring 0,03 miljarder kronor ( $= 0,76 \times 0,037$ ).

### Ökade farledsavgifter

Som sagts ovan kan vägs katten förväntas leda till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. En ökning av godstransporterna inom sjöfarten kan öka intäkterna från farledsavgiften. Kommittén antar att det finns viss kapacitet inom sjöfarten för att ta emot en ökad mängd gods, utan att öka mängden fartyg eller anlop. Kommittén antar därför att enbart intäkterna från farledsavgiften ökar till följd av överflyttning till sjöfarten, men inte intäkterna från lotsavgiften eller och andra avgifter inom sjöfarten. Farledsavgiften är till en del kopplad till mängden gods som lossas i svenska hamnar. Intäkten från denna del av farledsavgiften uppgick under 2015 till 0,42 miljarder kronor.<sup>32</sup> Några år efter vägs kattens införande är intäkterna sannolikt högre. Enligt kommitténs beräkningar skulle mängden tonkilometer inom sjöfart på sikt öka med 2,5 procent (tabell 12.3). Givet att transporternas avstånd är konstanta blir ökningen densamma mätt i ton. Kommittén uppskattar därför att ökningen av intäkter från farledsavgiften blir omkring 0,01 miljarder kronor ( $= 0,42 \times 0,025$ ).

---

<sup>30</sup> Trafikverket (2016), *Underlagsrapport PM Effektbeskrivning av förslag till nya avgifter för T18*, Trafikverket PM daterad 2016-09-26.

<sup>31</sup> Trafikverket (2014), *Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta – slutredovisning 2014-05-16*, Trafikverket.

<sup>32</sup> Sjöfartsverket (2016), *Årsredovisning för 2015*.

## Ökade intäkter från trängselskatten

På grund av vägs kattens för anmälningsförfarande kommer trängsel-skattesystemet att få tillgång till fler uppgifter om fordonsägare än tidigare. Om fler fordonsägaruppgifter är tillgängliga kommer Transportstyrelsen att kunna fatta fler trängselkattebeslut och kunna skicka ut fler fakturor. Intäkterna från trängselkatt avseende utländska tunga lastbilar kommer således att öka till följd av vägs kattens införande. Det är däremot inte möjligt att uppskatta intäkternas storlek, eftersom det saknas information om hur många ytterligare skattskyldiga som kommer att kunna nås.

## Marginell höjning av prisnivån

Vägs katten förväntas leda till små öknings ar av produktionskostnaderna inom näringslivet. Kommitténs beräkningar visar att produktionskostnaderna ökar med 0,1–0,5 procent beroende på sektor. Inom tillverkningsindustrin som helhet beräknas ökningen bli cirka 0,1 procent, men inom tjänstesektorn bedöms ökningen bli mindre än inom tillverkningsindustrin. Med hänsyn till brister i statistik och beräkningar, bedömer kommittén att genomsnittet sett över hela näringslivet blir en produktionskostnadshöjning med 0,1 procent. De branschföreträdare inom skogsindustrin och livsmedelsnäringen som kommittén har haft kontakt med menar att övervältring på konsumentpriserna är förenat med stora nackdelar och kostnadseffekter. I stället menar företagen att man kommer att övervältra kostnaderna ”bakåt” i tillverkningsledet, till råvaruproducenterna, det vill säga skogsägare och jordbrukare. En analys som gjordes i Danmark 2012 (se avsnitt 12.10.5) visade dock att transportköparna lade omkring 4 procent av kostnaden på de egna exportpriserna och att omkring 25 procent av kostnaden övervältrades på kunder och konsumenter i Danmark. Kommittén bedömer därför att en motsvarande andel kan förväntas övervältras på kunder och konsumenter Sverige. Det skulle betyda en genomsnittlig höjning av prisnivån i det svenska näringslivet med 0,025 procent ( $= 0,25 \times 0,001$ ).

Skattehöjningen påverkar därmed till en marginell del den allmänna prisnivån, vilket i sin tur medför en höjning av statens utgifter via den så kallade KPI-effekten. Prisökningen resulterar

dock samtidigt i högre mervärdesskattintäkter för staten. Därför förutsätts att KPI-effekten och mervärdesskatteeffekten tar ut varandra.<sup>33</sup>

### Långsiktig prishöjning på biodrivmedel

Övervältringen bakåt på skogsindustrins leverantörer kan långsiktigt leda till ökade priser på biodrivmedel. Branschorganisationen Skogsindustrierna menar att skogsbruket har små möjligheter att övervältra ”framåt” till sina kunder, utan i stället tvingas övervältra kostnaden på sina leverantörer som är skogsägarna. Ökade kostnader för skogsägarna innebär att lönsamheten i skogsinnehav och skogsvård (gallring m.m.) minskar och att värdet på skogen i sin tur minskar på grund av sämre vård. Mindre gallring och insamling av grenar och rotdelar innebär mindre mängd råvaror för tillverkning av biodrivmedel.

För livsmedelsindustrin kan motsvarande effekter förväntas, att jordbrukare och djuruppfödare får bära en del av skattebördan, vilket minskar lönsamheten inom jordbruk, mejerinäring och djuruppfödning. Mejerinäringen har de senaste decennierna genomgått en kraftig strukturrationalisering. Den ökade efterfrågan på ekologiska varor kan dock ge möjligheter till försörjning (se vidare avsnitt 12.10).

### Bolagsskatten

Vägs-katten är avdragsgill för de svenska åkerierna. För att kunna dra av vägs-katten behöver åkeriet gå med vinst, vilket inte alla åkerier kan förväntas göra. Men grovt sett kommer bolagsskatten att minska med 22 procent av bruttointäkterna från vägs-katten för de svenska åkerierna. De svenska åkerierna står för 2,98 miljarder av de 3,75 miljarder som tabell 12.12 visar. Motsvarande andel av den övre gränsen för bruttointäkterna (4,6 miljarder) blir 3,65 miljarder. De svenska åkerierna står därför för 2,98–3,65 miljarder i bruttointäkter. Vidare uppskattar kommittén som nämnts ovan det så kallade skattefelet för svenska skattskyldiga till en procent,

---

<sup>33</sup> Finansdepartementet (2016), *Beräkningskonventioner 2017*.

motsvarande 30–37 miljarder kronor. Det betyder att bolagsskatten beräknas minska med 0,65–0,79 miljarder kronor.<sup>34</sup>

### Nettoeffekt av tillväxt och överflyttning

Kommittén utgår i sina beräkningar från att en långsiktig överflyttning till andra trafikslag sker, vilket modellberäkningarna tyder på. Modellberäkningarna är dock gjorda utan att ta hänsyn till tillväxten i ekonomin. Sedan år 2000 har den genomsnittliga ökningen av trafikarbetet på de svenska vägarna varit omkring en procent per år. Överflyttningen kan därför komma att maskeras av den trendmässiga tillväxten i trafikarbetet på väg, men överflyttningen minskar samtidigt tillväxten. Det vill säga tillväxten i trafikarbetet för lastbilar blir lägre till följd av vägskatten, jämfört med vad tillväxten skulle ha varit utan vägskatten.

Som nämnts ovan gör kommittén bedömningen att om minskningen i trafikarbete på 4,4 procent sker över tio år betyder det en genomsnittlig minskning per år med ungefär 0,44 procent per år. Om tillväxten utan vägskatt är i genomsnitt en procent per år, leder vägskatten därmed till att tillväxttakten blir ungefär  $1 - 0,44 = 0,56$  procent per år i stället för en procent, det vill säga ungefär en halverad tillväxttakt.

Med en tillväxttakt på 0,56 procent per år beräknar kommittén att bruttoskatteintäkterna har vuxit från ett intervall på 3,8–4,7 miljarder kronor till ett intervall på 3,9–4,8 miljarder kronor. På grund av de följd effekter som diskuterats ovan blir dock nettointäkterna lägre. Tabell 12.14 visar nettoeffekten på statens intäkter till följd av vägskatten.

---

<sup>34</sup>  $2,98 \times (1 - 0,01) \times 0,22 = 0,65$  respektive  $3,65 \times (1 - 0,01) \times 0,22 = 0,79$ .

**Tabell 12.14 Nettoskatteintäkter för staten på kort och lång sikt.  
Miljarder kronor**

Förändringar	Kort sikt (år 2021)	Fem års sikt (år 2026)
<b>Inkomstrelaterade förändringar</b>		
Bruttointäkter Vägskatt	3,8– 4,7	3,9– 4,8
Skattefel	-0,03– -0,04	-0,03– -0,04
Bolagsskatt	-0,65– -0,79	-0,65– -0,79
Drivmedelsskatt	0	-0,18
Särskilda avgifter:		
<i>Tilläggsavgift</i>	0,006	0,006
<i>Dröjsmålsavgift</i>	0,003	0,003
<i>Förseningsavgift</i>	0,03	0,03
<i>Sanktionsavgift</i>	0,03	0,03
Vägavgift (vinjett)	-0,865	-0,865
Banavgift	0	0,02
Farledsavgift	0	0,01
<b>Summa inkomstrelaterat</b>	<b>2,16– 3,22</b>	<b>2,11– 3,17</b>
<b>Utgiftsrelaterade förändringar</b>		
Investeringskostnad*	-0,065– -0,085	-0,065– -0,085
Driftskostnad**	-0,365– -0,485	-0,365– -0,485
<b>Summa utgiftsrelaterat</b>	<b>-0,43– -0,53</b>	<b>-0,43– -0,53</b>
<b>SUMMA TOTALT</b>	<b>1,6– 2,8</b>	<b>1,5– 2,7</b>

\* Periodiserad över tio år.

\*\* Offentliga plus privata administrationskostnader.

Kommittén beräknar nettointäkterna av vägskatten till 1,6–2,8 miljarder kronor vid ett införande år 2021. Som beskrivits ovan förväntas vägskatten leda till en överflyttning av gods från vägtransporter till andra trafikslag. Överflyttningen påverkar tillväxttakten i trafikarbetet på väg. Överflyttningen leder samtidigt till bland annat minskade drivmedelsskatter, och något ökade ban- och farledsavgifter. Det är främst de uteblivna intäkterna från drivmedelsskatten som gör att nettointäkterna på fem års sikt blir lägre. Kommittén bedömer att på omkring fem års sikt blir nettointäkterna från vägskatten 1,4–2,6 miljarder kronor.

## 12.6 Effekter på klimat och miljö

Miljöeffekterna beror på effekterna på trafiken och på grund av en långsiktigt accelererad förnyelse av fordonsflottan, till följd av skatten. På kort sikt bedöms endast marginella förändringar av trafiken ske, men enligt kommitténs beräkningar kan en viss överflyttning av gods på längre sikt ske från väg- till järnvägs- och sjötransporter (se avsnitt 12.4). En överflyttning av gods till järnväg och sjöfart minskar utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser per transporterat ton. Det leder till en miljöeffektivisering av transportarbetet.

En minskning av trafikarbetet på väg med 5 procent minskar slitaget på vägen och kan antas minska utsläppen av koldioxid och luftföroreningar med ungefär lika mycket. Studier från Naturvårdsverket och IVL visar att de absolut största utsläppen av mikroplaster kommer från slitage från vägar och däck.<sup>35</sup>

Beräkningarna pekar mot en överflyttning av gods från mindre lastbilar till större och färre lastbilar, vilket innebär en miljöeffektivisering inom trafikslaget. Fordonen i de lättare vikt-klasserna är i allmänhet äldre och ”smutsigare” än i de tyngre vikt-klasserna.<sup>36</sup> Det betyder att minskningen för koldioxid och luftföroreningar kan förväntas bli större än för trafikarbetet (mer än 5 procent). Det är dock viktigt att komma ihåg att dessa effekter är beräknade på lång sikt, och utan hänsyn till tillväxteffekter. Det betyder i praktiken att effekterna inte nödvändigtvis kommer att synas som nedgångar i statistiken, utan kan innebära att en långsiktig, trendmässig ökning kan bli något mindre med vägs-katten än utan.

En överflyttning från mindre lastbilar till större, men färre kan förväntas minska risken för lastbilsolyckor. Eftersom större lastbilar i allmänhet sliter mer på vägarna än mindre lastbilar, innebär en överflyttning från mindre till större lastbilar sannolikt ett ökat slitage per lastbil, men ett minskat slitage totalt sett.

Vägs-katten ger starkare incitament till att använda släp, vilket leder till mindre mängd utsläpp per transporterat ton och därmed en miljöeffektivisering. Vägs-katten innebär också ett ökat kostnads-

---

<sup>35</sup> IVL Svenska Miljöinstitutet (2016), *Swedish sources and pathways for microplastics to the marine environment – A review of existing data*, IVL Rapport C183.

<sup>36</sup> Uppgifter från Trafikanalys fordonsstatistik.

tryck i riktning mot att använda renare fordon och fordon som sliter mindre på vägen. Det kommer också att innebära miljöeffekter, även utan påverkan på trafikarbetet.

En differentiering av vägskatten mellan tätort och landsbygd skulle ge kraftig styreffekt mot minskat buller och minskade utsläpp i tätort. Kommitténs beräkningar tyder dock på att en differentiering i nuläget inte är samhällsekonomiskt motiverad, på grund av de höga kostnaderna (se avsnitt 9.3.8). Förslaget innehåller dock en komponent för vägtrafikbuller (se avsnitt 8.8.3).

I avsnitt 12.7.5 nedan gör kommittén en kvantifiering och värdering av de minskade externa effekterna som uppstår till följd av överflyttningen.

### Vägskattesystemen i andra länder har påverkan i Sverige

Studier visar att sedan Tyskland införde sitt vägtullssystem år 2005, har det funnits incitament för svenska åkare att använda sina renaste fordon i Tyskland. Samma incitament gäller även åkare i andra länder som inte haft något avståndsbaserat vägtullssystem. Uppskattningar som är gjorda av VTI tyder på att såväl svenska som tyska åkare har använt fordon med renare, högre EURO-utsläppsklass för transporter i Tyskland, medan de har använt smutsigare fordon med lägre utsläppsklass i Sverige, där kostnaden för utsläpp varit lägre per fordonskilometer. Detta har lett till kostnaden för Sverige i termer av utsläpp som uppskattas till omkring 16 miljoner euro per år sedan Tyskland införde sin vägtull, det vill säga hittills omkring 1,7 miljarder kronor sammanlagt.<sup>37</sup>

När det gäller de mer långsiktiga effekterna av skatten kan åkerierna förväntas anpassa sin fordonsflotta. Kommitténs förslag kan förväntas framför allt påverka de svenska åkerier som i hög grad har inrikes transporter. Utländska åkerier som kör den största delen av sin körsträcka utomlands, kan förväntas påverkas mindre eller inte alls av den svenska skatten. Svenska och utländska åkerier med flera fordon som kör över gränserna kan väntas fördela trans-

---

<sup>37</sup> Vierth, I., m.fl. (2015), *Road Freight Transport Policies and their Impact – a Comparative Study of Germany and Sweden*, CTS working paper 2015:16, s. 16.

porterna mellan fordonen på ett sätt som minimerar skattekostnaderna.

Baserat på ovan beskrivna forskning om selekterad fordonsflotta mellan länder, och eftersom vägskatten innebär att kostnadsskillnaden per fordonskilometer minskar mellan Sverige och Tyskland, kan man förvänta sig att utländska åkerier som tidigare selekterat sina ”smutsigare” fordon för transporter till Sverige, kommer att göra det i mindre utsträckning. Det skulle betyda att utländska åkerier som kör på de svenska vägarna kommer att öka andelen fordon med högre, renare utsläppsklasser.

### En jämförelse med Tyskland

När det gäller EURO-utsläppsklasser kan vi jämföra med Tyskland. En studie visar att i både Sverige och Tyskland är EURO VI vanligare bland de tyngsta fordonen över 40 ton jämfört med viktclassen 12–40 ton. Studien visar också att år 2014 hade Sverige en större andel EURO VI av fordonen i viktclassen 12–40 ton (cirka 5 procent) jämfört med Tyskland (cirka 2 procent). För den näst högsta klassen, EURO V, var däremot andelen mindre i Sverige (40 procent) jämfört med Tyskland (cirka 55 procent). För EURO IV var dock andelen större i Sverige (cirka 15 procent) jämfört med Tyskland (cirka 9 procent).<sup>38</sup>

Samma studie visar att renare fordon med högre utsläppsklass i högre utsträckning används i utrikes trafik, eftersom kostnader för väganvändningen (slitage och utsläpp) är högre i länder med vägtullssystem jämfört med vägavgiften i Sverige. Därför har åkare med främst inrikes transporter inte samma incitament att byta till renare fordon som åkare i internationell, utrikes trafik. Det skulle tala för att andelen EURO VI i den svenska fordonsflottan beror på andelen fordon i utländsk trafik. Ett införande av vägtull i Sverige som skulle minska kostnadsskillnaden mellan Sverige och andra länder, ökar incitamenten att använda renare fordon även i inrikes trafik, vilket sannolikt skulle snabba på användningen av EURO VI i Sverige.

---

<sup>38</sup> Vierth, I., m.fl. (2015), *Road Freight Transport Policies and their Impact – a Comparative Study of Germany and Sweden*, CTS working paper 2015:16.



## 12.7 Konsekvenser för de transportpolitiska målen

### 12.7.1 De transportpolitiska målen

Som framgår av avsnitt 4.5.2 består de svenska transportpolitiska målen av ett övergripande mål och två delmål. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Under det övergripande målet finns två jämbördiga delmål; funktionsmålet *Tillgänglighet* och hänsynsmålet *Säkerhet, miljö och hälsa*. Effektivitet innebär att tillgängliga resurser används på bästa sätt för att bidra till att uppnå överordnade välfärds mål. Begreppet hållbarhet omfattar ekonomisk, ekologisk, kulturell och social hållbarhet.

Kommitténs samlade bedömning är att förslaget till vägskatt bidrar positivt till det övergripande transportpolitiska målet om en effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Nedan beskrivs effekterna på funktionsmålet respektive hänsynsmålet, mot bakgrund av de tidigare beskrivna effekterna på trafikarbetet och på klimat och miljö. Avslutningsvis redovisar kommittén en översiktlig analys av effekterna på internaliseringsgraden och samhälls-ekonomisk effektivitet.

### 12.7.2 Negativ effekt på funktionsmålet

Kommitténs beräkningar visar att vägskatten bidrar negativt till funktionsmålet *Tillgänglighet* genom att öka kostnaderna för medborgarna och näringslivet att transportera gods. Det är främst näringslivet som får ökade kostnader, men kostnaderna kan komma att övervältras på medborgarna genom höjda priser på varor och tjänster (inklusive transporttjänster). Vägskatten kan leda till minskat trafikarbete totalt sett och till överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart. Dessa effekter ska ses som anpassningar till följd av vägskatten och de leder till en mildring av vägskattens kostnader. Medborgare och näringsliv på landsbygden får stå för en stor del av kostnaderna då avstånden i genomsnitt är längre på landsbygden jämfört med i tätbebyggda områden. Vissa näringsgrenar med stort beroende av tunga lastbilstransporter påverkas

mer än andra. Vilka dessa näringsgrenar är och hur de påverkas beskrivs mer utförligt i avsnitt 12.9 och 12.10.

Beräkningar visar att det kan komma att ske en överflyttning från mindre lastbilar till större lastbilar, vilket kan minska mängden lastbilar totalt sett. En minskad mängd lastbilar på väg innebär minskad trängsel och en ökad tillgänglighet på vägen för övrig trafik, inte minst bussar.

En minskad mängd olaga cabotage och annan lagstridig transportverksamhet innebär ökade möjligheter för medborgare och näringsliv att känna en trygghet i att inte direkt eller indirekt vara utsatt för brottslig verksamhet.

Den direkta effekten på funktionsmålet är därför negativ, men vägskatten har också indirekta, positiva effekter.

### 12.7.3 Positiv effekt på hänsynsmålet

Vägskattens negativa effekter på tillgängligheten innebär samtidigt positiva effekter på hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

Vägskatten beräknas långsiktigt leda till direkta positiva effekter i form av minskade utsläpp av koldioxid, luftföroreningar och partiklar samt buller, till följd av minskat trafikarbete på väg samt överflyttning till järnväg och sjöfart. Vägskatten beräknas också leda till en miljöeffektivisering i form av en överflyttning från mindre fordon till större, ökad fyllnadsgrad, samt till ett ökat tryck på lastbilsflottans omsättning mot nyare och renare fordon.

Ett minskat trafikarbete på vägarna och en överflyttning mot större fordon till färre fordon på vägarna och därmed till minskad trängsel och ökad trafiksäkerhet. Det är svårt att bedöma effekterna på axel- och däckskonfigurationen och därmed effekterna på slitaget, friktionen och därigenom säkerheten hos lastbilen. Vägskatten kan också styra mot en högre grad av överlast, vilket minskar trafiksäkerheten. Vägskattesystemet kan dock bidra till att förenkla kontrollen av dessa negativa bieffekter av vägskatten. Vägskatten bedöms vidare ge minskade utrymme att bedriva lagstridig transportverksamhet, som t.ex. olaga cabotage. En minskning av den lagstridiga transportverksamheten bidrar i förlängningen till ökade skatteinkomster och sannolikt även till ökad trafiksäkerhet. Storleken på den lagstridiga transportverksamheten är dock okänd.

Till skillnad från drivmedelsskatten påverkar vägskatten svenska och utländska åkerier på samma sätt. Utländska åkerier har stora möjligheter att tanka utanför Sverige och därigenom undkomma svensk drivmedelsskatt. Vägskatten innebär däremot lika villkor för svenska och utländska åkerier. Detta bedöms öka acceptansen för skatten bland svenska åkerier, vilket i sin tur bedöms minska viljan bland svenska åkerier att konkurrera med utländska åkerier genom att själva fuska på olika sätt. Detta bidrar positivt till den långsiktiga sociala hållbarheten och kan därigenom också bidra till ökade skatteintäkter genom minskat svartarbete och skattefusk.

#### **12.7.4 Bedömning av samhällsekonomisk effektivitet**

##### **Vägskatten bidrar till ökad samhällsekonomisk effektivitet**

Kommittén bedömer att vägskatten bidrar till ökad samhällsekonomisk effektivitet. Denna avståndsbaserade skatt ersätter den nuvarande tidsbaserade vägavgiften. Vägskatten innebär en ökad precision i beskattningen av användningen av vägnätet jämfört med vägavgiften.

Vägskatten kan leda till en ökad effektivitet inom transportsystemet på fyra sätt:

- Vägskatten innebär att transportsystemet som helhet i ökad utsträckning tar sitt kostnadsansvar.
- Vägskatten innebär en mer effektiv styrning tack vare de ökade möjligheterna till differentiering, jämfört med dagens drivmedelsskatt.
- Vägskatten innebär ökade möjligheter att utjämna konkurrensvillkoren genom att minska incitamenten till lagstridig transportverksamhet som t.ex. olaga cabotage.
- Dessutom saknar vägskatten den asymmetri mellan inrikes och utrikes trafikanter som uppstår för drivmedelsskatten på grund av möjligheten att inom Sverige köra på bränsle som köpts utomlands och därigenom undkomma svensk drivmedelsskatt.

Vägskatten medger också ett mer stabilt skatteuttag över tid än vad drivmedelsskatten gör. På senare år har beroendet av flytande drivmedel minskat och beroendet av fossila bränslen har minskat kraftigt. En vägs katt kan komma att på sikt minska trafikarbetet något, men behovet av att köra lastbil på väg kommer att finnas kvar inom en överskådlig framtid, och en viss friktion mellan däck och vägbanan är nödvändig av säkerhetsskäl. Denna långsiktiga nivå av friktion kommer därför att kunna vara en relativt beständig skattebas.

### Samhällsekonomisk lönsamhetsanalys

Medan de samhällsekonomiska kostnaderna ofta är kvantifierbara är vinsterna (nyttorna) ofta svårkvantifierade. Analysen nedan redovisar kvantifierbara effekter. Till dessa kvantifierbara effekter kommer även effekter som inte är kvantifierbara. En effekt som inte är kvantifierbar effekt är minskat olaga cabotage. Kommittén bedömer att det kontrollsystem som vägs katten kräver, bidrar till minskade incitament att bedriva lagstridig transportverksamhet såsom olaga cabotage.

Flera av de kvantifierbara effekterna på miljö, säkerhet och hälsa är underskattade. Komponenten för externa effekter innehåller enbart de viktigaste luftföroreningarna (partiklar och kväveoxider) och buller. Infrastrukturen tar enbart hänsyn till kostnader för beläggningsarbeten, det vill säga långsiktiga reinvesteringar i väginfrastrukturen.

I den förenklade samhällsekonomiska analysen periodiseras investeringskostnaderna över tio år, det vill säga analysen görs utifrån en tidshorisont på tio år. Med ett mer långsiktigt perspektiv blir de periodiserade kostnaderna lägre. Det betyder att ju längre vägs katten finns, desto mer bidrar den till det övergripande transportpolitiska målet.

Kommittén redovisar en förenklad samhällsekonomisk analys nedan i avsnitt 12.7.5.

## 12.7.5 Effekter på internaliseringen

### Marginalkostnader gentemot rörliga skatter

En hjälp i bedömningen av vägskattens effekter för det övergripande transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet är att studera effekterna på graden av internalisering. Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att varje år redovisa i vilken utsträckning transportsektorns samhällsekonomiska marginalkostnader är internaliserade genom rörliga skatter.<sup>39</sup> I de samhällsekonomiska marginalkostnaderna ingår kostnader för vägslitage, utsläpp av miljöskadliga ämnen och buller samt vägtrafikolyckor. Marginalkostnaderna ställs mot rörliga skatter, det vill säga skatt på drivmedel. Drivmedelsskatten består av dels koldioxidskatt, dels energiskatt. Oavsett om energiskattens nivå har fastställts för att fånga upp trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader eller inte, så har skatten de facto denna internaliserande effekt, eftersom den ökar trafikanternas kostnader för att köpa drivmedel och därmed för att använda infrastrukturen.

I detta avsnitt analyserar vi vägskattens effekter på internaliseringsgraden för några vanliga fordonstyper. Inledningsvis beskriver vi kort utvecklingen på senare år när det gäller användningen av biodrivmedel bland lastbilar och hur det påverkar skatteintäkterna och internaliseringsgraden.

### Biodrivmedel påverkar skatteintäkter och internalisering

#### *Fossil diesel dominerar fortfarande*

När det gäller lastbilarnas drivmedel dominerar fortfarande användningen av fossil diesel, men allt fler lastbilar kör med förnyelsebara drivmedel med nedsatt drivmedelsskatt. Tar man hänsyn till mängden hållbara biodrivmedel som används sjunker den genomsnittliga drivmedelsskatten som lastbilarna betalar. Det gör att skatteintäkterna från skatten minskar. Dock justeras skatten på dieselbränsle årligen med förändring i konsumentprisindex plus ytterligare två procentenheter för att beakta utvecklingen av BNP. Denna ytterligare uppräknings kan motverka skattebortfallet.

---

<sup>39</sup> Trafikanalys (2015), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, Rapport 2016:6.

*Lågbeskattade biodrivmedel ökar kraftigt*

Mängden fossil diesel som används har enligt Energimyndigheten avstannat och den stora ökningen sker inom förnybara drivmedel (inklusive biodiesel). Användningen av biodiesel delas upp i två kategorier, dels låginblandad biodiesel som blandas in i fossil diesel, dels övrig biodiesel som främst består av ren biodiesel (så kallad B100).<sup>40</sup> Ren biodiesel har länge utgjorts endast av FAME, men bestod under 2015 av 16 procent HVO.<sup>41</sup> På grund av dess kemiska egenskaper behöver användare av ren HVO motortillverkarens godkännande för tankning, men alltfler motortillverkare i Europa (inklusive Volvo och Scania) har certifierat sina motorer.

Låg- och höginblandad FAME har för närvarande nedsatt energiskatt, vilket innebär att skatten på FAME i viss utstäckning ökar i takt med att energiskatten på dieselbränsle ökar. Både låg- och höginblandad HVO är för närvarande helt befriad från skatt. Skattebefrielsen på HVO har enligt Energimyndigheten i hög grad bidragit till den kraftiga ökningen av HVO. Till skillnad från FAME är HVO inte heller belagd med något tak för inblandningsnivå, vilket är ytterligare ett skäl till ökningen.<sup>42</sup>

Statistiken tyder på att HVO kommer att gå om FAME och bli det mest använda höginblandade biodrivmedlet. Energimyndigheten prognosticerar att HVO kommer att utgöra två tredjedelar av de biodrivmedel som beräknas användas i vägsektorn år 2018.<sup>43</sup> Prognoserna gäller transportsektorn i sin helhet, men ökningen är kraftig bland både personbilar och lastbilar i inrikes trafik. Ren HVO kan användas av befintliga dieseldrivna lastbilar, vilket underlättar omställningen från fossilt till förnybart bränsle. Prognoserna gäller under förutsättning att skattebefrielsen respektive skattenedsättningen kvarstår, vilket är osäkert.

---

<sup>40</sup> Energimyndigheten (2016), *Transportsektorns energianvändning 2015*, s. 15.

<sup>41</sup> FAME är en förkortning av fettsyrametylestrar, varav rapsmetylester (RME) är den vanligaste. HVO står för hydrerade vegetabiliska oljor.

<sup>42</sup> Det finns inte något skattetak för hur mycket FAME som med skattebefrielse får blandas in i diesel. Däremot finns tekniska begränsningar och standarder som begränsar inblandning av FAME. Max 7 procent gäller för att uppnå europeisk dieselstandard.

<sup>43</sup> Energimyndigheten (2016), *Kortsiktsprognos – Energianvändning och energitillförsel 2016–2018, Hösten 2016*.

*Genomsnittlig energiskatt år 2020*

Om denna utveckling fortsätter, innebär det att den genomsnittliga energiskatten sjunker i takt med ökad användning av biodrivmedel i allmänhet och HVO i synnerhet. Det i sin tur påverkar såväl skatteintäkterna som internaliseringsgraden. År 2017 är energiskatten för fossil diesel 2,49 kronor per liter<sup>44</sup> och med hänsyn till Energimyndighetens prognos över användningen av biodrivmedel står fullbeskattad (fossil) diesel för 71 procent. Prognosen för användning av biodiesel år 2017 ger en viktad energiskatt på 1,9 kronor per liter.<sup>45</sup>

Energimyndighetens korttidsprognos visar att användningen av biodrivmedel ökar ytterligare år 2018 och enligt Energimyndighetens senaste långsiktiga energiscenario från 2014 beräknas förnybara drivmedel utgöra 26 procent år 2020. Kommittén bedömer att prognosen från 2014 tycks vara en underskattning av utvecklingen. Kommittén gör bedömningen att användningen av HVO och andra biodrivmedel kan komma att öka så att fullbeskattad diesel år 2020 utgör 65 procent, jämfört med 71 procent år 2017.

Kommittén räknar samtidigt med att energiskatten kommer att uppräknas i takt med inflation och BNP med 4 procent per år till att vara 2,8 kronor per liter år 2020.<sup>46</sup> Kommittén bedömer dock att den ökade användningen av biodrivmedel kommer att kompensera för uppräknningen av energiskatten så att den viktade energiskatten är kvar på 1,9 kronor per liter år 2020. Med dessa antaganden kommer den viktade koldioxidskatten att vara 2,1 kronor per liter år 2020.<sup>47</sup> Eftersom kommittén räknar med att koldioxidskatten per definition motsvarar koldioxidutsläppens kostnader, har storleken på koldioxidskatten ingen betydelse för beräkningen av vägskattens effekter på internaliseringen.

Kommitténs beräkningar är gjorda för år 2020, men kommittén antar att situationen år 2021 kommer att vara ungefär densamma. Prognoserna är dock mycket osäkra på grund av att utvecklingen går snabbt och reglerna för beskattning av biodrivmedel kan komma att förändras.

---

<sup>44</sup> Finansdepartementet (2016), *Beräkningskonventioner 2017 – Metoder för effektberäkningar vid ändrade skatteregler*, Regeringskansliet.

<sup>45</sup>  $2,490 \times 0,71 + 1,594 \times 0,05 + 0,921 \times 0,02 = 1,9$ .

<sup>46</sup>  $2,490 \times 1,04^3 = 2,8$ .

<sup>47</sup>  $3,237 \times 0,65 = 2,1$ .

## Vägs kattens effekt på internaliseringen

### *Internaliseringsgraden för lastbilar relativt hög*

Vägs kattens konsekvenser för det övergripande transportpolitiska målet om hållbarhet och samhällsekonomisk effektivitet kan analyseras genom att beräkna i vilken utsträckning skatten täcker olika fordonstypers samhällsekonomiska marginalkostnader, det vill säga vägs kattens effekt på internaliseringen.

Trafikanalys har regeringens uppdrag att analysera den svenska transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttaget. Trafikanalys senaste rapport visar att lastbilstrafiken generellt sett i relativt hög utsträckning betalar för sina egna kostnader.<sup>48</sup> Det kan dock skilja sig åt mellan olika fordons typer. Tabell 12.15 visar marginalkostnader och skatter för lastbils typer som står för det största trafikarbetet på de svenska vägarna. Det är genomsnittliga siffror med stor osäkerhet, men visar den ungefärliga bilden.

### *Internaliseringsgrad för några fordonstyper*

Ungefär 21 procent av det sammanlagda trafikarbetet (svenska och utländska fordon) sker med lastbilar utan släp. Trafikarbetet för lastbilar utan släp är jämnt fördelat mellan två- eller treaxlade lastbilar utan släp (skattevikt 18 respektive 26 ton).<sup>49</sup> Den enskilda fordonstyp som har det största trafikarbetet är treaxlad lastbil med fyraxlat släp med en totalvikt över 60 ton, som står för ungefär 36 procent av det sammanlagda trafikarbetet. Fordon 2 i tabellen har en vikt på 62 ton för att vara jämförbar med Trafikanalys typfordon.

Fordon 3 är en ny fordonskombination som enligt skogsbrukets forskningsinstitut Skogforsk kan förväntas bli en vanlig fordonstyp för timmertransporter när 74 tons bruttovikt blir tillåtet. Då kan åkaren dra 70 ton genom att använda en vanlig dragbil och behöver bara investera i ett femaxlat släp. Det ger bättre ekonomi än att dra 74 tons bruttovikt som kräver en kraftigare dragbil.<sup>50</sup>

<sup>48</sup> Trafikanalys (2016), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, Rapport 2016:6, bilaga 1.

<sup>49</sup> Trafikanalys (2016), *Lastbilstrafik 2015*, tabell 3.

<sup>50</sup> *ATL Lantbrukets affärstidning*, [www.atl.nu/entreprenad/70-ton-pa-god-vag/](http://www.atl.nu/entreprenad/70-ton-pa-god-vag/)



Fordon 4 är ett genomsnitt av tvåaxlad och treaxlad dragbil. Inom EU är dragbil med påhängsvagn (trailer) vanligare än i Sverige. Medan omkring 20 procent av transportarbetet i Sverige och Finland sker med dragbil med påhängsvagn, är motsvarande andel drygt 40 procent i Norge, knappt 70 procent i Danmark, Tyskland och Österrike, och 80–90 procent i Baltikum och östra Europa (se tabell 4.9). De utländska dragbilarna är oftast tvåaxlade, medan de få svenska dragbilarna oftast är treaxlade.

**Tabell 12.15 Vägs kattens effekt på internaliseringen för lastbil av EURO-utsläppsklass V, kronor per fordonskilometer**

	Fordon 1 Lastbil utan släp 2/3 axlar 18/26 ton	Fordon 2 Lastbil med släp 3+4 axl 62 ton	Fordon 3 Dragbil 3+5 axlar 70 ton	Fordon 4 Dragbil 2+3 / 3+3 40/48 ton
<b>Andel av trafikarbetet</b>	<b>21 %</b>	<b>36 %</b>	<b>0 %</b>	<b>21% / 9 %</b>
Slitagekostnad <sup>A</sup>	0,57*	1,15	1,25	0,80*
Kostnad extern effekter <sup>A</sup>	0,125	0,13	0,13	0,13
Olyckskostnad <sup>B</sup>	0,25	0,25	0,25	0,25
Koldioxidkostnad**	0,38	0,74	0,74	0,74
Bullerkostnad <sup>B</sup>	0,07	0,18	0,18	0,18
<b>Summa Marginalkostnad</b>	<b>1,39</b>	<b>2,45</b>	<b>2,55</b>	<b>2,10</b>
Koldioxidskatt <sup>C</sup>	-0,38	-0,74	-0,74	-0,74
Energiskatt <sup>D</sup>	-0,34	-0,67	-0,67	-0,67
<b>Icke-internaliserad MK före vägs katt</b>	<b>0,67</b>	<b>1,05</b>	<b>1,15</b>	<b>0,70</b>
Vägs katt Låg (känslighetsanalys)	-0,60	-0,97	-0,97	-0,97
Icke-intern. kostnad med vägs katt	0,08	0,08	0,18	-0,28
<b>Internaliseringsgrad med vägs katt Låg</b>	<b>94 %</b>	<b>97 %</b>	<b>93 %</b>	<b>113 %</b>
Vägs katt Förslag	-0,74	-1,11	-1,11	-1,11
Icke-internaliserad marginalkostnad	-0,06	-0,06	0,04	-0,41
<b>Internaliseringsgrad med vägs katt Förslag</b>	<b>104 %</b>	<b>103 %</b>	<b>99 %</b>	<b>120 %</b>

A Källa: Kommittén.

B Källa: VTI (2016), SAMKOST 2 – Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader.

C Viktad skatt 2,1 kr/lit multiplicerat med 0,18 lit/km resp. 0,35 lit/km.

D Viktad skatt 1,9 kr/lit multiplicerat med 0,18 lit/km resp. 0,35 lit/km.

\* Genomsnitt mellan fordonstyperna.

\*\* Beräknat utifrån att koldioxidskatten täcker koldioxidkostnaderna.

Kommitténs beräkningar visar en ganska likartad slitagekostnad mellan två- och treaxlade lastbilar utan släp, i genomsnitt 0,57 kronor per fordonskilometer. För treaxlad lastbil med släp är slitagekostnaden 1,15 kronor per fordonskilometer. För den nya fordons-typen på 70 ton blir kostnaden 1,25 kronor. För två- och treaxlad dragbil blir den genomsnittliga slitagekostnaden 0,80 kronor.

Kommitténs beräkningar avseende externa effekter (luftföroreningar utom koldioxid) visar en marginalkostnad på omkring 0,13 kronor per fordonskilometer för de flesta lastbilar inom EURO-utsläppsklass V. När det gäller marginalkostnader för olyckor uppskattar VTI den till 0,25 kronor. För buller har kommittén utgått från VTI:s värden i SAMKOST 2 för olika tätorter och beräknat ett genomsnitt med 75 procent landsbygd<sup>51</sup> och 25 procent tätort<sup>52</sup>. När det gäller koldioxidkostnaden räknar kommittén med att koldioxidskatten per definition motsvarar kostnaden.

Som beskrevs ovan räknar kommittén med en genomsnittlig, viktad, koldioxidskatt år 2020–2021 på 2,1 kronor per liter. Den koldioxidskatt som lastbilarna betalar beräknar kommittén utifrån tillgängliga emissionsfaktorer som ger information om fordonens genomsnittliga drivmedelsförbrukning. För lastbil utan släp räknar kommittén med en drivmedelsförbrukning på 0,18 liter per fordonskilometer och för tung lastbil med släp i genomsnitt 0,35 liter per fordonskilometer. Fordon 2 och 3 i tabellen har något högre drivmedelsförbrukning, och fordon 4 har något lägre. Koldioxidskatten motsvarar i genomsnitt 0,38 kronor för lastbil utan släp och 0,74 kronor för lastbil med släp. Som också beskrivs ovan räknar kommittén med att den genomsnittliga energiskatten år 2020–2021 blir 1,9 kronor per liter. Energiskatten motsvarar i genomsnitt 0,34 kronor per fordonskilometer för lastbil utan släp respektive 0,67 kronor per fordonskilometer för lastbil med släp.

Som känslighetsanalys visar tabell 12.15 även internaliseringsgraden vid en lägre vägskatt ("vägskatt låg") som är 14 öre lägre än förslaget ("vägskatt förslag"). Lägre vägskatt ger lägre internaliseringsgrad.

---

<sup>51</sup> Kommittén låter här landsbygd motsvara Mycket glesbefolkad tätort (MGBT).

<sup>52</sup> Medelvärde mellan Medelbefolkad tätort (MBT) och Glesbefolkad tätort (GBT). Buller med släp: Genomsnitt  $0,18 = (0,934 + 0,21)/2 \times 0,25 + 0,052 \times 0,75$ .

För fordonstyp 1, 2 och 3, innebär förslaget till vägskatt en viss överinternalisering. För treaxlad dragbil, som i Sverige står för cirka 9 procent av trafikarbetet, innebär förslaget till vägskatt en högre överinternalisering. Likaså för tvåaxlad dragbil, som är vanlig bland utländska åkare, innebär vägskatten en överinternalisering. Dock är det troligt att många utländska åkare passar på att inhandla sitt bränsle utanför Sveriges gränser, för att undvika svensk drivmedelskatt. Ju mindre diesel de köper i Sverige, desto mindre blir internaliseringen.

Fordon som kör på låg- eller obeskattade biodrivmedel får en lägre internaliseringsgrad. Fordon som kör på fossil, fullbeskattad diesel får en högre internaliseringsgrad.

Vägskatten kan innebära ett ökat tryck, för åkare som har möjlighet, att försöka inhandla bränslet utanför Sverige där det i de flesta fall är billigare.

Dessa uppskattningar gäller under förutsättning att den ned-sättning respektive befrielse energiskatt som råder i dag för bio-bränslen även gäller vid införande av en vägskatt. Om dessa bio-bränslen får samma beskattning som fossila bränslen ökar internaliseringsgraden. Utvecklingen när det gäller bränsleförbrukning, biodrivmedelsanvändning och energibeskattningsgrad går snabbt och kommitténs prognoser och uppskattningar om situationen i framtiden ska ses som mycket osäkra. VTI och Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att återkommande beräkna marginalkostnader respektive internaliseringsgrad, vilket möjliggör en fortlöpande uppföljning av situationen.

### *Effekter av överflyttning*

Eftersom övriga trafikslag har lägre internaliseringsgrad blir det en genomsnittligt försämrade internalisering vid överflyttning. Miljöeffekterna per tonkilometer minskar dock vid överflyttning till järnväg och sjöfart, som båda har lägre utsläpp per tonkilometer än lastbil. Lägre utsläpp per tonkilometer innebär en miljöeffektivisering. Även en överflyttning till större och tyngre lastbilar torde innebära en miljöeffektivisering, givet att fyllnadsgraden inte försämras för mycket så att mängden gods per lastbil minskar.

## 12.7.6 Samhällsekonomisk lönsamhetsanalys

### En förenklad analys

Enligt intressentansatsen<sup>53</sup> är välfärdseffekten av en åtgärd summan av förändring i konsumentöverskott (KÖ), förändring i producentöverskott (PÖ), förändring av externa effekter (E) och förändring av budgeteffekter (B). Kommittén har gjort en förenklad analys av vägskattens samhällsekonomiska lönsamhet (samhällsekonomisk kostnads-/intäktsanalys) baserad på de beräkningar och bedömningar som beskrivs ovan.

Konsumenterna i detta fall är transportköparna, det vill säga de företag som köper transporttjänster av åkerierna, som i sin tur är producenterna.

I kommitténs förenklade analys nedan antar vi att åkerierna övervältrar hela kostnadsökningen på transportörerna. Det betyder att åkerierna inte påverkas och att förändringen i PÖ därför är lika med noll.<sup>54</sup>

Analysen baseras på den modellsimulering som kommittén har gjort och som visar på en minskning av trafikarbetet på väg och en motsvarande överflyttning till andra trafikslag. Denna modellsimulering är gjord i en statisk modell som inte tar hänsyn till tillväxteffekter m.m. i ekonomin. Det betyder att minskningen av trafikarbetet som modellen föreskriver kan ses som en långsiktig effekt som kan komma att överskuggas av den trendmässiga tillväxten. Modellen som använts (Samgods) syftar i själva verket till att möjliggöra denna typ av samhällsekonomisk analys mellan olika åtgärdsalternativ.

Slutsatsen från analysen är att den så kallade skattefaktorn blir avgörande för om vägskatten ska kunna ses som samhällsekonomiskt motiverad eller inte. Skattefaktorn och dess effekt beskrivs nedan och därefter beskrivs kortfattat övriga samhällsekonomiska poster som ingår i analysen och som sammanfattas i tabell 12.16.

---

<sup>53</sup> Eller den s.k. nominella ansatsen, se t.ex. Zerby och Dively (1994), *Benefit Cost Analysis in Theory and Practice*.

<sup>54</sup> Om vi skulle räkna med en övervältring på 10 procent skulle förändringen i PÖ utgöra en tiondel och förändringen i KÖ utgöra nio tiondelar av förändringen.

## Skattefaktorn får avgörande betydelse

Skattefaktorn beskriver den samhällsekonomiska kostnaden av att använda skattemedel vid investeringar.<sup>55</sup> Det finns olika syn på användningen av en så kallad skattefaktor för att ta hänsyn till att användning av offentliga medel för investeringar har vissa negativa välfärdseffekter. Inom transportsektorn rekommenderar Trafikverket att en skattefaktor på 1,3 används för uppräkningskostnaden samt kostnader för drift, underhåll och reinvesteringar till följd av investeringen. I det fallet innebär transportinvesteringen att befintliga skattemedel används, vilket ger upphov till en samhällsekonomisk kostnad.<sup>56</sup>

Vägskatten syftar i stället bland annat till att internalisera samhällsekonomiska negativa externa effekter och därigenom öka effektiviteten i ekonomin. Vägskatten kommer att leda till en positiv nettoeffekt av skatteintäkter, som i sin tur skulle kunna användas för att sänka andra, snedvridande skatter. Trafikverket är dock otydligt när det gäller hanteringen av skattefaktorn och den positiva nettobudgeteffekten i detta sammanhang. Kommittén tar därför inte ställning till om skattefaktorn ska användas eller inte, men redovisar effekten på resultatet av att den används.

Den positiva nettobudgeteffekten uppskattas av kommittén till 2 067 miljoner kronor, vilket framgår av tabell 12.16 längst till höger på raden för statsbudget. Skattefaktorn blir då  $0,3 \times 2\,067$  miljoner kronor = 620 miljoner kronor, som adderas till budgeteffekten.

Med skattefaktorn inkluderad visar den förenklade analysen ett samhällsekonomiskt överskott på 322 miljoner kronor. Utan skattefaktorn visar analysen ett samhällsekonomiskt underskott på 298 miljoner kronor. Skattefaktorn får därför en avgörande effekt på resultatet av den samhällsekonomiska analysen.<sup>57</sup>

Med vissa mer detaljerade antaganden som tas upp nedan, kan underskottet utan skattefaktorn minska med cirka 60 miljoner kronor. För att minska underskottet ytterligare skulle exempelvis någon av följande åtgärder (som vardera ger cirka +100 miljoner kronor) krävas

---

<sup>55</sup> Marginal cost of public funds, MCPF.

<sup>56</sup> Trafikverket (2016), *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 6.0*, kap. 5, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

<sup>57</sup> Skattefaktorns effekt på samhällsnyttan diskuterades även i SIKÄ (2007), *Kilometerskatt för lastbilar – kompletterande analyser*, SIKÄ Rapport 2007:5.

- sätta slitagedelen i skatten dubbelt så hög
- göra koldioxidvärderingen (skatten) dubbelt så hög
- minska den årliga driftskostnaden med 100 miljoner kronor.

### Driftskostnader

Statens driftskostnader (administration, drift, underhåll) för systemet uppskattar kommittén till cirka 290 miljoner kronor (tabell 12.8). Därutöver finns en privat kostnad för administration som uppgår till 43 miljoner kronor för svenska skattskyldiga åkerier och till 21 miljoner kronor för utländska (se tabell 12.17). Kommittén räknar här med att såväl svenska som utländska åkerier övervältrar hela kostnaden på transportköparna. Den sammanlagda driftskostnaden blir därmed 354 miljoner kronor.

Till det läggs investeringskostnaden på cirka 750 miljoner kronor, periodiserad på tio år till 75 miljoner kronor årligen (tabell 12.7).<sup>58</sup> Det summerar till en samhällsekonomisk systemkostnad på 429 miljoner kronor per år, i kolumnen Drift i tabell 12.16.

### Slitage och övriga externa effekter

Den modellsimulering av långsiktiga effekter på trafiken som kommittén låtit göra, visar en långsiktig minskning av trafikarbetet på omkring 5 procent. Det leder till minskade externa effekter.

Kommittén har utgått från 2014 års nivå på skatten, eftersom den simuleringsmodell (Samgods) som använts har varit kalibrerad för det året. Då simuleringsmodellens viktklassificering inte överensstämmer med statistikens indelning har kommittén beräknat vissa medelvärden av skattenivåerna. Kommittén har utgått från att hälften av flottan har EURO-utsläppsklass V och hälften har utsläppsklass VI.

Det samhällsekonomiska värdet av minskat slitage uppskattas till 105 miljoner kronor. Värdet av minskade utsläpp av luftför-

---

<sup>58</sup> Periodiseringstiden för investeringskostnaden har relativt liten betydelse för den samhällsekonomiska lönsamheten. Om periodiseringen av investeringskostnaderna i stället görs över 20 år (+100 %), minskar de totala kostnaderna med 11 procent.

oreningar uppskattas till 17 miljoner kronor. Detta värde inkluderar endast minskade kostnader för kväveoxider och partiklar. Värdet av minskade utsläpp av övriga luftföroreningar som t.ex. kolväten och svaveldioxid är därför underskattat.

Det samhällsekonomiska värdet av minskade olyckor och minskat buller har uppskattats utifrån VTI:s beräknade marginalkostnader för olyckor respektive buller. För olyckor har kommittén använt värdet 0,25 kronor per kilometer och för buller har kommittén använt värdet 0,40 kronor per kilometer.<sup>59</sup> Värdet av minskade olyckor uppskattas till 35 miljoner kronor och värdet av minskat buller uppskattas till 55 miljoner. Det sammanlagda värdet av minskade externa effekter är därmed 313 miljoner kronor.

**Tabell 12.16 Förenklad analys av vägskattens samhällsekonomiska lönsamhet**

	Drift* (sv. + utl.)	Extern effekt	Vägskatt (sv.)	Vägskatt (utl.)	Bränsle skatt	Väg avgift	Totalt
<b>Off. finans. (B)</b>							
Statsbudget	-429		2 779	714	-182	-815	<b>2 067</b>
Skattefaktor							<b>(620)</b>
<b>Externa effekter (E)</b>							
Slitage		105					<b>105</b>
Luftföroreningar		17					<b>17</b>
Koldioxid		100					<b>100</b>
Buller		55					<b>55</b>
Olyckor		35					<b>35</b>
<b>Näringslivet</b>							
Transportköpare (KÖ)			-2 779 <sup>A</sup>	-714 <sup>B</sup>		815	<b>-2 678</b>
Åkerier (PÖ)			0			0	<b>0</b>
Summa utan skattefaktor	-409	313	0	0	-182	0	-298
<b>Summa med skattefaktor</b>							<b>322</b>

\* Till driftskostnaden (290 mnkr + 64 mnkr) läggs investeringskostnaden (750 mnkr) fördelad på 10 år.

A. Eventuell övervältring på utländska kunder kan tillgodoräknas som en pluspost.

B. Eventuell absorbering av utländska åkerier kan tillgodoräknas som en pluspost.

Not: sv. = svenska fordon, utl. = utländska fordon.

<sup>59</sup> Genomsnitt för buller dagtid, lastbil med och utan släp, i medeltätbefolkad tätort (MBT) och glesbefolkad tätort (GBT) enligt VTI (2016), SAMKOST 2 – Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader, s. 61.

## Intäkter av vägs katt och avgifter enligt vägs kattelagen

Kommitténs utgångspunkt i den samhällsekonomiska analysen är att intäkter från skatten och avgifterna enligt vägs kattelagen från både svenska och utländska åkerier räknas som en transferering inom landet Sverige och beloppens storlek har därför i den för-enklade analysen ingen effekt på den samhällsekonomiska analysen.

Svenska exportföretag (transportköpare) har i allmänhet mycket små möjligheter att övervältra kostnader på utländska kunder och konsumenter. Möjligheterna kan dock skilja sig åt mellan olika varugrupper och sektorer, beroende på konkurrensförhållanden och efterfrågesituationen. Om vi antar att en viss övervältring på utländska konsumenter kan ske, säg i genomsnitt en procent, skulle det innebära  $0,01 \times 2\,779$  miljoner kronor = 28 miljoner kronor. Denna övervältring på utländska kunder och konsumenter skulle kunna tillgodoräknas som en samhällsekonomisk pluspost i den samhällsekonomiska analysen.

När det gäller utländska åkerier som betalar vägs katt, kan dessa förväntas övervältra en del av kostnaden på sina svenska kunder. Svenska transportköpare kan tänkas ha en högre priskänslighet när det gäller utländska åkerier eller transporttjänster jämfört med svenska, t.ex. om transportköpare har upparbetade relationer med svenska åkerier och ser svenska åkerier som förstahandsval och utländska åkerier som andrahandsval. Utländska åkerier skulle i så fall kunna sägas verka på en marknad med relativt sett högre priskänslighet (elasticitet) jämfört med svenska åkerier. Enligt ekonomisk teori kan säljare av varor eller tjänster med högre priskänslighet förväntas ta en större del av skattebördan än andra. Därmed kan utländska åkerier förväntas övervältra en mindre del av skattebördan på sina svenska kunder, och ta en större skattekostnad själva, jämfört med svenska åkerier. Den eventuella del av skattebördan som utländska åkerier absorberar själva kan ses som en samhällsekonomisk pluspost för vägs katten. Baserat på tidigare studier (se avsnitt 12.10.5) skulle det kunna handla om 5 procent, vilket skulle motsvara  $0,05 \times 714$  miljoner kronor = 36 miljoner kronor.



## Uteblivna intäkter från drivmedelsskatten

Vägs kattens införande beräknas på sikt leda till ett minskat trafikarbete och en överflyttning till andra trafikslag, vilket innebär minskade intäkter från drivmedelsskatten. Kommittén uppskattar denna samhällsekonomiska kostnad till 182 miljoner kronor.

Kommitténs beräkningar visar att en långsiktig överflyttning till järnväg och sjöfart kan förväntas ske med omkring 5 respektive 3 procent, vilket kan förväntas ge upphov till vissa ökade skatteintäkter i form av banavgifter respektive farledsavgifter (se avsnitt 12.5.5). Varken järnvägen eller sjöfarten är dock helt internaliserad, vilket betyder att överflyttning leder till en kostnad per tonkilometer inom dessa trafikslag som är högre än ban- respektive farledsavgiften. Den uppskattade icke-internaliserade marginalkostnaden per tonkilometer är dessutom något högre för järnväg jämfört med tung lastbil med släp på landsbygd. Det betyder att räknat per tonkilometer kan en överflyttning från tung lastbil med släp till järnväg innebära en marginell samhällsekonomisk kostnad.

## Uteblivna intäkter från vägavgiften

Vägs kattens införande innebär att intäkterna från dagens vägavgift (vinjetten) försvinner, ett bortfall på omkring 815 miljoner kronor.<sup>60</sup> Detta bortfall räknas som en samhällsekonomisk transferering inom landet Sverige och får i huvudsak ingen effekt på vägs kattens samhällsekonomiska lönsamhet. De eventuella administrationskostnader som vägavgiften medför skulle kunna tillgodoräknas som en samhällsekonomisk intäkt vid avskaffandet. Samtidigt uppstår dock en kostnad av ungefär samma storleksordning på grund av att inbetalade vägavgifter bortfaller vid den överflyttning som skatten kan förväntas leda till.

---

<sup>60</sup> Källa: Skatteverket. Vägavgiftsintäkterna på 851 mnkr enligt bilaga 1 i budgetpropositionen för 2017 (prop 2016/17:1) är en prognos och avser inte bara eurovinjetten.

## 12.8 Konsekvenser för företag

### 12.8.1 Allmänt om konsekvenserna för företag

Vägskatten kommer, i form av ökade skatteinbetalningar, att leda till ökade transportkostnader för företagen, om de använder det statliga och kommunala vägnätet. Transportkostnader utgör oftast en begränsad del av företagets totala kostnader. I avsnitt 12.9 analyserar kommittén vilka sektorer som kan förväntas komma att påverkas mest av förslaget. Företag som utför transporter (åkerier) eller är starkt beroende av transporter påverkas i högre utsträckning av ökade skattekostnader.

Förutom skattekostnaden kan det även tillkomma kostnader för fordonsutrustning och abonnemang på en elektronisk logg. Den totala effekten av vägskatten beror sedan på hur stor del av bördan som kan övervältras till andra, bland annat transportköpare och konsumenter.

Enligt de föreslagna reglerna ska både svenska och utländska fordon omfattas av skatten. Eftersom reglerna således gäller lika för alla företag innebär det att utländska och svenska företag får samma förutsättningar att konkurrera på vägtransportområdet.

Jämfört med dagens tidsbaserade vägavgift kommer en avståndsbaserad skatt att leda till att de årliga kostnaderna ökar för de allra flesta som kör lastbil. För lastbilar med högst tre axlar ligger vägavgiften för de flesta på cirka 6 700 kronor per år och för lastbilar med fyra eller fler axlar ligger den på som mest cirka 11 400 kronor per år. Om vi antar att vägskatten för dessa fordon i genomsnitt är 1,13 kronor per kilometer betyder det att de kan åka knappt 600 mil respektive drygt 1 000 mil innan vägskatten blir dyrare än vägavgiften för ett år. Det är drygt 8 400 fordon eller omkring 8 procent av alla svenska lastbilar över 3,5 ton som har en genomsnittlig körsträcka per år som understiger 1 000 mil per år, varav den största delen är mindre flaklastbilar. Av de fordon över 12 ton som berörs av vägavgiften och som därmed kommer att beröras av vägskatten är andelen fordon med en årlig körsträcka under 1 000 mil sannolikt mindre än 8 procent. Därför är det mer än 92 procent av de fordon som berörs av vägavgiften som kommer att få ökade kostnader av vägskatten jämfört med vägavgiften, kanske närmare 95 procent.

I dagens vägavgiftssystem är det rationellt att köra så mycket som möjligt under den tid man har betalt för, i syfte att minimera skattekostnaden per kilometer. En avståndsbaserad skatt ger incitament att köra så lite som möjligt för att minimera skattekostnaden. En övergång till avståndsbaserad vägskatt kan därför komma att minska den genomsnittliga årliga körsträckan för lastbilarna.

## 12.8.2 Konsekvenser för skattskyldiga

### Vad regleringen innebär för ytterligare kostnader

#### *Kostnaden för månadsdeklarationer och ruttbiljetter*

Flera företag erbjuder i dag sina kunder fordons- och transportrelaterade tjänster<sup>61</sup>, såsom positionering, lagring av färdskrivar-data, uppföljning av körbeteende m.m. Ett sådant företag kan välja att söka tillstånd och bli en tjänsteleverantör i det svenska vägskattesystemet. Ofta erbjuder ett sådant företag sina tjänster i form av paketerbjudande för en fast summa per månad. Alltså skulle även tjänsten en elektronisk logg kunna ingå i paketet utan extra kostnad för kunden eller som ett tillägg just för den elektroniska loggen. Hur stor kostnaden blir för en skattskyldig som sedan tidigare abonnerar på en eller flera tjänster från en sådan leverantör beror på hur stor konkurrensen blir på marknaden och på tjänstens faktiska kostnad hos företaget. Kommittén bedömer att kostnaden för att abonnera på en elektronisk logg för ett fordon, om de skattskyldiga redan abonnerar på andra tjänster hos företaget i fråga, hamnar på 0–100 kronor per månad, exklusive mervärdesskatt. Genomsnittskostnaden per fordon bedöms till 50 kronor per månad.

Vid antagandet att den skattskyldige väljer förfarandet månadsdeklaration och inte redan abonnerar på någon fordons- och transportrelaterad tjänst kommer det att uppstå en kostnad för den elektroniska loggen hos den skattskyldige. Denna kostnad bedömer kommittén vara 75–125 kronor per månad och fordon, exklusive mervärdesskatt. Summan bedöms inkludera både kostnaden för fordonsutrustningen och lagringen som krävs. Genomsnittskostnaden bedöms vara 100 kronor per månad.

---

<sup>61</sup> Fleet Management Systems (FMS).

Vid ett antagande om att den skattskyldige har behov av en tjänsteleverantör som erbjuder en elektronisk logg i det svenska vägskattesystemet samt erbjuder vägtullstjänster i andra EU-länder görs bedömningen att kostnaden blir 150–250 kronor per månad, exklusive mervärdesskatt. Summan bedöms inkludera både kostnaden för fordonsutrustningen och lagringen som krävs. Genomsnittskostnaden bedöms vara 200 kronor per månad.

*Uppskattning av andelen fordon som använder månadsdeklarationer respektive ruttbiljetter*

I direkt anslutning till att skatten införs antas en hög andel användare av ruttbiljetter, kanske uppemot 70 procent av alla fordon som omfattas av skatten, såväl svenska som utländska fordon.

Ett par månader efter att skatten har införts bör de skattskyldiga ha hunnit vänja sig vid regleringen och funnit det mest lämpliga sättet att deklarerera och betala skatten på. För svenska fordon bedöms då 5 procent av fordonen hamna i kategorin ”Använder ruttbiljett”, 80 procent bedöms hamna i kategorin ”Abonnerar på tjänster”, 10 procent bedöms hamna i kategorin ”Enbart behov av elektronisk logg” och 5 procent bedöms hamna i kategorin ”Behov av att hantera flera vägtullssystem”.

För utländska fordon bedöms 25 procent av fordonen hamna i kategorin ”Använder ruttbiljett”, 25 procent bedöms hamna i kategorin ”Abonnerar på tjänster”, 25 procent bedöms hamna i kategorin ”Enbart behov av elektronisk logg” och slutligen bedöms 25 procent hamna i kategorin ”Behov av att hantera flera vägtullssystem”.

I tabell 12.17 visas vilka sammanlagda kostnader som uppstår för ovanstående kategorier. De sammanlagda kostnaderna för svenska fordon uppskattas till 43 miljoner kronor per år och de sammanlagda kostnaderna för utländska fordon uppskattas till 21 miljoner kronor per år.

**Tabell 12.17 Vad regleringen bedöms innebära för ytterligare kostnader, kronor**

Kategori av skattskyldig	Uppskattad kostnad per månad och fordon	Uppskattad genomsnittlig kostnad per månad och fordon	Årlig total kostnad för svenska fordon (antal enligt en genomsnittsmånad)	Årlig total kostnad för utländska fordon (antal enligt en genomsnittsmånad)
Använder ruttbiljett	0	0	0	0
Abonnerar på tjänster	0–100	50	28 800 000	3 000 000
Enbart behov av elektronisk logg	75–150	100	7 200 000	6 000 000
Behov av att hantera flera väg tullssystem	150–250	200	7 200 000	12 000 000
<b>SUMMA TOTALT</b>			<b>43 200 000</b>	<b>21 000 000</b>

*Källa:* Kommitténs beräkningar baserat på uppgifter från Transportstyrelsen.

## Vilken övrig administration ger regleringen upphov till

Administrativa kostnader som följer av skatten är att den skattskyldige antingen deklarerar månadsvis och betalar en gång per månad eller deklarerar på förhand och förskottsbetalar (ruttbiljett). Varje fordon ska dessutom vara förannmält, men då detta i de allra flesta fall bara görs en gång bedöms tidskostnaden vara försumbar.

För skattskyldiga som använder månadsdeklaration bedöms det ta 3 minuter i anspråk för den skattskyldige att signera deklARATIONEN och betala fakturan per månad. Alltså är tidskostnaden per fordon och år 180 kronor ( $12 \times (3/60) \times 300$  kronor per timme). När flera fordon ska hanteras samtidigt av den skattskyldige bedöms det gå snabbare. En skattskyldig äger i genomsnitt 3,33 fordon och tidsåtgången för så många fordon bedöms vara 6 minuter per månad. Årskostnaden blir således 360 kronor ( $12 \times (6/60) \times 300$ ). Antalet svenska skattskyldiga (med fordon i trafik) är i dagsläget ungefär 18 000 stycken, alltså är tidskostnaden närmare 6,5 miljoner kronor. Antalet utländska skattskyldiga bedöms vara ungefär 6 000 stycken och uppskattas i genomsnitt ha samma antal fordon per skattskyldig. Alltså är tidskostnaden för utländska fordon närmare 2,2 miljoner kronor.

För skattskyldiga som använder ruttbiljetter bedöms kostnaden utifrån hur lång tid det i genomsnitt kan tänkas ta att köpa en ruttbiljett, vilket sannolikt beror på hur många och hur ofta ruttbiljetter köps. Tiden uppskattas till 4 minuter per ruttbiljett och fordon. Tidskostnaden för köp av en ruttbiljett är alltså i genomsnitt 50 kronor ( $(4/60) \times 300$  kronor per timme). Kommittén bedömer att 1 500 ruttbiljetter kommer att köpas varje dag (några månader efter införandet). Alltså är den årliga tidskostnaden för köp av ruttbiljetter 2,7 miljoner kronor.

### 12.8.3 Konsekvenser för marknadsaktörer

Med kommitténs förslag ges förutsättningar för en ny marknad i Sverige, eftersom företag kan agera som tjänsteleverantörer i vägskattesystemet. De företag som vill erbjuda tjänsten elektronisk logg kan vara antingen nybildade företag eller redan etablerade företag som vill utvidga sin verksamhet. Kommitténs förslag innebär att ett företag som vill erbjuda denna tjänst måste ha Transportstyrelsens tillstånd. Enbart företag inom EES föreslås kunna få tillstånd.

Enligt det föreslagna bemyndigandet i 31 § 3 lagen om tjänsteleverantörer för vägskatt ska regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning och tillsyn. Sannolikt kommer ansökningsprocessen hos Transportstyrelsen att medföra att sökanden får betala en självkostnadsbaserad avgift. Sannolikt kommer en tjänsteleverantör även att få betala en självkostnadsbaserad avgift för den tillsyn som Transportstyrelsen utför av leverantörens verksamhet.

Vissa tjänsteleverantörer kommer förmodligen att, utöver tjänsten elektronisk logg, erbjuda mertjänster som är anpassade till de skattskyldigas behov. Dessa mertjänster kan gå ut på att erbjuda exempelvis betalningsförmedling. Tjänsteleverantörernas priser beror troligen av vilka tjänster de skattskyldiga är intresserade av.

## 12.9 Vilka sektorer påverkas mest?

### 12.9.1 Faktorer av betydelse för transportkostnaden

Enligt kommittédirektiven ska kommittén belysa effekterna av förslagets effekter för olika sektorer och regioner i Sverige, däribland särskilt skogsindustrin. Kommittén tolkar begreppet sektorer i det här sammanhanget som privata industrisektorer eller branscher inom näringslivet, där skogsindustrin är en del. Effekter på den offentliga sektorn kan sägas ingå i beskrivningen av effekterna på statens skatteintäkter, effekter på domstolarna, samt effekter på vissa myndigheter.

Utifrån statistik över lastbilstransporterna i Sverige gör kommittén i detta avsnitt en analys av hur mycket olika sektorer inom näringslivet kan komma att påverkas av ett införande av en vägskatt. De faktorer som har betydelse för hur stor påverkan blir av en vägskatt är hur stor transportkostnadsökningen blir, och hur stor påverkan transportkostnadsökningen får på den sammantagna produktionskostnadsökningen.

De faktorer som har betydelse för transportkostnadsökningen är transportarbetet (lasten  $\times$  avståndet) och andelen vägtransportkostnad i förhållande till den totala transportkostnaden ("vägtransportintensitet").

På sikt får effektiviseringsmöjligheterna betydelse. Olika typer av gods ger olika möjligheter att lasta effektivt. Fyllnadsgrad är ett svårt begrepp, men två andra indikatorer som kan ge kunskap om möjligheter till effektiviseringar är andelen tomtransporter och lastfaktorn.

Transportkostnadsökningen får olika stor påverkan på produktionskostnaden beroende på hur stor andelen transportkostnader är i förhållande till andra produktionskostnader. En viktig faktor att studera är därför andelen transportkostnad i förhållande till produktionskostnad.

I avsnitt 12.10 analyseras därefter effekterna på transport- och produktionskostnaden mer i detalj för de sektorer som påverkas mest.

## 12.9.2 Sektorer med störst transportarbete

För att bedöma vilka sektorer och näringsgrenar som orsakar det största slitaget på vägen och som därför kommer att få de största kostnadsökningarna på grund av vägskatten, är transport- och trafikarbetet inom olika sektorer intressant att studera. Transportarbetet visar mängden tonkilometer, det vill säga produkten av sträckan och godsvikten. Transportarbetet ger alltså en fingervisning om vägslitaget. Transportarbetet säger dock ingenting om det faktiska slitaget på vägen, som beror på fordonens axeltryck.

**Tabell 12.18** Inrikes transport- och trafikarbete med svenska lastbilar fördelat på varugrupper åren 2010 och 2015, miljoner fordonskilometer respektive tonkilometer

Varugrupp (NST 2007)	Trafikarbete, miljoner tonkm		Trafikarbete, milj fordonskm*		Ökning, trafikarbete 2010–2015	Ökning, transportarbete 2010–2015
	2015	2010	2015	2010		
18 Stycke gods	8 313	6 836	556	508	9 %	22 %
04 Livsmedel	4 913	5 213	403	395	2 %	-6 %
01 Jord-, skogsbruk (rundvirke)	5 519 (3 956)	5 443 (3 919)	287 (176)	295 (188)	-3 % (-6 %)	1 % (1 %)
06 Trä, trävaror (fliis, sågavfall) (papper, papp)	4 877 (2 076) (685)	3 214 (1 091) (726)	258 (98) (46)	186 (58) (43)	39 % (69 %) (7 %)	52 % (90 %) (-6 %)
03 Malmutvinning (jord, sten, sand)	3 150 (2 537)	2 398 (2 034)	195 (168)	164 (148)	19 % (14 %)	31 % (25 %)
09 Glas, cement	1 579	1 239	111	91	22 %	27 %
14 Hushållsavfall	1 454	1 388	177	138	28 %	5 %
08 Kemikalier	1 389	1 021	87	65	34 %	36 %
07 Raff petroleum	1 242	1 218	74	70	6 %	2 %
15 Post och paket	1 089	590	116	72	61 %	85 %
10 Metallvaror	1 074	1 090	73	79	92 %	-1 %
11 Maskiner	856	669	80	69	16 %	28 %
12 Fordon	534	423	50	41	22 %	26 %
<b>Alla varugrupper</b>	<b>38 102</b>	<b>32 738</b>	<b>2 800</b>	<b>2 486</b>	<b>13 %</b>	<b>16 %</b>

\* Summan av fordonskilometer med last och utan last.

Källa: Trafikanalys, *Lastbilstrafik 2010*, *Lastbilstrafik 2015*, tabell 7b och 7c.

Utifrån uppgifter om transportarbetets fördelning på olika varugrupper i Trafikanalys lastbilsundersökning går det att identifiera i vilka varugrupper det mesta transportarbetet utförs. Dessa varu-



grupper kan sedan kopplas till olika näringsgrenar och branscher. I de flesta fall transporteras varorna av åkerier (yrkestrafik), men i vissa fall äger transportköparen sin egen lastbil (firmabilstrafik). Åkerinäringen får därför ta den primära transportkostnadsökningen som en vägs katt leder till.

Tabell 12.18 visar utvecklingen mellan åren 2010 och 2015 när det gäller det svenska inrikes transport- och trafikarbetet inom de varugrupper där transportarbetet år 2015 var störst. Varugruppen *Stycke gods*<sup>62</sup> hade år 2015 den klart största mängden av såväl transportarbete (8,3 miljarder tonkilometer) som trafikarbete (556 miljoner fordonskilometer). Mellan åren 2010 och 2015 har trafikarbetet inom denna varugrupp ökat med 9 procent och transportarbetet har ökat med 22 procent.

Stycke gods är en blandning av gods från olika sektorer som ofta transporteras på en lastpall. Stycke gods transporteras i hög utsträckning av de stora speditörerna<sup>63</sup>, men även av ett antal mindre åkerier. Branschföreningen Sveriges Åkerier hade år 2010 åtminstone 720 medlemsföretag inom Fjärrtrafik och 261 medlemmar inom Distribution.<sup>64</sup>

Näst störst transportarbete år 2015 hade varugruppen *Livsmedel*<sup>65</sup> med knappt 5 miljarder tonkilometer. En stor del livsmedel transporteras av grossister och detaljhandel från producenter till terminaler och vidare till butiker.

Den tredje största varugruppen är *Jord-, skogsbruk*<sup>66</sup> som inkluderar vissa livsmedelsråvaror och rundvirke (timmer). Ungefär två tredjedelar av transportarbetet kommer från rundvirkestransporter. År 2010 hade Sveriges Åkerier 497 medlemsföretag inom kategorin Skogstransport.

Varugruppen *Trä, trävaror*<sup>67</sup> innehåller förädlade produkter av trä och papper, men en stor del av transporterna är flis och sågavfall. Varugruppen är starkt associerad till skogsbruket och skogsindustrin

<sup>62</sup> Varugrupp 18 kallas i Trafikanalys statistik för *Stycke gods och samlastat gods*, men vi förkortar namnet här till *Stycke gods*.

<sup>63</sup> T.ex. DHL, DB Schenker, PostNord, DSV, LKW-Walter, m.fl.

<sup>64</sup> Sveriges Åkerier (2012), *Branschanalys*.

<sup>65</sup> Varugrupp 4 kallas i Trafikanalys statistik *Livsmedel, drycker och tobak*, men vi förkortar namnet här till *Livsmedel*.

<sup>66</sup> Varugrupp 1 kallas i Trafikanalys statistik *Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske*, men vi förkortar namnet här till *Jord-, skogsbruk*.

<sup>67</sup> Varugrupp 6 kallas i Trafikanalys statistik *Trä och varor av trä och kork (exkl. möbler)* men vi förkortar namnet här till *Trä, trävaror*.

där åkerier använder timmerbilar. En del åkerier är specialiserade på att transportera sågade trävaror, inklusive husbyggnad.

Det femte största transportarbetet har varugruppen *Malm-utvinning*<sup>68</sup>, där drygt 70 procent av transportarbetet kommer från transport av jord, sten, sand och grus. Varugruppen är därför starkt associerad till bygg- och anläggningsbranschen, kanske framför allt anläggningsbranschen. Många åkerier är specialiserade på relativt enkla, men omfattande transporter i samband med anläggningsarbeten.

Även varugruppen *Glas, cement*<sup>69</sup> är associerad till byggbranschen. Varugruppen inkluderar även keramiska produkter, kalk och gips, samt andra byggnadsmaterial och färdigvaror. År 2010 hade Sveriges Åkerier 1 083 medlemsföretag inom kategorin byggtransport.

Inom gruppen *Hushållsavfall*<sup>70</sup> som omfattar bland annat sophämtning och andra miljötransporter, är kommunerna en stor transportköpare. År 2010 hade Sveriges Åkerier 157 medlemsföretag inom kategorin miljö/renhållning.<sup>71</sup>

Varugruppen *Post och paket*<sup>72</sup> har haft en ökning med 85 procent av sitt transportarbete mellan åren 2010 och 2015. Många av paketen är högvärdiga varor från e-handeln, som har ökat sin omsättning med 72 procent från 2010 till 2014.<sup>73</sup> E-handeln kan också vara en faktor bakom ökningen av transportarbetet i varugruppen *Stycke gods*.

Andra högvärdiga varor är maskiner, maskindelar, instrument och transportfordon såsom bilar. Denna typ av varor återfinns i varugrupperna *Maskiner*<sup>74</sup> och *Fordon*<sup>75</sup>. År 2010 hade Sveriges Åkerier 54 medlemsföretag inom kategorin maskintransport.

---

<sup>68</sup> Varugrupp 3 kallas i Trafikanalys statistik *Malm, andra produkter från utvinning* men vi förkortar namnet här till *Malmutvinning*.

<sup>69</sup> Varugrupp 9 kallas i Trafikanalys statistik *Andra ickemetalliska mineraliska produkter* men vi förkortar namnet här till *Glas, cement*.

<sup>70</sup> Varugrupp 14 kallas i Trafikanalys statistik *Hushållsavfall, annat avfall och returåvara*, men vi förkortar namnet här till *Hushållsavfall*.

<sup>71</sup> Sveriges Åkerier (2012), *Branschanalys*.

<sup>72</sup> Varugrupp 15 kallas även i Trafikanalys statistik för *Post och paket*.

<sup>73</sup> PostNord, Svensk Digital Handel och HUI Research (2015), *E-barometern Årsrapport 2015*.

<sup>74</sup> Varugrupp 11 kallas i Trafikanalys statistik för *Maskiner och instrument* men vi förkortar namnet här till *Maskiner*.

<sup>75</sup> Varugrupp 12 kallas i Trafikanalys statistik *Transportutrustning* men vi förkortar namnet här till *Fordon*.

### 12.9.3 Andel tomkörningar och lastfaktor per varugrupp

På sikt beror effekterna av vägskatten också på hur effektivt lastbilarna kan utnyttjas. Eftersom skatten blir densamma oavsett hur mycket last som faktiskt transporteras, får åkaren betala för full last. Detta ger incitament till att lasta så effektivt som möjligt.

Möjligheterna till effektivisering skiljer sig åt mellan olika sektorer, beroende på vilken typ av gods som transporteras och på transportmönstret inom sektorn. Timmertransporter går t.ex. ofta fulla från skogen till sågverket, men tomma tillbaka. Mängden tomkörningar beror också på hur efterfrågan på transporter ser ut i olika delar av landet. Ofta ska råvaror såsom timmer och stål gå söderut till kontinenten och vidare. Livsmedel och konsumentprodukter ska däremot ofta gå i den motsatta riktningen. Mängden tomtransporter beror då också på i vilken grad olika typer av gods kan lastas på lastbilen. Det beror på om det är en container som i princip kan användas till allt eller om det är en kylbil som enbart tar kylvaror, eller om det är en kemikalielastbil som enbart tar kemikalier etc.

Sektorer med en hög andel tomtransporter och en låg lastfaktor kan därför förväntas påverkas mer av skatten än sektorer där det är enklare att lasta effektivt och därmed minska tomtransporterna och öka lastfaktorn.

År 2014 var andelen tomlastkörningar i genomsnitt 16 procent, vilket är en minskning från 19 procent år 2010. Andelen varierar mycket mellan olika varugrupper.

Tabell 12.19 visar att för varugruppen *Jord-, skogsbruk* har andelen tomtransporter (andel fordonskilometer utan last) minskat med 4 procent mellan åren 2010 och 2015. Den genomsnittliga lastfaktorn har samtidigt ökat med 4 procent för varugruppen som helhet och med 8 procent för undergruppen rundvirke. Det visar att i genomsnitt har varje fordon blivit större och kan ta mer last, eller att fyllnadsgraden för varje enskilt fordon har ökat. Oavsett vilket så kan transporterna för varugruppen sägas ha blivit mer effektiva.

Även inom varugruppen *Trä, trävaror* är andelen tomtransporter relativt hög, liksom för de till byggsektorn associerade varugrupperna *Malmutvinning* och *Glas, cement*, vilket missgynnar dessa sektorer. Dock har dessa tre grupper förbättrat sin lastfaktor något

sedan år 2010. Varugruppen *Livsmedel* har däremot en relativt låg andel tomtransporter (9 procent), vilket gynnar sektorn. Andelen har dessutom sjunkit kraftigt på senare år. Dock har lastfaktorn försämrats med 8 procent sedan 2010.

Tabell 12.19 Lastfaktorer och andel körsträcka utan last per varugrupp

	Andel av körsträckan utan last			Genomsnittlig lastfaktor (tonkilometer / fordonskilometer)		
	2015	2010	Ökning	2015	2010	Ökning
01 Jord-, skogsbruk (rundvirke)	36 % (44 %)	37 % (46 %)	-4 % (-4 %)	19,2 (22,5)	18,5 (20,8)	4 % (8 %)
06 Trä, trävaror (flis, papper m.m.)	27 % (36 %)	28 % (37 %)	-3 % (-4 %)	18,9 (21,3)	17,3 (18,7)	9 % (14 %)
03 Malmutvinning (jord, sten, sand)	36 % (35 %)	37 % (37 %)	-2 % (-6 %)	16,2 (15,1)	14,6 (13,7)	11 % (10 %)
09 Glas, cement	33 %	34 %	-3 %	14,2	13,6	4 %
07 Raff petroleum	28 %	28 %	0 %	16,8	17,4	-3 %
12 Fordon	26 %	13 %	94 %	10,6	10,3	3 %
08 Kemikalier	25 %	30 %	-16 %	15,9	15,8	1 %
10 Metallvaror	20 %	23 %	13 %	14,7	13,8	7 %
11 Maskiner	21 %	22 %	-7 %	10,7	9,7	11 %
13 Möbler mm	18 %	20 %	-9 %	10,0	7,5	35 %
04 Livsmedel	9 %	13 %	-33 %	12,2	13,2	-8 %
<b>Alla varugrupper</b>	<b>17 %</b>	<b>19 %</b>	<b>-13%</b>	<b>13,6</b>	<b>13,2</b>	<b>3 %</b>

Källa: Trafikanalys, *Lastbilstrafik 2010*, *Lastbilstrafik 2015*, tabell 7b och tabell 7c.

VTI visar att mängden fordonskilometer och mängden tonkilometer har utvecklats likartat under perioden 1990–2011, med undantag för åren 1993–2000 och 2008–2011. År 1990 höjde Sverige den maximala totalvikten för vägfordon från 51 ton till 56 ton och år 1993 höjdes gränsen till 60 ton. Detta ökade produktiviteten och mängden tonkilometer ökade mer än mängden fordonskilometer. Från år 2000 var mängden fordonskilometer ikapp. I samband med finanskrisen minskade mängden tonkilometer kraftigare än mängden fordonskilometer på grund av en snabbt fallande efterfrågan som minskade lastfaktorn och skapade överkapacitet.<sup>76</sup> Tabell 12.19

<sup>76</sup> VTI (2014), *Landbaserade godstransporter, klimat och styrmedel – Sammanfattande rapport*, s. 13.

visar att den sammanlagda lastfaktorn för alla varugrupper endast har ökat med 3 procent mellan åren 2010 och 2015.

VTI visar också att lastbilarnas bränsleanvändning per fordonskilometer på en övergripande nivå har varit relativt konstant sedan 1990. En förklaring skulle kunna vara att den motoreffektivisering som teknikutvecklingen har medgett har tagits ut i form av ökad effekt snarare än lägre bränsleåtgång.<sup>77</sup>

Trafikanalys visar att andelen tomdragningar med svenska tunga lastbilar har legat relativt stabilt på 23–24 procent åren 2000–2009. Tabell 12.19 visar att andelen år 2010 hade minskat till 19 procent och år 2015 hade andelen minskat ytterligare till 17 procent. Trafikanalys visar i samma rapport att andelen tomdragningar är lägre för långa jämfört med korta transporter, och mycket lägre i utrikes trafik än i inrikes trafik. År 2009 var andelen lite drygt hälften så stor (14 procent) för utrikes transporter jämfört med inrikes transporter (23 procent).<sup>78</sup>

Trafikanalys visar att Sverige i jämförelse med andra länder har en relativt låg andel tomdragningar. Enbart Danmark (17 procent) och Tyskland (20 procent) hade lägre andelar. Länder med en hög kostnadsnivå tycks i allmänhet ha en lägre andel tomdragningar. Estland låg på omkring 33 procent, Polen låg på 35 procent och Litauen och Lettland låg vardera på omkring 40 procent.

Lastbilarnas fyllnadsgrad är svårare att mäta än tomdragningar, och det finns olika uppfattningar om dess definition. Lastens densitet och volym begränsar ofta möjligheterna att fylla lastutrymmet. Transportörerna ser ofta det ekonomiska kapacitetsutnyttjandet som mer intressant, men ur ett miljöperspektiv är den fysiska fyllnadsgraden fortfarande intressant.<sup>79</sup> Det finns uppgifter från perioden 1997–2007 som pekar på att fyllnadsgraden i Sverige låg relativt stabilt runt 50 procent. Danmark och Nederländerna låg lite lägre, runt 45 procent, medan Tyskland och Tjeckien låg omkring 60 procent.<sup>80</sup> Forskning visar att högre transportkostnad

---

<sup>77</sup> VTI (2014), *Landbaserade godstransporter, klimat och styrmedel – Sammanfattande rapport*, s. 14.

<sup>78</sup> Trafikanalys (2011), *Redovisning av regeringsuppdrag att analysera och föreslå åtgärder för minskad tomdragning och ökad fyllnadsgrad*, Trafikanalys i samarbete med Transportstyrelsen och Trafikverket.

<sup>79</sup> Hosseini och Shirani (2011), *Fill Rate in Road Freight Transport*, Chalmers University of Technology.

<sup>80</sup> EEA (2010), *Load factors for freight Transport*, European Environment Agency.

tydligt påverkar incitamenten att öka fyllnadsgraden och att även en harmonisering av lastregler m.m. inom EU kan bidra till ökad fyllnadsgrad.<sup>81</sup>

#### 12.9.4 Andel vägtransport av total transportkostnad

Den andra viktiga faktorn att uppmärksamma är den relativa kostnadsandelen av lastbilstransporter i förhållande till den totala transportkostnaden. Direkta uppgifter om detta saknas i officiell statistik, men det finns närliggande uppgifter som kan användas för att göra en uppskattning.

Tabell 12.20 visar de varugrupper som har högst andel vägtransporter sett till transportarbete (tonkilometer), vikt<sup>82</sup> (ton) och i några fall även värde (miljoner kronor). Värdeandelen är inte samma sak som transportkostnadsandelen, som vi är ute efter. Andelarna är relativt lika oavsett mått, men kommittén utgår här från andel transportarbete (tonkilometer, kolumn två) som är den mest kompletta uppgiften och tillgänglig för flest varugrupper.

Andelen transportarbete (på väg) kan förmodas underskatta kostnadsandelen på väg något, eftersom transportkostnaden för en kilometer i allmänhet är något högre för vägtransporter jämfört med järnvägs- eller sjötransporter.

Med detta i minne låter kommittén måttet *andel tonkilometer med lastbil* vara en uppskattning av *andelen kostnad för lastbilstransporter* i förhållande till totala transportkostnader.

Högst andelar har varugrupperna *Livsmedel* och *Stycke gods* som innehåller relativt högt förädlade och högvärdiga varor. Livsmedel och Stycke gods är också de varugrupper som hade det högsta transportarbetet 2015 (tabell 12.18).

---

<sup>81</sup> Rizet, Cruz, Mbacké (2012), *Reducing Freight Transport CO<sub>2</sub> Emissions by Increasing the Load Factor*, *Procedia – Social and Behavioral Sciences* 48 (2012), s. 184–195.

<sup>82</sup> Inklusivt inrikes plus halva utrikes transporter. Därmed antas att halva sträckan av utrikes transporter sker inom Sverige.

**Tabell 12.20 Andel på lastbil av transportarbete, gods vikt och godsvärde för olika varugrupper**

Varugrupp (NST 2007)	Andel tonkm, Genomsnitt år 2014–2015 <sup>D</sup>	Andel vikt År 2014 <sup>A</sup>	Andel vikt (värde) År 2009 <sup>B</sup>	Andel vikt År 2004 <sup>C</sup>
18 Styckegods	99,6 %	91 %		i.u.
04 Livsmedel	95 %	91 %	93 % (94 %)	93 %
11 Maskiner	96 %			
06.1 Trä, trävaror	90 %	i.u.		93 %
03 Malmutvinning (sten, sand, grus)	33 % (87 %)	73 % i.u.	91 % (82 %)	9 %
06.3 Flis, sågavfall	83 %	i.u.		i.u.
09 Glas, cement	66 %	78 %		i.u.
01 Jord-, skogsbruk (Rundvirke)	70 % (64 %)	77 % (i.u.)	78 % (55 %)	i.u.
12 Fordon	60 %	59 %		i.u.
10 Metallvaror	27 %			i.u.
06.2 Massa, papper	24 %	i.u.		54 %
<b>Teknikföretagen</b>				21 %
<b>Totalt alla varugrupper</b>	<b>58 %</b>	<b>62 %</b>	<b>71 % (70 %)</b>	
<b>Hela tillverkningsindustrin</b>				<b>21 %</b>

A Källa: Egen bearbetning av Trafikanalys (PM 2016:3), *Godstransportflöden – Statistikunderlag med varugrupsindelning*.

B Gäller avgående sändningar. Källa: VTI (2014), *Konkurrensytta land–sjö för svenska godstransporter*, tabell 3.

C Källa: SIKA (2007), *Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner*.

D Källa: Trafikanalys statistik om Bantrafik, Sjöfart, Lastbilar per varugrupp.

I tabell 12.20 är varugrupperna mer uppdelade än tidigare och av de skogsrelaterade varugrupperna *Trä, trävaror*, *Massa, papper* (varugrupp 06.2) och *rundvirke* (inom varugrupp 1) har trävaror den högsta andelen transportarbete på väg, medan *Massa, papper* har den lägsta andelen. Massa- och pappersprodukter transporteras i stor utsträckning med järnväg, tack vare att pappersbruken ofta är lokaliserade i närheten av järnväg. Timmer och rundvirke måste transporteras på lastbil från avverkningsplatserna i skogen till sågverken.

Varugruppen *Malmutvinning*, där främst sten, sand och grus står för transportarbetet på väg, samt varugruppen *Glas, cement*, är varugrupper som förknippas med bygg- och anläggningsbranschen och har 78 procent respektive 73 procent av sitt transportarbete på väg.

Dessa varugrupper ligger högst även i tabell 12.18 ovan som beskriver transportarbetet på väg i absoluta tal. Förutom gruppen *Livsmedel* ligger de högst även i tabell 12.19 över andel körsträcka utan last.

Ovanstående varugrupper och därtill associerade näringsgrenar kan därför förväntas påverkas mest av en vägskatt. Ett omfattande transportarbete på lastbil inom en näringsgren, i kombination med en hög andel vägtransporter innebär att företagen inom den näringsgrenen kan förväntas få större transportkostnadsökningar än andra näringsgrenar till följd av en vägskatt.

### 12.9.5 Jämförelse med tidigare studier

Kommitténs analys ovan kan jämföras med resultat från tidigare studier. Såväl Konjunkturinstitutet<sup>83</sup> som SIKA<sup>84</sup> har tidigare analyserat konsekvenserna av förslaget till kilometerskatt i Vägskatteutredningens slutbetänkande *Skatt på väg* (SOU 2004:63).

SIKA konstaterade att de sektorer som hade högst transportkostnadsandel var utvinning av metallmalmer, livsmedelsindustrin, trä- och trävaruindustrin samt massa- och pappersindustrin. SIKA identifierade även teknikindustrin (inklusive stål- och metallverk) som en viktig representant för gruppen högvärdiga (högförädlade) produkter. SIKA konstaterade sedermera att gruvindustrins höga transportkostnadsandel härrörde från järnvägstransporter snarare än vägtransporter.<sup>85</sup>

SIKA:s resultat visade att *Livsmedel* var den varugrupp och näringsgren som fick den största transportkostnadsökningen av det förslag till kilometerskatt som analyserades (se tabell 12.21 nedan).

Tabell 12.21 visar de varugrupper respektive näringsgrenar som av SIKA beräknades få de största relativa transportkostnadsökningarna. Varugruppen *Livsmedel* förväntades få den högsta kostnadsökningen. Därefter ligger varugruppen *Högvärdiga produkter* som enligt SIKA omfattar de så kallade teknikföretagen eller teknikvaruindustrin: maskin-, elektro- och fordonsindustrin, men även

---

<sup>83</sup> Konjunkturinstitutet (2006), *Konsekvenser för skogsindustrin vid ett eventuellt införande av svensk kilometerskatt*.

<sup>84</sup> SIKA (2007), *Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner*.

<sup>85</sup> SIKA (2007), *Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner*, s. 75 och 79.



textil- och konfektionsindustrin (TEKO).<sup>86</sup> Denna grupp av relativt högvärdiga produkter ligger högt trots ett relativt sett lågt transportarbete på väg och relativt låga andelar vägtransporter. Många högvärdiga produkter transporteras som styckegods, men varugrupperna *Maskiner* respektive *Fordon* har ett relativt litet transportarbete enligt tabell 12.18 ovan.

Tabell 12.21 visar således äldre analysresultat och används här enbart för att jämföra rangordningen av olika varugrupper och näringsgrenar.

**Tabell 12.21** Relativ transportkostnadsökning i tillverkningsindustrin på grund av en kilometerskatt på 1,40 kronor per kilometer, 2001 års prisnivå

Varugrupp (enligt NST 2007)	Kostnadshöjning	Näringsgren (enligt SNI)	Kostnadshöjning
Livsmedel	8,6 %	Livsmedel	9 %
Högvärdiga produkter	5,5 %	Textil och Konfektion	7,5 %
Rundvirke	5,2 %	Maskinindustrin	7,5 %
Jord sten, sand	3,3 %	Elektroindustrin	7,5 %
Kemikalier	2,8 %	Motorfordon	7,5 %
Stålprodukter	2,7 %	Övr fordonsindustrin	7,5 %
Trä, trävaror	2,5 %	Gummi och plastindustrin	5,5 %
Papper och massa	2,0 %	Jord- och stenindustri	4,5 %
Oljeprodukter	1,8 %	Grafisk industri	4 %
Järnmalm skrot	0,8 %	Trävaruindustrin	3,5 %
Råolja kol	0,2 %	Kemisk industri	3 %
		Järn och stålindustrin	3 %
		Massa o pappersindustrin	2,5 %
		Järnmalmsutvinning	1 %
		Gruvindustrin utom järnmalm	0,5 %

Källa: SIKA (2007), *Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner*, figur 8.1 s. 54, figur 9.15 s. 89.

<sup>86</sup> SIKA (2007), *Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner*, s. 87–89.

### 12.9.6 Slutsats om vilka sektorer som påverkas mest

Utifrån uppgifterna om den relativt låga omfattningen av transportarbete på väg för varugrupperna *Maskiner* och *Fordon* (tabell 12.18) och om uppgifter om relativt låg total transportkostnadsandel bland de så kallade Teknikföretagen som näringsgren (tabell 12.20), bedömer kommittén att de mest relevanta sektorerna att analysera vidare är

- Skogsindustrin (SNI 16–17, NST 06)
- Livsmedelsindustrin (SNI 10–12, NST 04)
- Bygg- och anläggningsindustrin (SNI 41–43, NST 03,09).

Effekterna i dessa sektorer bör ses som en övre gräns för hur stora effekterna kan bli i andra delar av näringslivet. På grund av att de så kallade Teknikföretagen (inklusive metallindustrin) och varugruppen Högvärdiga produkter hamnade högt i SIKAs analys (tabell 12.21), omfattar kommitténs analys även

- Stål- och metallindustrin (SNI 24–25, NST 10)
- Maskin/Fordon/Teknikföretagen (SNI 26–30, NST 11–12).

SIKA inkluderade inte åkerinäringen i sin analys, med argumentet att åkerinäringen har goda förutsättningar att övervältra sina ökade kostnader på sina kunder och därigenom undkomma skattebördan. Kommitténs bedömning är att övervältringsmöjligheterna kan skilja sig åt avsevärt inom åkeribranschen, på grund av skillnader i den ekonomiska och konkurrensmässiga situationen i olika delbranscher inom åkerinäringen. Kommittén inkluderar därför även

- Åkerinäringen (SNI 46–47, SNI 49, landtransport mm, SNI 53, post o kurir, NST 18 Stycke gods).

## 12.10 Effekter på de sektorer som påverkas mest

### 12.10.1 Inledning

Detta avsnitt beskriver vilka effekter på transportkostnaden och produktionskostnaden som kommittén bedömer kan förväntas för de sektorer som bedöms påverkas mest. Inledningsvis analyseras effekterna på transportkostnaden och därefter analyseras effekterna på produktionskostnaden inom samma branscher. Effekterna för dessa sektorer ska därmed ses som en övre gräns för vilka effekter som kan uppstå i andra sektorer.

### 12.10.2 Transportkostnaden för olika lastbilar

#### Körsträckor för olika lastbilstyper

I vägtrafikregistret finns ett antal specifikationer för de olika lastbilstyperna, som vanligen brukar indelas i kategorierna

- dragbil
- timmerbil (ibland kallad bankebil)
- skåpbil (inklusive kyl- och frysfordon)
- tankbil
- flakbil
- utbytbar kaross (växelflak)
- övriga.

Dessa olika lastbilstyper kommer att påverkas av vägskatten i olika utsträckning beroende på hur många lastbilar av en viss typ som finns i olika viktklasser samt hur mycket olika lastbilstyper kör.

**Tabell 12.22 Körsträcka för olika lastbilstyper i antal mil per år, medelvärde och 90:e percentilen år 2015**

Totalvikt	Flak	Skåp	Timmer	Tank	Drag	Utbytbar	Övriga	Medel
<b>16–30 ton</b>								
medelvärde	1 993	4 371	3 581	2 820	5 958	4 462	2 956	<b>3 734</b>
90:e %	4 949	9 362	7 412	7 394	13 294	12 318	7 184	<b>8 845</b>
<b>Totalvikt &gt;30 ton</b>								
medelvärde	2 740	8 521	10 049	6 442	5 556	3 693	2 944	<b>5 706</b>
90:e %	4 412	19 383	20 962	11 677	10 848	6 217	6 352	<b>11 407</b>

*Källa:* Trafikanalys, egen bearbetning.

Dessa olika lastbilstyper kommer att påverkas av vägskatten i olika utsträckning beroende på hur många lastbilar av en viss typ som finns i olika viktklasser samt hur mycket olika lastbilstyper kör. Tabell 12.22 visar körsträckan för olika lastbilstyper i olika viktklasser. För flakbilar med en totalvikt på 16–30 ton är medelkörsträckan cirka 2 000 mil per år. Den 90:e percentilen är 4 900 mil, vilket betyder att 90 procent av flakbilarna på 16–30 ton har en körsträcka som är mindre än 4 900 mil.

För flak-, skåp-, timmer- och tanklastbilar är medelkörsträckan längre för den tyngre viktklassen jämfört med den lättare viktklassen. Det betyder att tyngre fordon av dessa typer i allmänhet kör längre än lättare fordon av samma typ.

### Genomsnittlig skattekostnad för olika lastbilstyper

Olika lastbilstyper förekommer i olika utsträckning inom olika viktklasser. De lastbilstyper som främst förekommer i viktklassen över 7 ton (12 ton för fordonskombinationer) som vägskatten gäller kommer att påverkas mer av vägskatten jämfört med lastbilstyper som främst förekommer i lätta viktklasser. Eftersom olika näringar använder olika lastbilstyper och i olika viktklasser, påverkas näringarna olika av vägskatten. Med påverkan menar vi kostnadspåverkan för hela lastbilstypen, inte för enskilda fordon.

För att få en uppfattning av den genomsnittliga kostnaden inom olika typer av näringar visar tabell 12.23 fördelningen av lastbilstyper mellan tre olika tunga viktklasser och vilken kostnad som

uppstår i olika viktklasser, beroende på genomsnittlig körsträcka. Vägskatten gäller för fordon på minst 7 ton, men på grund av statistikens indelning och på grund av att vägskatten är mycket låg för fordon under 12 ton antar kommittén i dessa beräkningar av genomsnittlig skatt att vägskatten är noll i viktklassen 3,5–12 ton. Som framgår av kommitténs förslag är vägskatten högre för lastbilar med draganordning över 28,5 ton. Fordonsstatistiken har intervallgränsen 28 ton totalvikt. Statistiken för körsträcka har dock 30 tons totalvikt som närmaste intervallgräns.

**Tabell 12.23 Andel fordon per viktklass för olika fordonstyper, årlig skatt baserad på körsträcka per viktklass och fordonstyp, år 2015**

Totalvikt (ton)	Drag	Utbytbara	Timmer	Kyl o Frys	Tank	Skåp exkl. kyl	Flak	Alla lastbilar
3,5–12	1 %	8 %	0 %	10 %	2 %	40 %	29 %	18 %
12–28	85 %	62 %	15 %	87 %	71 %	58 %	55 %	63 %
>28	14 %	30 %	85 %	3 %	27 %	2 %	16 %	19 %
Skattekostnad baserad på körsträcka per viktklass och fordonstyp (tusental kronor)								
16–30	48	36	29	35	23	35	16	30
>30	62	41	112	95	72	95	30	63
Kostnad	<b>49</b>	<b>35</b>	<b>100</b>	<b>33</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>14</b>	<b>31</b>

Not: Använd skatt (16–30 ton) = 0,81 kr/km; skatt (>30 t) = 1,11 kr/km. Kostnaden är viktad utifrån andel fordon per viktklass.

Källa: Trafikanalys (2016), *Fordon 2015*, tabell LB7; samt uppgifter om körsträckor.

Dragbilar är till exempel mycket ovanliga i de lättaste viktklasserna. Av de tunga dragbilarna över 3,5 ton har 85 procent en totalvikt på 12–28 ton. Även timmerbilar saknas praktiskt taget i lägre viktklasser. Kyl- och fryslastbilar ingår i kategorin skåpbilar, men är mycket vanligare i tyngre viktklasser jämfört med andra skåpbilar.

Utifrån denna fördelning mellan olika viktklasser kan en ungefärlig uppskattning av den årliga vägskattekostnaden för de tunga lastbilarna i respektive kategori göras. Uppgifter om körsträcka saknas för viktklassen 12–16 ton. Uppgifter om körsträcka har som nämnts 30 ton som intervallgräns, i stället för 28 ton. Kostnaderna i tabellen ska därför ses som grova uppskattningar. För dragbilar på 16–30 ton uppskattas den årliga kostnaden till cirka 48 000 kronor och för dragbilar över 30 ton uppskattas kostnaden till cirka 63 000

kronor. Den genomsnittliga kostnaden för dragbilar uppskattas till 49 000 kronor.<sup>87</sup>

Eftersom dragbilar används generellt för transporter av alla möjliga varuslag, är det svårt att koppla dragbilens kostnader till någon särskild sektor inom näringslivet.

Timmerbilar förknippas med skogsbruk. Timmerbilar har den högsta andelen fordon över 28 ton (85 procent). De tyngsta timmerbilarna har också den längsta körsträckan. För timmerbilar uppskattas den genomsnittliga skattekostnaden till 100 000 kronor per år.

Kyl- och fryslastbilar förknippas med livsmedelssektorn. För kyl och fryslastbilar uppskattas den genomsnittliga kostnaden till 33 000 kronor.

För skåp- och flakbilar med en jämförelsevis större andel fordon i lägre viktklasser, blir den genomsnittliga kostnaden cirka 22 000 kronor respektive 14 000 kronor per år.

Dessa kostnader är årliga kostnader för skatten och kan relateras till den årliga kostnaden för fordonet för att bedöma den årliga transportkostnadshöjningen. Ovanstående beräkningar av årliga kostnader per fordon kan sägas vara genomsnittliga kostnader sett över det totala antalet fordon.

I nästa avsnitt beskrivs beräkningar över kostnader för de olika lastbilstyperna (respektive sektorerna) som är relativt högt räknade och som därför kan ses som övre gränser för vilka kostnader som kan förväntas uppstå till följd av förslaget.

### 12.10.3 Transportkostnadsökningen i olika sektorer

#### Kostnadskalkyler för olika lastbilstyper

Kommittén har haft kontakter med Sveriges Åkeriföretag för att ta reda på hur stora åkeriernas kostnadshöjningar blir. Sveriges Åkeriföretag utgår från de kalkylmallar som är framtagna för att hjälpa medlemmarna att göra pris- och kostnadsbedömningar. Kommittén har därför utgått från samma kalkyler för att beräkna vilka kostnadsökningar för åkerierna som blir följderna av vägskatten. Kommittén

---

<sup>87</sup> Kommittén räknar här hela viktklassen 3,5–12 ton som obeskattad, vilket gör att den viktade genomsnittskostnaden kan bli lägre än kostnaden för viktklassen 16–30 ton. Dragfordon på 7 ton kommer dock att omfattas av skatten.

har haft tillgång till kalkylerna för år 2014 och gjort vissa anpassningar till hur kalkylerna ser ut för 2016, t.ex. när det gäller ränta och drivmedelskostnader.

För att bedöma effekterna för transportköparna gör kommittén inledningsvis antagandet att åkerierna övervältrar hela kostnaden på transportköparna. Transportkostnadsökningen beror på skattekostnaden i förhållande till transportkostnaden inom respektive bransch eller sektor. Genom att knyta olika lastbilstyper till de olika sektorerna, kan kommittén göra en bedömning av transportkostnaderna för respektive sektor. Utifrån uppgifter om vikt- och axelkonfigurationer för olika lastbilstyper i kalkylmallarna har kommittén också kunnat avgöra hur mycket vägskatt som lastbilstypen kommer att få betala. Det ger möjlighet att beräkna transportkostnadsökningen för de olika lastbilstyperna och därmed för de olika sektorerna.

Transportkostnaden per fordon består av fasta kostnader och rörliga kostnader som beror av mängden körda kilometer. Fasta kostnader består av kostnader för fordon, försäkringar och avskrivningar m.m. samt kostnader för förare. Rörliga kostnader består främst av kostnader för drivmedel och däck.

Kommittén utgår från 1,5 heltidstjänster för chaufförerna och antar att chaufförskostnaderna är desamma för alla lastbilstyper, det vill säga att chaufförerna är utbytbara. Enligt Trafikanalys har utländska åkerier med utländska chaufförer en kostnadsnivå som ligger på 35–60 procent av den svenska nivån, det vill säga ungefär halva kostnadsnivån (avsnitt 12.10.8). Det gör att utländska åkerier som i högre utsträckning än svenska åkerier använder utländska förare får en relativt sett lägre kilometerkostnad. En lägre kilometerkostnad innebär i sin tur en relativt sett större kostnadsökning till följd av skatten. Svenska åkerier får därför i allmänhet en lägre procentuell kostnadsökning än utländska åkerier, för en lastbil av samma typ.

## Kostnadsökningen för olika lastbilstyper

Tabell 12.24 visar kostnaderna för några olika lastbilstyper som kommittén låter representera några olika sektorer.

Kolumn A visar kostnaderna för en skåpbil (distributionslastbil) med två axlar och en totalvikt på 18 ton som inte har draganordning. Denna typ av lastbil är vanlig för transporter av samlastat och paketerat gods, eller för transporter av livsmedel till butiker. Den genomsnittliga körsträckan för skåpbilar med en totalvikt under 20 ton ligger på ungefär 2 400 mil per år. Skåp- eller distributionslastbilen i tabell 12.24 har en årlig körsträcka på 4 500 mil, vilket är jämförbart med medelvärdet av körsträckan för skåpbilar på 16–30 ton i tabell 12.22. Längre körsträcka ger i det här fallet en lägre kostnad per kilometer och därmed ger skatten en högre relativ kostnadsökning.

Kolumn B visar en dragbil med tre axlar och en totalvikt på 26 ton. Dragbilar med tre axlar och släp (trailer) är vanlig inom de flesta sektorer.<sup>88</sup> Dragbilen i tabellen har en körsträcka på 13 000 mil. Som tabell 12.23 visar har en dragbil på 16–30 ton en medelkörsträcka på knappt 6 000 mil, medan 9 av 10 dragbilar har en årlig körsträcka på mindre än 13 300 mil. Dragbilen i tabell 12.24 representerar därför den stora mängden långa transporter.

Kolumn C visar uppgifter för en frysjärnbil, som får representera livsmedelssektorn. Det är en treaxlad lastbil som drar ett släp med fyra axlar. Frysmöjligheterna gör fordonet dyrare än en vanlig skåpbil eller dragbil. Tabell 12.23 visade att kyl- och frysbilar är relativt ovanliga i viktclasser över 28 ton. Frysbilen i kolumn C har en körsträcka på 18 000 mil. I tabell 12.22 visades att av skåpbilar (inklusive kyl och frysbilar) på över 30 ton har 9 av 10 fordon en körsträcka på mindre än 19 400 mil per år. Det betyder att frysbilen i tabell 12.24 är relativt tung och har en relativt hög årlig körsträcka för en kyl- och frysbil. Den kan därför sägas representera livsmedelssektorns långa transporter med tunga fordon.

Kolumn D visar uppgifterna för en timmerbil som får representera skogssektorn. När det gäller timmerbilen så har kommittén olika uppgifter om körsträcka. En uppgift kommer från Trafikanalys som i samråd med skogsbrukets forskningsinstitut Skogforsk har

---

<sup>88</sup> Inom andra EU-länder är dragbil med två axlar vanligare.



gjort en analys av skogsindustrins transporter.<sup>89</sup> Trafikanalys konstaterar att det finns cirka 1 500 timmerfordon och att trafikarbetet för rundvirke är cirka 196 miljoner kilometer, vilket ger en årlig körsträcka per fordon på 13 000 mil per år.<sup>90</sup> Den körsträckan ger en kostnadsökning av vägskatten på 6,8 procent. Enligt Skogforsk<sup>91</sup> var år 2005 den genomsnittliga körsträckan för timmerbilar 18 600 mil per år.<sup>92</sup> Enligt tabell 12.22 är körsträckan i den 90:e percentilen för en timmerbil på över 30 ton cirka 21 000 mil per år. Kommittén har valt att använda körsträckan 20 000 mil per år för timmerbil, som alltså ger 8,5 procents kostnadsökning till följd av vägskatten. Timmerbilen i tabell 12.24 representerar således de tyngsta timmerbilarna med de allra längsta timmertransporterna.

Kolumn E visar uppgifterna för en anläggningsbil (flakbil) som får representera bygg- och anläggningssektorn. Anläggningsbilar är kraftiga flakbilar och den genomsnittliga körsträckan för den vanliga totalviktklassen 25–40 ton är knappt 4 000 mil per år, vilket ger en kostnad på cirka 32 kronor per kilometer. Körsträckan för anläggningsbilen i tabellen är 6 000 mil och kommer från Sveriges Åkeriers exempelkalkyl.<sup>93</sup> Anläggningsbilen i tabellen får därför sägas representera längre och tyngre transporter än genomsnittliga flakbilar, vilket ger en lägre kilometerkostnad och därmed en högre relativ kostnadsökning.

För såväl distributionsbilen (skåpbil) som anläggningsbilen i tabell 12.24 ger en lägre körsträcka en högre kostnad per kilometer, vilket i sin tur ger en högre relativ kostnadsökning till följd av skatten. För övriga fordonstyper är det tvärtom. Som kommittén har räknat är därför den relativa kostnadshöjningen högt räknad för de olika lastbilstyperna. Det innebär att den relativa kostnadshöjningen för de flesta fordon av motsvarande typ som de i tabell 12.24 kan förväntas bli lägre än i tabellen.

En genomsnittlig bild av kostnaderna för de olika lastbilstyperna framgår av tabell 12.23 ovan.

---

<sup>89</sup> Trafikanalys (2015), *Skogens transporter – en kartläggning*, Trafikanalys PM2015:16.

<sup>90</sup> Trafikanalys (2015), *Skogens transporter – en kartläggning*, Trafikanalys PM2015:16, s. 18 f.

<sup>91</sup> Skogforsk (2007), *Effekter på skogsbruket av en kilometerskatt*, s. 12.

<sup>92</sup> Årlig körsträcka 279 miljoner km/1 500 fordon = 18 600 mil/fordon.

<sup>93</sup> Sveriges Åkeriföretag, SÅ-Calc för år 2014.

Tabell 12.24 Kostnader för olika lastbilstyper, EURO V, prisnivå år 2014

	A	B	C	D	E
Kostnad	Skåpbil utan släp 2 axlar 18 ton	Dragbil 3 axlar 26 ton	Frysbil 3+4 axlar 62 ton	Timmerbil 3+4 axlar 62 ton	Flakbil 3+3 axlar 50 ton
<b>Anskaffning</b>					
Anskaffningskostnad (tkr)	923	1 060	3 122	2 572	2 027
Restvärde (tkr)	90	80	450	425	260
Differens (tkr)	833	980	2 672	2 147	1 767
<b>Förarkostnader</b>					
Lön och ersättning (tkr / år)	457	457	457	457	457
Arbetsgivaravgifter (tkr / år)	168	168	168	168	168
<b>Rörliga kostnader</b>					
Körsträcka (mil / år)	4 500	13 000	18 000	20 000	6 000
Däck (kr / mil)	3,02	2,43	4,12	9,64	9,01
Reparation, service (kr / mil)	10,78	5,70	13,08	9,43	15,83
Drivmedelsförbrukning, inkl. tillsatser (lit / mil)	3,2	3,8	5,1	5,5	5
Drivmedelskostnad, exkl. tillsatser (kr / lit)	9,20	9,20	9,20	9,20	9,20
<b>Investering</b>					
Ränta	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %
Livslängd (år)	8	8	5	5	8
<b>Tot årskostnad (tkr)</b>	<b>1 003</b>	<b>1 427</b>	<b>2 470</b>	<b>2 614</b>	<b>1 409</b>
Kostnad per km före skatt	22,3	11,0 kr	13,7 kr	13,1 kr	23,5 kr
Vägskatt (kr/km)*	0,85	1,11	1,11	1,11	1,11
<b>Skattekostnad, per år (kr)</b>	<b>38 000</b>	<b>144 000</b>	<b>200 000</b>	<b>222 000</b>	<b>67 000</b>
<b>Kostnadsökning per km (%)</b>	<b>3,9 %</b>	<b>10,1 %</b>	<b>8,1 %</b>	<b>8,5 %</b>	<b>4,7 %</b>

\* Vägskatt i 2014 års prisnivå eftersom kostnaderna är i 2014 års prisnivå.  
Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Sveriges Åkerier (SÅ-Calc).

## Transportkostnadsökning för olika sektorer

Olika sektorer använder olika typer av lastbilar för sina vägtransporter. För att bedöma transportkostnadsökningen i olika sektorer associerar kommittén ovanstående lastbilstyper till de olika näringslivssektorerna i olika hög grad. Utifrån antaganden om hur stor andel av sektorns fordonsflotta som består av en viss lastbilstyp, beräknar kommittén genomsnittliga kostnadsökningar för vägtransporterna inom en viss sektor. Tabell 12.25 visar i kolumn B hur stor vägtransportkostnadsökning kommittén bedömer för olika

sektorer, baserat på resultaten i tabell 12.20. Kommittén antar exempelvis att såväl maskin-, fordons-, metall- samt massa- och pappersindustrin utnyttjar enbart dragbilar, varför dessa sektorer antas få den vägtransportkostnadshöjning som blir för dragbilen i tabell 12.24.

**Tabell 12.25** Transportkostnadsökning per sektor, vid föreslagen skattenivå

Sektor	Kolumn A Vägtransport- kostnadsökning	Kolumn B Andel tonkm på väg (tab. 12.20)	Kolumn C Transportkostnadsökning (kolumn A × B)
Maskinindustri <sup>A</sup>	10,1 %	96 %	10 %
Livsmedel	8,1 %	95 %	8 %
Övr Trävaror <sup>B</sup>	9,3 %	90 %	8 %
Fordonsindustri <sup>A</sup>	10,1 %	60 %	6 %
Skogsbruk (sågverk)	8,5 %	64 %	5,4 %
Bygg/Anläggning	4,7 %	76 % <sup>C</sup>	3,6 %
Massa/papper <sup>A</sup>	10,1 %	24 %	2,4 %
Metallindustri <sup>A</sup>	10,1 %	27 %	2,7 %
<b>Alla sektorer</b>	7,0 % <sup>D</sup>	58 %	4,1 %
<b>Känslighetsanalys</b>	15 %	80 %	12 %

A 100 % dragbil.

B 50 % dragbil och 50 % timmerbil.

C Genomsnitt av varugrupp 3 *Malmutvinning* och varugrupp 9 *Glas, cement*.

D 50 % drag- och 50 % distributionsbil (skåpbil).

Livsmedelssektorn använder t.ex. såväl fjärrfrys-bilar som vanliga dragbilar. Det är viktigt att komma ihåg att i sektorer med höga fordonskostnader blir den relativa ökningen mindre än för sektorer med låga fordonskostnader.

Olika sektorer har olika transportmönster och skiljer sig därför åt i vägtransportintensitet, det vill säga andelen tonkilometer på väg (tabell 12.20), och beroende på hur stor del av de sammanlagda transportkostnaderna som består av vägtransportkostnader, blir den totala transportkostnadsökningen olika stor för olika sektorer.

En slutsats av dessa beräkningar är att sektorerna maskin-, livsmedels- och trävarusektorn beräknas få den högsta transportkostnadsökningen på 8–10 procent. Skogsbruket (sågverk) tycks ha en lägre vägtransportintensitet och får därför en transportkostnadsökning på 5,4 procent. Vägtransportintensiteten för skogsbruket kan dock vara underskattad i tabellen, på grund av att statistiken i viss mån verkar underskatta mängden timmertransporter på väg (se

avsnitt 12.10.10). Massa- och pappersindustrin har en relativt låg andel transporter på väg och beräknas få en höjning av transportkostnaden med 2,4 procent.

Som en känslighetsanalys utgår kommittén från 50 procent högre transportkostnadsökning än den högsta beräknade samt en andel vägtransporter på 80 procent. Det ger en transportkostnadsökning på 12 procent, som får utgöra en övre gräns för osäkerheten.

De olika sektorernas transportkostnadsökningar är beräknade utifrån ett scenario där åkerierna övervältrar hela sin skattekostnad på sina kunder, transportköparna, i de olika sektorerna. Därmed antas att åkerierna själva undgår skattebördan. Vi kallar detta scenario 1. Transportkostnaden kan därför ses som en övre gräns. I den mån åkerierna inte lyckas övervältra hela skattebördan på sina kunder, och därför tar en del av kostnaden själva, minskar transportkostnaden för kunderna i motsvarande grad. Vi återkommer till denna diskussion nedan, men behåller tills vidare antagandet om att åkerierna övervältrar hela sin kostnad på transportköparna.

#### **12.10.4 Kortsiktiga effekter på produktionskostnaden**

##### **Produktionskostnaden**

I detta avsnitt beräknar vi vilken effekt vägskatten får på den samlade produktionskostnaden inom de olika sektorerna. Företagens produktionskostnader består av många olika kostnadsslag som t.ex. personalkostnader, energikostnader och kostnader för insatvaror och inköpta tjänster. Därför kommer vägskatten att få olika kostnadseffekt i olika företag beroende på hur stora transportkostnaderna är i förhållande till andra kostnader som påverkar produktionen.

Som nämndes ovan utgår vi i scenario 1 från att åkerierna övervältrar hela sin transportkostnadsökning på sina kunder, transportköparna, som i sin tur inte övervältrar alls. Eftersom transportköparna inte antas övervältra sin kostnad, kan vi se kostnadseffekten för respektive sektor som en övre gräns.

Då åkerierna övervältrar hela sin kostnad påverkas de inte av vägskatten. Indirekt påverkas åkerierna på grund av att deras priser höjs, vilket minskar efterfrågan på deras tjänster, men vi bortser från den effekten tills vidare. Eftersom åkerierna inte påverkas är de inte med i tabellerna.

## Transportberoendet inom olika sektorer

Produktionskostnadsökningen beror på hur stor andel av produktionskostnaderna som utgörs av transportkostnader inom respektive sektor, det vill säga hur stort transportberoendet är. I allmänhet kan man förvänta sig att inom sektorer med hög förädlingsgrad på produkterna är produktionskostnaderna högre än i sektorer med låg förädlingsgrad. I sektorer med högre förädlingsgrad utgör därför transportkostnaderna i allmänhet en lägre andel av de totala produktionskostnaderna.

Tabell 12.26 visar uppgifter om transportkostnadsandel från några olika år, i grunden baserade på statistik från SCB. Näringsgrenar med relativt låg förädlingsgrad har i allmänhet en högre andel transportkostnad i förhållande till totala produktionskostnader. För de fall där uppgifter saknas har kommittén gjort en bedömning utifrån vilken förädlingsgrad sektorn har.

Kommittén har värdena för år 2012 i tabellen som utgångspunkt, men är medveten om att värdena är medelvärden som beräknas av SCB och som ibland kan vara underskattningar av det verkliga värdet. I en rapport av Copenhagen Economics presenteras en enkät som visar att många företag säger sig ligga över en andel på 8 procent och 14 procent av företagen säger sig ha en transportkostnadsandel som ligger mellan 21 och 60 procent.<sup>94</sup> Kommittén gör därför i tabell 12.27 en känslighetsanalys för att försöka fånga upp resultatet av högre andelar än de i tabellen.

---

<sup>94</sup> Copenhagen Economics (2015), *Transportpolitikens kostnader och näringslivets konkurrenskraft*, s. 29 f.

Tabell 12.26 Andel transportkostnad per näringsgren

Näringsgren	2012 <sup>B</sup>	2004 <sup>A</sup>	2002 <sup>A</sup>
Malmutvinning (inkl. sten, sand, grus)	4 %	12 %	6,2 %
Ickemetalliska mineral (glas, cement)	8 %	i.u.	i.u.
Jord-, skogsbruk (inkl. rundvirke)	8 %*	i.u.	i.u.
Massa och papper	8 %	8,3 %	4,7 %
Trä och trävaror	7 %	3,3 %	3,5 %
Livsmedel	5 %	3,4 %	3,0 %
Stål- och metallvaror	2 %	i.u.	i.u.
Teknikföretagen	2 %*	1,6 %	1,2 %
Styckegods	2 %*	i.u.	i.u.
Husbyggnad	2 %	i.u.	i.u.
Handel, hotell, restaurang	2 %	i.u.	i.u.
<b>Tillverkningsindustri</b>	<b>3 %</b>	<b>3,1 %</b>	<b>2,3 %</b>
<b>Tjänstesektorn</b>	<b>1 %</b>	<b>i.u.</b>	<b>i.u.</b>
<b>Hela näringslivet</b>	<b>2 %</b>	<b>i.u.</b>	<b>i.u.</b>

\* Kommitténs bedömning.

A Källa: SIKA (2007), *Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner*, figur 9.13, s. 88.

B Källa: Copenhagen Economics (2015), *Transportpolitikens kostnader och näringslivets konkurrenskraft*, baserat på SCB.

Inom många sektorer sker en del av transportererna internt, så kallad firmabilstrafik. Enligt Trafikanalys statistik utgjorde firmabilstrafiken 15 procent av trafikarbetet med inrikes lastbilar.<sup>95</sup>

Vid firmabilstrafik betalas vägskatten av företaget själv, utan inblandning av något externt åkeri. Skillnaden i kostnad mellan interna och externa transporter blir mindre ju högre kostnadsövervältringen från åkerierna är. Som nämnts ovan bedömer kommittén att åkeriernas övervältring i genomsnitt är mycket hög, vilket också styrks från remissyttrandet av Sveriges Åkeriföretag (2008).

Chaufförskostnaderna vid firmabilstrafik redovisas ofta som personalkostnader<sup>96</sup>, vilket underskattar transportkostnaden. Den transportkostnadsandel som redovisas i statistiken och som vi använder i tabell 12.26 kan därför vara underskattad.

<sup>95</sup> Trafikanalys (2016), *Lastbilstrafik 2015*, tabell 1.

<sup>96</sup> Enligt Sveriges Åkeriföretag utgör personalkostnaden i genomsnitt 44 procent av transportkostnaden. <http://akeri.se/andelar-t08>

## Produktionskostnadsökning

Tabell 12.27 visar vägskattens effekter på produktionskostnaden inom de olika sektorerna, utifrån den föreslagna nivån på skatten. Produktionskostnadsökningen (kolumn 4) är resultatet av de tidigare framräknade transportkostnadsökningen och den andel som transportkostnaden utgör inom respektive sektor.

När vi på detta sätt tar hänsyn till transportberoendet, ser vi att sektorn övrig trävaruindustri får den högsta produktionskostnadsökningen (0,6 procent) av vägskatten. Därefter hamnar livsmedelssektorn och skogsbrukssektorn på 0,4 procents kostnadsökning vardera.

För jämförelsens skull visar kolumn 5 samma produktionskostnadseffekt, men beräknad med en alternativ metod, som vi beskriver nedan.

Tabell 12.28 visar resultatet av en känslighetsanalys där kostnadseffekterna beräknas av en lägre respektive högre vägskatt än i kommitténs förslag. I fallet Vägskatt Låg är vägskatten 14 öre lägre och i fallet Vägskatt Hög är den 36 öre högre.

Då har vi antagit att livsmedelsindustrin enbart använder fjärrfrys-bilar och skogsbruket enbart timmerbilar, vilket innebär att resultatet är högt räknat. De resulterande produktionsökningarna i tabell 12.27 och 12.28 är således grovt beräknade utifrån antaganden bland annat om vilka fordon som används inom olika sektorer.

Tabell 12.27 Effekt på produktionskostnaden (scenario 1, full övervältring)

Näringsgren	Skattenivåer enligt förslag			
	Transportkostnadsökning <sup>A</sup> (tab. 12.25)	Transportkostnadsandel (tab 12.26)	Produktionskostnadsökning (kol 2 × kol 3)	Produktionskostnadsökning, (tabell 12.29)
Övr. trävaruindustri	8 %	7 %	0,6 %	0,2 %
Livsmedelsindustri	8 %	5 %	0,4 %	0,4 %
Skogsbruk	6 %	7 %	0,4 %	0,5 %
Metall	3 %	8 %	0,2 %	0,08 %
Massa/papper	3 %	8 %	0,2 %	0,05 %
Maskinindustri	10 %	2 %	0,2 %	0,06 %
Bygg/Anläggning	4 %	4 % <sup>B</sup>	0,1 %	0,15 %
Fordonsindustri	6 %	2 %	0,1 %	0,05 %
<b>Teknikföretagen</b>	<b>7 %</b>	<b>2 %</b>	<b>0,1 %</b>	
<b>Tillverkningsindustri</b>	<b>5 %</b>	<b>2 %</b>	<b>0,1 %</b>	
<b>Känslighetsanalys</b>	<b>10 %</b>	<b>10 %</b>	<b>1 %</b>	

A Givet att åkerierna övervältrar hela sin transportkostnadsökning.

B Genomsnitt mellan husbyggnad och utvinning av sten etc.

Tabell 12.28 Känslighetsanalys: Effekt av lägre/högre vägskatt på transport- och produktionskostnaden (scenario 1, full övervältring)

Näringsgren	Vägskatt Låg (-13 %) = förslag minus 0,14 kr		Vägskatt Hög (+32 %) = förslag plus 0,36 kr	
	Transportkostnadsökning	Produktionskostnadsökning	Transportkostnadsökning	Produktionskostnadsökning
Övr. trävaruind	7 %	0,5 %	11 %	0,8 %
Livsmedelsind	7 %	0,3 %	10 %	0,5 %
Skogsbruk	5 %	0,3 %	7 %	0,5 %
Metall	2 %	0,2 %	4 %	0,3 %
Massa/papper	2 %	0,2 %	3 %	0,3 %
Maskinindustri	8 %	0,2 %	13 %	0,3 %
Bygg/Anläggning	3 %	0,1 %	5 %	0,2 %
Fordonsindustri	5 %	0,1 %	8 %	0,2 %



## Alternativ beräkning av produktionskostnadsökningen

Beräkningarna av transportkostnads- och produktionskostnadsökningen i tabell 12.27 och tabell 12.28 är gjorda via uppskattning av vägtransportberoendet respektive transportberoendet.

Tabell 12.29 visar produktionskostnadsökningen i olika sektorer, beräknad utifrån en uppskattning av produktionskostnaden inom respektive sektor, det vill säga en annan metod än ovan.

**Tabell 12.29 Beräknad produktionskostnadsökning per sektor, alternativ metod, scenario 1**

Näringsgren	Trafikarbete <sup>A</sup> 2015 (milj fkm)	Produktionsvärde 2014 (milj kr)	Transportkostnad, 1,11 kr/km (milj kr)	Produktions- kostnadsökning
Skogsbruk	329 <sup>B</sup>	69 271	<b>365</b>	<b>0,5 %</b>
Trävaruindustri	137 <sup>B</sup>	89 137	<b>152</b>	<b>0,2 %</b>
Livsmedel	484	149 637	<b>537</b>	<b>0,4 %</b>
Bygg/Anläggning	367 <sup>C</sup>	279 823	<b>407</b>	<b>0,15 %</b>
Maskinindustri	96	171 021	<b>107</b>	<b>0,06 %</b>
Massa/papper	55	125 980	<b>61</b>	<b>0,05 %</b>
Metallindustri	88	115 739	<b>98</b>	<b>0,08 %</b>
Fordonsindustri	60	128 867	<b>67</b>	<b>0,05 %</b>

A Uppräknat med 20 % jmf med Trafikanalys, med hänsyn till uppgifter om underskattning.

B Rundvirke (176)+flis, sågavfall (98); trävaror(258)-flis(98)-papper(46), *Lastbilstrafik 2015*, tabell 7c.

C Varugrupp 3 (jord, sten, sand) + Varugrupp 9 Glas, cement.

Utifrån det resulterande trafikarbetet för respektive sektor har kommittén beräknat transportkostnaden (trafikarbetet multiplicerat med skatten) baserat på en antagen skatt på 1,11 kronor per kilometer som är den högsta skattenivån och därför indikerar en övre gräns för transportkostnaden. Transportkostnaden har därefter relaterats till den uppskattade produktionskostnaden enligt uppgifter från SCB.<sup>97</sup>

Med denna metod har vi också fått ett mått på transportkostnaden i miljoner kronor, för respektive sektor, baserat på trafikarbetet. Statistiken tycks underskatta skogsnäringsens transporter med i genomsnitt 20 procent enligt kommitténs jämförelser med uppgifter från Skogforsk (se avsnitt 12.10.10). Enligt kommittén är det

<sup>97</sup> SCB (2016), *Basfakta företag enligt Företagens ekonomi efter näringsgren SNI 2007*.

rimligt att det gäller även andra sektorer. Kommittén har därför i tabell 12.29 räknat upp trafikarbetet för alla sektorer med 20 procent.

Denna alternativa metod ger kommittén ett sätt att verifiera tidigare beräkningar. Båda metoderna innehåller osäkerhet och avgränsningsproblem, men kommittén bedömer att storleksordningen på produktionskostnadsökningen är densamma i båda sätten att räkna. Dessutom stämmer den inbördes storleksordningen relativt väl överens; skogsbruk (sågverk), trävaruindustrin och livsmedelsindustrin förväntas få den största produktionskostnadsökningen enligt båda beräkningsmetoderna. Enligt den alternativa metoden kommer därefter bygg- och anläggningsbranschen.

## Reservationer

Som nämnts visar dessa resultat över transportkostnadsökningen respektive produktionskostnadsökningen effekterna i olika sektorer under förutsättning att åkerierna övervältrar hela sin skattekostnad på sina kunder i respektive sektor (scenario 1). Som vi diskuterar nedan, och i avsnitt 12.10.8 om åkerinäringen, är det inte realistiskt att kostnaden kan övervältras till 100 procent, åtminstone inte i alla delsektorer inom åkerinäringen. En lägre grad av övervältring innebär att åkerierna får ta en viss del av kostnaden själva, medan effekterna på sektorerna blir mindre än i tabellerna 12.27–12.29.

En annan reservation är att detta enkla sätt att räkna inte visar de slutliga långsiktiga effekterna på produktionskostnaden, efter en process av anpassning och substitution hos företagen. Denna anpassning till högre kostnader genom bland annat substitution av olika slag (så kallade substitutionseffekter) görs för att mildra kostnadsökningen. Det betyder att den slutliga kostnadsökningen efter substitutionseffekter blir mindre än vad som framgår av tabellerna 12.27–12.29. Effekterna på lång sikt diskuteras i avsnitt 12.10.7.

För det tredje innehåller resultaten naturligtvis en viss osäkerhet genom alla beräkningsled, alltifrån statistiken om trafik- och transportarbete till kostnaden per mil i fordonskalkylerna och till de olika kostnandsandelarna.

Med dessa reservationer kan vi jämföra kommitténs resultat med liknande studier i andra länder.

## En jämförelse med studier i andra länder

### *Transportkostnadsandelar i Österrike*

Österrike införde ett vägtullssystem 2004 (se ovan) och strax innan gjordes en studie där man frågade företag inom olika branscher om deras transportkostnader och vilka kostnadsökningar företagen förväntade sig av den kommande vägtullen (motsvarande 1,9 kronor per kilometer).<sup>98</sup>

Resultatet av studien i Österrike visade att åkerinäringen hade en mycket hög transportkostnadsandel (cirka 70 procent). Företag med verksamhet inom jord, sand och sten hade den högsta transportkostnadsandelen (16 procent), handelsföretag visade en andel på 10 procent, bygg- och materialindustrin visade en andel på drygt 6 procent, trä- och pappersindustrin visade en andel på 5–6 procent, livsmedelsindustrin visade en andel på drygt 5 procent och maskin- och fordonsindustrin visade en relativt låg andel på knappt 2 procent. Dessa siffror stämmer enligt kommittén relativt väl med siffrorna i tabell 12.26, utom i fallet handelsföretag som inte har lika höga siffror i den svenska statistiken. När det gäller företag inom jord, sand och sten (byggsektorn), pekar rapporten av Copenhagen Economics på att många företag inom byggsektorn bedömer att transportkostnadsandelen är högre än de 4–8 procent som framkommer av statistiken i tabell 12.26.<sup>99</sup>

### *Effekter på produktionskostnaden i Österrike*

I en österrikisk studie av Steiniger med flera<sup>100</sup> uppskattades bland annat produktionskostnadsökningarna för olika sektorer av att införa den österrikiska vägtullen även på vägar utanför stamnätet. I ett scenario utgick man från att samma vägtull (1,9 kronor per kilometer)<sup>101</sup> skulle gälla på såväl huvudvägarna som på övriga vägar. Vägtullen innebar i Österrike en prisökning på 24 procent på

---

<sup>98</sup> Einbock, M (2006), *Effects of the Austrian road toll system on companies*, International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, 36 (2), s. 153.

<sup>99</sup> Copenhagen Economics (2015), *Transportpolitikens kostnader och näringslivets konkurrenskraft*.

<sup>100</sup> Steiniger, Schmid, Tobin (2012), *Regional and environmental impacts of expanding the heavy duty vehicle charge to the secondary road network in Austria*, Empirica 39:261-278.

<sup>101</sup> Motsvarande 0,22 euro, växelkurs 1 EUR = 8,8 SEK år 2012.

det övriga vägnätet och minskade trafikarbetet med en procent på huvudvägnätet (som redan hade vägtull) och 3,5 procent på det övriga vägnätet, sammantaget i genomsnitt cirka två procent.

I studien uppskattades med hjälp av en input-output-modell de kortsiktiga direkta och indirekta effekterna på produktionskostnaden i olika sektorer.

Byggsektorn uppskattades få en kostnadsökning på totalt cirka 0,5 procent, varav cirka 0,3 procent direkta effekter. Detaljhandeln uppskattades få en kostnadsökning på totalt cirka 0,45 procent, varav 0,35 procent direkta effekter. Sektorn med utvinning/tillverkning av glas, sten, jord uppskattades få totalt cirka 0,42 procent kostnadsökning, varav 0,10 procent direkta effekter. Pappersindustrin uppskattades få totalt 0,27 procent kostnadsökning, varav 0,07 procent direkta effekter. Trävaruindustrin uppskattades få totalt 0,15 procent kostnadsökning, varav 0,04 direkta effekter, och livsmedelssektorn ungefär lika mycket.

### *Produktionskostnader i Danmark*

Danmark planerade för några år sedan att införa en avståndsbaserad vägtull (kørselafgift) men planerna stoppades sedermera. Den danska avgiften var planerad att bli i genomsnitt 0,2 euro per kilometer (cirka 1,70 kronor i 2012 års priser). I diskussionerna under planeringen gjordes en analys av förväntade produktionsökningar i olika sektorer.<sup>102</sup> Handelssektorn beräknades få den högsta produktionskostnadsökningen på 0,21 procent. Industrisektorn beräknades få en cirka hälften så stor ökning (0,10 procent) och transportrespektive bygg- och anläggningssektorn i sin tur cirka hälften så stor ökning som industrisektorn (0,06 respektive 0,05 procent). Övriga sektorer beräknades få 0,01–0,03 procents kostnadsökning.

Kommittén bedömer att resultaten i Danmark stämmer relativt väl överens med kommitténs beräkningar. En anledning till att transport-, bygg- och anläggningssektorn i Danmark fick en lägre kostnadsökning kan bero på att transportavstånden i Danmark i allmänhet är kortare än i Sverige och att mängden väg- och övrigt anläggningsbygge torde vara av mindre omfattning än i Sverige.

---

<sup>102</sup> Incentive (2013), *Kørselafgift for tunge køretøjer*, pm presenterad vid Aalborg Trafikdage 2013.

## Kommitténs bedömning

Med hänsyn till att såväl den danska vägtullen (cirka 1,70 kronor per kilometer) som den österrikiska (cirka 1,90 kronor per kilometer) i respektive studie är högre än kommitténs förslag på vägskatt (högst 1,11 kronor per kilometer), konstaterar kommittén att de beräknade kostnadsökningarna av en vägskatt tycks ligga något högre än i de utländska jämförelsestudierna. Det finns stor osäkerhet i kommitténs beräkningar, på grund av potentiella felkällor i de olika beräkningsstegen. Dock har kommittén med hjälp av två oberoende beräkningsmetoder kommit fram till relativt likartade resultat. Dessa resultat (0–0,6 procents kostnadsökning) ligger också i samma storleksintervall som de utländska studierna, när det gäller effekter på produktionskostnaderna i olika sektorer.

### 12.10.5 Skatteincidens och kostnadsövervältrning

#### Kostnadsövervältrningen kan variera

Om åkeriet kan övervältra hela sin transportkostnadsökning på transportköparen får transportköparen ta hela vägtransportkostnadsökningen, vilket kan påverka efterfrågan på lastbilstransporter i framtiden.

Generellt sett är transportberoendet högt och priskänsligheten för transporter relativt låg, på grund av att en lastbilstransport ofta är en tjänst med relativt få substitut eller alternativ. Åkerierna kan därför i allmänhet förväntas ha relativt goda möjligheter att övervältra sina kostnader på sina kunder.

Kommittén bedömer dock att övervältringsmöjligheterna kan skilja sig åt mellan olika delbranscher inom åkerinäringen, beroende på hur konkurrenssituationen ser ut. Vissa delbranscher har många åkerier som konkurrerar med varandra, men inom andra delbranscher används unika fordon och där kan finnas relativt få inbördes konkurrerande åkerier.

Konkurrenssituationen påverkar mängden alternativ för transportköparen, vilket påverkar transportköparens priskänslighet och därmed möjligheterna för åkeriet att övervältra sina kostnader. Om transportköparna inom respektive sektor övervältrar hela den ökade produktionskostnaden på sina kunder och slutkonsumenter,

innebär det att företagen själva undkommer kostnadsbördan av skatten. Om slutkonsumenterna får ta hela den slutgiltiga bördan av vägskattekostnaden och betala ett högre pris för produkten, påverkar det i sin tur efterfrågan på produkten. Det är svårt att bedöma hur övervältringen ser ut i genomsnitt, men det har gjorts studier om detta i Danmark.

## Övervältring i Danmark

I Danmark gjordes 2012–2013 en studie av konsultbyrå Incentive. Studien innehöll en analys av övervältringen av skattebördan, med hjälp av en input-output-modell baserad på underlag från Danmarks Statistik och den danska Konkurrens- och Forbrugerstyrelsen.<sup>103</sup>

I analysen antogs att åkerierna övervältrade 90–100 procent av sin kostnadsökning på transportköparna. Transportköparna i sin tur antogs övervältra 30–60 procent av kostnaden på sina kunder och konsumenter i Danmark.

Detta ska jämföras med tabellerna 12.27–12.29 ovan, där kommittén antar att åkerierna övervältrar 100 procent av sin transportkostnad på transportköparna. Transportköparna i sin tur tar hela den resulterande produktionskostnaden själva och övervältrar 0 procent. Det kallar vi scenario 1 i tabell 12.30.

**Tabell 12.30 Scenarier för övervältring av skattekostnader**

	Grad av övervältring i respektive led	
	Scenario 1	Scenario 2
Åkerier	100 %	95 %
Transportköpare	0 %	50 %

Kommittén gör bedömningen att en ungefärlig grad av kostnadsövervältring som i den danska analysen kan vara rimlig att anta för svenska förhållanden. Utifrån det antar kommittén ett alternativt scenario 2 med lägre övervältring bland åkerierna. I detta scenario övervältrar åkerierna i genomsnitt 95 procent av transportkostnaden som följer av vägskatten. Transportköparna i sin tur övervältrar i

<sup>103</sup> Incentive (2013), *Kørselafgift for tunge køretøjer*, pm presenterad vid Aalborg Trafikdage 2013.

genomsnitt 50 procent av den produktionskostnad som blir följden av skatten (tabell 12.30).

Eftersom åkerierna tidigare antagits övervältra 100 procent (scenario 1) av sina kostnader, påverkades inte åkerierna själva, och inkluderades inte i tabellerna ovan. Tabell 12.31 illustrerar effekterna i scenario 2, där även åkerierna inkluderas. Som nämnts framkom i den österrikiska studien av Einbock att åkerierna hade en transportkostnadsandel på cirka 70 procent.<sup>104</sup> Enligt studien av Copenhagen Economics är ett par procent av medlemsföretagen i Svenskt Näringsliv tjänsteföretag som bedömer sin transportkostnadsandel till 60–100 procent.<sup>105</sup> Företag med en så hög transportkostnadsandel torde vara åkerier, vilket är rimligt då andelen åkerier tycks vara ungefär 1,5 procent av samtliga svenska företag.

För att uppskatta hur stor effekten blir för åkerierna i scenario 2 antar vi till att börja med att transportkostnadsökningen för åkerierna i alla sektorer blir lite lägre än genomsnittet i tabell 12.27, säg 5 procent. Om åkerierna övervältrar 95 procent i scenario 2 betyder det att kostnadseffekten för åkerierna i genomsnitt endast blir 0,25 procent.<sup>106</sup> Enligt uppgifter från SCB var åkeriernas produktionskostnader drygt 93 miljarder kronor 2014. Som nämnts antar vi, baserat på tidigare studier, att av åkeriernas produktionskostnader utgör 70 procent transportkostnader. Därmed skulle åkeriernas transportkostnadsökning vara omkring 163 miljoner kronor.<sup>107</sup> Denna kostnadsökning är i samma storleksordning som kostnadsökningen för flera andra sektorer i tabell 12.31.

---

<sup>104</sup> Einbock, M (2006), *Effects of the Austrian road toll system on companies*, International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, 36 (2), tabell 2, s. 7.

<sup>105</sup> Copenhagen Economics (2015), *Transportpolitikens kostnader och näringslivets konkurrenskraft*, tabell 3.2, s. 30.

<sup>106</sup>  $5\% \times (100\% - 95\%) = 0,25\%$ .

<sup>107</sup> Produktionskostnad 93 162 mnkr  $\times 70\% \times 0,25\% = 163$  mnkr.

Tabell 12.31 Transportkostnadsökningens effekter i scenario 2

Näringsgren (SNI-kod)	Transport- kostnad (mnkr)	Transport- kostnadsökning	Produktions- kostnadsökning <sup>B</sup>	Produktions- kostnad 2014 (mnkr)
Åkerier (49.410) <sup>A</sup>	163	0,25 %	0,17 %	93 162
Trävaruindustri (16)	144	7,2 %	0,08 %	89 137
Livsmedel (10–12)	510	7,2 %	0,17 %	149 637
Skogsbruk (2)	347	4,5 %	0,25 %	69 271
Metall (24–25)	93	2,7 %	0,04 %	115 739
Massa/papper (17)	58	1,8 %	0,02 %	125 980
Maskinindustri (28)	102	9 %	0,03 %	171 021
Bygg/Anlägg (41–42)	387	3,6 %	0,07 %	279 823
Fordonsindustri (29–30)	64	5,4 %	0,02 %	128 867
<b>Summa / genomsnitt<sup>C</sup></b>	<b>1 705</b>	<b>5,2 %</b>	<b>0,09 %</b>	

A Antar 5 % transportökning i totalsnitt  $5 \% \times 5 \% = 0,25 \%$ . Antar att åkerier har 70 % transportkostnadsandel  $70 \% \times 93\,162 \text{ mnkr} \times 0,25 \% = 163 \text{ mnkr}$ .

B Transportkostnad/Produktionskostnad  $\times 50 \%$  (utom för åkerier).

C Exkl. åkerier.

Källa: SCB och egen bearbetning.

Utifrån antagandena i scenario 2 redovisas skattebördans fördelning på en mer aggregerad nivå i tabell 12.32.<sup>108</sup>

Tabell 12.32 Skattebördans fördelning enligt scenario 2

Bärare av skattebördan	Skatteböroda (miljoner kronor)
Åkerier (5 %)	155
Transportköpare (47,5 %)	1 476
Konsumenter/ leverantörer (47,5 %)	1 476
<b>Skatteintäkter (inrikes trafik)</b>	<b>3 108</b>

## Övervältringsgraden är av stor betydelse för åkerierna

Graden av övervältring har stor betydelse för åkeriernas kostnader. En fem procentenheters lägre grad av övervältring (90 procent i stället för 95 procent) skulle innebära fördubblade kostnader för åkerierna.<sup>109</sup> Vårt antagande om transportkostnadsandel, som vi har

<sup>108</sup>  $2\,800 \times 1,11 \text{ kr} / \text{km} = 3\,108$ .

<sup>109</sup>  $\text{Produktionskostnad} \times (1 - 0,90) / \text{Produktionskostnad} \times (1 - 0,95) = 2$ .



antagit till 70 procent, har inte lika stor betydelse för våra resultat. Tio procentenheter högre transportkostnadsandel (80 procent i stället för 70 procent) skulle betyda 14 procent mer i kostnadsökning. Likaså har vårt antagande om genomsnittlig transportkostnadsökning för åkerinäringen som helhet inte lika stor betydelse för resultaten. En procentenhet högre genomsnittlig transportkostnadsökning (6 procent i stället för 5 procent) bland åkerier skulle betyda 20 procent mer i kostnadsökning.

På grund av övervältringsgradens stora betydelse för kostnaderna är det rimligt att tro att övervältringen är hög och att åkerierna gör allt för att hålla den så hög som möjligt. Detta bekräftas också av branschföreningens remissyttrande över SIKA (2007) som framhåller att det är kunden som får betala skatten.<sup>110</sup>

## Företag i mellanleden får ta stor del av skattebördan

Enligt branschföreträdare löper leverantörer stor risk att få bära en stor del av skattekostnaden. Det är rimligt att förvänta sig att mellanleden, som är såväl transportköpare och leverantörer samtidigt, kan få stora kostnader. Dessa företag säljer inte till slutkonsumenterna, utan förädlar råvaror till insatsvaror i nästa steg, och är därför både konsumenter och leverantörer. Företagen får därför så att säga ta övervältrade kostnader från båda håll.

Två exempel på dessa grupper av företag är sågverk och mejerinäringen. Sågverken köper in timmer för att förädla och sälja vidare till trävaru- och massaindustrin. Mejerinäringen köper in råmjölk från mjölkbönderna och säljer vidare förädlade mejeriprodukter. Även i andra sektorer förekommer dessa grupper av företag som köper in insatsvaror och förädlar dem, varefter de blir nya insatsvaror i nästa led i produktionskedjan.

När det gäller sågverk har dessa en svag förhandlingsposition gentemot sina kunder. Sågverken är relativt små och många och konkurrerar om de större kundernas efterfrågan. Mejerierna säljer till grossister och livsmedelshandlare.

---

<sup>110</sup> Sveriges Åkeriföretag (2008), *Yttrande över rapporter om konsekvenser vid införandet av kilometerskatt. Redovisning av regeringsuppdrag till SIKA och ITPS*, daterad 2008-09-29, dnr Fi2007/2023, Regeringskansliet.

Både när det gäller mejerier och sågverk har det skett en kraftig strukturrationalisering och antalet företag inom dessa sektorer har minskat successivt.

Strömsunds kommun har med hjälp av TNS Sifo gjort en undersökning i Svenskt Näringslivs företagarpånel under hösten 2016.<sup>111</sup> Av de 63 företag i Jämtlands län som svarat uppger 58 procent att lönsamheten skulle försämrats då det inte är möjligt med prisökning från kund.

### Transportkostnaden som del av varans pris

Inom många sektorer är det vanligt att en transportköpare köper en varutransport där leveransen ingår som en del av ett paketpris för varan, t.ex. inom skogsindustrin. I det fallet kan det vara svårt för transportköparen att avgöra hur stor del av paketpriset som utgörs av transporten respektive av varan. Skattekostnaden per kilometer är dock densamma och frågan är vem som får betala.

Som nämnts har åkerierna med hög sannolikhet en mycket hög grad av övervältring. Som också nämnts ovan visar studier att transportköpare kan antas ha en övervältring på omkring 50 procent. På grund av marknadsmakten mellan leverantör och inköpare är det därför rimligt att anta att inköpare och leverantör får ta ungefär hälften vardera av den direkta transportkostnaden. För leverantören, som ofta är ett mindre företag än köparen, har kostnaden dock en större relativ effekt. Leverantören har också sannolikt mindre möjlighet att övervältra sin del av kostnaden vidare. Transportköpare som säljer till slutkonsumenter har större möjligheter att övervältra sin del av kostnaden.

### 12.10.6 Översiktligt om sektorernas ekonomi

För att bedöma effekterna av produktionskostnadsökningen inom olika sektorer behöver vi veta lite om deras ekonomi, lönsamhet och konkurrenssituation. I detta avsnitt beskriver vi därför översiktligt de mest påverkade sektorernas marknadsstruktur och deras

---

<sup>111</sup> Strömsunds kommun (2016), *Ge oss chansen att överleva på landsbygden – Vad betyder en beskattning på avstånd i Norrlands inland?*, inlägga till kommittén 2016-12-06.

regionala lokalisering. Utifrån detta kan vi senare bedöma effekterna på företagens övervaltringsmöjligheter och effekterna för olika regioner.

Tabell 12.33 visar en översikt av de sektorer kommittén bedömer är det mest känsliga för de kostnader som uppstår vid en vägskatt. Sektorerna är valda utifrån en samlad bedömning av olika faktorer, såsom transportkostnadsandel, förväntad transportkostnadshöjning, andel tomtransporter, m.m.

**Tabell 12.33 Några nyckeltal inom vissa näringar, år 2014**

SNI 2007	Näringsgren	Antal företag	Antal anställda	Förädlingsvärde per anställd	Förädlingsvärde per nettooms
46	Partihandel	46 300	199 463	982	15 %
47	Detaljhandel	60 207	214 782	561	19 %
10–12	Livsmedel	4 022	50 216	812	23 %
16	Trä- och trävaror	5 342	27 371	702	22 %
17	Massa o papper	419	27 259	1 263	27 %
41	Husbyggande	21 745	75 531	659	23 %
42	Anläggningsarbete	2 095	20 350	803	27 %
43	Rivning, installationer, mark (spec entreprenör)	72 854	187 472	637	40 %
29–30	Fordonsindustri (Transportmedel)	1 989	78 490	807	23 %
24–25	Stål o metall	11 151	93 795	752	30 %
26–27	Datorer, elektronik, instrument, el	2 591	55 333	1 088	30 %
28	Övr maskintillverk	3 119	64 668	866	30 %
49.410	Åkerier	14 632	57 186	643	39 %
	Åkerier (år 2015)*	13 533	63 947	635	30 %

Källa: SCB, \*Trafikanalys (2016), *Transportbranschens ekonomi 1997–2015, Vägtransport av gods*.

### 12.10.7 Långsiktiga effekter på produktion och sysselsättning

I avsnitt 12.10.4 analyserade vi effekterna av transportkostnadshöjningen på den övergripande produktionskostnaden genom att ta hänsyn till transportkostnadsandelen. Resultatet på produktionskostnaden kan ses som en relativt kortsiktig effekt.

På längre sikt försöker industrin minska den ökade produktionskostnaden genom att göra anpassningar i sin användning av arbete

och kapital. De nya relativpriserna som vägskatten medför kan innebära att alternativ som tidigare varit olönsamma blir mer intressanta.

Konjunkturinstitutet (2006) respektive SIKA (2007) har med hjälp av en faktorefterfrågemodell studerat vilka anpassningar industrin har gjort tidigare under en längre period och därigenom kunnat analysera känsligheten hos industrisektorerna gentemot olika pris- och kostnadsförändringar.<sup>112</sup> Näringslivets villkor har förändrats sedan dessa studier gjordes, men för att få en bild av vilka förändringar som kan förväntas av vägskatten kan vi göra ett grovt antagande om att industrins priskänslighet i stort sett är densamma som tidigare. Tabell 12.34 visar priskänsligheten för en transportkostnadsökning inom de sektorer som SIKA analyserade.

**Tabell 12.34 Härledda transportpriselasticiteter från SIKA:s studie**

	Arbete	Kapital	Utbud / Produktion
Trävaruindustrin	-0,02	-0,03	-0,01
Massa- och papper	-0,31	-0,01	0,01
Livsmedelsindustrin	0,42	-0,14	0,002
Järn o stål	0,08	-0,32	0,005
Fordonsindustrin	0,06	0,004	-0,004
Maskinindustrin	0,02	-0,04	0,004
Elektroindustrin	0,10	-0,14	-0,03
Tillverkningsindustrin	0,09	i.u.	-0,02
<b>Genomsnitt</b>	<b>0,06</b>	<b>-0,10</b>	<b>-0,01</b>

*Källa:* Egen bearbetning, SIKA (2007), figur 9.15, tabell 9.5, tabell 9.7.

Resultaten i tabell 12.34 visar de implicita eller härledda elasticiteterna från analysen i SIKA (2007). Priskänsligheten gentemot transportkostnadsökningar är generellt sett relativt låg. Resultaten pekar mot att teknikföretagen och livsmedelsindustrin kan komma att minska mängden kapital och öka mängden arbete, medan trävaru- och massa/pappersindustrin kan komma att minska mängden arbete såväl som kapital.

Järn- och stålindustrin liksom elektroindustrin är relativt kapital- och energiintensiva industrier, vilket kan förklara den relativt höga

<sup>112</sup> Konjunkturinstitutet (2006) *Konsekvenser för skogsindustrin av ett eventuellt införande av en svensk kilometerskatt*; SIKA (2007) *Kilometerskatt på lastbilar – Effekter på näringar och regioner*.

negativa priskänsligheten för den kapitalkostnadshöjning som en vägskatt innebär. Även massa- och pappersindustrin är relativt kapitalberoende, vilket kan förklara att sektorn i första hand tycks minska mängden arbete.

Livsmedelssektorn är generellt sett relativt arbetsintensiv och samtidigt mycket transportberoende, vilket kan förklara benägenheten att öka arbetskraften. Den sammanlagda effekten på produktionen tycks vara relativt liten, men det kan vara stora skillnader mellan olika regioner och mellan olika delar inom respektive sektor.

Vilka effekter som blir inom respektive sektor beror på transportkostnadsökningens storlek. Utifrån den beräknade transportkostnadsökningen för olika sektorer visar tabell 12.35 vilka långsiktiga effekter vi kan förvänta oss på sysselsättning, kapital och produktion, baserat på de tidigare härledda elasticiteterna.

**Tabell 12.35 Effekter på sysselsättning, kapital och produktion**

	Transportkostnadsökning (tab 12.25)	Effekt på arbete %	Effekt på kapital %	Effekt på produktion %
Trävaruindustrin	8 %	-0,16	-0,24	-0,08
Massa- och papper	3 %	-0,93	-0,03	0,03
Livsmedelsindustrin	8 %	3,36	-1,12	0,016
Metallindustrin	3 %	0,24	-0,96	0,015
Fordonsindustrin	6 %	0,36	0,024	-0,024
Maskinindustrin	10 %	0,2	-0,4	0,04

*Källa:* Egen bearbetning (tabell 12.34).

Teoretiskt sett bör en transportkostnadsökning ses som en fördyring av användningen av kapital (lastbilar), vilket på sikt gör att industrin använder mindre kapital och i stället mer arbete. En överflyttning till andra trafikslag bör likaså ses som en anpassning för att mildra kostnadsökningen, men som ändå innebär en ökad kostnad. I avsnitt 12.4 såg vi att överflyttningen till järnväg och sjöfart kunde bli omkring 3,7 respektive 2,5 procent. Överflyttningen till andra trafikslag sker parallellt med andra anpassningar inom de olika sektorerna.

Kommittén bedömer resultaten ovan som att effekten av vägskatten på arbetskraften på sikt blir blandad, med en minskning på 0–1 procent, och att skogsindustrin tillsammans med bygg- och

anläggningsbranschen får se större minskningar än livsmedels- och teknikföretagen.

När det gäller effekterna på kapital ser effekterna mer likartade ut, med en minskning på upp till drygt en procent. Hur en minskning av kapitalet skulle kunna komma att se ut är svårt att säga, det är osannolikt att företag kommer att sälja delar av sin anläggning.

Effekterna på produktionen verkar också bli blandad. Trävaruindustrin och fordonsindustrin verkar få en minskad produktion, medan övriga sektorer i tabellen får en ökning av produktionen.

När det gäller fordonsindustrin kan man föreställa sig att en vägskatt kan leda till att svensk fordonsindustri inledningsvis får en ökad efterfrågan på nya, bättre och renare lastbilar. Traditionellt svenska lastbilstillverkare (Volvo, Scania) är vanliga bland svenska åkare och skulle således kunna gynnas av regleringen åtminstone inledningsvis.

Bygg- och anläggningsbranschen har vi sett ligger relativt nära trävaruindustrin när det gäller flera aspekter såsom mängden transportarbete på väg, vägtransportintensitet och förädlingsgrad (förädlingsvärde per anställd och förädlingsvärde per omsättning). Kommittén bedömer därför att effekterna för bygg- och anläggningsbranschen (främst anläggningsbranschen) kan förväntas likna de för trävaruindustrin.

Ser vi enbart till de kvalitativa effekterna, utan hänsyn till storleken på effekterna, är trävaruindustrin (och möjligen också anläggningsbranschen) den sektor som drabbas helt och hållet negativt när det gäller såväl arbetskraft och kapital som produktion.

### 12.10.8 Effekter för åkerinäringen

#### Åkerinäringens övervältringsmöjligheter

I sin analys av effekterna av en kilometerskatt utslöt SIKA åkerinäringen med motiveringen att priskänsligheten för transporter är mycket låg och att möjligheten för åkerierna att ta ut kostnadsökningen på sina kunder i form av ett högre pris är relativt goda.<sup>113</sup>

I avsnitt 12.10.5 diskuterade vi övervältring inom åkerinäringen. Där nämnde vi branschföreningen Sveriges Åkeriföretag remiss-

---

<sup>113</sup> SIKA (2007), *Kilometerskatt på lastbilar – Effekter på näringar och regioner*, s. 61.

yttrande på SIKAs rapporter att det är kunderna (transportköparna) som får betala skatten. Branschföreningen tillägger även att de åkeriföretag som inte kan ta ut skatten från sin kund kommer heller inte att överleva på marknaden, då marginalerna är små.

Åkerinäringen är en heterogen och blandad näring, och kommittén menar att övervältringsmöjligheterna skiljer sig åt mellan olika delar av åkerinäringen, beroende på konkurrenssituationen inom olika delar av näringen och på vilka alternativ transportköparna har.

Priskänsligheten för transporttjänster är generellt sett låg, men då transportköparen har flera olika transportalternativ att välja mellan kan transportköparen ha en hög priskänslighet gentemot de olika alternativen (åkeritjänsterna). Det är därför rimligare att förvänta sig att åkeriföretagen då har mindre möjligheter att övervältra sina kostnader på transportköparen. Det betyder att en transportköpare med få eller inga alternativ sannolikt får betala en större del av skattebördan, och att en transportköpare med fler alternativ sannolikt får betala en mindre del av skattebördan.

Ur åkeriernas synvinkel betyder det att specialiserade åkerier som använder specialfordon och inte har så många konkurrenter inom sin nisch har relativt goda möjligheter att vältra över sina kostnader. Även åkeriföretag som dominerar på den lokala orten har större möjligheter att övervältra sina kostnader på sina kunder.

De delar inom åkerinäringen där det finns många åkeriföretag och där konkurrensen därför är relativt hård och marginalerna pressade, riskerar att drabbas ytterligare av vägskatten, på grund av de relativt sett sämre övervältringsmöjligheterna.

Kommittén bedömer att det främst handlar om vanliga transporttjänster inom distribution, fjärrtrafik, transporter av byggmaterial m.m. som inte kräver specialfordon. När det gäller transporter av material för anläggningsarbeten kan egen tillgång till anläggningsmaterial i form av grustag eller liknande påverka förhållanden mellan anläggningsföretag och åkeriföretag.

## En geografiskt vitt spridd näring

Åkerinäringen finns i stort sett över hela landet, från Skåne till nordligaste Norrland. Förutom i de mer befolkade delarna i söder och utmed Norrlandskusten visar en adressökning att det också finns åkeriföretag utmed vägarna i de glesaste delarna av landet.

Den svenska åkeribranschen består av omkring 18 000 företag, varav många har få eller inga anställda. Enligt Sveriges Åkeriers egen branschanalys från år 2012 var 4 947 företag medlemmar år 2010, se tabell 12.36. Åkeriföretagen är ofta verksamma på flera olika delmarknader, beroende på specialiseringsgrad och konjunkturläge. De största delmarknaderna är bygg och anläggning och fjärrtransport på vilka omkring 75 procent av åkeriföretagen är verksamma. På delmarknaderna närdistribution<sup>114</sup>, skogstransport, maskintransport, jordbrukstransport och miljötransport (renhållning) är 10–20 procent av företagen verksamma. Inom tanktransport är cirka 5 procent verksamma och 12 procent av företagen är verksamma inom övriga transporter, som omfattar biltransporter, bilbärgning, maskin- och tungtransporter samt bohags- och kontorsflyttningar.<sup>115</sup>

**Tabell 12.36** Medlemmar av Sveriges Åkeriföretag år 2010

Delsektor inom åkerinäringen	Antal medlemmar
Blandad verksamhet	1 782
Byggtransport	1 083
Fjärrtrafik	720
Skogstransport	497
Distribution	261
Jordbrukstransport	178
Miljö/renhållning	157
Tanktransport	117
Budtransport	58
Maskintransport	54
Bohagstransport	40
<b>Totalt</b>	<b>4 947</b>

*Källa:* Sveriges Åkeriföretag (2012), *Branschanalys*.

<sup>114</sup> Närdistribution omfattar styckegodstransporter, budförsändelser, post- och småpaket.

<sup>115</sup> Transportstyrelsen (2015), *Godstrafikmarknaden på väg – producenter*; Sveriges Åkeriföretag (2016), *Fakta om åkerinäringen 2016*.



De olika delmarknaderna är i olika grad känsliga för ekonomins svängningar och konjunkturer i stort. Åkerier inom bygg-, anläggnings- och skogstransporter är mer konjunkturkänsliga medan åkerier inom renhållning (miljötransporter) eller närdistribution har en mer stabil konjunktur.

## Åkerimarknaden

Detta avsnitt baseras främst på en rapport av Transportstyrelsen.<sup>116</sup> Sammanfattningsvis har åkerimarknadens storlek i termer av transporterad godsmängd och transportarbete de senaste åren uppvisat en minskande trend, samtidigt som ekonomin i övrigt har vuxit. Mängden gods minskar, men på grund av den svenska ekonomins strukturomvandling mot en större andel förädlade varor ökar det genomsnittliga värdet på godset. Det svårt att dra någon slutsats om hur detta påverkar åkeriernas intäkter och ekonomi. Åkeriernas utveckling påverkas mer av omstrukturering, överflyttning mellan trafikslag och effektivisering inom trafikslag.

Transportstyrelsen noterar också en allt hårdare konkurrens och därmed ökat kostnadsfokus bland företagen inom branschen. Marknaden karaktäriseras av många små företag där 80 procent av företagen har inga eller högst fyra anställda. Antalet företag har minskat genom utslagning samt genom uppköp och fusioner. Färre företag innebär att marknadskoncentrationen ökar och att konkurrensen minskar.

En majoritet av företagen uppvisar en positiv vinst och relativt god stabilitet. En annan effektiviseringstrend som kan skönjas är minskningen av tomkörningar och en ökad fyllnadsgrad per körning (se avsnitt 12.9.3).

Andelen inhyrda fordon ökar, vilket är en trend som avspeglas även i andra delar av ekonomin. Inhyrning av personal eller fordon är ett sätt att öka flexibiliteten hos företagen, men innebär samtidigt en ökad osäkerhet för personalen.

---

<sup>116</sup> Transportstyrelsen (2015), *Godstrafikmarknaden på väg – producenter*.

## Åkeribranschens lönsamhet, effektivitet, stabilitet

### *Åkeriföretagens lönsamhet är relativt god*

Åkeribranschens ekonomisk-finansiella status och välmående har betydelse för dess motståndskraft mot den sortens ekonomiska påfrestningar som en vägs katt kan innebära. Även företagets förutsättningar att kunna övervältra ökade kostnader på sina kunder eller leverantörer påverkas av företagets finansiella situation.

Enligt åkeriföretagens egen branschanalys från 2012 har de mest lönsamma delbranscherna åren 2006–2010 varit jordbruks-, tank-, bygg- och anläggningstransporter samt (när-)distribution. Minst lönsamma har delbranscherna skogs- och fjärrtransporter varit.<sup>117</sup>

Liksom inom andra branscher har åkeriföretagen ofta såväl egna anställda som inhyrda förare och chaufförer, för att parera svängningar i efterfrågan. Det finns en trend mot en större andel inhyrd personal för att öka flexibiliteten och detta innebär en omflyttning av företagets kostnader från posten personalkostnader till övriga externa kostnader i företagets årsredovisning.

Enligt Transportstyrelsens analys hade år 2013 cirka två tredjedelar av aktiebolagen i åkeribranschen en positiv lönsamhet, sett till avkastning på eget kapital. Fördelningen av aktiebolagens avkastning kan liknas vid en klockformad normalfördelningskurva där den största gruppen aktiebolag (knappt 1 000 stycken) ligger i intervallet 0–5 procents avkastning på det egna kapitalet. Den näst största gruppen ligger i intervallet 5–10 procents avkastning och den tredje största gruppen har mellan 0 och -5 procents avkastning.

Medianvärdet för avkastningen på eget kapital är högre för företag med fler anställda, vilket betyder att det verkar finnas skal-fördelar i åkeriverksamheten. Lönsamheten är störst för de största och de minsta företagen, medan lönsamheten är lägre för de mellan-stora företagen. Såväl när det gäller avkastningen på eget kapital som på totalt kapital är situationen markant sämre för företag utan några anställda, jämfört med de företag som har åtminstone en anställd.

---

<sup>117</sup> Sveriges Åkerier (2012), *Branschanalys*.

### *Nettomarginalen är relativt god*

Ett annat mått på lönsamheten är företagets nettomarginal, som framgår av resultaträkningen. Nettomarginalen anger hur stor andel av varje omsatt krona som blir kvar efter att företagets alla kostnader har dragits av, förutom bolagsskatten. Det kallas också resultat efter finansiella poster. Enligt Transportstyrelsen har över 70 procent av aktiebolagen i åkeribranschen en positiv nettomarginal och 47 procent har 0–10 procents nettomarginal. Knappt en fjärdedel (23 procent) har en nettomarginal på 10 procent eller mer, vilket enligt Transportstyrelsen får anses relativt god. Liksom för avkastning på kapital är nettomarginalen för åkeriföretag utan anställda markant lägre i genomsnitt (under en procent) jämfört med de åkeriföretag som har en eller flera anställda (2–3 procent).

### *Åkeriföretagens ekonomiska stabilitet*

Ett finansiellt nyckeltal som brukar användas för att beskriva den finansiella "hälsan" hos bolag är soliditeten, som utgörs av andelen eget kapital i förhållande till totalt kapital. Soliditeten minskar med skuldsättningen och små företag med liten omsättning har ofta mindre möjligheter att låna, vilket gör att soliditeten blir hög. Större företag med högre lönsamhet och större möjligheter att låna får i stället en lägre soliditet. Det innebär att de mindre och svagt lönsamma företagen ser mer stabila och solida ut än de större och mer lönsamma företagen. Enligt Transportstyrelsen hade 95 procent av aktiebolagen i åkeribranschen år 2013 en positiv soliditet och 34 procent hade minst 50 procents soliditet.

Av de enskilda näringsidkarna hade 81 procent en positiv soliditet och hälften av alla enskilda näringsidkare år 2013 hade en soliditet på minst 50 procent. Jämfört med aktiebolagen har de enskilda näringsidkarna således en större andel eget kapital, men är samtidigt generellt sett mindre i storlek.

Trenden bland åkeriföretagen att i allt högre utsträckning hyra eller leasa sina fordon kan minska behovet av att låna, men minskar också möjligheterna att ställa fordon som säkerhet för nya lån.

Transportstyrelsens rapport visar mer detaljerade uppgifter om ovanstående finansiella nyckeltal för åkeribranschen åren 2010–2013.

Trafikanalys har uppgifter om utvecklingen inom åkerinäringen för åren fram till nyligen. Den genomsnittliga vinstmarginalen i åkeribranschen har legat mellan 3–5 procent under perioden 1997–2015. År 2015 var vinstmarginalen 3,4 procent. Avkastningen på totalt kapital har legat på 6–9 procent under samma period, med ett genomsnitt på 7 procent. År 2015 var avkastningen på totalt kapital 6,2 procent. Man kan se att avkastningen varit på en lägre nivå efter finanskrisen än åren dessförinnan.<sup>118</sup>

### *Kostnader, priser och konkurrens*

Tidigare beskrivna nyckeltal tar hänsyn till kostnaderna i företagens verksamhet, men det är ändå intressant att studera kostnadsidan närmare. En bild av kostnadsvillkoren bidrar till en ökad förståelse för åkeribranschens ekonomiska styrka och sårbarhet.

Personalkostnader är den största kostnadsposten och utgör cirka hälften av kostnaderna. Drivmedel (diesel) är den näst största kostnaden med en andel på 12–25 procent, beroende på delmarknad. Vid långväga transporter ökar drivmedelskostnadens andel i förhållande till personalkostnaden och vid kortväga transporter ökar personalkostnadens betydelse jämfört med drivmedelskostnaden. Fordonskostnader i form av avskrivning, reparation och däckskostnader är mer lika mellan delmarknaderna och ligger på omkring 20–25 procent. Administrationskostnaderna ligger på omkring 10–15 procent.<sup>119</sup> De senaste åren har främst drivmedelskostnaderna och räntekostnaderna haft en sjunkande trend.

På grund av overheadkostnaderna som det innebär att ha många fordon, är de minsta och de största åkerierna generellt sett mer lönsamma än de mellanstora företagen.

För de minsta åkeriföretagen med 0–1 anställda har de sammanlagda lönekostnaderna minskat med 30–70 procent under åren 2010–2013. För de större företagen har däremot de sammanlagda löneutbetalningarna och andra ersättningar ökat.

Den genomsnittliga arbetskraftskostnaden per anställd (bruttolön inklusive sociala avgifter, pensioner och löneskatt) har åren 2009–2013 minskat några procent för företag med 1–4 anställda,

<sup>118</sup> Trafikanalys (2016), *Transportbranschens ekonomi 1997–2015*, tabell 2.5c.

<sup>119</sup> Transportstyrelsen (2015), *Godstrafikmarknaden på väg – producenter*, s. 47; uppgifter om kostnadsandelar från Sveriges Åkeriföretags webbplats [www.akeri.se](http://www.akeri.se)

medan kostnaden har ökat omkring 10 procent för företag med 5–999 anställda. För de största företagen med 1 000–5 000 anställda har arbetskraftskostnaden per anställd ökat med i genomsnitt 25 procent.<sup>120</sup>

## Effekter på åkeriernas konkurrenssituation

### *Svenska åkeriföretag förlorar marknadsandelar*

År 2007 gjordes en studie om småländska åkeriers konkurrenskraft och hur åkerierna anpassar sig till utvecklingen när marknaden avregleras. Studien fokuserade på godstransportörer i Jönköpings och Kronobergs län. Antalet lastbilscentraler hade 2007 halverats jämfört med 1990, och enbilsåkerierna hade blivit färre i takt med att de större åkerierna hade vuxit. Åkerierna i undersökningen såg inte andra trafikslag som ett konkurrenshot, utan som komplement. I stället var den största konkurrensen med andra åkerier, främst inom Sverige. Åkerierna kände inte av någon större konkurrens från utlandet, på grund av språkbarriärer och sämre lokalkännedom hos utländska åkare.<sup>121</sup>

Enligt Transportstyrelsens marknadsrapport från 2015 har de svenska åkeriföretagen förlorat marknadsandelar till utländska konkurrenter och konkurrensen är hårdast på delmarknaden för fjärrtransporter. På andra mer specialiserade eller lokala marknader är konkurrensen på grund av etableringshinder inte lika hård. Transportstyrelsen menar att trösklarna för in- och utträde på marknaden är relativt låga för åkeriföretagen, då tidsåtgång och kostnad för processen är relativt kort och flexibla lösningar finns för fordonsanskaffning (i form av leasing av fordon).<sup>122</sup>

Möjligheten för utländska åkerier att konkurrera på lokala eller geografiskt mindre marknader är reglerad genom regelverket för cabotage.<sup>123</sup> Trenden de senaste åren har varit ett ökat inslag av

---

<sup>120</sup> Transportstyrelsen (2015), *Godstrafikmarknaden på väg – producenter*, s. 51.

<sup>121</sup> Andersson, J. och Ståhl, J. (2007), *Småländska åkeriers konkurrenskraft när marknaden avregleras?*, Ekonomihögskolan, Växjö universitet.

<sup>122</sup> Transportstyrelsen (2015), *Godstrafikmarknaden på väg – producenter*.

<sup>123</sup> För en översikt av regelverket, se t.ex. Transportstyrelsens skrift *Vägledning vid tolkning av bestämmelserna om cabotagetransporter och kombinerade transporter*, 2016-10-12, [www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/yrkestrafik/buss--och-godstrafik/cabotagetransporter-och-kombinerade-transporter.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/yrkestrafik/buss--och-godstrafik/cabotagetransporter-och-kombinerade-transporter.pdf)

cabotagetransporter i Sverige. Det finns också möjligheter för utländska åkerier att konkurrera via det så kallade kombidirektivet<sup>124</sup> om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna, som nu ses över av EU-kommissionen.

### *Åkerinäringens internationella kostnadsbild*

Trafikanalys gjort en kartläggning av åkerinäringens kostnadsbild i Sverige, Polen, Estland och Tjeckien.<sup>125</sup> Kartläggningen ger en nulägesbild av hur konkurrenssituationen ser ut för svenska åkerier jämfört med utländska åkerier som är ofta förekommande i Sverige. De länder som har valts ut är vanligen förekommande som registreringsland bland utländska lastbilar i Sverige.

Kostnaderna har delats upp i fasta årliga fordonskostnader (fast avskrivning, ränta, fordonsskatt, vägavgift, försäkring) och rörliga, avståndsbaserade kostnader (rörlig avskrivning, däck, reparationer, drivmedel samt förarlöner och arbetsgivaravgifter).

Jämförelseobjekt i analysen är dragbil med släp (trailer), som är ett vanligt förekommande fordon i internationella transporter. Släpet kan dock se lite olika ut beroende på regler och krav i olika länder, vilket påverkar kostnaderna. När det gäller fordonskostnaden omfattas därför enbart dragbilen och inte släpet (trailern). För fordonsskatt, drivmedelsförbrukning och andra kostnader omfattas hela fordonsekipaget. Den årliga körsträckan antas vara 13 000 mil.

Sammanfattningsvis är åkerikostnaderna högst i Sverige, därefter Polen, Tjeckien och lägst kostnader har Estland. De svenska kostnaderna ligger på omkring 1,4 miljoner kronor per år för en dragbil med trailer. Kostnaderna i Polen ligger på en nivå som är drygt 70 procent av den svenska nivån. Tjeckien och Estland ligger på cirka 64 procent av den svenska kostnadsnivån.

Den största skillnaden ligger i förarkostnaderna, där Polens förarkostnader ligger på knappt 60 procent av den svenska kostnadsnivån, Estland ligger på knappt 40 procent av den svenska nivån, och Tjeckien ligger på knappt 35 procent av den svenska nivån.

---

<sup>124</sup> Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna.

<sup>125</sup> Trafikanalys (kommande), *En vägslitageskatt – Resultat från några genomförda analyser*.

De fasta fordonskostnaderna är lite högre i Sverige än i de övriga länderna på grund av att svenska åkerier ofta använder svensk-tillverkade dragfordon med tre axlar och starkare motor, medan man på kontinenten ofta använder tvåaxlade fordon med lite svagare motor. Dessutom är de svenska försäkringskostnaderna lite högre.

De rörliga fordonskostnaderna är också högre i Sverige, beroende på högre reparations- och servicekostnader samt högre drivmedelskostnader. Dieselpriiset är högre i Sverige än i de flesta andra länder inom EU.

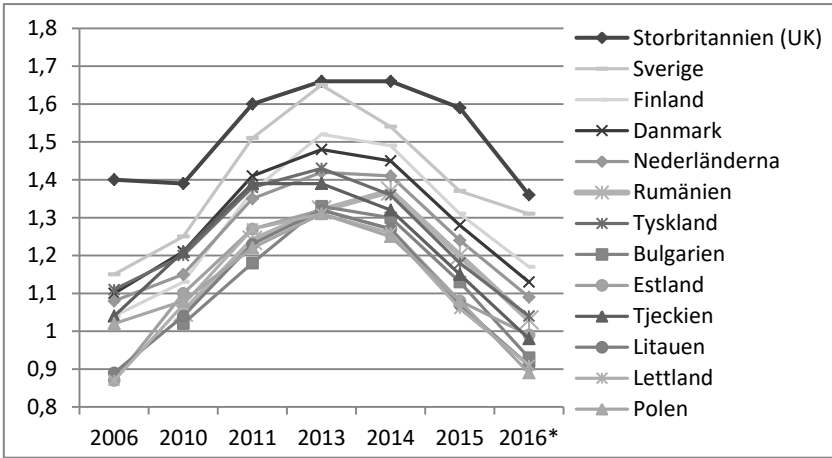
Eftersom kostnadsnivån är högre i Sverige än i de övriga länderna, kommer en vägskatt som tas ut med samma belopp för samma ekipage oavsett land att innebära en relativt sett mindre kostnadsökning för svenska åkerier jämfört med de utländska åkerierna.

Med en årlig körsträcka på 13 000 mil för jämförelsefordonet innebär en skatt på 1 krona per fordonskilometer en ökad årskostnad på 9 procent för svenska åkerier, och en ökad årskostnad på 13–14 procent för åkerier från övriga undersökta länder. Om vi räknar med enbart halva körsträckan, 6 500 mil, ökar årskostnaden med 11 procent för svenska åkerier och med 16–20 procent för de utländska. Även om den relativa kostnadsökningen blir lägre för svenska åkerier, innebär det att konkurrensnackdelen gentemot utländska åkerier blir större.

### *Dieselpriiser inom EU*

Figur 12.1 visar utvecklingen för dieselpriiset mellan åren 2006 och 2016 i ett urval av närliggande länder. Sverige har haft det näst högsta priset efter Storbritannien (UK) under hela perioden. I Storbritannien har dieselpriiset minskat med 3 procent sedan 2006. I Tyskland och Tjeckien har priset minskat med 6 procent och i Polen har dieselpriiset minskat med 13 procent sedan 2006. I Sverige är dieselpriiset fortfarande 14 procent högre än 2006 och i Finland är priset fortfarande 13 procent högre än 2006.

Figur 12.1 Dieselpreis för motorfordon, inklusive skatter, euro per liter

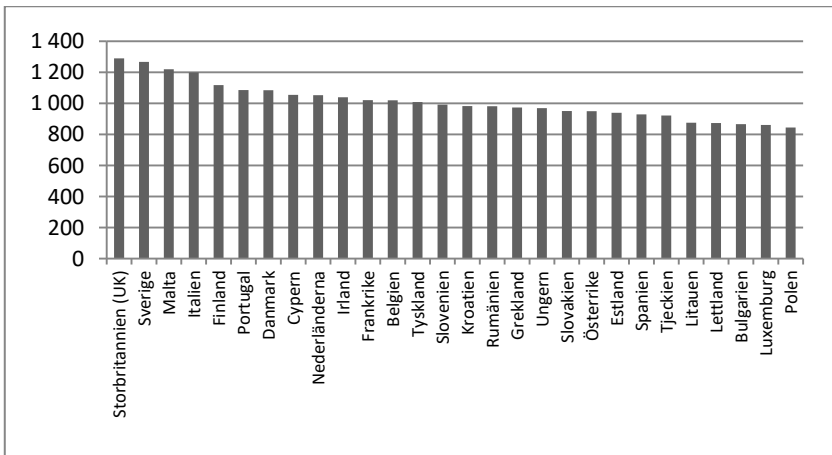


\* Jan-juni 2016.

Källa: EU Pocketbook Energy 2016, Prices of transport fuels, figur 2.13.1, s. 123, <http://ec.europa.eu/energy/en/statistics/energy-statistical-pocketbook>

Figur 12.2 visar dieselpriiset i februari 2016 i de olika länderna inom EU. Sverige har näst högst pris, medan grannländerna Polen, Estland, Lettland och Litauen tillsammans med Tjeckien har bland de lägsta dieselpriserna i hela EU.

Figur 12.2 Euro per 1 000 liter diesel



Källa: EU Weekly Oil Bulletin, 29 feb 2016, <http://ec.europa.eu/energy/en/statistics/weekly-oil-bulletin>



## 12.10.9 Effekter för jordbruks- och livsmedelssektorn

### Ökade kostnader för jordbruks- och livsmedelssektorn

Jordbruks- och livsmedelssektorn är närliggande sektorer som båda har omfattande transporter. Bortsett från samlastat styckegods, som är en blandad kategori, är livsmedelsindustrin den sektor som har det största enskilda transportarbetet med lastbil. När det gäller trafikarbetet uppskattas livsmedelsindustrins transporter utgöra 403 miljoner fordonskilometer, vilket motsvarar cirka 14 procent av det samlade inrikes trafikarbetet. Transporterna inom jordbruk (inklusive fiske) uppgick år 2015 till 111 miljoner fordonskilometer (tabell 12.18).<sup>126</sup>

För livsmedelsindustrin skulle vägsikten innebära en sammanlagd kostnad på 400–500 miljoner kronor och kommittén beräknar att kostnaderna för livsmedelsindustrin kan innebära en transportkostnadshöjning på omkring 8 procent. För jordbruket kan vägsikten innebära en sammanlagd kostnad på 100–150 miljoner kronor, vilket kan innebära en transportkostnadshöjning på 5–6 procent, då jordbrukssektorn allmänt sett är lite mindre beroende av vägtransporter än livsmedelsindustrin (tabell 12.20).

Det är svårt att bedöma möjligheterna för livsmedelsindustrin att övervältra sina kostnader på kunder, konsumenter och leverantörer. Mejerinäringen har långa och tunga transporter av mjölk och kan komma att ha svårt att övervältra sina kostnader på sina kunder. Norrmejerier menar att man har transporter på 900 000 mil per år, vilket skulle innebära skattekostnader på omkring 9–12 miljoner kronor per år beroende på hur transportmönstret ser ut. År 2007 räknade LRF med att en vägsikt på 2 kronor per kilometer skulle ge en kostnadseffekt på i genomsnitt 4,5 öre per kilogram invägd mjölk. På grund av genomsnittligt längre transportavstånd mellan gård och mejeri skulle det bli lite mer i norra Sverige och lite mindre i södra Sverige.<sup>127</sup> Utan att räkna på pris- och kostnadseffekter sedan år 2007 bedömer kommittén att LRF:s siffror kan gälla som ett riktmärke för effekterna inom mejerinäringen.

---

<sup>126</sup> Varugrupp 1, borträknat rundvirke.

<sup>127</sup> Inläga från Lars-Erik Lundkvist (LRF) den 15 juni 2016.

Vilka effekter dessa kostnadshöjningar får beror på hur konkurrenssituationen och lönsamheten ser ut inom jordbruks- respektive livsmedelssektorn.

En vägskatt drabbar svenska livsmedelsproducenter, men inte konkurrerande producenter på en världsmarknad. Jordbruksverket (2008) menar därför att en vägskatt skulle minska den svenska livsmedelsindustrins konkurrenskraft på den internationella marknaden.<sup>128</sup> Jordbruksverket bedömer också att svenska livsmedelsexportörer kan få svårt att kompensera sig för skatten genom en höjning av exportpriserna. Konkurrensförhållandena inom den svenska livsmedelsmarknaden kommer dock enligt Jordbruksverket inte att påverkas på samma sätt, eftersom både svenskproducerade och importerade varor kommer att bli föremål för skatteuttag.

### Jordbrukets konkurrenskraft

Detta avsnitt baseras till stor del på en rapport av Jordbruksverket.<sup>129</sup> Svenskt jordbruk har i många delar halkat efter i listan av de mest konkurrenskraftiga länderna. Flertalet av de indikatorer på konkurrenskraft pekar på att det svenska jordbruket har ett ogynnsamt läge jämfört med andra länder i EU och utvecklingen ser ut att fortsätta i den riktningen. Förvisso har Sverige fortfarande en hög avkastningsnivå i flera produktionsgrenar, som delvis kan förklaras av att det över tid har gjorts satsningar på forskning och utveckling (FoU) samt utbildning. Dessa satsningar har dock minskat på senare tid vilket gjort att risken ökat för att vi får en framtid med avtagande- eller negativ produktivitetsutveckling. En minskad investeringstakt i realkapital, humankapital och FoU är därmed antagligen den starkaste bakomliggande faktorn till den sämre utvecklingen av det svenska jordbrukets konkurrenskraft.

Svenskt jordbruk verkar på en gemensam EU-marknad. För att uppnå de politiska målen för inkomster, miljö, landskapets utseende, regionalpolitik m.m. finns inom EU dels ett gränsskydd mot länder utanför EU för att upprätthålla prisnivån, dels exportbidrag som stöd för export av överskott och därutöver direkta stöd. Resurs-

---

<sup>128</sup> Jordbruksverket (2008), *Remiss avseende rapporter om konsekvenser vid införandet av kilometerskatt*, 2008-09-08, dnr Fi2008/2023, Regeringskansliet.

<sup>129</sup> Jordbruksverket (2016), *Vad påverkar svensk konkurrenskraft?*, Rapport 2016:7.

utnyttjandet av mark är en av de viktigaste faktorerna för jordbrukets konkurrenskraft. EU:s jordbrukspolitik försvårar en internationell jämförelse, men studier visar att andelen obrukad jordbruksmark i Sverige är bland de högsta inom EU. Medelarealen för svenskt jordbruk har ökat betydligt långsammare än i de flesta övriga EU-länder. För mjölkproduktionen har strukturrationaliseringen gått snabbare i Sverige än i många andra närliggande länder, främst beroende på stark teknikutveckling och relativt stora investeringar för ekologisk produktion.

Marknadsregleringen med importtullar eller produktionsbegränsningar inom jordbruket har successivt minskat, vilket har gjort att marknadskrafterna i större utsträckning driver konkurrenskraften inom EU. Handelsnettot kan ses som en indikator på konkurrenskraften och under perioden 2001–2011 har Sverige mer än fördubblat sitt handelsunderskott, det vill säga minskat sin internationella marknadsandel och konkurrenskraft inom jordbruket.

### Lönsamheten inom jordbruket

Studier visar att lönsamheten generellt sett är låg inom svenskt jordbruk och att enbart tre av fem företag är lönsamma utan jordbruksstöd. Avkastningsnivån varierar kraftigt inom olika delar av jordbruket. Mjölksektorn ligger i den absoluta toppen vid en jämförelse med andra EU-länder, medan spannmålsodlingen har en låg avkastning. Både mjölksektorn och spannmålsodlingen har en låg tillväxttakt på avkastningen, vilket delvis skulle kunna bero på övergången till ekologisk produktion (där produktiviteten är lägre och därför håller tillbaka tillväxten för sektorn som helhet).

Lönsamheten varierar mycket mellan gårdar och över tid, men generellt sett behålls lönsamhetsnivån för respektive gård över tid. Den största variationen ser man främst mellan och inom gårdar, men också mellan lokalisering och typ av specialisering. Generellt sett tycks större gårdar med relativt hög kapitalisering och intensivt jordbruk vara mer lönsamma och produktiva samt mindre beroende av stöd. Dessa företag är ofta mer belånade och mer beroende av anställd personal och arrenderad mark. Ökningen i produktivitet är främst relaterad till högre teknisk effektivitet och bättre fördelning av insatsvaror, vilka båda är nära relaterade till företagets ledarskap och strategi.

Parlamentariska landsbygdskommittén skriver i sitt delbetänkande *På väg mot en ny politik för Sveriges landsbygder – landsbygdernas utveckling, möjligheter och utmaningar* (SOU 2016:26) att ökningen i jordbrukets omsättning har varit stark i alla kommuntyper utom i storstäderna trots att sysselsättningen har minskat kraftigt. Detta pekar på att det har skett en teknikutveckling i jordbruksföretagen där arbetskraft ersatts med maskinkraft. En ökad produktivitet har också stimulerat tillväxten i förädlingsvärde.

### **Strukturrationaliseringen leder till längre transporter**

Strukturrationaliseringen och teknikutvecklingen har gått hand i hand mot ett minskat behov av arbetskraft, samtidigt som ny teknik har förändrat kompetenskraven på den arbetskraft som efterfrågas. Sverige har ett av de högsta kostnadslägena för arbete inom EU, medan länderna i Centraleuropa och Östeuropa har de lägsta kostnaderna. Den svenska arbetskraftens höga kostnadsläge innebär samtidigt ett stort humankapital med högt kunskapsinnehåll och kostnadsläget behöver därför inte vara ett problem. Studier visar att jordbruksrelaterad utbildning bland jordbruksföretagens personal har betydelse för jordbrukets produktivitet. Strukturrationaliseringen leder också till ökade avstånd och längre transporter.

### **Jordbruk med internationell handel är mer produktiva**

Förädlingsvärdet inom jordbruket har de senaste åren haft en likartad utveckling i alla de nordiska länderna. Sverige har dock tenderat att sjunka relativt djupt vid nedgångar och har inte tenderat att öka lika mycket som andra EU-länder vid uppgångar. Studier visar att jordbruksföretag som handlar internationellt har en högre produktivitet än företag som enbart är engagerade på den svenska marknaden. Det gäller även inom andra sektorer och kan delvis bero på att internationell handel leder till en ökad kunskaps- och teknikspridning med positiv effekt på produktiviteten. Likaså tycks intresse för den egna ekonomin och en överblick och kunskap om kostnader och intäkter ge ökad effektivitet och förutsättningar att möta motgångar.

## Livsmedelsindustrin i Sverige

Detta avsnitt baseras i hög grad på en rapport av Jordbruksverket.<sup>130</sup> Livsmedelsindustrin är Sveriges fjärde största tillverkningsindustri och inkluderar livsmedelsframställning, dryckesframställning samt tobaksvaruförframställning. Inom livsmedelsindustrin är slakt- och köttvaruindustrin störst sett till omsättning och produktionsvärde, medan sektorn bageri- och mjölprodukter har störst antal företag och anställda. Liksom i många andra branscher är de flesta företagen inom livsmedelsindustrin små, men den större delen av tillverkningen sker i de stora företagen.

Den kraftiga strukturuomvandlingen har skett senare inom livsmedelsindustrin än inom andra branscher och den pågår för fullt. Antalet företag ökar totalt sett, medan antalet sysselsatta fortsätter att minska, främst i de större företagen.

Livsmedelsindustrin skapar sysselsättning i alla län, men den har sin tyngdpunkt i södra Sverige. Lönsamheten för livsmedelsindustrin som helhet ligger på en relativt stabil nivå jämfört med andra stora sektorer inom tillverkning, men de stora jordbruksnära sektorerna har den lägsta lönsamheten. Marknadskoncentrationen inom dagligvaruhandeln är högre i Sverige än i många andra länder.

Sverige är nettoimportör av livsmedel och jordbruksvaror. Handelsunderskottet har dock stabiliserats något under senare år. Sverige exporterar främst till grannländerna, där Norge är den största handelspartnern. På senare år har dock exporten till Kina, Indien och andra fjärran länder ökat.

Inom så kallade bearbetade jordbruksvaror utgör spritdrycker, bröd- och bakverk, beredningar och choklad- och sockerkonfektyr 70 procent av exporten. Av dessa har exporten av spritdrycker minskat i värde, medan övriga har ökat i värde. Bearbetade jordbruksvaror finns inte med i EU:s Amsterdamfördrag och omfattas därför inte av den gemensamma jordbrukspolitiken. Dessa produkter är föremål för råvarukostnadsutjämning, vilket betyder att de får exportbidrag och tullsats som motsvarar skillnaden mellan världsmarknadspriserna och EU:s priser. Effekten av detta blir frihandelsliknande för de länder som är med i systemet, t.ex. Norge och Schweiz.

---

<sup>130</sup> Jordbruksverket (2012), *Marknadsöversikt – Livsmedelsindustrin*, Rapport 2012:42.

## Konkurrenssituationen i livsmedelsindustrin

### *Konkurrenssituationen inom Sverige*

Livsmedelsindustrin i Sverige har länge varit skyddad från internationell konkurrens och priserna har därmed inte varit beroende av priserna i andra länder. Sveriges medlemskap i EU har ökat konkurrensen och utjämnat priserna mellan Sverige och andra länder.

En stor del av transportererna sker inom dagligvaruhandeln. Jämfört med andra länder är marknadskoncentrationen hög i den svenska dagligvaruhandeln. De tre största kedjorna stod år 2011 för 90 procent av omsättningen och 85 procent av försäljningen. Marknadsledaren ICA hade samma år närmare 50 procent av marknaden.<sup>131</sup>

Detaljhandelsmarknaden är i stor utsträckning lokal och marknadsmakten ligger huvudsakligen hos de stora detaljhandelsföretagen, snarare än hos livsmedelsproducenterna. Vid prissättningen av livsmedel har därför de stora detaljhandlarna en starkare förhandlingsposition än livsmedelsproducenterna. Priskonkurrensen uppstår då mellan de olika livsmedelsproducenterna i kampen om att få sälja sina produkter, vilket pressar ned inköpspriset på jordbruksvaror och livsmedel.<sup>132</sup> Livsmedelsproducenterna kommer därför att ha svårt att övervältra sina kostnadsökningar av en vägskatt, utan de kommer sannolikt att bäras av livsmedelsproducenterna själva. Detaljhandlarna (ICA, Coop, Axfood, Bergendahls) kan däremot sannolikt övervältra en del av sina ökade kostnader på såväl leverantörer (producenterna) som slutkonsumenterna av livsmedel. Kommittén uppskattar en höjning av konsumentpriserna inom livsmedelssektorn till storleksordningen 0,15–0,20 procent (tabell 12.31).

Livsmedelsproducenterna får därmed ökade kostnader, dels på grund av de egna transportererna, dels på grund av viss övervältring från detaljhandelsledet. Om vi utgår från en genomsnittlig relativ kostnadshöjning inom varugruppen livsmedel kan vi därför anta att producenterna får en kostnadshöjning som ligger över gruppens

---

<sup>131</sup> Jordbruksverket (2012), *Marknadsöversikt – livsmedelsindustrin*, Rapport 2012:42.

<sup>132</sup> Detta leder i sin tur till utslagning och övertagande av mindre lönsamma livsmedelsproducenter, t.ex. mjölkproducenter och grisuppfödare, som i sin tur ökar koncentrationen i producentledet.

genomsnitt, medan detaljhandeln får en kostnadsökning som ligger under genomsnittet.

Livsmedel transporteras i hög grad av transportägarna själva, det vill säga av de stora livsmedelsgrossisterna (t.ex. COOP, ICA, Axfood och Bergendahls). Trafikanalys har studerat transportmönstren inom denna bransch närmare, se nedan. De största varuflödena (godsmängderna) till butiker (vilket sker med lastbil) går inom Stockholms län (15 procent), inom Västra Götalands län (13 procent) och inom Skåne län (10 procent). Dessa inomregionala flöden utgör därmed 38 procent av den sammanlagda varumängden av livsmedel som går från terminaler till butiker med lastbil.

### *Den internationella konkurrensen*

Livsmedelsföretagen producerar dels för den svenska marknaden, dels för den utländska marknaden. Inom Sverige är livsmedelsindustrin främst leverantör till de stora detaljhandelskedjorna, som har den stora marknadsmakten (se ovan).

Till skillnad från flera andra industrier var livsmedelsindustrin länge skyddad från internationell konkurrens och livsmedelspriserna var högre i Sverige än i många andra länder. Sveriges inträde i EU gjorde att den europeiska marknaden öppnades och konkurrensen ökade kraftigt. Det ledde bland annat till kraftigt sänkta livsmedelspriser i Sverige.

I motsats till vad många trodde har den svenska livsmedelsexporten ökat mycket positivt efter inträdet i EU. Sverige har under många år haft en kontinuerlig ökning av såväl import som export av jordbruksprodukter och livsmedel. Nästan all import av livsmedel till Sverige kommer från andra EU-länder, framför allt från Danmark, Tyskland och Nederländerna. I den importen ingår dock en del import från länder utanför EU, eftersom produkter som kommer till EU via Rotterdam och därifrån till Sverige räknas som import från Nederländerna. Svensk export går i första hand till Norge, Danmark och Finland, men också i hög grad till Tyskland och USA.

## Lokaliseringsmönster och lönsamhet i livsmedelsindustrin

### *Livsmedelssektorn har sin tyngdpunkt i södra Sverige*

Livsmedelsindustrin är den geografiskt mest spridda industrin i Sverige, men har som nämnts viss tyngdpunkt i södra Sverige. År 2004 fanns tre fjärdedelar av antalet sysselsatta i de fyra sydliga riksområdena<sup>133</sup> (Sydsverige, Småland med öarna, Västsverige och Stockholm).<sup>134</sup> Andelen sysselsatta i de fyra sydliga riksområdena var densamma år 2010, efter att antalet sysselsatta hade minskat med i genomsnitt knappt 10 procent. Den största minskningen av antalet sysselsatta under perioden 2004–2010 skedde i riksområdet Mellersta Norrland (Västernorrlands och Jämtlands län) med drygt 30 procent. Efter 2010 har sysselsättningen totalt sett fortsatt att minska inom livsmedelsindustrin. Åren 2010–2014 har antalet anställda minskat med 5 procent i genomsnitt. Störst har minskningen varit i riksområdena Norra Mellansverige med 26 procent och Mellersta Norrland med 13 procent, men också i Sydsverige har antalet anställda minskat med 8 procent. Dessa relativt kraftiga minskningar har uppvägs något av en ökning med knappt 6 procent i Stockholm. Den sammanlagda minskningen har dock varit 5 procent.

Sysselsättningen har minskat i alla areella näringar mellan åren 1990 och 2010, mest inom jordbruket och minst inom skogsbruket.<sup>135</sup>

### *Livsmedelsindustrin på landsbygden*

Svensk livsmedelsindustri är i dag mindre koncentrerad till städerna än vad som var fallet under 2000-talets början. I dagsläget är arbetstillfällena i industrin tämligen jämt fördelade mellan stad och landsbygd.<sup>136</sup> Denna utveckling kan till viss del förklaras av att den mer storskaliga livsmedelsindustrin har blivit mer exportorienterad

---

<sup>133</sup> Riksområde avser nivån NUTS 2 i den regionala indelningen som används inom EU för statistikredovisning. Se Kommissionens förordning (EG) nr 105/2007 av den 1 februari 2007 om ändring av bilagorna till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1059/2003 om inrättande av en gemensam nomenklatur för statistiska territoriella enheter (NUTS).

<sup>134</sup> Jordbruksverket (2012), *Marknadsöversikt – livsmedelsindustrin*, Rapport 2012:42.

<sup>135</sup> Parlamentariska landsbygdskommitténs delbetänkande *På väg mot en ny politik för Sveriges landsbygder – landsbygdernas utveckling, möjligheter och utmaningar* (SOU 2016:26).

<sup>136</sup> Parlamentariska landsbygdskommitténs delbetänkande *På väg mot en ny politik för Sveriges landsbygder – landsbygdernas utveckling, möjligheter och utmaningar* (SOU 2016:26).



under det senaste årtiondet. Den storskaliga produktionen är därmed inte enbart inriktad på den inhemska marknaden, vilket har minskat behovet av att vara lokaliserad i närheten av storstäderna. Produktionen kan därför i större utsträckning placeras i mindre orter där markpriserna är lägre, tillgången till arbetskraft är god och där tillgängligheten till inhemska och utländska marknader via vägtransporter fungerar väl.

Skattningar som Jordbruksverket har gjort pekar på att det finns ett samband mellan andelen sysselsatta i primärproduktion och livsmedelsindustrins storlek på regional nivå. Detta tyder på att det finns fördelar för företag inom livsmedelsförädling att lokalisera sig nära primärproduktionen. En region som är specialiserad mot jordbruk tenderar därför att ha en stor livsmedelsindustri. Den småskaliga livsmedelsförädlingen sker ofta i direkt anslutning till primärproduktionen och kan därmed sägas vara direkt länkad till jordbrukssektorn.

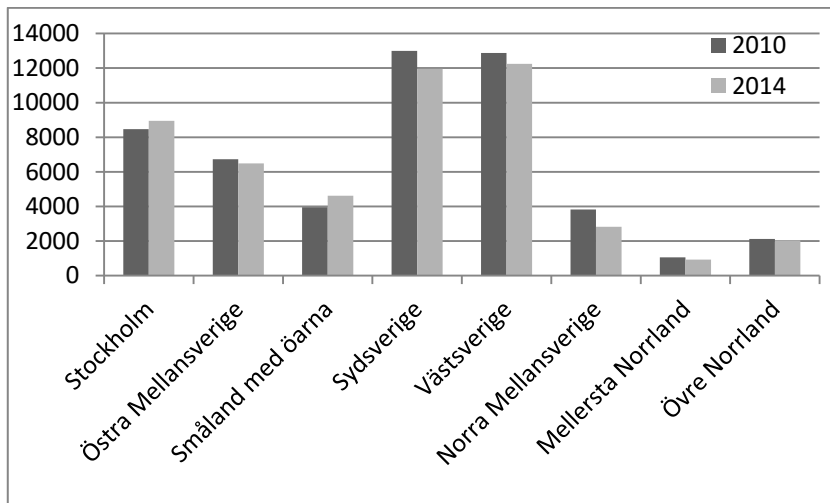
Samtidigt är den småskaliga livsmedelsproduktionen beroende av närhet till en lokal marknad med stark köpkraft. Detta förklarar varför de småskaliga livsmedelsföretagen i Sverige i hög grad är koncentrerade till storstadsregionerna och till områden som attraherar många besökare.

### *Förväntade effekter*

Som kommittén har varit inne på ovan får livsmedelsindustrin en förväntad genomsnittlig transportkostnadsökning i storleksordningen 7–8 procent beroende på grad av övervältring från åkerierna (tabellerna 12.27 och 12.31). Beroende på övervältringsmöjligheterna inom livsmedelsindustrin leder denna transportkostnadsökning till en ökning av produktionskostnaderna med omkring 0,17–0,4 procent i genomsnitt och i samma storleksordning i förhållande till omsättningen (tabellerna 12.27 och 12.31).

Tidigare studier har kommit fram till att transportpriselasticiteten inom livsmedelsindustrin är svagt positiv, men kommittén tvivlar på att de ökade kostnaderna kommer att påverka sysselsättningen inom livsmedelsindustrin positivt. Kommitténs bedömning är snarare att vägskattens kostnader förstärker den ovan beskrivna strukturrationaliseringen.

Figur 12.3 Sysselsättning inom livsmedelsindustrin. Antal anställda per riksområde<sup>137</sup> åren 2010 och 2014



Källa: SCB, *Företagens ekonomi*, egen bearbetning.

Med tanke på jordbrukets rationalisering som har lett till långa transportavstånd kan det finnas skäl att tro att småskaliga livsmedelsföretag i anslutning till jordbrukssektorn likaså har långa avstånd för sin avsättning och kommer att påverkas mycket. Nischade livsmedelsföretag med relativt få konkurrenter har större möjligheter till övervältring på konsumenterna, medan jordbruksnära företag med mer konventionella produkter kan förväntas ha fler konkurrenter och pressade marginaler.

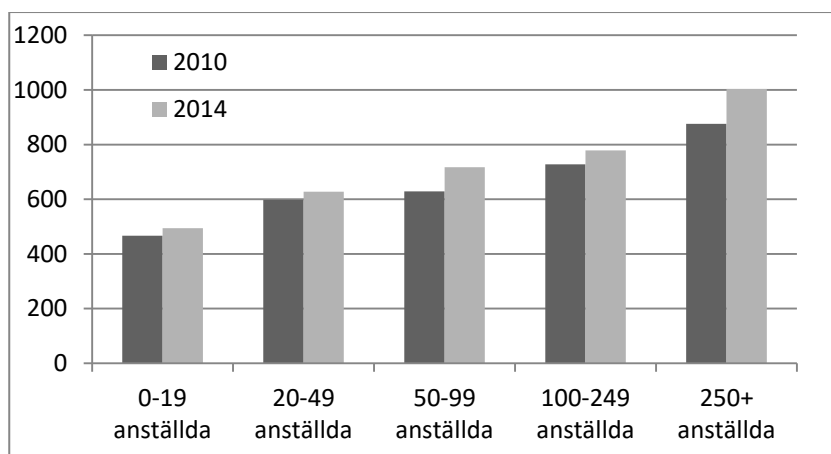
Kostnadseffekterna skiljer sig åt mellan delsektorer inom livsmedelsindustrin. Jordbruksnära delsektorer som t.ex. mejerinäringen kan påverkas av kostnadsövervältring från såväl leverantörer som köpare, vilket kan göra att kommitténs kostnadsbedömningar är underskattade.

Kostnadseffekterna kan förväntas vara stora i län i norra Sverige med långa avstånd. Mejerinäringen i norra Sverige har långa avstånd och konventionella produkter med hård konkurrens och löper stor

<sup>137</sup> Riksområde avser nivån NUTS 2 i den regionala indelningen som används inom EU för statistikredovisning. Se Kommissionens förordning (EG) nr 105/2007 av den 1 februari 2007 om ändring av bilagorna till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1059/2003 om inrättande av en gemensam nomenklatur för statistiska territoriella enheter (NUTS).

risk för övervältring från både leverantörer och köpare. Vägskatten kan förväntas förstärka rationaliseringen inom främst mejerinäringen och annan jordbruksnära produktion och därmed leda till minskad sysselsättning främst i norra Sverige.

**Figur 12.4 Förädlingsvärde per anställd inom livsmedelsindustrin. Företag i olika storleksklasser. Tusental kronor**



Källa: SCB, *Företagens ekonomi*, egen bearbetning.

### 12.10.10 Effekter på skogsindustrin

#### Statistiken verkar underskatta skogstransporterna

Skogsnäringen kan grovt sett delas upp i skogsbruk respektive skogsindustri, där skogsindustrin i sin tur består av trävaruindustrin respektive massa- och pappersindustrin.

Enligt skogsbrukets forskningsinstitut Skogforsk (2007) körde skogsnäringen cirka 491 miljoner kilometer år 2005, varav skogsbruket (rundvirke, massaved, timmer, trädrester) stod för 296 miljoner kilometer.<sup>138</sup> Av Skogforsk (2012) framgår att skogsbruket 2010 hade ett trafikarbete på 306 miljoner kilometer, varav 294 miljoner kilometer (96 procent) gick på allmänna vägar.<sup>139</sup>

Av Trafikanalys statistik framgår att skogsrelaterade varugrupper (trävaror och rundvirke) hade år 2010 ett trafikarbete på samman-

<sup>138</sup> Skogforsk (2007), *Effekter på skogsbruket av en kilometerskatt*, s. 11 f.

<sup>139</sup> Skogforsk (2012), *Skogsbrukets transporter 2010*, Skogforsk rapport 791-2013.

lagt cirka 374 miljoner fordonskilometer, varav 246 miljoner närmast kunde härledas till skogsbruket (tabell 12.18).<sup>140</sup> År 2015 var motsvarande sammanlagda siffra 274 miljoner kilometer enligt samma tabell.<sup>141</sup>

Trafikanalys statistik verkar därmed ha underskattat skogsbrukets transporter år 2010 med ungefär 20 procent ( $294/246=1,195$ ). För år 2015 ser underskattningen ut att vara mindre, närmare 10 procent ( $294/274=1,07$ ).

Skogsnäringens trafikarbete används i kommitténs alternativa beräkningar av effekterna på produktionskostnaden (tabell 12.29). Utifrån försiktighetsprincipen har kommittén valt att ta hänsyn till dessa skillnader i statistik genom att i sina beräkningar räkna upp skogsnäringens och övriga sektorer trafikarbete med 20 procent. Beroende på hur väl statistiken representerar det verkliga trafikarbetet i övriga sektorer kan produktionskostnadsökningarna i tabell 12.29 vara överskattade.

En jämförelse kan också göras mellan å ena sidan kommitténs uppskattade transportkostnad per kilometer inom skogsnäringen och å andra sidan transportkostnaden utifrån Skogforsk uppskattningar. Enligt Skogforsk (2007, sid 11) var skogsbrukets transportkostnad 3 749 miljoner kronor. Det betyder att transportkostnaden per kilometer var 12,7 kronor ( $=3\,749/296$ ). Om vi räknar upp denna kostnad med KPI mellan år 2005 och 2014 (cirka 11,8 procent) skulle det motsvara 14,2 kronor ( $=12,7 \times 1,118$ ) i 2014 års prisnivå. Denna kostnad kan jämföras med kommitténs uppskattade transportkostnad för timmerbil i tabell 12.24 som är 13,1 kronor, en skillnad på 8 procent.

Med en transportkostnad på 14,2 kronor per kilometer skulle en vägskatt på 1,11 kronor per kilometer innebära en kostnadsökning på 7,8 procent i stället för de 8,5 procent som tabell 12.24 visar och som är den transportkostnadsökning som kommittén har utgått från i sina uppskattningar av övriga kostnader. Enligt Skogforsk (2007) skulle en vägskatt (kilometerskatt) på 1,20 kronor innebära en transportkostnadsökning för skogsbruket på 9 procent.<sup>142</sup>

---

<sup>140</sup> Rundvirke (188 miljoner fordonskm) + Flis och sågavfall (58 miljoner fordonskm).

<sup>141</sup> Skogsstyrelsens statistik över virkestransporter i *Skogsstatistisk årsbok* baseras på, och hänvisar till, Trafikanalys lastbilsundersökning.

<sup>142</sup> Skogforsk (2007), *Effekter på skogsbruket av en kilometerskatt*, tabell 4, s. 11.

Kommittén uppskattar att trävaruindustrin till följd av vägskatten får ökade transportkostnader med 7–8 procent, medan skogsbruket (sågverk) får en ökning med omkring 5–6 procent och massa- och pappersindustrin får en transportkostnadsökning på omkring 2–3 procent (tabellerna 12.27 och 12.31).

Dessa relativa kostnadshöjningar beräknas motsvara omkring 347 miljoner kronor för skogsbruket, 144 miljoner kronor för trävaruindustrin och 58 miljoner kronor för massa- och pappersindustrin, baserat på deras respektive trafikarbete (tabell 12.31). Kommittén har i sina beräkningar utgått från att transportköparna generellt sett kan övervältra hälften av sina kostnader på konsumenter och leverantörer. Kostnaderna skulle då motsvara 0,02 procent av produktionskostnaderna för massaindustrin, 0,08 procent för trävaruindustrin och 0,25 procent av produktionskostnaderna för skogsbruket (tabell 12.31).

Kommittén bedömer dock, med tanke på att skogsbruket kan förväntas ha relativt svårt att övervältra sina kostnadsökningar till 50 procent, att den uppskattade produktionskostnadsökningen på 0,25 procent för skogsbruket kan vara underskattad. Trävaru- respektive massaindustrin kan å andra sidan förväntas att i vissa fall övervältra mer än 50 procent av sina kostnadsökningar. Deras uppskattade produktionskostnadsökningar på 0,02 procent respektive 0,08 procent kan i så fall vara överskattade.

## Övervältringseffekter

### *Övervältring bakåt i förädlingskedjan*

En möjlig utveckling är att såväl skogsbruk som trävaru- och massaindustrin på lång sikt övervältrar en stor del av sina kostnader bakåt i förädlingskedjan, vilket i så fall på sikt kommer att påverka skogsägare och lönsamheten i att äga skog.

Enligt Skogforsk (2007) sker prissättningen av skogsindustriprodukter på en global marknad, vilket försämrar möjligheterna till övervältring framåt i förädlingskedjan. I stället kommer kostnader inom skogsnäringen att övervältras bakåt i förädlingskedjan, sannolikt till skogsbruk och skogsägare.

Ökade kostnader för skogsbrukets råvaror kan resultera i ett minskat utbud av skogsråvara för skogsindustrin och energisektorn,

främst i områden med långa transportavstånd som Norrlands inland och de så kallade skogslänen. Som ett sätt att upprätthålla lönsamheten i skogsbruket ser Skogforsk en risk att skogsvårdsåtgärderna minskar, vilket kan få till följd att skogsproduktionen och avverkningsnivån sjunker på sikt, vilket i sin tur skulle kunna leda till ökade priser på massaved och skogsbränsle.<sup>143</sup>

Kommittén bedömer i förhållande till andra faktorer att vägskattens långsiktiga effekter på priserna på skogsbränsle och biodrivmedel är svårbedömda, men sannolikt blir de relativt marginella. Dock bedömer kommittén att vägskatten kan öka den redan relativt höga efterfrågan på lågbeskattade biodrivmedel. Enligt Energimyndighetens långsiktiga scenarier över energisystemet väntas användningen av biodiesel (redan innan införandet av en vägskatt) öka fram till år 2030.<sup>144</sup> En långsiktigt ökad efterfrågan på biodrivmedel har positiva effekter på lönsamheten av skogsvård och skogsbruk, vilket kan överväga de negativa effekterna av kostnadsövervältringen.

Kommittén har svårt att bedöma hur effekterna för fasta biobränslen (massaved och skogsbränsle) skiljer sig från effekterna för flytande biobränslen. Kommittén bedömer dock att kostnads- och övervältringseffekter är likartade när det gäller fasta respektive flytande biobränslen.

### *Utveckling mot bioekonomi motverkar övervältringen bakåt*

Skogforsk (2007) skriver också att med en ökad fokusering på klimatfrågan och energifrågan i samhället tillsammans med en ökad efterfrågan på förnybara bränslen kan grunderna för kostnadsfördelningen bli annorlunda. I det fallet skulle en betydande del av kostnadsökningen kunna tas ut via produktpriset och/eller fördelas med hänsyn till omsättning eller vinst hos aktörerna i råvaruledet.<sup>145</sup>

Skogforsk (2007) såg tecken på effekter av en sådan utveckling och kommittén bedömer att en sådan utveckling i samhället med fokus på klimat, energi och förnybara bränslen har fortsatt de senaste åren. Det pekar mot att fördelningen av vägskattens kost-

---

<sup>143</sup> Skogforsk (2007), *Effekter på skogsbruket av en kilometerskatt*, s. 24 f.

<sup>144</sup> Energimyndigheten (2014), *Scenarier över Sveriges energisystem*, ER 2014:19.

<sup>145</sup> Skogforsk (2007), *Effekter på skogsbruket av en kilometerskatt*, s. 26.

nader inom skogsnäringen kan komma att jämnas ut mellan de olika leden i förädlingskedjan.

Enligt Skogsbarometern 2016 finns det just nu en hög investeringsvilja bland skogsägarna och investeringar i skogsmark ses som lönsamma. Många skogsägare skulle vilja köpa mer skogsmark om de fick möjlighet och tror på stigande priser på såväl skogsråvara som på fastigheter. Massa- och pappersindustrin är inne i en kraftig investeringsperiod där produktionen anpassas till ett förändrat efterfrågemönster med mindre export av grafiskt papper och mer export av förpacknings- och sanitetspapper. Även exporten av sågade trävaror minskar. Exporten av massa är däremot stabil.<sup>146</sup>

## Lokaliseringsmönster och lönsamhet inom skogsnäringen

### *Sysselsättning och anläggningsstorlek*

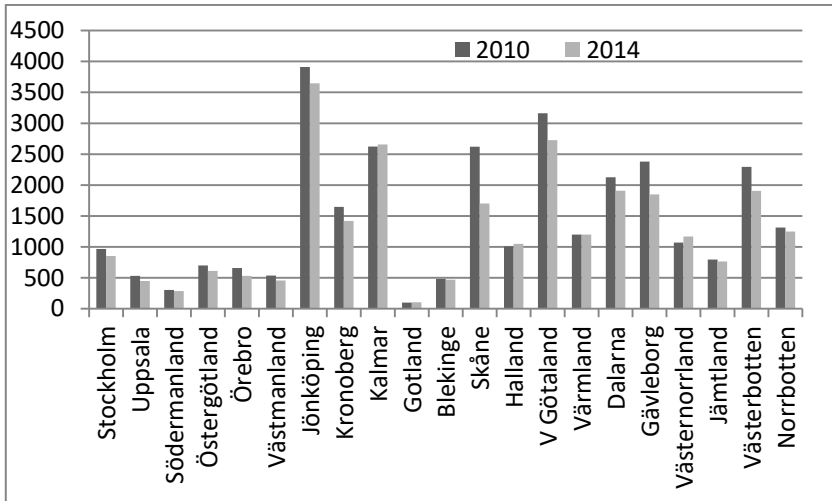
Sysselsättningen inom skogsnäringen är jämnt fördelad mellan de båda sektorerna trä- och trävaruindustrin respektive massa- och pappersindustrin, med vardera omkring 27 000 anställda, det vill säga sammanlagt 54 000 anställda.

En tydlig skillnad mellan de båda sektorerna är att massa- och pappersindustrin har relativt få men stora anläggningar (arbetsställen), medan trävaruindustrin har många men små anläggningar (arbetsställen). Trävaruindustrin hade år 2014 i genomsnitt 5 anställda per anläggning (arbetsställe). Jönköpings och Kalmar län hade de största anläggningarna med i snitt 10–11 anställda per anläggning. Massa- och pappersindustrin hade samma år i genomsnitt 67 anställda per anläggning (arbetsställe). Norrbottens och Västernorrlands län hade de största bruken (arbetsställen) med uppåt 180 respektive 150 anställda i genomsnitt. Ett stort företag kan ha flera arbetsställen och därför skiljer sig antalet företag och arbetsställen åt.

---

<sup>146</sup> *Skogsbarometern 2016*, Swedbank och Sparbankerna i samarbete med LRF Konsult, [www.swedbank.se/foretag/skog-och-lantbruk/kunskapsbanken-skog-och-lantbruk/barometrar/index.htm](http://www.swedbank.se/foretag/skog-och-lantbruk/kunskapsbanken-skog-och-lantbruk/barometrar/index.htm)

Figur 12.5 Sysselsättning inom trävaruindustrin per län



Källa: SCB Företagens ekonomi, egen bearbetning.

Parlamentariska landsbygdskommittén skriver i sitt delbetänkande *På väg mot en ny politik för Sveriges landsbygder – landsbygdernas utveckling, möjligheter och utmaningar* (SOU 2016:26) att mellan åren 1990 och 2010 har sysselsättningen i skogssektorn vuxit i storstadskommuner och i tätortsnära landsbygdskommuner. Omsättning och förädlingsvärde har dock utvecklats starkast i de mer glesa landsbygdskommunerna. I jämförelse med jordbruket har skogsbruket haft en starkare ökning i omsättning och förädlingsvärde, vilket förklarar varför sysselsättningen inte har minskat på samma vis i skogsnäringen som i jordbruket.

#### *Lönsamheten lägre inom trävaruindustrin*

Massa- och pappersindustrin är mer kapitalintensiv än trävaruindustrin och också mer lönsam. Inom trävaruindustrin är dock sågverk och hyvlerier mindre lönsamma än företagen inom trävarutillverkning.

Sågverken måste finnas inom rimliga avstånd från skogen, vilket leder till ett större antal mindre sågverk. Sågverken är småskaliga, men relativt kapitalintensiva och de har i allmänhet en lika låg lönekostnadsandel som de mer storskaliga massa- och pappersbruket.

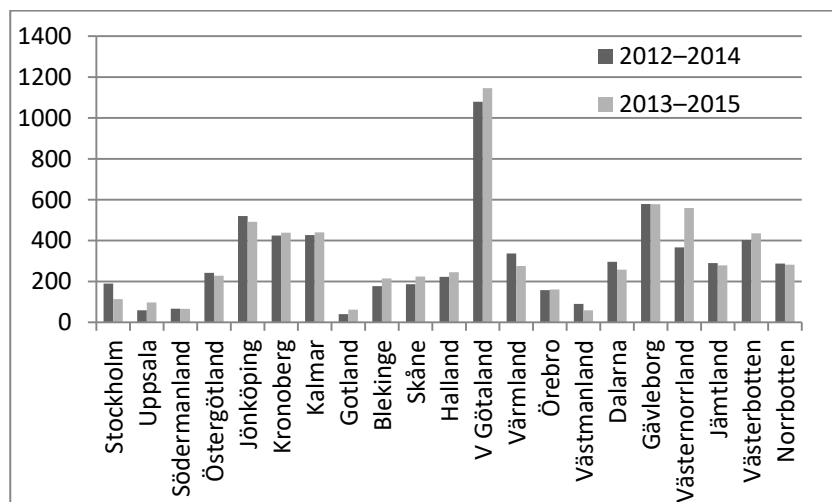


Medan tillverkningsindustrin i sin helhet har en lönekostnadsandel på cirka 12 procent, har såväl massindustrin som sågverken en andel på omkring 8 procent.<sup>147</sup>

### *Sågverken är minst lönsamma*

Statistik från SCB visar att sågverk och hyvlerier (SNI 16.1) år 2012 i genomsnitt hade mindre än hälften så hög lönsamhet som trävaruindustrin (SNI 16.2) mätt som förädlingsvärde i förhållande till nettoomsättning. År 2014 hade dock sågverkens lönsamhet ökat till att vara drygt 60 procent av trävaruindustrins lönsamhet.

**Figur 12.6** Antal sysselsatta (årsverken) inom småskaligt skogsbruk, 3-årsmedeltal 2012–2014 respektive 2013–2015. Länsvis



Källa: Egen bearbetning, Skogsstyrelsen.

Branschtidningen ATL har gått igenom drygt 30 små, medelstora och större sågverksföretag i Sverige.<sup>148</sup> Rörelsemarginalen för dessa var i genomsnitt 2,2 procent och lönsamheten var enligt ATL högre i norra Sverige än i södra Sverige. Kommittén kan inte verifiera denna

<sup>147</sup> Skogsstyrelsen, *Skogsstatistisk årsbok 2014*, tabell 14.6.

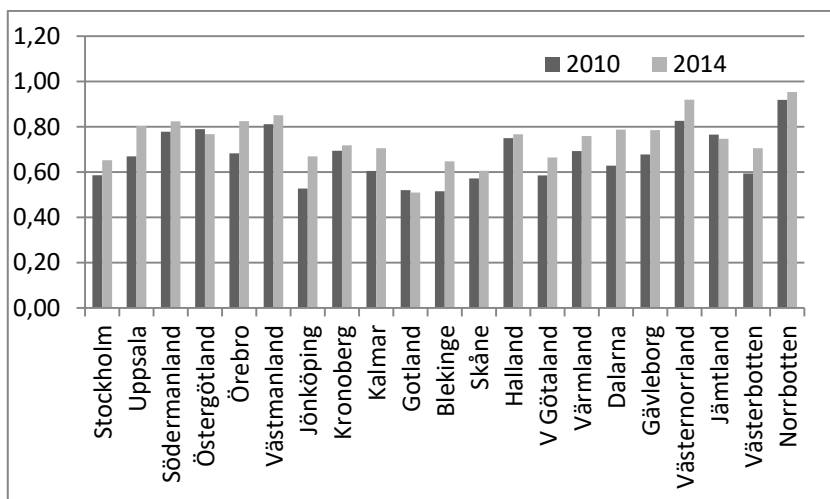
<sup>148</sup> ATL – *Lantbrukets affärstidning*, den 10 maj 2016.

regionala skillnad i lönsamhet med samma detaljeringsgrad.<sup>149</sup> Kommittén kan dock konstatera att arbetsställena i allmänhet är något större i norra Sverige jämfört med i södra Sverige, vilket talar för större skalfördelar och därigenom högre lönsamhet.

### *Förädlingsvärde per anställd*

Figur 12.7 visar förädlingsvärde per anställd inom trävaruindustrin som helhet. Mellan år 2010 och 2014 har förädlingsvärdet per anställd i genomsnitt ökat med 10 procent. Ökningarna är relativt jämnt fördelade över landet. Jönköping, Blekinge och Dalarna har haft de största ökningarna med 27, 26 respektive 25 procent. Östergötland, Jämtland och Gotland har däremot minskat sitt förädlingsvärde per anställd med 2–3 procent mellan 2010 och 2014.

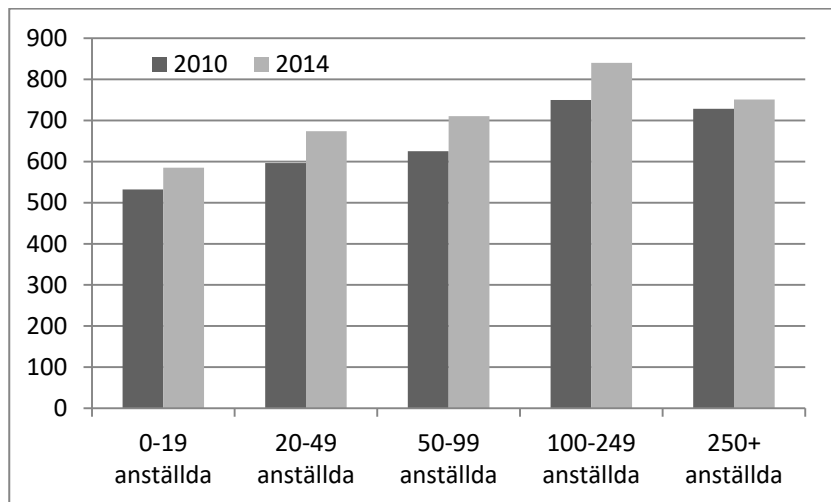
**Figur 12.7** Trävaruindustrin: Förädlingsvärde per anställd, län. Miljoner kronor



Källa: SCB, *Företagens ekonomi*, egen bearbetning.

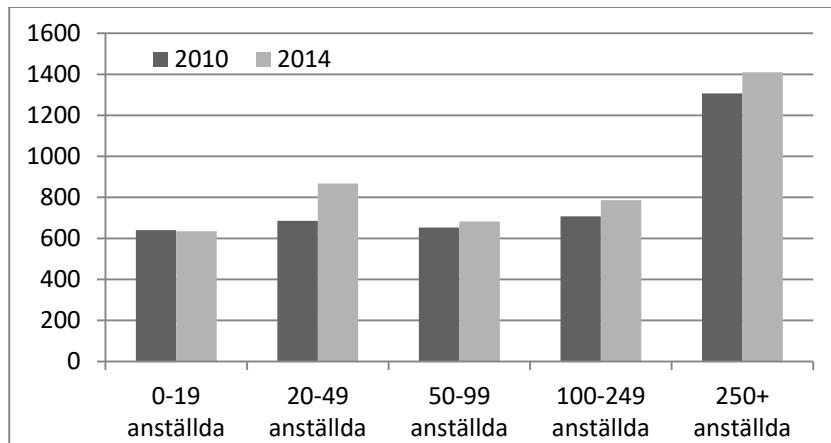
<sup>149</sup> SCB:s regionala basfakta tillåter inte 3-siffrig SNI.

**Figur 12.8** Förädlingsvärde per anställd för företag i olika storleksklasser. Trä- och trävaruindustrin. Tusental kronor



Källa: SCB, *Företagens ekonomi*, egen bearbetning.

**Figur 12.9** Förädlingsvärde per anställd för företag i olika storleksklasser, Massa- och pappersindustrin. Tusental kronor



Källa: SCB, *Företagens ekonomi*, egen bearbetning.

Figur 12.8 visar förädlingsvärdet per anställd för företag i olika storleksklasser inom trä- och trävaruindustrin. Den storleksklass som har det största förädlingsvärdet per anställd är inte den största klassen, utan den näst största klassen.

Figur 12.9 visar på samma sätt förädlingsvärdet per anställd inom olika storleksklasser bland företagen inom massa- och pappersindustrin. Det är en tydlig skillnad (nästan en fördubbling) mellan den största klassen företag och de övriga, mindre företagen. Skillnaden i förädlingsvärde mellan stora och små företag reflekterar de stordriftsfördelar som finns inom massa- och pappersindustrin. De mindre företagen inom massaindustrin har ungefär lika högt förädlingsvärde per anställd som företagen inom trävaruindustrin.

### *Skogsnäringens känslighet för transportkostnadshöjningar*

För att bedöma den långsiktiga effekten av transportkostnadshöjningar inom skogsnäringen kan vi använda oss av tidigare beräknade mått på priskänsligheten (elasticiteten).

Tabell 12.37 visar en sammanställning av Konjunkturinstitutets (2006) och SIKAs (2007) elasticiteter för skogsindustrins delsektorer. Massa- och pappersindustrin är en kapitalintensiv industri som är mer beroende av kapital än av arbete, vilket kan förklara att elasticiteten är större avseende arbete och mindre avseende kapital, jämfört med den mindre kapitalintensiva trävaruindustrin.

**Tabell 12.37 Sammanställning av tidigare framtagna transportkostnadselasticiteter för skogsindustrin**

	Arbete	Kapital	Utbud/Produktion
Trävaruindustrin	-0,02 <sup>#</sup> – -0,14	-0,03 <sup>#</sup> – 0,24 <sup>*</sup>	-0,01 <sup>#</sup> – -0,06 <sup>*</sup>
Massa- & pappersindustri	-0,17 <sup>*</sup> – -0,31 <sup>#</sup>	-0,01 <sup>#</sup>	-0,04 <sup>*</sup> – 0,01 <sup>#</sup>

\* statistiskt signifikant; p-värde < 0,05.

<sup>#</sup> elasticitet härledd från SIKAs (2007), tabell 11.31.

Källor: SIKAs (2007), Konjunkturinstitutet (2006), delstudie 3.

Tabell 12.38 visar de effektintervall som blir resultatet av att multiplicera elasticiteterna i tabell 12.37 med den uppskattade höjningen i transportkostnad för respektive delsektor. Trävarusektorn får den största höjningen på grund av sitt stora beroende av lastbilstransporter och den större höjningen omvandlas till större negativa effekter för trävaruindustrin jämfört med massa- och pappersindustrin.

Tabell 12.38 Effekter av transportprisökning inom skogssektorn

Sektor (prisökning)	Effekt på arbete	Effekt på kapital	Effekt på produktion
Trävaruindustrin (pris +8%)	-0,2% – -1,1%	-0,2% – -1,9%	-0,08% – -0,5%
Massa-/pappersindustrin (pris +2%)	-0,3% – -0,6%	-0,02	-0,08% – -0,02%

Källa: Egen bearbetning (tabell 12.37).

Tabell 12.39 visar att de transportkostnadsökningar som kommittén har uppskattat kan förväntas leda till en långsiktig minskning av sysselsättningen inom trävaruindustrin (0,2–1,1 procent) och massa- och pappersindustrin (0,3–0,6 procent). Utifrån SCB:s uppgifter om sysselsättning i skogsnäringen som nämndes i avsnittets inledning skulle det motsvara minskningar med 50–600 anställda respektive 80–160 anställda.

När det gäller effekterna på kapital respektive produktion (utbud) är de också relativt små och det är svårt att säga något om hur de effekterna kommer att yttra sig. Kommittén konstaterar att effekten på produktion (utbud) tycks vara i samma storleksordning som tidigare beräknade kostnadsökningar på produktionen i respektive sektor.

Kommittén bedömer att den genomsnittliga effekten för skogsnäringen som helhet blir relativt marginell. Dock skiljer sig övervärtringsmöjligheter och kostnadsandelar åt mycket mellan olika delsektorer och mellan olika företag. Företag i norra Sverige, där avstånden i regel är längre, kan förväntas ha högre transportkostnadsandelar än genomsnittet. Likaså skiljer sig konkurrensituationen och vinstmarginalerna åt mellan olika delar av Sverige.

År 2012 ägdes hälften av all skog i Sverige av enskilda skogsägare. En fjärdedel ägdes av privata aktiebolag och 17 procent ägdes av statliga aktiebolag, fonder eller stiftelser.<sup>150</sup>

<sup>150</sup> Skogsindustrierna, *Branschstatistik 2014*.

*Trafikanalys studie av skogsnäringen*

Nya beräkningar av Trafikanalys på data från 2002–2012 visar att det i dag är svårt att ta fram resultat som är jämförbara med tidigare studier.<sup>151</sup> Det breda intervall som framgår i tabell 12.38 kan vara rimligt, men Trafikanalys studier visar att det finns en osäkerhet till följd av en mängd förändringar i omvärlden som påverkar de båda sektorerna. En tänkbar förklaring kan enligt Trafikanalys vara att politiska satsningar för en ökad andel förnybar energiproduktion, via bland annat elcertifikatsystemet samt utvecklingen av styrmedel som kvot- och reduktionsplikt, har förbättrat marknaden för skogsindustrins restprodukter. Sågverk får exempelvis bättre avkastning på flis och bark om elpriserna stiger, massaindustrin har rört sig mot att i allt större utsträckning utvinna el ur de kemiska processer som används vid produktion av pappersmassa, och försäljning av spillvärme ger icke försumbara intäkter till massa- och pappersindustrin.

De faktorefterfrågemodeller som Trafikanalys har använt bygger på antagandet att undersökta arbetsställen inom en viss industri kan sägas producera en relativt homogen typ av varor, exempelvis sågat virke, och att studerade produktionsenheter använder sig av liknande produktionsteknik. Om skogsindustrin i allt större utsträckning har blivit en del av energimarknaden behöver modellerna utvecklas till att inkludera produktion av flera varor. Jämfört med tidigare studier av Konjunkturinstitutet beräknar Trafikanalys att kostnadsandelen för el och bränslen till produktion är högre i dag, i synnerhet inom massa- och pappersindustrin.<sup>152</sup> För sågverk beräknas kostnadsandelen för transporter av insatsvara vara betydligt högre än i tidigare studier, i genomsnitt 24 procent under åren 2002–2012 jämfört med i genomsnitt 13 procent under åren 1990–2001 som Konjunkturinstitutets studie visar. Inom både sågverksindustrin och massa- och pappersindustrin är det framför allt kostnadsandelen för kapital som gått ned, men även kostnadsandelen för personal har sjunkit.

---

<sup>151</sup> Trafikanalys (2017 kommande), *En Vägs litageskatt – resultat från några genomförda analyser*.

<sup>152</sup> Konjunkturinstitutet (2006), *The significance of transport costs in the Swedish forest industry*, Working Paper No 97, dec 2006.

*Längre avstånd men högre marginaler i norr*

På grund av att avstånden mellan skog och sågverk i allmänhet är längre i norra Sverige än i södra Sverige, har sågverken i norr en högre transportkostnadsandel än sågverk i söder. Det får till följd att sågverk och skogsägare i norra Sverige får bära högre transportkostnader än sina branschkollegor i södra Sverige, där avstånden i allmänhet är kortare.

Att arbetsställena i genomsnitt är något större i norra Sverige än i södra Sverige talar för större skalfördelar och därigenom större lönsamhet. Dock kan det högre genomsnittet i norr bero på att de allra största arbetsställena ligger där, vilket höjer genomsnittet. I norra Sverige har Jämtland det lägsta antalet anställda per arbetsställe i genomsnitt med 3,9 anställda per arbetsställe. De största arbetsställena i norra Sverige ligger i Västerbottens län (8,2 anställda per arbetsställe) och Gävleborgs län (7,3 anställda per arbetsställe). I södra Sverige har Jönköpings län och Kalmar län de största arbetsställena med 11 respektive 10,1 anställda per arbetsställe i genomsnitt.

Figurerna 12.8 och 12.9 ovan visar också att lönsamheten i genomsnitt ökar med antalet anställda och att de minsta företagen i allmänhet är minst lönsamma (lönsamhet mätt som förädlingsvärde per anställd). I de län med de största arbetsställena har också lönsamheten ökat mellan 2010 och 2014, mätt som förädlingsvärde per anställd.

Enligt branschorganisationen Skogsindustrierna är det främst i södra Sverige som produktionen av trävaror har ökat. Sågverken i norra Sverige har en lägre efterfrågan, vilket gör att konkurrensen inte blir lika kraftig och därmed kan marginalerna hållas högre än i södra Sverige.<sup>153</sup>

De långa avstånden i norra Sverige kan genom åren ha tvingat fram en ökad koncentration av arbetsställen och företag, för att klara av de kostnader som avstånden innebär. Det har gjort att arbetsställena är större i norra Sverige, och därmed blir också skalfördelar och lönsamhetsmarginaler större.

Större avstånd och mer trafikarbete kan leda till en lägre kostnad per kilometer, före skatt. Vägs-katten kan då innebära en större relativ

---

<sup>153</sup> ATL – Lantbrukets affärstidning, den 10 maj 2016.

kostnadsökning per kilometer för företagen i norr. Detta skulle då kunna kompenseras av att företagen har större marginaler tack vare sina något större skalfördelar och lägre konkurrenstryck jämfört med i de mer befolkningstäta delarna i söder. Det är svårt att dra någon klar slutsats om var de mest sårbara skogsföretagen finns. Småföretag tycks dock vara mer utsatta än större företag.

### 12.10.11 Effekter för bygg- och anläggningssektorn

Bygg- och anläggningssektorn brukar i statistiken delas in i bygg-entreprenörer, anläggningsentreprenörer respektive specialiserade bygg- och anläggningsentreprenörer. Byggentreprenörer förväntas verka inom husbyggnad, medan anläggningsentreprenörer förväntas utföra anläggningsarbeten inom olika infrastrukturområden såsom transportinfrastruktur eller energiförsörjning. Ofta arbetar dock företag med både och, vilket gör avgränsningen svår.

Antalet anställda har ökat inom sektorn som helhet och mest inom gruppen specialiserade entreprenörer. Sektorn som helhet består till 88 procent av företag med noll till 4 anställda. Knappt 10 procent har 5–19 anställda och ett par procent är stora eller medelstora företag.<sup>154</sup>

Kommittén uppskattar att byggsektorn i och med vägskatten får en transportkostnad på ungefär 387 miljoner kronor för hela sektorn, vilket enligt kommitténs beräkningar innebär en kostnadsökning på 3–4 procent och en produktionskostnadsökning på omkring 0,07–0,15 procent (tabell 12.27 och tabell 12.31).

Husbyggnadssektorn kan komma att påverkas mer än anläggningssektorn, eftersom husbyggnad i högre utsträckning är beroende av trävaror och virke, som i sin tur får ökade kostnader.

Byggsektorn ser nu en stor efterfrågan på sina tjänster, framför allt i södra Sverige. I norra Sverige är efterfrågan inte lika hög, vilket kan avspeglas i lägre vinstmarginaler hos företag baserade i norra Sverige. Samtidigt är avstånden längre i norra Sverige, vilket kan få till följd att byggföretag där påverkas hårdare än i södra Sverige. Inom byggsektorn, liksom inom skogsnäringen och livsmedelsindustrin, är det de intermediära företagen (som tillverkar

---

<sup>154</sup> Källa: SCB, *Företagens ekonomi*.

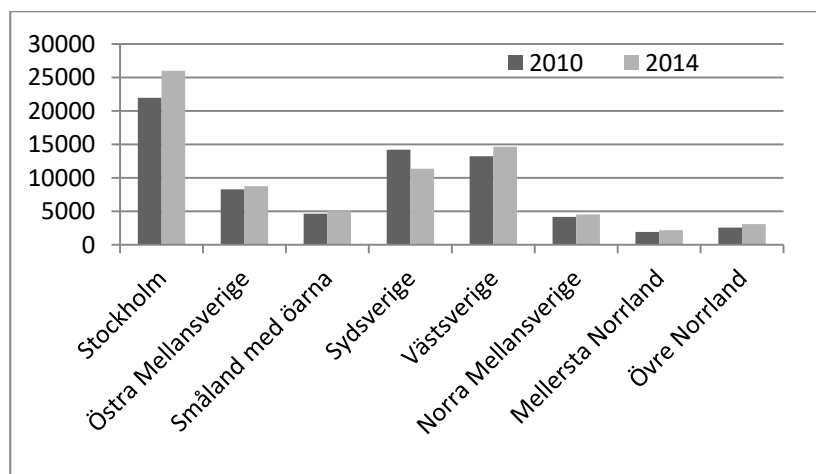


insatsvaror till byggsektorn) som kan komma att påverkas hårdast. Detta är till exempel tillverkare av betongelement och andra insatsvaror vid husbygge. Dessa företag kan, liksom skogsbruket och mejerinäringen, påverkas av övervältring från såväl leverantörer som kunder. Liksom inom skogsnäringen och livsmedelsindustrin övervältras kostnaderna bakåt i förädlingskedjan.

Byggsektorn består till mycket stor del av småföretag, som kan förväntas påverkas mer än stora företag. Liksom inom skogsnäringen och livsmedelsindustrin kan en strukturomvandling förväntas på sikt, där mindre företag tvingas stänga eller tas över av större företag, varvid mängden företag inom sektorn minskar.

Med tanke på den stora efterfrågan inom byggsektorn inom den närmaste framtiden, ser sektorn ut att kunna klara sig bättre än skogsnäringen och livsmedelsnäringen.

Figur 12.10 Anställda inom bygg- och anläggningsbranschen per riksområde



Källa: SCB Företagens Ekonomi, egen bearbetning.

### 12.10.12 Effekter av att tillåta tyngre fordon

Regeringen har beslutat att fordon med totalvikt på 74 ton ska tillåtas på vissa delar av vägnätet i Sverige. Trafikanalys har analyserat kostnadseffekterna i en situation med både vägskatt och tillåtande av tyngre fordon. Resultaten visar att tillåtande av tyngre

fordon kompenseras för vägskatten, i de fall tyngre fordon får användas.

Skogsindustrins forskningsinstitut Skogforsk har analyserat konsekvenserna av att införa tyngre fordon och menar att antalet skogstransporter kan minska med 25 procent om så kallade HCT-fordon (High Capacity Transport) ersätter traditionella 60-tonns fordon. I ett scenario där 30 procent av rundvirkesvolymen transporteras med ETT-fordon (En Trave Till) och 70 procent transporteras med så kallade ST-fordon<sup>155</sup> (Större Travar) minskar antalet transporter från skog till mottagningsplatser med cirka 25 procent. Samtidigt sjunker mängden emissioner med 10–15 procent. Scenariot innebär också cirka 400 000 färre vändor från skog till industri och cirka 74 miljoner kilometer kortare körsträcka.<sup>156</sup>

Det är rimligt att motsvarande effekter kan förväntas även inom andra sektorer med mycket tunga transporter. Ett exempel kan vara bygg- och anläggningssektorn med transporter av stenkross eller liknande på allmän väg.

## 12.11 Effekter för olika regioner

### 12.11.1 Inledning

Kommittén ska enligt 15 § kommittéförordningen (1998:1474) beskriva förslagets betydelse för sysselsättning och offentlig service i olika regioner.

### 12.11.2 Påverkan inom skog och livsmedel styr de regionala effekterna

Kommittén bedömer att effekten för sysselsättningen i olika regioner till stor del är beroende av effekterna för främst skogsnäringen och livsmedelsindustrin, som är de sektorer som tycks komma att påverkas mest vid ett införande av vägskatt. Såväl skogsnäringen som livsmedelsnäringen har en stor del av sina anställda i södra Sverige. Inom skogsindustrin har Jönköpings län, Kalmar län,

---

<sup>155</sup> *Lantbruk*, 2013-12-18, [www.lantbruk.com/skog/ny-virkesbil-klarar-12-ton-extra](http://www.lantbruk.com/skog/ny-virkesbil-klarar-12-ton-extra)

<sup>156</sup> Skogforsk (2012), *Skogsbrukets transporter 2010*, Arbetsrapport 791-2013.

Västra Götalands län och Skåne län den största mängden sysselsatta. Trots en högre sysselsättning inom skogsnäringen i södra Sverige, är arbetsställena där i genomsnitt mindre. Jönköpings län, Kronobergs län och Kalmar län har dock stora arbetsställena, liknande dem i norra Sverige. Som framgår i avsnittet om effekter för småföretag (avsnitt 12.12), har skogsbruket också en mycket hög andel småföretag.

Inom livsmedelsindustrin är såväl sysselsättningen som arbetsställena mindre i norra Sverige.

### 12.11.3 Konkurrenterna i söder pressar marginalerna

Skalfördelarna inom skogs- och livsmedelsnäringen gör att större företag tenderar att vara mer lönsamma än mindre företag. Samtidigt kan färre företag innebära mindre konkurrens och därmed påverka vinstmarginalerna positivt. I norra Sverige är transportavstånden längre, vilket ger stora kostnader som kan ha lett till fler sammanslagningar inom skogsnäringen än i södra Sverige. Sammanslagningar innebär färre konkurrenter, vilket kan höja marginalerna. Detta tycks kunna bekräftas i en undersökning av ett antal skogsbruk nyligen, som visade att skogsbruken i södra Sverige tycks ha mer pressade vinstmarginaler än i norra Sverige.<sup>157</sup>

Enligt branschorganisationen Skogsindustrierna är det främst i södra Sverige som produktionen av trävaror har ökat. Sågverken i norra Sverige har en lägre efterfrågan, vilket gör att konkurrensen inte blir lika kraftig och därmed kan marginalerna hållas högre än i södra Sverige.<sup>158</sup>

### 12.11.4 Långa avstånd har störst påverkan

Kommittén bedömer dock att den kostnadsökning som långa avstånd innebär har större betydelse än vilken vinstmarginal man har. Kommittén bedömer därför att skogsföretagen i norra Sverige kommer att påverkas mer än skogsföretagen i södra Sverige. Vägskatten kommer därför att förstärka den strukturomvandling som

---

<sup>157</sup> ATL – Lantbrukets affärstidning, den 10 maj 2016.

<sup>158</sup> ATL – Lantbrukets affärstidning, den 10 maj 2016.

pågår i norra Sverige, mot färre men större företag. Även i södra Sverige kommer antagligen vägs-katten att förstärka en liknande strukturuomvandling, främst i län med små företag och små arbets-ställen.

### 12.11.5 Små arbetsställen med långa avstånd påverkas mest

I norra Sverige har Jämtland det lägsta antalet anställda per arbets-ställe, i genomsnitt 3,9 anställda per arbetsställe inom trävaru-industrin. År 2014 hade Jämtland endast 714 anställda inom trä-varuindustrin, vilket är hälften av länsmedeltalet för norra Sverige. Strömsunds kommun i Jämtland står dock för 30 procent av hela Sveriges trähus-tillverkning.<sup>159</sup> Norrskog är leverantör till trähus-tillverkningen, men har nyligen lagt ner ett sågverk i Strömsunds kommun.<sup>160</sup>

Inom skogsbruket hade Jämtland knappt 300 anställda, vilket var i nivå med Dalarnas län och Norrbottens län. Inom massa- och pappersindustrin var enbart 20 anställda, jämfört med ett par tusen i länsmedeltal för norra Sverige.

Tabell 12.39 Antal anställda och anställda per arbetsställe inom olika län i norra Sverige år 2014

Trävaruindustrin			Livsmedelsindustrin		
Län	Antal anställda	Anställda per arbetsställe	Län	Antal anställda	Anställda per arbetsställe
Västerbotten	1 906	8,2	Värmland	1 144	11,1
Gävleborg	1 849	7,3	Dalarna	1 099	8,1
Västernorrland	1 169	6,2	Västerbotten	1 031	7,5
Norrbotten	1 248	5,9	Norrbotten	1 005	7,3
Värmland	1 200	5,8	Gävleborg	584	4,3
Dalarna	1 908	5,1	Västernorrland	499	4,3
Jämtland	764	3,9	Jämtland	427	2,7

Källa: SCB, *Företagens ekonomi*.

<sup>159</sup> Strömsunds kommun (2016), *Ge oss en chans att överleva på landsbygden*, inkomsten till kommittén den 6 december 2016.

<sup>160</sup> Strömsunds kommun (2016).

Kommittén bedömer att det är små företag och små arbetsställen inom de näringar som har svårt att övervältra kostnaden som kommer att påverkas hårdast. Inom skogsnäringen är det skogsbruk och trävaruindustrin. Inom livsmedelsnäringen är det sannolikt mejerinäringen. Båda sektorerna är mellanled i förädlingskedjan, vilket innebär att de riskerar att få övervältring från två håll.

På grund av genomsnittligt längre avstånd kommer norra Sverige att påverkas mer än södra Sverige. I norra Sverige ligger de minsta företagen/arbetsställena inom dessa näringar i Jämtland och Dalarna, respektive Jämtland, Västernorrland och Gävleborg. Jämtlands län kan förväntas påverkas extra mycket, eftersom det länet har de minsta arbetsställena inom båda näringarna av länen i norra Sverige (tabell 12.39).

Jämtland och Dalarna ligger dessutom långt från järnvägen utmed kusten. Det betyder att skogsnäringen inom dessa län är mer beroende av lastbilstrafik och har längre avstånd till närmaste järnvägsterminal eller hamn för sina fjärrtransporter. Det finns därför skäl att tro att dessa län löper störst risk att förlora arbetstillfällen till följd av vägskatten.

De effekter på produktionskostnaden som kommittén har beräknat ligger på omkring 0,3–0,6 procent. Dessa beräknade effekter är riksgenomsnitt och för Jämtlands del kan effekten bli större. Om vi räknar med en produktionskostnadseffekt på det dubbla för Jämtlands del, säg 1–1,5 procent, så skulle det motsvara ungefär 11 anställda för Jämtlands del ( $0,015 \times 764 = 11,5$ ), vilket kan sägas motsvara 3 genomsnittliga arbetsställen med vardera 3,9 anställda. Mycket förenklat skulle alltså en effekt för Jämtlands del kunna bli att 3 arbetsställen inom trävaruindustrin kan komma att läggas ner till följd av vägskatten.

I södra Sverige är avstånden kortare och tillgängligheten bättre till andra trafikslag. I stället är konkurrensen hårdare, vilket pressar ner vinstmarginalerna. De län som har de minsta arbetsställena och en minskat förädlingsvärde på senare år är Skåne län, Blekinge län, Gotlands län och Östergötlands län. Även Hallands och Kronobergs län har haft minskande förädlingsvärde åren fram till 2014, men har något större arbetsställen i genomsnitt.

När det gäller åkerinäringen respektive bygg- och anläggningssektorn är det svårare att skilja ut effekterna mellan olika regioner. Byggsektorn har sin tyngdpunkt i storstadsområdena, men utanför

dessa områden kan företagen förväntas vara mindre och ha större transportkostnader som andel av totala produktionskostnader.

Byggsektorn hade år 2014 i genomsnitt hälften så stora arbetsställen (3 anställda per arbetsställe) som anläggningssektorn hade (6 anställda per arbetsställe). Inom både byggsektorn och anläggningssektorn tycks norra Sverige ha i genomsnitt större arbetsställen än i södra Sverige. Dock utmärker sig Jämtland även här med att ha ovanligt små arbetsställen, både i byggsektorn och i anläggningssektorn.

Arbetsställena är ungefär lika stora som inom trävaruindustrin, vilket gör att räkneexemplet från Jämtland kan överföras till byggsektorn, där alltså i genomsnitt några arbetsställen kan komma att flytta eller läggas ner till följd av vägskatten.

## 12.12 Effekter för små och medelstora företag

### 12.12.1 Inledning

Om förslagen i ett betänkande har betydelse för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, ska konsekvenserna i det avseendet anges i betänkandet. Detta framgår av 15 § kommittéförordningen (1998:1474). Att kommittén särskilt ska belysa förslagets effekter för små- och medelstora företag följer också av kommittédirektiven.

Gruppen små och medelstora företag (SME) är sedan 2003 definierad av EU.<sup>161</sup> Enligt definitionen är mikroföretag företag med 0–9 anställda och en omsättning eller balansomslutning på mindre än 2 miljoner euro. Småföretag kallas företag med 10–49 anställda och en omsättning eller balansomslutning under 10 miljoner euro. Medelstora företag har 50–249 anställda och en omsättning under 50 miljoner euro eller balansomslutning under 43 miljoner euro. Den resterande gruppen är stora företag.

---

<sup>161</sup> Kommissionens rekommendation om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003H0361&from=EN>

### 12.12.2 Små företag har ofta svårare att övervältra kostnaden

Kommittén ser inte att några särskilda hänsyn till småföretag behöver tas vid utformningen av de bestämmelser som föreslås.

Det som kan skilja sig åt mellan små och stora företag när det gäller kommitténs förslag är dock möjligheterna att övervältra kostnaden av skatten på leverantörer och kunder. Möjligheterna till övervältring beror på hur priskänslig efterfrågan är på den egna produkten, vilket i sin tur beror på konkurrenssituationen och företagets marknadsmakt. Små företag med många likvärdiga konkurrenter och därmed liten marknadsmakt och priskänslig efterfrågan kan därför ha svårare att övervältra sina kostnader jämfört med större företag. Utan möjligheter att övervältra kostnaderna får företagen ta skattekostnaderna själva och minska sina vinstmarginaler, eller övervältra kostnaderna på den egna personalen genom att hålla tillbaka reallönerna.

Företag som förädlar råvaror och tillverkar insatsvaror till annan industri är många gånger små och mellanstora företag, t.ex. skogsbruksföretag och mejeriföretag. Dessa företag kan riskera att få kostnader övervältrade från såväl åkerierna som sina kunder och därmed påverkas extra hårt. Åkerierna har i genomsnitt relativt goda möjligheter att övervältra kostnaden på sina kunder (transportköparna), eftersom dessa är beroende av transporter och därmed relativt okänsliga för prishöjningar.

### 12.12.3 Fördelningen av småföretag mellan olika sektorer

I den statistik som kommittén har haft tillgång till saknas uppgifter om de enskilda företagens omsättning eller balansslutning. Kommittén har därför valt att följa SCB:s indelning som endast utgår från mängden anställda. Tabell 12.40 visar fördelningen av anställda inom olika storlekskategorier av företagen inom de sektorer som kan förväntas påverkas mest av en vägskatt.

När det gäller skogsbruksföretag saknas detaljerade uppgifter över fördelningen av anställda. Kommittén har i stället utgått från den fördelning som gäller för den större gruppen av jordbruks-, skogsbruks-, och fiskeföretag. Likaså när det gäller åkeriföretag har kommittén i stället utgått från den större gruppen kallad Landtransportföretag.

Skogsbruk är en av de sektorer som kan förväntas påverkas allra mest av ett införande av vägs katt. Skogsbruksföretagen (jordbruk, skogsbruk, fiske) tycks ha en mycket hög andel (77 procent) mikro- och småföretag med upp till 19 anställda och en mycket låg andel (9 procent) anställda i stora företag. Kommittén har ovan konstaterat att skogsbruk (sågverk) väntas vara en sektor som är utsatt för stor kostnadsövertalning.

Åkerinäringen är också en sektor med relativt hög andel anställda inom småföretag. Kommittén har ovan beskrivit företagsstrukturen och att en mycket hög andel åkerier är småföretag. Den svenska åkeribranschen består av omkring 18 000 företag, varav många har få eller inga anställda. Cirka 60 procent av företagen är aktiebolag och knappt 40 procent är enskilda näringsidkare. Av åkeriaktiebolagen har omkring två tredjedelar en nettoomsättning på 5 miljoner kronor eller mindre.

**Tabell 12.40** Fördelning av anställda inom olika storlekskategorier av företag inom de sektorer som påverkas mest av vägs katten, år 2014

Näringsgren	Antal anställda	Andel anställda per företagskategori			
		Småföretag		Medelstora	Stora
		0–19 anst	20–49 anst	50–249 anst	250+ anst
Skogsbruk*	15 100	77 %	7 %	7 %	9 %
Åkerier**	57 200	39 %	14 %	19 %	28 %
Byggentreprenörer	75 500	40 %	14 %	18 %	28 %
Trävaruindustrin	27 400	26 %	16 %	28 %	30 %
Livsmedelsindustrin	50 200	18 %	11 %	23 %	48 %
Stål-, metallindustrin	93 800	26 %	18 %	23 %	32 %
Anläggningsentreprenörer	20 300	17 %	11 %	16 %	56 %
Maskinindustrin	64 700	11 %	11 %	25 %	53 %
Fordonsindustrin	78 500	4 %	4 %	11 %	81 %
Massa/pappersindustrin	27 300	3 %	5 %	14 %	77 %
<b>Total / viktat genomsnitt</b>	<b>510 000</b>	<b>23 %</b>	<b>12 %</b>	<b>19 %</b>	<b>45 %</b>

\* Fördelningen baseras på företag inom SNI 01–03. Jord-, skog, fiske (40 300 anställda).

\*\* SNI 49.410. Fördelningen baseras på företag inom SNI 49. Landtransport (116 500 anställda).

Källa: SCB, *Företagens ekonomi*.

Generellt sett förväntas åkerinäringen kunna övervältra en stor del av sina kostnader på sina kunder. Liksom inom andra sektorer har dock små och medelstora åkeriföretag svårare att övervältra kostnaden jämfört med större företag. Med tanke på att två femtedelar



av de anställda arbetar i småföretag kan därmed en stor mängd anställda påverkas av stora kostnadsökningar inom åkerinäringen.

Byggtreprenörerna har en närmast identisk fördelning av anställda som åkerinäringen. Byggsektorn är dock en större bransch med drygt 30 procent fler anställda än åkerinäringen totalt sett. Som framgår i avsnitt 12.10.8 är byggtransporter den största gruppen medlemmar inom åkerinäringen. Det betyder att byggåkerierna är relativt många som konkurrerar om transportköparna, och därför kan väntas ha svårare än andra åkerier att övervältra sina kostnader. Det betyder att byggåkerierna kan väntas vara bland de mest påverkade åkerierna. Samtidigt betyder det att byggtreprenörerna som köper transporttjänsterna kan förvänta sig en relativt sett lägre kostnadsövervältring från åkerierna än andra transportköpare. I scenario 2 ovan har kommittén antagit att åkerierna övervältar omkring 95 procent. Mot bakgrund av ovanstående kan byggtreprenörerna möjligen förvänta sig en överflyttning från åkerierna med som högst 95 procent.

Trävaru- och livsmedelsindustrin ingår också bland de sektorer som förväntas påverkas allra mest av en vägskatt (tabell 12.27). Som vi ser i tabell 12.40 har dessa sektorer dock en lägre andel anställda (26 respektive 18 procent) inom de minsta företagen, jämfört med skogsbruken, åkerierna och byggsektorn.

#### **12.12.4 Vägskatten kan komma att påverka små företag mer**

Som framgår av tabell 12.40 och beskrivningen ovan har de sektorer som påverkas mest av vägskatten också relativt höga andelar småföretag. Som nämnts kan småföretag förväntas ha svårare att övervältra kostnaden av skatten. Det betyder att småföretag i allmänhet kan förväntas ta en relativt sett större del av skattebördan än större företag. Det betyder också att småföretag inom ovanstående sektorer kan komma att påverkas mer än andra småföretag och förväntas ta en relativt stor del av skattebördan.

Då dessa sektorer har höga andelar av småföretag betyder det också att dessa sektorer, som påverkas hårt redan av andra orsaker, även kommer att påverkas hårt på grund av sin höga andel småföretag.

Det är svårt att bedöma i vilken utsträckning småföretag kommer att tvingas till nedläggning till följd av skatten. Ett sätt för små företag att bli mer effektiva är att gå samman med andra företag och därigenom skapa kostnads- och samordningsfördelar. Vägs-katten kan alltså komma att påverka småföretag till att gå samman med andra företag för att öka lönsamheten och därigenom minska kostnaderna av vägs-katten. Därmed skulle vägs-katten inte behöva leda till minskad sysselsättning, men däremot en mindre andel mikro- och småföretag inom ovanstående sektorer. Denna omvandling av företagsstrukturen är en vanlig utveckling, som på sikt ökar koncentrationen av företag.

## 12.13 Övriga konsekvenser enligt kommittéförordningen

### 12.13.1 Inledning

Om förslagen i ett betänkande har betydelse för den kommunala självstyrelsen ska konsekvenserna i det avseendet anges i betänkandet. Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen. Detta framgår av 15 § kommittéförordningen (1998:1474).

### 12.13.2 Fördelningseffekter

Kostnadsökningen på transporter inom bygg- och anläggningsindustrin kan komma att påverka den framtida prisnivån på nybyggda lägenheter och villor. En studie i Österrike menar att eftersom låginkomsttagare jämfört med höginkomsttagare i allmänhet spenderar en större del av hushållsbudgeten på sitt boende, innebär detta att låginkomsttagare påverkas hårdare än höginkomsttagare.<sup>162</sup>

Enligt kommittén skulle detsamma kunna sägas om förväntade kostnads- och prisökningar inom livsmedel och detaljhandel. Även

---

<sup>162</sup> Steininger, Schmid, Tobin (2012), *Regional and environmental impacts of expanding the heavy duty vehicle charge to the secondary road network in Austria*, Empirica 2012 (39), s. 261–278.

för dessa varugrupper kan låginkomsttagare förväntas spendera en större del av hushållsbudgeten än vad höginkomsttagare gör.

Den österrikiska studien lyfter dock fram att en viktigare aspekt när det gäller fördelningseffekterna är hur skatteintäkterna används. Om skatteintäkterna används i syfte att sänka andra skatter, kan det öka efterfrågan på arbetskraft. Den ökade efterfrågan på arbetskraft kan i så fall komma att gynna arbetslösa och låginkomsttagare mer än andra grupper.

Om skatteintäkter används till att öka tillgängligheten för gods-transporter på järnväg och sjöfart, skulle det underlätta en överflyttning av gods från vägtransporter till andra trafikslag. En ökad tillgänglighet för gods på järnväg skulle sannolikt även gynna tillgängligheten för persontransporter på järnväg, vilket i så fall sannolikt skulle gynna låginkomsttagare mer än andra grupper.

### 12.13.3 Effekter på jämställdhet

Åkerinäringen har en mycket hög andel män bland sina anställda. Även inom trävaruindustrin och skogsbruk, som förväntas påverkas mycket av vägskatten, är andelen män hög. Tabell 12.41 visar några av de yrken som har högst andel män. Bland lastbilsförare är 94 procent män och bland träarbetare och snickare är andelen 99 procent.

**Tabell 12.41 Yrken med hög andel män bland förvärvsarbetande anställda 16–64 år, år 2014**

Yrkeskod*	Yrke	Antal anställda	Andel män
8332	Lastbilsförare m.fl.	55 216	94 %
7111	Träarbetare, snickare m.fl.	42 519	99 %
7223	Maskinställare, maskinoperatörer, metallarbete	46 286	86 %
3113	Ingenjörer och tekniker inom elektroteknik	23 429	87 %
7231	Motorfordonsmekaniker och fordonsreparatörer	31 392	96 %

\* Standard för svensk yrkesklassificering, SSK 2012.

Källa: SCB, Yrkesregistret med yrkesstatistik.

Tabell 12.42 visar andelen män inom en bredare indelning av näringsgrenar. Där ser vi att även byggsektorn har en mycket hög andel män, liksom jord- och skogsbruk.

**Tabell 12.42 Andel män bland förvärvsarbetande anställda i företag inom olika näringsgrenar, per storleksklass, år 2014**

Näringsgren enligt SNI 2007	1–19 anst	20–49 anst	50–99 anst	100+anst
A. Jordbruk, skogsbruk och fiske	76 %	68 %	53 %	72 %
B+C. Tillverkning och utvinning	78 %	78 %	77 %	75 %
F. Byggverksamhet	92 %	93 %	92 %	89 %
H. Transport och magasinering	86 %	83 %	82 %	71 %

*Källa: SCB, Yrkesregistret med yrkesstatistik.*

Kommittén saknar motsvarande statistik över situationen inom livsmedelssektorn, men bedömer att andelen män där är betydligt lägre.

Tabell 12.42 visar också att andelen män är högre bland småföretagen inom respektive sektor, jämfört med större företag. Utifrån denna statistik bedömer kommittén att män sannolikt kommer att påverkas i högre eller mycket högre grad än kvinnor av att vägskatten införs.

#### 12.13.4 Effekter på de integrationspolitiska målen

Kommittén bedömer att de integrationspolitiska målen inte påverkas i högre utsträckning än andra mål. Transporter till och från flyktinganläggningar eller motsvarande kommer att bli dyrare, vilket kan komma att medföra ökade kostnader vid inköp av servicetransporter.

#### 12.13.5 Effekter på offentlig service

Kommittén bedömer att kommunerna kommer att få ökade kostnader till följd av ökade kostnader vid inköp av miljötransporter inom kommunen (avfall, återvinning m.m.). Det kan komma att innebära att kommunen höjer avgiften för avfallshämtning och liknande tjänster (se avsnitt 12.5.4).

Offentlig service i form av bibliotek, vård, skola och omsorg påverkas inte mer än andra sektorer. Vägskatten kan leda till marginellt högre kostnader vid inköp av tjänster som är beroende av transporter, t.ex. byggande av skolor, sjukhus eller andra offentliga

inrättningar. I förlängningen kan det innebära att kommuner och landsting behöver höja avgifterna för offentlig service, men sannolikt behöver inte kommunalskatten eller landstingsskatten höjas. Kommittén bedömer det som förhållandevis ringa effekter. Andra utbuds- och efterfrågeeffekter är sannolikt av större betydelse för kostnaderna och avgiftssättningen av offentliga tjänster.

### 12.13.6 Effekter på brottslighet och brottsförebyggande

Kommitténs förslag bedöms få en viss positiv påverkan på brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet. Kommittén bedömer att vägskatten kommer att få positiva effekter på regelefterlevnaden i stort bland de som utför tunga vägtransporter. Det förslagna kontrollsystemet (avsnitt 10.15) kommer att minska incitamenten och motiven till att bedriva otillåten transportverksamhet som t.ex. olaga cabotage. Som diskuteras bland annat i avsnitt 12.7.2 ger också vägskatten mer jämlika konkurrensvillkor mellan svenska och utländska åkerier. Detta bedöms öka acceptansen för vägskatten bland svenska åkerier, vilket i sin tur bedöms minska viljan bland svenska åkerier att konkurrera med utländska åkerier med otillåtna medel. Sedan den 1 januari 2015 tas sanktionsavgifter, i stället för böter, ut av den som överträder reglerna om cabotage-transporter. Det finns dock vissa andra straffbestämmelser i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Sanktionsavgifter på yrkestrafikområdet tas även ut t.ex. enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Vissa gärningar är dock i stället belagda med straff enligt nämnda förordning. Vägskatten bedöms ha en positiv effekt när det gäller att upptäcka och förebygga sådana brott och detsamma gäller även andra brott på yrkestrafikområdet.



## 13 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

**Kommitténs förslag:** Den föreslagna lagen om tjänsteleverantörer för vägskatt ska träda i kraft den 1 juli 2020. Den föreslagna vägskattelagen ska träda i kraft den 1 maj 2021. När vägskattelagen träder i kraft ska lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon upphävas. Lagen upphör att gälla vid utgången av april 2021. Den ska dock fortfarande tillämpas i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 maj 2021. Några övergångsbestämmelser i övrigt behövs inte.

**Skälen för kommitténs förslag:** En utgångspunkt bör vara att den nu föreslagna regleringen ska träda i kraft så snart som möjligt. För att förslagen ska kunna genomföras krävs dock att såväl åkerinäringen och andra skattskyldiga som berörda myndigheter får tid att förbereda vissa åtgärder och anpassa sina rutiner. Det behövs vidare tid för den fortsatta beredningen av förslagen i Regeringskansliet och riksdagen.

Dessutom måste Sverige, innan vägskattesystemet införs, meddela EU-kommissionen (notifiering), som ska yttra sig om systemets förenlighet med EU-reglerna. En sådan notifiering ska göras senast sex månader innan systemet sätts i bruk, se artikel 7h i Eurovinjett-direktivet. Kommittén anser dock att notifieringen bör göras minst ett år innan införandet (se mer om detta i avsnitt 11.3.2).

Kommittén lämnar till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att avgöra om t.ex. certifiering av teknisk utrustning ska ske. Förutom sedvanligt utredningsarbete för att avgöra vilka krav som bör ställas i föreskrifter med tillhörande samverkan med andra myndigheter och aktörer tillkommer tid för notifiering av föreskrifter om tekniska krav. Notifieringen ska ske genom ett anmälnings-

förfarande till EU-kommissionen enligt direktiv (EU) 2015/1535 i anledning av föreskrifter om teknik samt till Kommerskollegium enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler och Kommerskollegiums verkställighetsföreskrifter KFS 2008:1.

Till viss del kan troligen de ovannämnda åtgärderna och förberedelserna ske parallellt, men det är ändå oundvikligt att det behövs ett par år för genomförandet. Därtill bedömer kommittén att vägskatten bör införas under sommarhalvåret, dock inte under den typiska semesterperioden (se avsnitt 11.3.2). Mot bakgrund av det anförda bör vägskattelagen träda i kraft den 1 maj 2021.

När vägskattelagen träder i kraft uppkommer en skyldighet för de skattskyldiga, utom för de som använder ruttbiljetter, att föra en elektronisk logg med hjälp av en tjänsteleverantör som de har ingått avtal med. En tjänsteleverantör måste dock ha tillstånd för sin verksamhet. För att tjänsteleverantörerna ska hinna ansöka om och få tillstånd innan skyldigheten att föra en elektronisk logg uppkommer, måste lagen om tjänsteleverantörer för vägskatt börja gälla en tid innan vägskattelagen träder i kraft. Med hänsyn till detta bör lagen om tjänsteleverantörer för vägskatt träda i kraft den 1 juli 2020.

Eftersom det är fråga om att införa en helt ny lagstiftning, som inte ersätter någon tidigare reglering på samma område samt att det, liksom vid andra beslut om att införa ny lagstiftning, kommer att finnas viss tid för de skattskyldiga att förbereda sig inför den nya skatten, anser kommittén att det inte finns något behov av övergångsbestämmelser, utöver vad som sägs nedan.

Den tidsbaserade vägavgiften för vissa tunga godsfordon ska inte kvarstå när vägskatten införs. Lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon ska därför upphöra att gälla vid utgången av april 2021. Lagen ska därefter fortfarande tillämpas i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 maj 2021.



# 14 Författningskommentar

## 14.1 Förslaget till vägskattelag

### 1 kap. Inledande bestämmelser

#### *Lagens tillämpningsområde*

#### 1 §

I den inledande bestämmelsen anges att vägskatt enligt denna lag ska betalas till staten. Vägskatten är alltså en statlig skatt.

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.4.

#### *Beskattningsmyndighet och beslutande myndigheter*

#### 2 §

I bestämmelsen anges att Skatteverket är beskattningsmyndighet i fråga om denna skatt. Att Skatteverket är beskattningsmyndighet framgår redan av 1 § förordningen (2007:780) med instruktion för Skatteverket, men en bestämmelse som klargör detta tas ändå in i lagen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.9.1

#### 3 §

I paragrafens *första stycke* anges att Transportstyrelsen, för Skatteverkets räkning, fattar vissa beslut om skatt och avgifter enligt denna lag. Vidare anges att övriga beslut, med vissa undantag, fattas av Skatteverket. Undantagen gäller Polismyndighetens beslut om förskott för sanktionsavgift och beslut om att fordon inte får fortsätta färden samt Transportstyrelsens överprövning av sådana beslut.

*Andra stycket* anger att Transportstyrelsen även verkställer debitering och återbetalning av skatt och avgifter enligt lagen.

Kommitténs överväganden i dessa delar finns i avsnitt 10.9.2.

### *Definitioner*

#### 4 §

Bestämmelsens *första stycke* anger att fordons- och viktbegreppen som används i lagen har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, om inte annat följer av lagen.

*Andra stycket* anger att fordonsår i 2 kap. 2 § har samma betydelse som i 1 kap. 5 § vägtrafikskattelagen (2006:227). Med fordonsår avses där uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret, avses med fordonsår det år som fordonet första gången togs i bruk.

Skatt enligt lagen ska betalas för motorfordon uteslutande avsett för godstransporter på väg och med en totalvikt på minst 12 ton. I *tredje stycket* definieras vad som menas med vägskattevikt i 3 kap. 1 §. Vägskattevikt är den vikt efter vilken vägskatten beräknas. Vägskattevikten för motorfordon utan draganordning ska vara samma skattevikt som används för beräkning av fordonsskatt för tunga lastbilar enligt 1 kap. 6 § vägtrafikskattelagen. Det innebär att vägskattevikten för sådana fordon är totalvikten, dock högst den bruttovikt som fordonet får föras med på vägar som tillhör bärighetsklass 1. Vägskattevikten för motorfordon med draganordning ska vara den högsta sammanlagda bruttovikten för fordonskombinationen. Det innebär att för ett motorfordon som har en draganordning antas att släp används. Om ett motorfordon kan föras med två eller flera karosserier, beräknas vägskattevikten efter det karosseri som ger den högsta totalvikten för fordonet. I fråga om motorfordon som kan föras med en anordning för påhängsvagn beräknas dock vägskattevikten efter fordonets totalvikt med en sådan anordning. Av 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner framgår att *totalvikten* är summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antalet passagerare och den största mängden gods som fordonet är inrättat för. *Tjänstevikten* är fordo-

nets vikt i normalt, fullt driftfärdigt skick inklusive förare. *Bruttovikten* är den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan. Den högsta bruttovikten på väg med bärighetsklass 1 framgår av bilaga 1 till trafikförordningen (1998:1276).

Skatten enligt denna lag differentieras bland annat utifrån fordonets EURO-utsläppsklass. I *fjärde stycket* anges att detta begrepp har samma betydelse som i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU, och 31 § avgasreningslagen (2011:318). Därmed avses med EURO-utsläppsklass en utsläppsklass för ett fordon baserat på de emissionskrav som fordonets motor uppfyller; ju renare fordon, desto högre utsläppsklass. Utsläppsklasserna EURO 0–V och EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) samt de emissionskrav som gäller för dessa utsläppsklasser framgår av bilaga 0 till nämnda direktiv (Eurovinjettdirektivet). Utsläppsklass EURO V regleras även i 31 § avgasreningslagen (2011:318), liksom utsläppsklass EURO VI, som inte omfattas av bilaga 0 till Eurovinjettdirektivet.

Enligt *femte stycket* har begreppet allmän väg samma betydelse som i 1 § väglagen (1971:948). Begreppet allmän väg används i bestämmelsen i 2 kap. 5 § om skattskyldighetens inträde. Enligt 1 § väglagen avses med allmän väg sådan väg som anläggs enligt väglagen eller enligt lagen förändras till allmän och sådan för allmän samfärdsel upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid väglagens ikraftträdande hålls av staten eller en kommun. En väg upphör att vara allmän när vägen dras in. Om en kommun är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när den enligt plan- och bygglagen (2010:900) upplåts eller ska vara upplåten till allmänt begagnande som gata. Om en väg har upplåtits till allmänt begagnande som gata medan staten är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när kommunen övertar väghållningen.

I *sjätte stycket* förklaras vad en tjänsteleverantör är genom att det görs en hänvisning till lagen (0000:000) om tjänsteleverantörer för vägskatt.

I *sjunde stycket* hänvisas till definitionerna i 4 § första stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem när det gäller be-

greppen fordonsutrustning, betalningsförmedlare och väganvändare. Fordonsutrustning definieras där som en komplett uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som behövs för att kunna använda ett elektroniskt vägtullssystem och som är installerade i ett fordon för insamling, lagring, bearbetning, fjärrmottagning och överföring av data. Betalningsförmedlare definieras som en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare. Väganvändare definieras som en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om förmedling av vägtull till avgiftsupptagare. Bestämmelserna om betalningsförmedlare och väganvändare i lagen om elektroniska vägtullssystem gäller, enligt 2 § andra och tredje styckena, endast betalningsförmedlare som är EETS-betalningsförmedlare och väganvändare som är EETS-väganvändare.

Paragrafen behandlas bland annat i avsnitten 10.5.1, 10.5.4, 10.6.1 och 10.7.

### *Hänvisningar till skatteförfarandelagen*

#### *5 §*

Paragrafens hänvisning innebär att vissa bestämmelser i skatteförfarandelagen (2011:1244) görs tillämpliga beträffande vägs katt.

Bestämmelsen behandlas i avsnitten 10.10.4, 10.15.4 och 10.18.5.

## **2 kap. Skatteplikt och skattskyldighet**

### *Vilka fordon är skattepliktiga?*

#### *1 §*

I bestämmelsen anges vilka fordon som är skattepliktiga. Såväl svenska som utländska fordon är skattepliktiga. Skatt ska betalas för motorfordon eller ledad motorfordonskombination med en totalvikt på minst 12 ton om fordonet är avsett uteslutande för gods-transport på väg. Fordon som uteslutande är avsedda för gods-transporter är skattepliktiga oavsett om en transport verkligen genomförs, transporten sker yrkesmässigt eller för egen räkning eller om det är en privat resa. Genom den valda skrivningen ute-

sluts bussar och det gäller även sådana bussar som delvis är avsedda för godstransporter. Fordon med en totalvikt som understiger 12 ton är inte skattepliktiga, såvida de inte har draganordning. Viktgränsen för fordon med draganordning kommer i praktiken att gå vid 7 ton, eftersom ett sådant fordon i regel kan dra en släpvagn på 5 ton. Fordon med en totalvikt på minst 12 ton, som inte uteslutande är avsedda för godstransporter, är inte skattepliktiga. Därutöver är vissa fordon undantagna från skatteplikt enligt 2 §.

För fordon med draganordning grundas skatteplikten på den högsta tillåtna totalvikt som fordonskombinationen kan ha.

En förutsättning för skatteplikt är naturligtvis att skattskyldighet har inträtt. Skattskyldighetens inträde behandlas i 5 §.

Vägs katt betalas för ett visst skattepliktigt fordon. Det innebär att såväl betald som obetald skatt följer med det vid ett ägarbyte.

Kommitténs överväganden i dessa delar finns i avsnitten 10.5.2 och 10.5.3.

### *Vilka fordon är undantagna från skatteplikt?*

#### 2 §

Paragrafen reglerar vilka fordon som är undantagna från skatteplikt. Av *första stycket* framgår att militär-, polis-, utrycknings- och väghållningsfordon inte är skattepliktiga.

En förutsättning för skattebefrielse för ett sådant fordon är att det är försett med yttre kännetecken som visar dess ändamål, vilket framgår av paragrafens *andra stycke*.

I *tredje stycket* undantas veteranfordon från skatteplikt. I bestämmelsen används begreppet fordonsår, vilket definieras i 1 kap. 4 §.

I *fjärde stycket* sägs att för fordonskombinationer är det motorfordonet som är avgörande för om kombinationen är undtagen från skatteplikt.

Eftersom det är fråga om en statlig skatt ska den som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undtagen från skatteplikt i Sverige inte betala vägs katt. Detta följer dock direkt av den lagen och behöver därför inte också anges i denna lag.

Bestämmelsen behandlas närmare i avsnitt 10.5.4.

*Vilka är skattskyldiga?*

## 3 §

I denna paragraf anges att fordonets ägare är skattskyldig, om inte annat anges i 4 §. Fordonsägaren har alltså ett strikt ansvar för att betala skatten, vilket är en förutsättning för att systemet ska fungera.

I *andra stycket* förklaras vem som anses vara ägare. Enligt den *första punkten* är ägaren den som när skattskyldigheten inträder är eller bör vara upptagen som ägare i vägtrafikregistret. Genom hänvisningen till vägtrafikregistret blir ägarbegreppet i 4 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister tillämpligt. Bestämmelserna om ägarens ansvar gäller därmed även för innehavaren av fordonet då detta innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år. Vidare aktualiseras bestämmelsen i 4 a § lagen om vägtrafikregister när någon under 18 år äger ett fordon. Enligt den *andra punkten* anses med ägare, i fråga om ett fordon som används med stöd av saluvagnslicens, den som när skattskyldigheten inträder innehar licensen. Enligt den *tredje punkten*, som gäller utländska fordon, anses som ägare den som när skattskyldigheten inträder är upptagen som ägare i ett utländskt register motsvarande vägtrafikregistret eller, om innehavare finns registrerad i det utländska registret, innehavaren. Med utländskt register motsvarande vägtrafikregistret avses ett register som fyller samma funktion som det svenska vägtrafikregistret.

Kommitténs överväganden i dessa delar finns i avsnitt 10.6.1.

## 4 §

I denna bestämmelse finns ett undantag till föregående bestämmelse om skattskyldiga personer. Här sägs att om ett fordon har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, är väganvändaren som ingått avtal med betalningsförmedlaren skattskyldig. Definitioner av fordonsutrustning, betalningsförmedlare och väganvändare finns i 1 kap. 4 §. Innebörden av bestämmelsen är att en EETS-väganvändare, när det finns en sådan, är skattskyldig i stället för fordonsägaren.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.6.1.

*När inträder skattskyldigheten?*

## 5 §

Bestämmelsen anger att skattskyldighet inträder när ett skattepliktigt fordon används på allmän väg eller sådan väg som enligt plan- och bygglagen (2010:900) upplåts eller ska vara upplåten till allmänt begagnande som gata och som har en kommun som väghållare. Enligt 1 kap. 4 § har vägbegreppen i lagen samma betydelse som i väglagen (1971:948).

Med att fordonet används menas varje form av rörelse i någon riktning, med eller utan motorn påslagen. Det innebär att även t.ex. bogsering och puttning innefattas i begreppet ”används”. I begreppet får dock anses ligga att någon styr fordonet i fråga. Ett fordon som bärgas omfattas alltså inte av skattskyldighet. Med bärgning menas här att fordonet dras av ett annat fordon på så sätt att det dragna fordonets ena ände är upplyft genom en anordning på dragfordonet, samtidigt som något av det dragna fordonets hjulpar rullar på vägen. Omfattas av skattskyldighet gör inte heller fordon som t.ex. fraktas på en släpvagn eller transporteras på ett biltransportfordon.

Bestämmelsen behandlas närmare i avsnitt 10.6.2.

*Skatteperiod*

## 6 §

Av bestämmelsen följer att skatt, när deklaration ska lämnas månaden efter det att fordonet har använts på väg där vägskatt tas ut, ska betalas för varje skatteperiod. En skatteperiod består av en kalendermånad.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.6.3.

*Skattepliktig händelse*

## 7 §

Av denna bestämmelse följer att skatt, när deklaration ska lämnas före det att fordonet används på väg där vägskatt tas ut, ska betalas för den skattepliktiga händelse som deklarationen avser.

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.6.3.

**3 kap. Beräkning av skatt***Skattebelopp*

## 1 §

I bestämmelsens *första stycke* anges att vägskatt tas ut för varje hel kilometer som ett skattepliktigt fordon används på väg som avses i 2 kap. 5 §. Av bestämmelsen framgår alltså att skatten är avståndsbaserad. Vad som innefattas i begreppet ”används” framgår av kommentaren till 2 kap. 5 §.

I *andra stycket* anges att skatten tas ut med olika belopp beroende på vägskattevikt, antal hjulaxlar och EURO-utsläppsklass. Skattebeloppen framgår av tabellerna. Det är antalet monterade axlar på motorfordonet som avses. Det är alltså oberoende av om axlarna kan höjas upp eller inte.

Övervägandena finns i avsnitt 10.7.

*Vad händer om uppgifter inte finns tillgängliga?*

## 2 §

I paragrafen anges att om de uppgifter om fordonets egenskaper som anges i 1 § inte finns tillgängliga när ett beslut om vägskatt fattas, ska skatt tas ut enligt den högsta nivån. Det innebär att om de egenskaper som skatten varierar utifrån inte är kända när skattebeslutet fattas, ska den högsta skattesatsen tillämpas. Det är alltså skattesatsen för den fordonskategori som betalar allra mest som ska användas. Som kan utläsas av tabellen är det motorfordon med tre eller fler hjulaxlar och draganordning som betalar allra mest.



Uppgift om ett fordons egenskaper kan t.ex. finnas i fordonsdokument, vägtrafikregistret eller motsvarande register i andra länder.

Paragrafen behandlas närmare i avsnitt 10.7.

*Vad händer när fordonets beskaffenhet ändras?*

### 3 §

I bestämmelsen anges att om ett fordons beskaffenhet ändras så att vägskatt ska utgå efter en högre skattesats än tidigare, utgår den högre skatten från och med den dag då registreringsbesiktning i anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett. Medför ändringen att skatt ska utgå efter en lägre skattesats än tidigare, utgår den lägre skatten från och med den dag då besiktning i anledning av ändringen skedde.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.7.

## 4 kap. Föranmälan

*Skyldighet att lämna föranmälan*

### 1 §

Av paragrafen följer att den som är skattskyldig, det vill säga fordonsägaren eller i förekommande fall väganvändaren, ska anmäla till Transportstyrelsen att fordonet kommer att användas på ett sådant sätt att skattskyldighet uppkommer. Så är fallet om fordonet kommer att användas på en sådan väg där vägskatt tas ut. Att anmälningsskyldigheten ligger på ägaren är naturligt, eftersom det är denna som är betalningsskyldig för skatten och som riskerar att drabbas av sanktioner. Det hindrar i och för sig inte att ägaren rent faktiskt låter någon annan göra anmälan. En väganvändare är dock inte betalningsskyldig gentemot staten, utan i stället gentemot betalningsförmedlaren. Anmälningsskyldigheten bör trots allt ligga på väganvändaren, som är den som använder fordonet och har ansvar för det.

Föranmälan ska ha kommit in till Transportstyrelsen innan skattskyldigheten inträder. Det innebär att anmälan ska ha kommit in till myndigheten innan det skattepliktiga fordonet används på väg

där skatten tas ut. Ägaren, eller i förekommande fall väganvändaren, får ingen uppmaning om att lämna föransmälan utan måste själv vara aktiv och underrätta Transportstyrelsen om att fordonet kommer att användas på ett sådant sätt att skattskyldighet uppkommer.

Kommitténs överväganden i dessa delar finns i avsnitt 10.10.1.

*Vad ska föransmälan innehålla?*

## 2 §

I bestämmelsen anges vad föransmälan ska innehålla.

I *första stycket* anges att föransmälan ska innehålla de uppgifter som behövs för att identifiera fordonet och den som är skattskyldig samt nödvändiga uppgifter om fordonets egenskaper. De närmare bestämmelserna om vad föransmälan ska innehålla kan framgå av förordning eller föreskrifter.

I *andra stycket* anges att det i föransmälan ska anges vilka slags deklARATIONER avseende väganvändandet den skattskyldige avser att lämna. Den skattskyldige ska alltså ange om deklARATION kommer att lämnas för skatteperiod enligt 5 kap. 1 och 2 §§ eller för skattepliktig händelse enligt 5 kap. 1 och 3 §§. DeklARATION för skatteperiod är en deklARATION som ska lämnas månaden efter det att fordonet har använts på väg där skatten tas ut. En deklARATION för skattepliktig händelse är en deklARATION som ska lämnas före det att fordonet används på väg där skatten tas ut. Om deklARATION kommer att lämnas för skatteperiod ska uppgift om anlitad tjänsteleverantör anges. För att få lämna en sådan deklARATION ställs det nämligen krav på att anlita en tjänsteleverantör för att föra en elektronisk logg (se 6 kap. 2 §).

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.10.1.

*Förändringar ska anmälas*

## 3 §

Av bestämmelsens *första stycke* följer att den som är skattskyldig omgående ska anmäla till Transportstyrelsen om det sker ändringar av de uppgifter som lämnats i föransmälan eller av sådana uppgifter som senare lämnats till styrelsen (ändringsanmälan). Den som är

skattskyldig måste alltså se till att de uppgifter som en gång lämnats förblir aktuella. Med ”den som är skattskyldig” menas även en person som inte längre kommer att vara skattskyldig för nya skatteperioder men som är skattskyldig för tidigare perioder och som därför alltså är skyldig att bevara dokumentation enligt 6 kap. Det kan exempelvis hända att en sådan person vill eller tvingas byta tjänsteleverantör och då bör denne vara skyldig att anmäla denna förändring.

De skattskyldiga har två olika deklarationsförfaranden att välja mellan. Ett byte av deklarationsförfarande ska initieras genom en ändringsanmälan. Av *andra stycket* i denna bestämmelse följer att en ändringsanmälan som avser byte från deklarationsskyldighet enligt 5 kap. 1 och 2 §§, det vill säga deklARATION för skatteperiod, till deklARATIONSSKYLDIGHET enligt 5 kap. 1 och 3 §§, det vill säga deklARATION för skattepliktig händelse, börjar gälla först efter skatteperiodens utgång. Ett sådant byte får alltså bara gälla för kommande skatteperioder. En ändringsanmälan som avser byte från deklarationsskyldighet enligt 5 kap. 1 och 3 §§ till deklarationsskyldighet enligt 5 kap. 1 och 2 §§ får däremot genomslå direkt.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.10.1 och 10.10.2.

*Vilka formkrav gäller för föransmälan och ändringsanmälan?*

#### 4 §

I bestämmelsen regleras formkraven för att lämna föransmälan och ändringsanmälan.

I *första stycket* anges att uppgifterna ska lämnas elektroniskt på fastställt formulär. Att uppgifterna ska lämnas elektroniskt innebär att de ska lämnas genom elektronisk kommunikation. Att de ska lämnas på fastställt formulär innebär att uppgifterna ska vara uppställda på ett visst angivet sätt.

I paragrafens *andra stycke* finns ett krav på att föransmälan och ändringsanmälan ska undertecknas. Eftersom föransmälan ska lämnas elektroniskt, enligt första stycket, kan undertecknandet endast uppfyllas med elektroniska medel. Det är vanligtvis Skatteverket föreskriver vad som krävs i olika situationer (se t.ex. SKVFS 2009:8). Skatteverket bör därför även här få föreskriva vad som ska krävas i

denna situation. Sådana föreskrifter kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till den här paragrafen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.10.3.

#### *Föreläggande om att lämna förankmälan och ändringsankmälan*

##### 5 §

I paragrafens *första stycke* anges att Transportstyrelsen får förelägga den som inte uppfyller sina skyldigheter att lämna förankmälan eller ändringsankmälan att fullgöra skyldigheten. Befogenheten enligt denna paragraf får även användas för att hämta in uppgifter som behövs för att avgöra om det finns en skyldighet att lämna en sådan ankmälan.

Ett föreläggande får förenas med vite, enligt *andra stycket*. Vitesförelägganden ska delges, men vanliga förelägganden behöver inte delges. Vitesförelägganden får överklagas, till skillnad från förelägganden utan vite (se 12 kap. 1 §).

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.10.1.

#### *Borttagning eller inaktivering av förankmälan eller ändringsankmälan*

##### 6 §

I bestämmelsens *första och andra stycke* finns en befogenhet för Transportstyrelsen att ta bort eller inaktivera en förankmälan eller ändringsankmälan som inte längre behövs eller som tillfälligt inte behövs. Det kan hända att den skattskyldige själv begär detta hos Transportstyrelsen. Det kan dock även hända att Transportstyrelsen på andra sätt får kännedom om en omständighet som medför att ankmälan inte längre behövs eller tillfälligt inte behövs. Sådana omständigheter kan exempelvis vara att fordonet har skrotats eller bytt ägare.

Enligt *tredje stycket* ska en förankmälan eller ändringsankmälan inaktiveras som en följd av att fordonet ställs av, för att sedan återaktiveras om fordonet ställs på igen. Detta ska ske automatiskt.

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.10.1.

## 5 kap. Deklaration

### *Skyldighet att lämna deklARATION*

#### 1 §

I paragrafens *första stycke* anges att den skattskyldige är skyldig att lämna uppgifter till ledning för beräkning av vägskatten och att uppgifterna ska lämnas i en vägskattedeklaration. Bestämmelser om vad en sådan deklARATION ska innehålla och vilka formkrav som gäller för deklARATIONEN finns i 2–4 §§. Där sägs bland annat att deklARATIONEN ska lämnas elektroniskt.

I *andra stycket* anges att deklARATION ska lämnas för varje skatteperiod eller, om skatteredovisningen inte avser skatteperioder, för varje skattepliktig händelse. En deklARATION som lämnas för skatteperiod är en deklARATION som lämnas månaden efter det att körningen har ägt rum. En deklARATION som lämnas för skattepliktig händelse är en deklARATION som lämnas för ett avsett väganvändande innan skattskyldighet inträder.

Av *tredje stycket* följer att deklARATION som lämnas för skatteperiod ska lämnas även om det inte finns någon skatt att redovisa. DeklARATION ska alltså lämnas även om skattskyldighet inte har inträtt under skatteperioden.

Kommitténs överväganden finns i avsnitt 10.10.2.

### *Vad ska deklARATIONEN innehålla?*

#### 2 §

I den här bestämmelsen anges vad en deklARATION som lämnas för skatteperiod (månadsvis deklARATION) ska innehålla. En sådan deklARATION ska enligt *första stycket* innehålla uppgifter om det antal kilometer som fordonet, då det har varit skattepliktigt, har använts under skatteperioden. Fordonet blir skattepliktigt när skattskyldighet inträder, vilket sker när det används på de vägar där skatt tas ut (se 2 kap. 5 §). Med de övriga uppgifter som behövs för beräkning av vägskatten menas de uppgifter om fordonets egenskaper som skatten varierar utifrån (se 3 kap. 1 §). Dessa uppgifter ska redan ha lämnats, genom föranmälan och eventuella ändringsanmälningar.

I deklarationen bekräftas således de uppgifter som redan finns hos Transportstyrelsen.

I *andra stycket* regleras förutsättningarna för att godkänna respektive lämna uppgifter.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.10.2.

### 3 §

I bestämmelsen anges vad en deklaration som lämnas för skattepliktig händelse ska innehålla. En sådan deklaration ska enligt *första stycket* innehålla uppgifter om ett avsett användande av de vägar och gator som avses i 2 kap. 5 § och de övriga uppgifter som behövs för beräkning av skatten. Det som ska anges i deklarationen är alltså den specifika rutt som fordonet kommer att färdas enligt på de vägar där skatten tas ut. Med de övriga uppgifter som behövs för beräkning av vägskatten menas de uppgifter om fordonets egenskaper som skatten varierar utifrån (se 3 kap. 1 §). Dessa uppgifter ska redan ha lämnats, genom föransmälan och eventuella ändringsanmälningar. I deklarationen bekräftas således de uppgifter som redan finns hos Transportstyrelsen.

I *andra stycket* regleras förutsättningarna för att godkänna respektive lämna uppgifter.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.10.2.

*Vilka formkrav gäller för deklarationen?*

### 4 §

I bestämmelsen anges formkraven för vägskattedeklarationer. Det är samma formkrav som för föransmälan och ändringsanmälan. I *första stycket* anges att uppgifterna ska lämnas elektroniskt på fastställt formulär. Att uppgifterna ska lämnas elektroniskt innebär att de ska lämnas genom elektronisk kommunikation. Att de ska lämnas på fastställt formulär innebär att uppgifterna ska vara uppställda på ett visst angivet sätt.

I paragrafens *andra stycke* finns ett krav på att uppgifterna ska undertecknas. Eftersom deklarationer ska lämnas elektroniskt, enligt första stycket, kan undertecknandet endast uppfyllas med elektro-

niska medel. Det är vanligtvis Skatteverket som föreskriver vad som krävs i olika situationer (se t.ex. SKVFS 2009:8). Skatteverket bör därför även här få föreskriva vad som ska krävas i denna situation. Sådana föreskrifter kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till den här paragrafen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.10.3.

### *Deklarationsombud*

#### 5 §

I paragrafen anges att den som är deklarationsskyldig enligt lagen får använda deklarationsombud. Vidare anges vem som får anlitas som deklarationsombud. Det är dels sådana deklarationsombud som avses i 6 kap. 4–8 §§ skatteförfarandelagen (2011:1244), dels den som den deklarationsskyldige har anlitat som tjänsteleverantör för att föra en elektronisk logg.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.10.5.

### *När ska deklARATIONEN lämnas?*

#### 6 §

I bestämmelsen anges när en deklARATION som lämnas för skatteperiod senast ska ha kommit in till Transportstyrelsen. Som följer av bestämmelsen ska deklARATIONEN ha kommit in senast den 12 i kalendermånaden efter skatteperiodens utgång. Det innebär t.ex. att en deklARATION som avser skatteperioden januari ska ha kommit in senast den 12 februari.

Övervägandena finns i avsnitt 10.10.2.

#### 7 §

I bestämmelsen anges när en deklARATION som lämnas för skattepliktig händelse senast ska ha kommit in till Transportstyrelsen. Som följer av bestämmelsen ska en sådan deklARATION ha kommit in före det att skattskyldighet inträder, det vill säga innan färden påbörjas.

Övervägandena finns i avsnitt 10.10.2.

*Anstånd med att lämna deklaration för skatteperiod*

## 8 §

Av bestämmelsens *första stycke* följer att den som ska lämna deklaration för skatteperiod under vissa förutsättningar får medges anstånd med att lämna deklarationen i tid. Sådana särskilda omständigheter skulle exempelvis kunna vara att den som ska upprätta deklarationen drabbas av sjukdom eller olyckshändelse eller att det inträffar ett datorfel i nära anslutning till att deklaration ska lämnas (jfr vad som sägs om skattedeclarationer i prop. 1996/97:100 s. 573).

Det är Transportstyrelsen som medger deklarationsanstånd. Enligt *andra stycket* ska ansökan ha kommit in till styrelsen senast den dag då deklarationen skulle ha lämnats, det vill säga den 12 i kalendermånaden efter skatteperiodens utgång.

Om anstånd beviljas och förutsättningarna sedan förändras innan dess att anståndstiden har gått ut ska anståndet omprövas, vilket följer av *tredje stycket*.

Paragrafen avhandlas i avsnitt 10.10.2.

*Föreläggande om att lämna deklaration för skatteperiod*

## 9 §

Av denna bestämmelse följer en befogenhet för Transportstyrelsen att förelägga den som inte har fullgjort sin skyldighet att lämna deklaration för skatteperiod att göra detta. Om det finns anledning att anta att föreläggandet inte kommer att följas får det förenas med vite. Vitesförelägganden ska delges, men vanliga förelägganden behöver inte delges. Vitesförelägganden får överklagas, till skillnad från förelägganden utan vite (se 12 kap. 1 §).

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.10.2.



## 6 kap. Dokumentationskyldighet

### *Generell dokumentationskyldighet*

#### 1 §

Paragrafen gäller den som är uppgiftsskyldig enligt 5 kap. Den gäller alltså den som är skyldig att lämna föransmälningar, och i förekommande fall ändringsansmälningar, samt deklarationer. Bestämmelsen har sin förebild i 39 kap. 3 § skatteförfarandelagen (2011:1244) och utgör ett komplement till övriga regleringar om skyldighet att bevara räkenskaper m.m. Den som är skyldig att genom räkenskaper, anteckningar eller annan lämplig dokumentation se till att det finns underlag ska självklart även bevara underlaget. I 3 § anges hur länge dokumentationen ska bevaras. Med uttrycket ”kontroll av uppgiftsskyldigheten” avses såväl kontroll av om uppgiftsskyldigheten över huvud taget föreligger som kontroll av att skyldigheten har fullgjorts riktigt och fullständigt (jfr prop. 1996/97:100 s. 597).

*Andra stycket* hänvisar till att det i 2 § finns regler om hur de deklareringskyldiga i särskilda fall ska föra och bevara sin dokumentation.

Övervägandena finns i avsnitt 10.11.

### *Skyldighet att föra en elektronisk logg*

#### 2 §

I bestämmelsen regleras en särskild dokumentationskyldighet som består i att föra en elektronisk logg i vilken väganvändningen dokumenteras.

Av bestämmelsens *första stycke* följer att det är de skattskyldiga som har valt att deklarerera för skatteperiod som ska omfattas av den särskilda dokumentationskyldigheten. De skattskyldiga som har valt att deklarerera för skattepliktig händelse (ruttbiljett) behöver alltså inte föra en elektronisk logg. Av samma stycke följer att den deklareringskyldige ska anlita en tjänsteleverantör för att föra loggen. Vad som menas med tjänsteleverantör framgår av definitionen i 1 kap. 4 § sjätte stycket.

Av *andra stycket* följer att loggen ska innehålla nödvändiga identifikationsuppgifter om den skattskyldige och fordonet. Loggen ska

alltså vara kopplad till både en viss skattskyldig och ett visst fordon. Den kan inte vara kopplad till flera fordon som samma person är skattskyldig för. Den kan inte heller vara kopplad till flera skattskyldiga som har ägt samma fordon.

Enligt *tredje stycket* är det uppgifter om fordonets användning inom Sverige som ska dokumenteras i loggen. Det är alltså inte enbart fordonets användning av de vägar där skatten tas ut som ska dokumenteras, utan även fordonets användning av andra vägar och platser inom Sverige ska dokumenteras i loggen. Däremot ska inte fordonets användning utanför Sveriges gränser dokumenteras.

Av *fjärde stycket* följer en skyldighet för den som deklarerar för skatteperiod att från och med skattskyldighetens inträde överföra uppgifter till tjänsteleverantören, som i sin tur ska föra in de överförda uppgifterna i loggen. Överföringen av uppgifter till tjänsteleverantören ska ske digitalt, automatiskt och trådlöst. Att överföring av uppgifter till loggen ska ske digitalt beror på kravet att loggen ska föras på elektronisk väg. Att överföringen därutöver ska ske automatiskt och trådlöst beror på en vilja att minimera risken att information går förlorad eller medvetet förvanskas. De flesta fordon är redan i dag uppkopplade och överför information digitalt, automatiskt och trådlöst.

Övervägandena finns i avsnitt 10.11.

### *Hur länge ska dokumentationen bevaras?*

#### 3 §

Enligt denna bestämmelse ska dokumentation som avses i kapitlet bevaras under tre år efter utgången av det kalenderår under vilket skatteperioden har gått ut eller den skattepliktiga händelsen har inträffat. Det innebär i praktiken att dokumentationen för år 1 ska bevaras till och med den 31 december år 4.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.11.

### *Föreläggande om att föra en elektronisk logg*

#### 4 §

Av denna bestämmelse framgår att Transportstyrelsen får förelägga den som är skyldig att föra en elektronisk logg att fullgöra skyldigheten. Det är den som deklarerar för skatteperiod som är skyldig att föra en elektronisk logg, alltsedan skattskyldigheten har inträtt. Ett sådant föreläggande ska få förenas med vite, om det finns anledning att anta att det annars inte följs. Vitesförelägganden ska delges, men vanliga förelägganden behöver inte delges. Vitesförelägganden får överklagas, till skillnad från förelägganden utan vite (se 12 kap. 1 §).

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.11.

## 7 kap. Beslut

### *Transportstyrelsens beskattningsbeslut*

#### 1 §

I bestämmelsens *första stycke* anges att beslut om vägskatt ska fattas för varje skatteperiod för sig eller, om skatteredovisningen inte avser skatteperioder, för varje skattepliktig händelse för sig. Vidare anges i stycket att beslutet ska fattas med ledning av innehållet i en vägskattedeklaration och andra tillgängliga uppgifter. Sådana andra tillgängliga uppgifter kan exempelvis utgöras av uppgifter som har lämnats i samband med föransmälan eller som finns i vägtrafikregistret.

I *andra stycket* anges att om deklarationen har lämnats i rätt tid och på rätt sätt, ska Transportstyrelsen anses ha fattat ett beslut om skatten i enlighet med deklarationen, ett så kallat automatiskt beslut. För varje deklaration som lämnas till Transportstyrelsen, ska ett beslut anses ha fattats i enlighet med denna, under förutsättning att deklarationen är sådan att den kan läggas till grund för ett beslut. Saknar deklarationen en grundläggande uppgift, kan något automatiskt beslut inte fattas av Transportstyrelsen. Dessa fall får, efter en eventuell begäran om komplettering som inte följs, hanteras manuellt av Skatteverket som får besluta om skatt i den ordning som följer av 7 kap. 3 §.

Av *tredje stycket* framgår vad som gäller när en deklARATION för skatteperiod inte kommer in i tid. Om deklARATIONEN inte har kommit in i rätt tid, anses skatten ha bestämts till noll kronor. Kommer deklARATIONEN in vid en senare tidpunkt anses beslut i stället ha fattats i enlighet med deklARATIONEN, om inte ett omprövningsbeslut har meddelats dessförinnan.

Av *fjärde stycket* framgår när ett beslut ska anses ha fattats. Beslutet ska anses ha fattats samma dag som deklARATIONEN kom in till Transportstyrelsen.

I *femte stycket* hänvisas till att bestämmelserna i 26 och 27 §§ förvaltningslagen (1986:223) om rättelse och omprövning inte gäller för Transportstyrelsens automatiska beslut. Denna lag har nämligen särskilda bestämmelser om rättelse och omprövning.

Paragrafen behandlas närmare i avsnitt 10.13.

### *Rättelse*

#### 2 §

Paragrafen anger att om ett beslut som Transportstyrelsen har fattat har blivit uppenbart oriktigt på grund av felaktighet vid den automatiserade behandlingen, ska Transportstyrelsen rätta beslutet.

Bestämmelsen, som har sin motsvarighet i 4 kap. 1 § andra stycket vägtrafikskattelagen (2006:227) och 14 a § lagen (2004:629) om trängselskatt, dock med vissa skillnader i utformningen, behandlas i avsnitt 10.17.1.

### *Skatteverkets beslut*

#### 3 §

I bestämmelsen anges att om något beslut i en fråga enligt lagen inte har fattats, får Skatteverket besluta i frågan på det sätt och inom den tid som gäller för omprövning. Som exempel kan nämnas att om Transportstyrelsen inte har fattat något beslut om skatt, eftersom en deklARATION inte har lämnats eller deklARATIONEN inte har kunnat ligga till grund för beslut, får Skatteverket besluta i frågan. Det förstnämnda fallet tar sikte på de situationer där det vid kontroll visar sig att deklARATION felaktigt inte lämnats. Det senare fallet

avser de situationer där deklaration har lämnats, men den har haft sådana brister att beslut inte har kunnat fattas i enlighet med deklarationen. Normalt bör dock Transportstyrelsen, när den får in en ofullständig deklaration, först förelägga den skattskyldige att komplettera deklarationen. Om komplettering inte sker kan alltså deklarationen lämnas över till Skatteverket för beslut.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.17.2.

### *Skönsbeskattning*

#### 4 §

Av paragrafens *första stycke* följer att skatten, om deklaration inte har kommit in, ska bestämmas till vad som framstår som skäligt med hänsyn till uppgifterna i ärendet (skönsbeskattning). En deklaration anses föreligga om den uppfyller formkraven, det vill säga den deklarationsskyldige har undertecknat fastställt formulär och formuläret innehåller någon beloppsmässig uppgift till ledning för beskattningen (se prop. 1991/92:43 s. 83 och RÅ 1951 Fi 1436 samt RÅ 1955 ref. 32).

Av *andra stycket* följer att skönsbeskattning ska ske om skatten inte kan beräknas tillförlitligt på grund av brister i eller bristfälligt underlag för en lämnad deklaration. Enbart den omständigheten att det finns brister i eller bristfälligt underlag för deklarationen utgör inte tillräckliga skäl för beslut om skönsbeskattning, utan deklarationen måste också bedömas vara otillförlitlig (se RÅ 1958 Fi 675, RÅ 1972 Fi 1159, RÅ 1979 Aa 105 och RÅ 80 1:87). Förekomsten av formellt korrekta anteckningar utgör dock inget absolut hinder mot skönsbeskattning (se prop. 1955:160 s. 100 f.). Vidare behöver inte ett bristfälligt underlag innebära att det finns grund för skönsbeskattning, utan i stället kan avvikelse från deklarationen ibland göras genom uppskattning av skäligt belopp.

Enligt *tredje stycket* får skönsbeskattning enligt första stycket, det vill säga skönsbeskattning i avsaknad av deklaration, beslutas bara om ett föreläggande att lämna deklaration har sänts ut till den deklarationsskyldige och föreläggandet inte har följts. Det krävs inte att den deklarationsskyldige har tagit del av föreläggandet, utan det räcker att föreläggandet har sänts ut till denne (se prop. 1977/78:136

s. 164, 199 f. och prop. 2010/11:165 s. 993 samt RÅ 1990 ref. 83, RÅ 1991 ref. 95 och RÅ 2004 not. 85).

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.17.4.

## 8 kap. Omprövning

### *Beslut som kan omprövas*

#### 1 §

Av denna bestämmelse framgår vilka beslut som kan omprövas hos Skatteverket. De beslut som kan omprövas är, enligt *första stycket*, alla frågor som har betydelse för beskattningen eller något annat förhållande mellan en enskild och det allmänna. Omprövning ska göras om den som beslutet gäller begär det eller om det finns andra skäl. Ett beslut kan bestå av olika delfrågor och varje sådan delfråga kan bli föremål för omprövning. Frågan ska dock ha betydelse för beskattningen eller något annat förhållande mellan en enskild och det allmänna. Med att beslut kan ha betydelse för något annat förhållande avses t.ex. att den skattskyldige skulle kunna få bidrag eller annat stöd från det allmänna med högre belopp om Skatteverket omprövar beslutet (se prop. 1989/90:74 s. 413). En omprövning av en fråga avseende samma skatteperiod eller skattepliktiga händelse kan ske flera gånger, se dock 2 §.

Ett undantag från första stycket finns i *andra stycket*. Där sägs att en polismans eller bilinspektörs beslut enligt 10 kap. 7, 8 eller 13 § inte får omprövas av Skatteverket och att detsamma gäller Transportstyrelsens beslut enligt 10 kap. 10 eller 14 §.

Av *tredje stycket*, som hänvisar till 12 kap. 4 §, framgår att det finns en obligatorisk omprövningsskyldighet om den skattskyldige överklagar ett beslut.

Övervägandena finns i avsnitt 10.17.3.

#### 2 §

Bestämmelsens *första stycke* innebär att en fråga som prövats i domstol och därigenom vunnit negativ rättskraft inte därefter kan omprövas. Detta ger uttryck för principen om *res judicata*.

I *andra stycket* görs undantag för det fallet att Högsta förvaltningsdomstolen har ändrat rättstillämpningen i den aktuella frågan. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra omprövning på begäran av en skattskyldig av en fråga som tidigare prövats av domstol genom ett lagakraftvunnet beslut, om beslutet avviker från rättstillämpningen i ett avgörande av Högsta förvaltningsdomstolen som meddelats därefter. Syftet med detta undantag är att den som överklagar inte ska hamna i ett sämre läge att få sin sak omprövad än den som inte gör det (jfr prop. 2010/11:165 s. 1075). Som uttryckligen framgår är bestämmelsen tillämplig när det är Högsta förvaltningsdomstolen som har ändrat rättstillämpningen. Den gäller alltså inte vid omprövning med hänvisning till ny eller ändrad praxis från EU-domstolen eller Europadomstolen.

Bestämmelsen avhandlas i avsnitt 10.17.3.

### *Omprövning på begäran av den som beslutet gäller*

#### 3 §

I bestämmelsen anges vilken tidsfrist som gäller för en begäran av omprövning av den som beslutet gäller. Som förebild har bestämmelserna om omprövning enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) använts. Som framgår av *andra stycket* gäller dock en kortare tidsfrist för omprövning av vissa beslut, vilket har sin motsvarighet i 66 kap. 7 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

Enligt *första stycket* ska omprövning begäras senast tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteperioden har gått ut eller den skattepliktiga händelsen har inträffat.

Enligt *andra stycket* gäller en kortare tidsfrist för att begära omprövning av vissa beslut. Det rör sig om beslut där en längre omprövningsfrist skulle vara meningslös eller mindre lämplig.

Även efter den tid som anges i *första stycket* får, enligt *tredje stycket*, omprövning begäras av ett beslut som är till nackdel för den som beslutet gäller, om denne gör sannolikt att han eller hon inte inom 60 dagar före utgången av denna tid har fått kännedom om beslutet eller om ett skattebesked eller en annan handling som innehåller uppgift om vad som ska betalas. Begäran ska ha kommit in inom 60 dagar från den dag då denne fick sådan kännedom.

Enligt *fyärde stycket* ska en begäran om omprövning av ett beslut om ersättning för kostnader för ombud, biträde eller utredning, som har meddelats i samband med avgörandet av det ärende som kostnaderna hänför sig till, ha kommit in inom den tid som gäller för begäran om omprövning av avgörandet i ärendet. I annat fall ska begäran ha kommit in inom två månader från den dag då den som beslutet gäller fick del av det. Med ”i annat fall” avses beslut om ersättning som inte har meddelats i samband med avgörandet av det ärende som kostnaderna hänför sig till.

Paragrafen avhandlas i avsnitt 10.17.3.

#### *Omprövning på initiativ av Skatteverket*

##### *4 §*

Enligt bestämmelsen får Skatteverket på eget initiativ ompröva ett beslut till fördel för den som beslutet gäller. Bestämmelsen innebär alltså en befogenhet och inte en skyldighet att ompröva. Skatteverkets befogenhet begränsas inte till vissa slags fel utan ska gälla generellt, det vill säga oavsett vilken fråga omprövningen gäller och oavsett vad som har föranlett den. Befogenheten är vidare inte tidsbegränsad. Jämför 66 kap. 19 § skatteförfarandelagen (2011:1244) och prop. 2010/11:165 s. 605 f. och 1095 f.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.17.3.

##### *5 §*

I bestämmelsen finns en tidsfrist för Skatteverket att fatta beslut om omprövning till nackdel för den som beslutet gäller. Ett sådant beslut ska inte få meddelas senare än under tredje året efter utgången av det kalenderår under vilket den aktuella skatteperioden har gått ut eller den skattepliktiga händelsen har inträffat.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.17.3.



## 9 kap. Särskilda avgifter

*Vad som avses med särskild avgift*

### 1 §

I denna bestämmelse, som inleder kapitlet, anges vad som menas med särskild avgift. Särskild avgift är sanktionsavgift, förseningsavgift och tilläggsavgift.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.16.1.

*Gemensam bestämmelse för särskilda avgifter*

### 2 §

Bestämmelsen är gemensam för de särskilda avgifter som tas ut enligt lagen och ger uttryck för principen att den enskilde inte ska drabbas av dubbla sanktioner (se avsnitt 8.11.2 och 10.16.1). Av bestämmelsen framgår därför att en särskild avgift inte får tas ut för en överträdelse som omfattas av ett vitesföreläggande.

Kommittén har övervägt att införa ett andra stycke i bestämmelsen som hindrar att två särskilda avgifter tas ut för en och samma överträdelse. Det kan nämligen inte uteslutas att en och samma överträdelse skulle kunna aktualisera flera sådana avgifter. Sanktionsavgift enligt 3 § första stycket 3 i detta kapitel ska tas ut av den som inte fullgjort skyldigheten att lämna deklaration för skattepliktig händelse och i rätt tid betala den skatt som deklarationen avser, men det skulle även kunna bli aktuellt med skönsbeskattning och tilläggsavgift enligt 7 kap. 4 § och 9 kap. 5 § i samma situation. Att ta ut två särskilda avgifter för en och samma överträdelse skulle dock strida mot förbudet om dubbla straff. Det är alltså inte tillåtet. Kommittén anser att det är så självklart att en överträdelse inte får leda till två särskilda avgifter att en bestämmelse med ett sådant innehåll skulle vara överflödigt.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.16.1.

*Sanktionsavgift*

## 3 §

I bestämmelsen klargörs under vilka förutsättningar och på vilket sätt sanktionsavgiften tas ut. I *första stycket* anges att om den som är skattskyldig inte har fullgjort vissa skyldigheter så ska sanktionsavgift tas ut. De skyldigheter som vid bristande efterlevnad ska leda till sanktionsavgift är skyldigheten att lämna förankmälan eller ändringsankmälan, skyldigheten att föra en elektronisk logg och skyldigheten att ha en giltig ruttbiljett. Om flera skyldigheter samtidigt inte efterlevs ska en sanktionsavgift tas ut för var och en av dessa överträdelser. Således ska två avgifter tas ut om ett skattepliktigt fordon används på en väg där skatt tas ut utan vare sig förankmälan eller ruttbiljett.

Enligt *andra stycket* får en ny sanktionsavgift tas ut för varje överträdelse för varje sjudagarsperiod. Det innebär att ännu en sanktionsavgift kan tas ut om en överträdelse fortfarande består efter sju dagar. Avgiften kan därmed tas ut flera gånger om överträdelsen fortsätter att bestå. Observera dock att den första avgiften ska tas ut, medan ytterligare avgifter får tas ut. Det innebär en skyldighet för myndigheten att ta ut den första avgiften och en befogenhet för myndigheten att ta ut ytterligare avgifter.

Av *tredje stycket* framgår att avgiften uppgår till 25 000 kronor.

Valet av sanktionsavgift och utformningen av densamma behandlas i avsnitt 10.16.2.

*Förseningsavgift*

## 4 §

Av bestämmelsen framgår när och på vilket sätt förseningsavgiften tas ut. Enligt *första stycket* ska en sådan avgift tas ut om den som ska lämna deklaration för skatteperiod (månadsdeklaration) inte har gjort det i rätt tid. Bestämmelsen gäller således inte för den som inte har lämnat en deklaration för skattepliktig händelse (ruttbiljett) i rätt tid.

I *andra stycket* anges att en deklaration inte ska anses ha lämnats om uppgifterna i den är så bristfälliga att de uppenbarligen inte kan läggas till grund för beskattningen.

Enligt *tredje stycket* är förseningsavgiften 625 kronor eller, om det är fråga om en deklARATION som ska lämnas efter föreläggande, 1 250 kronor.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.16.3.

### *Tilläggsavgift*

#### 5 §

Enligt bestämmelsens *första stycke* ska en tilläggsavgift tas ut vid skönsbeskattning. Enligt *andra stycket* framgår att tilläggsavgiften utgörs av dels ett fast belopp om 5 000 kronor, dels 40 procent av den skatt som skönsbeskattningen medför utöver det belopp som annars skulle ha bestämts i enlighet med de lämnade uppgifterna.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.16.4.

#### 6 §

Enligt bestämmelsens *första stycke* ska en tilläggsavgift som har påförts vid skönsbeskattning på grund av avsaknad av deklARATION undanröjas, om deklARATIONEN lämnas inom två månader från utgången av den månad beslutet om tilläggsavgift meddelades. Bestämmelsen är av ex officio-karaktär, vilket innebär att om villkoren för undanröjande är uppfyllda ska tilläggsavgiften undanröjas även om inte den enskilde har begärt det.

Om den deklARATIONSSKYLDIGE gör sannolikt att han eller hon inte har fått kännedom om avgiften före fristens slut ska fristen, enligt *andra stycket*, i stället räknas från den dagen då denne fick kännedom om beslutet.

Av *tredje stycket* följer att deklARATIONEN ska ha kommit in till Transportstyrelsen, Skatteverket eller allmän förvaltningsdomstol inom fristen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.16.4.

## 7 §

Av bestämmelsens *första stycke* följer att tilläggsavgift ska tas ut om en oriktig uppgift lämnas under förfarandet till ledning för beskattningen eller i ett mål om beskattningen. Uppgiften ska ha lämnats på något annat sätt än muntligen.

När det gäller en oriktig uppgift i ett mål om beskattningen framgår det av *andra stycket* att avgiften bara får tas ut om uppgiften inte har godtagits efter prövning i sak.

*Tredje stycket* anger vad som utgör en oriktig uppgift.

*I fjärde stycket* finns dock vissa undantag från tredje stycket.

Av *femte stycket* framgår att tilläggsavgiften utgörs av dels ett fast belopp om 5 000 kronor, dels 40 procent av den skatt som inte skulle ha bestämts om den oriktiga uppgiften hade godtagits.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.16.4.

## 8 §

Denna bestämmelse anger när tilläggsavgift inte får tas ut. Så är, enligt *första stycket*, fallet om den skattskyldige på eget initiativ har rättat den oriktiga uppgiften (*första punkten*) eller om den oriktiga uppgiften framgår av sådana uppgifter som en tjänsteleverantör enligt 24 § lagen om tjänsteleverantörer för vägskatt har lämnat till Transportstyrelsen (*andra punkten*). Enligt 24 § lagen om tjänsteleverantörer för vägskatt ska en tjänsteleverantör till Transportstyrelsen lämna uppgift om det antal kilometer som fordonet under varje dygn har använts på de vägar och gator där skatt tas ut och det antal kilometer som fordonet har använts på andra platser i Sverige. Dessa uppgifter från tjänsteleverantören är så tydliga att de normalt och rutinmässigt kan läggas till grund för beslut. Därmed minskar risken för ett skatteundandragande på ett sådant sätt att det inte framstår som proportionerligt att ta ut tilläggsavgift.

*Andra stycket* hänvisar till bestämmelserna i 49 kap. 10 a och 10 b §§ skatteförfarandelagen (2011:1244). Med skattetillägg ska då i stället avses tilläggsavgift.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.16.4.

### *Befrielse från särskild avgift*

#### 9 §

Denna bestämmelse, som är gemensam för de särskilda avgifterna i lagen, anger att Skatteverket ska besluta om hel eller delvis befrielse från en särskild avgift om det är oskäligt att ta ut avgiften med fullt belopp. Detta anges i *första stycket*.

Genom *andra stycket* görs bestämmelsen i 51 kap. 1 § andra stycket skatteförfarandelagen (2011:1244) tillämplig här.

Enligt *tredje stycket* ska frågan om befrielse beaktas även om den enskilde inte har begärt det.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.17.6.

## 10 kap. Betalning

### *När ska skatt och avgifter betalas?*

#### 1 §

Av bestämmelsen följer när betalning av skatt och avgift som har beslutats enligt lagen ska ske.

Av *första stycket* följer att skatt som har beslutats för en skatteperiod ska betalas senast den sista dagen i andra kalendermånaden efter den månad som beslutet avser. Skatt som påförts genom ett beskattningsbeslut som avser januari ska således betalas senast den 31 mars.

Skatt som har beslutats för en skattepliktig händelse ska dock i stället betalas innan skattskyldighet inträder. Detta följer av *andra stycket*. Det är den så kallade ruttbiljetten som avses här.

Enligt *tredje stycket* ska skatt eller avgift som har beslutats genom rättelse eller omprövning betalas senast 30 dagar efter beslutsdagen.

Bestämmelserna i lagen (1930:173) om beräkning av lagstadgad tid gäller i fråga om den dag då en betalning enligt första eller tredje stycket senast ska vara gjord. Enligt 2 § lagen om beräkning av lagstadgad tid får skatten betalas nästa vardag, om sista dag för betalning infaller på t.ex. en söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton.

Betalningstiderna motiveras i avsnitt 10.14.1.

*Hur ska betalningen göras?*

## 2 §

Paragrafen innehåller uppgift om att inbetalning av skatt och avgift ska ske till ett särskilt konto för inbetalningar enligt denna lag. Detta gäller oavsett på vilket sätt betalning sker. Transportstyrelsen administrerar det särskilda kontot för Skatteverkets räkning. I paragrafen anges också när betalningen till kontot ska anses vara gjord.

Bestämmelsen behandlas i 10.14.1.

*Betalningsförmedlare*

## 3 §

Av bestämmelsen framgår att den som är skattskyldig även är betalningsskyldig, utom då det finns en EETS-betalningsförmedlare som är betalningsskyldig i stället för den skattskyldige.

Bestämmelsen behandlas i 10.14.1.

*Dröjsmålsavgift*

## 4 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om dröjsmålsavgift och har sin förebild i 5 kap. 17 § vägtrafikskattelagen (2006:227) och 18 § lagen om vägavgift (1997:1137) för vissa tunga fordon.

Dröjsmålsavgift tas enligt *första stycket* ut om skatt inte betalas inom den tid som anges i 1 § första eller tredje stycket. Dröjsmålsavgift tas alltså bara ut om skatt som beslutats för skatteperiod inte betalas i rätt tid. Om skatt för en skattepliktig händelse inte betalas i rätt tid tas i stället sanktionsavgift ut enligt 9 kap. 3 § första stycket 3. Dröjsmålsavgift ska betalas för varje separat fordon om en skattskyldig innehar flera fordon.

*Andra stycket* innehåller ett undantag från första stycket som innebär att dröjsmålsavgift inte ska tas ut om en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig i stället för den skattskyldige.

I bestämmelsens *tredje stycke* regleras på vilket belopp dröjsmålsavgiften ska räknas när anstånd med betalning av skatt har beviljats.

*Fjärde stycket* anger att Skatteverket ska medge hel eller delvis befrielse från dröjsmålsavgift om det finns särskilda skäl. Det innebär att Skatteverket får besluta om befrielse av dröjsmålsavgift exempelvis i samband med att den omprövar ett beslut, även om det är Transportstyrelsen som har beslutat om avgiften. Med särskilda skäl avses i huvudsak omständigheter som den betalnings-skyldige inte har kunnat förutse eller råda över, exempelvis sjukdom eller olyckshändelse. Däremot bör det inte anses vara fråga om särskilda skäl om betalningsförsummelsen beror på betalnings-oförmåga.

I *femte stycket* finns en hänvisning till att dröjsmålsavgiften tas ut enligt bestämmelser i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Bestämmelsen behandlas närmare i avsnitt 10.16.5.

### *Anstånd med betalning*

#### 5 §

Enligt hänvisningen till skatteförfarandelagen (2011:1244) ska vissa av den lagens bestämmelser om anstånd med betalning tillämpas på skatt och avgifter som har beslutats med stöd av vägskattelagen. Vid tillämpning av skatteförfarandelagens bestämmelser ska med skattetillägg i stället avses tilläggsavgift och med kontrollavgift ska i stället avses sanktionsavgift. Beslut om anstånd fattas av Skatteverket.

En särskild bestämmelse om på vilket belopp dröjsmålsavgift ska tas ut om anstånd har beviljats enligt denna paragraf finns i 10 kap. 4 § tredje stycket.

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.14.2.

*Befrielse och återbetalning av skatt*

## 6 §

Det kan finnas situationer där det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut vägs katt. I dessa fall ska Skatteverket besluta att skatten inte ska tas ut eller att betald skatt ska återbetalas. Möjligheten att befria bilens ägare från skatt, alternativt att återbetala redan betalat belopp, bör dock användas restriktivt och främst i situationer då fel har begåtts från myndigheternas sida eller då omständigheter har inträffat som den enskilde inte har kunnat råda över.

Som exempel på fall där det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut skatten kan nämnas att ett fel i något hänseende har begåtts från Transportstyrelsens eller annan myndighets sida i fråga om hanteringen av systemet, t.ex. vid informationen till trafikanterna. Om det gäller en ruttbiljett vars giltighetstid har inträtt bör befrielse eller återbetalning främst bli aktuellt i situationer där den skattskyldige på grund av omständigheter som denne inte kunnat råda över har blivit förhindrad att använda biljetten, exempelvis att fordonet har stulits eller gått sönder.

Fråga om befrielse från eller återbetalning av skatt kan väckas antingen av Skatteverket eller av den enskilde. I det senare fallet krävs en ansökan till myndigheten från den som beslutet gäller.

Bestämmelsen behandlas närmare i avsnitt 10.17.5.

*Förskotts betalning av sanktionsavgift vid en vägkontroll*

## 7 §

I bestämmelsen regleras i *första stycket* en polismans och en bilinspektörs skyldighet att besluta om förskott för sanktionsavgift för den ska påföras sådan avgift och som inte har hemvist i Sverige. Vid bedömningen av fordonsägarens hemvist är det naturligt att fordonets registrering får en stark presumtiv verkan. Motbevisning måste dock tillåtas genom att t.ex. föraren visar att den person som är ansvarig för avgiften har hemvist i Sverige trots att fordonet inte är registrerat här. Vid bedömningen bör betydelse tillmätas det registreringsbevis som en förare vid färd i internationell vägtrafik i Sverige



är skyldig att medföra, jfr 6 kap. 11 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Det finns inte något skönsmässigt eller annat utrymme för att avstå från att ta ut förskottet. Inte heller ger de bestämmelser som enligt *andra stycket* ska tillämpas för beräkningen av förskottet möjlighet för polismannen eller bilinspektören att besluta om nedläggning eller befrielse av en sanktionsavgift. Sådana omständigheter som kan göra det oskäligt att ta ut sanktionsavgiften får i stället göras gällande hos Transportstyrelsen. Det förskott som ska tas ut ska vara det avgiftsbelopp som Transportstyrelsen kan förväntas påföra.

Av *tredje stycket* följer att förskottet ska betalas till Polismyndigheten.

Övervägandena finns i avsnitt 10.19.4.

## 8 §

I bestämmelsens *första stycke* regleras att betalningen av ett förskott för sanktionsavgift ska ske omedelbart och följderna av utebliven betalning. Om betalning inte sker ska polismannen eller bilinspektören besluta att fordonet eller fordonskombinationen inte får fortsätta färden. Om det finns synnerliga skäl får dock polismannen eller bilinspektören avstå från att fatta ett sådant beslut, men den möjligheten ska tillämpas med stor restriktivitet. Som ett exempel på vad som utgör synnerliga skäl kan nämnas att lasten helt eller delvis utgörs av levande djur, vilka skulle fara illa av att den fortsatta färden hindras. Situationen torde vara mycket ovanlig i sig och den lär, om den förekommer, många gånger kunna undvikas genom olika arrangemang och därigenom inte utgöra ett synnerligt skäl. Ett ytterligare exempel på ett synnerligt skäl är att lasten av någon anledning är farlig för omgivningen och att fordonet eller fordonskombinationen inte kan uppställas på ett säkert vis. Det förhållandet att lasten kan fara illa eller förstöras vid hinder av fortsatt färd utgör däremot i normalfallet inte ett synnerligt skäl. Inte heller kan en uppgift om betalningssvårigheter på grund av likviditetsproblem eller liknande anses vara ett synnerligt skäl.

Av *andra stycket* framgår att polismannens eller bilinspektörens beslut enligt första stycket gäller till dess betalning har skett aningen av förskottet eller av en påförd sanktionsavgift.

Till skillnad från många andra beslut enligt vägskattelagen, som kan omprövas av Skatteverket och sedan överklagas, kan polisman- nens eller bilinspektörens beslut enligt denna bestämmelse varken omprövas av Skatteverket eller överklagas. Sådana beslut ska dock enligt 10 § skyndsamt underställas Transportstyrelsen som omedel- bart ska pröva om de ska bestå. Inte heller Transportstyrelsens beslut får omprövas av Skatteverket eller överklagas, se 12 kap. 1 §.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.19.4.

### 9 §

Av bestämmelsen framgår att ett beslutat förskottsbelopp utgör ramen för den avgift som Transportstyrelsen kan påföra. Regeln är motiverad av såväl verkställighetsmässiga som pedagogiska skäl. Det skulle nämligen vara verkningslöst att påföra en högre avgift än förskottet, eftersom förskott endast beslutas i de fall där det finns verkställighetsproblem med utländska trafikanter och utsikterna att få betalt för ett tillägg som Transportstyrelsen påför en utländsk fordonsägare som tidigare betalat sitt förskott på plats kan förväntas vara ytterst små. Om en trafikant blir avkrävd ett förskott för en sanktionsavgift av en polisman eller bilinspektör i samband med en vägkontroll kan trafikanten alltså i praktiken anse ärendet avslutat genom att betala förskottet.

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.19.4.

### 10 §

En polisman eller bilinspektörs beslut om förskott eller om att fordonet inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsen, som då omedelbart ska pröva om beslutet ska bestå. Detta framgår av bestämmelsens *första stycke*. Underställ- ningen ska avse såväl förskotts- som kvarhållandefrågan.

Transportstyrelsen ska bara göra överprövningen av förskottet om beslutet om hinder av fortsatt färd alltså gäller. Om så inte är fallet, t.ex. för att förskottet har betalats, ska styrelsen inte sätta

ned förskottet, även om sanktionsavgiften sannolikt skulle bli lägre än förskottet. En återbetalning av mellanskillnaden får då i stället ske när beslutet om sanktionsavgift har fått laga kraft.

Om en polisman eller bilinspektör har beslutat att fordonet eller fordonskombinationen inte får fortsätta färden ska Transportstyrelsen, så länge beslutet fortfarande gäller, handlägga ärendet om sanktionsavgift utan dröjsmål. Om styrelsen vid sin handläggning av ärendet helt sätter ned ett förskott eller om ett förskott betalas under handläggningen så förlorar ärendet direkt sin speciella förturskaraktär och ska handläggas i samma ordning som tidigare, eftersom beslutet om hinder av fortsatt färd inte längre gäller.

Om det finns synnerliga skäl får Transportstyrelsen upphäva polismannens eller bilinspektörens beslut om hinder av fortsatt färd. Detta får Transportstyrelsen göra både under och efter underställningsförfarandet. Det innebär att Transportstyrelsen har den möjligheten även efter att den har beslutat i ärendet om sanktionsavgift. Både i underställningsförfarandet och under handläggningen av ärendet om sanktionsavgift bör med synnerliga skäl i princip förstås detsamma som vid polismannens eller bilinspektörens beslutsfattande, se därför kommentaren till 8 §. I det fallet att Transportstyrelsen redan har fattat beslut om sanktionsavgift, kan ett synnerligt skäl för att upphäva beslutet vara att den tid det gällt, och därigenom de men den enskilde utsatts för, framstår som oproportionerliga i förhållande till storleken av den sanktionsavgift som beslutet avser att framtvunga. Det bör överlämnas till rättstillämpningen att närmare avgöra vad som kan utgöra synnerliga skäl i sistnämnda avseende.

Denna bestämmelse behandlas i avsnitt 10.19.4.

## 11 §

Paragrafen innehåller en bestämmelse om återbetalning för det fall att någon sanktionsavgift inte påförs eller avgiften påförs med ett reducerat belopp. I så fall ska det belopp som betalats som förskott för sanktionsavgiften återbetalas helt eller delvis.

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.19.4.

*Betalning av förfallna skatte- och avgiftsbelopp vid en vägkontroll*

## 12 §

Bestämmelsens *första stycke* innebär att en utländsk fordonsägare får krävas på betalning av förfallna skatter och avgifter i samband med att fordonet stoppas i en vägkontroll. Bestämmelsen medför en befogenhet, men inte någon skyldighet, för den polisman eller bilinspektör som utför vägkontrollen att ta upp betalningen.

Vid bedömningen av fordonsägarens hemvist är det naturligt att fordonets registrering får en stark presumtiv verkan. Motbevisning måste dock tillåtas genom att t.ex. föraren visar att den person som är ansvarig för avgiften har hemvist i Sverige trots att fordonet inte är registrerat här. Vid bedömningen bör betydelse tillmätas det registreringsbevis som en förare vid färd i internationell vägtrafik i Sverige är skyldig att medföra, jfr 6 kap. 11 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Betalningen ska göras till Polismyndigheten.

Enligt *andra stycket* ska bestämmelsen inte tillämpas om en EETS-betalningsförmedlare, det vill säga en sådan betalningsförmedlare som avses i 4 § första stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, är betalningsskyldig enligt 3 §.

Övervägandena finns i avsnitt 10.19.4.

## 13 §

Av *första stycket* i denna bestämmelse framgår att om det belopp som anges i 12 § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, får polismannen eller bilinspektören besluta att motorfordonet eller fordonskombinationen inte får fortsätta färden. Polismannen eller bilinspektören som utför vägkontrollen ges genom bestämmelsen en befogenhet, men inte en skyldighet, att besluta att fordonet eller fordonskombinationen inte får fortsätta färden när betalning av det förfallna beloppet inte sker.

Om ett beslut enligt första stycket fattas gäller det, enligt *andra stycket*, tills beloppet betalats.

Övervägandena finns i avsnitt 10.19.4.

## 14 §

Enligt bestämmelsen ska polismannens eller bilinspektörens beslut om att fordonet eller fordonskombinationen inte får fortsätta färden skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning, varpå Transportstyrelsen omedelbart ska pröva om beslutet ska bestå.

Övervägandena finns i avsnitt 10.19.4.

## 11 kap. Användningsförbud

### *Användningsförbud*

#### 1 §

I paragrafen regleras när användningsförbud inträder. Paragrafen behandlar även undantag från användningsförbud.

Bestämmelsens *första stycke* innebär att ett fordon inte får användas om skatt eller särskild avgift enligt lagen inte har betalats i rätt tid. Användningsförbudet gäller till dess att hela skulden har betalats. Användningsförbudet gäller både för svenska och utländska fordon, men däremot gäller förbudet bara på svensk mark. Hela den skuld som har medfört användningsförbud måste vara betald innan användningsförbudet upphör.

Av *andra stycket* följer att fordonet ändå får användas under vissa förutsättningar, nämligen om anstånd har medgetts, om ett betalningsuppdrag avseende skatten eller avgiften har lämnats till en bank eller annan förmedlare av betalning även om beloppet inte har hunnit bokföras på det särskilda kontot, om en betalningsförmedlare är betalningsskyldig enligt 10 kap. 3 § eller om det är fråga om en tidigare skattskyldigs skuld som har beslutats efter att någon annan övertagit skattskyldigheten. Användningsförbud inträder om ett medgivet anstånd löper ut utan att skatten har betalats.

Enligt *tredje stycket* ska Skatteverket medge att fordonet ändå får användas, om det finns särskilda skäl. Med särskilda skäl ska här avses detsamma som i motsvarande bestämmelse i 6 kap. 1 § tredje stycket vägtrafikskattelagen (2006:227). Se förarbetena till den lagen (prop. 2005/06:65 s. 133) där det bland annat uttalades att den diltillsvarande restriktiva tillämpningen borde bestå.

Bestämmelsen motiveras i avsnitt 10.16.6.

*Ombändertagande av registreringsskyltar*

## 2 §

I paragrafen finns bestämmelser om att ett fordons registreringsskyltar under vissa förutsättningar ska tas om hand (*första stycket*) och att det i samband därmed kan lämnas medgivande till att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastnings- eller uppställningsplats (*andra stycket*). Såväl en polisman som en bilinspektör ges skyldighet att ta hand om ett fordons registreringsskyltar i den angivna situationen och ges befogenhet att i samband med det medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastnings- eller uppställningsplats. Flyttning av fordonet enligt andra stycket bör bland annat medges om fordonet annars skulle utgöra en trafikfara. Fordonet bör också flyttas om det är lastat med gods som skulle kunna innebära problem om färden avbröts direkt, t.ex. levande djur eller kylvaror (jfr prop. 2005/06:65 s. 134).

I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller bilinspektören medge att det omedelbart förs ut ur landet. Detta följer av *tredje stycket*.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.16.6.

**12 kap. Överklagande***Överklagbara beslut*

## 1 §

I bestämmelsen anges vilka beslut enligt denna lag som får överklagas. Det är endast Skatteverkets beslut som får överklagas och därvid görs undantag för beslut om revision och om föreläggande utan vite. Andra myndigheters beslut enligt lagen får inte överklagas. Det innebär att Transportstyrelsens beslut om skatt och avgifter enligt lagen inte får överklagas. Dessa beslut kan bli föremål för överklagande först efter att de har omprövats av Skatteverket enligt 8 kap. Samma ordning gäller för Transportstyrelsens beslut om rättelse och om föreläggande. Om ett sådant inte överklagbart beslut ändå överklagas ska överklagandet inte avvisas, utan det ska i stället anses utgöra en begäran om omprövning.

En polismans eller en bilinspektörs beslut enligt 10 kap. 7, 8 eller 13 § får varken omprövas av Skatteverket eller överklagas. I stället ska ett sådant beslut underställas Transportstyrelsens prövning, se 10 kap. 10 och 14 §§. Det beslutet av Transportstyrelsen får inte heller varken omprövas av Skatteverket eller överklagas.

Förbudet mot att överklaga innebär att besluten inte heller får överklagas enligt överklagandebestämmelserna i förvaltningslagen (1986:223), jfr prop. 2010/11:165 s. 594.

Bestämmelsen anger vidare att överklagande får ske av den som beslutet gäller och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Överklagande sker till allmän förvaltningsdomstol.

Övervägandena finns i avsnitt 10.18.1.

### *Parter*

#### 2 §

I *första stycket* klargörs vem som ska vara den skattskyldiges motpart när denne överklagar ett beslut. Som huvudregel gäller att Skatteverket är den skattskyldiges motpart när denne överklagar.

Av *andra stycket* framgår att för det fallet att även det allmänna ombudet överklagar ett beslut ska dock bestämmelserna i 67 kap. 11 § andra stycket skatteförfarandelagen (2011:1244) tillämpas. Enligt nämnda bestämmelser ska i ett sådant fall det allmännas talan i allmän förvaltningsdomstol föras av det allmänna ombudet.

Av *tredje stycket* framgår att det allmänna ombudet också får föra talan till den skattskyldiges förmån. Det allmänna ombudet har då samma behörighet som den skattskyldige.

Övervägandena finns i avsnitt 10.18.1.

*Överklagande av den som beslutet gäller*

## 3 §

Bestämmelsen anvisar inom vilken tid ett överklagande ska ske av den som beslutet gäller. Som förebild har bestämmelserna om överklagande enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) använts. Som framgår av andra stycket gäller dock en kortare tidsfrist för överklagande av vissa beslut, vilket har sin motsvarighet i 67 kap. 12 § skatteförarandelagen (2011:1244).

I *första stycket* anges således att överklagandet ska ha kommit in inom samma tid som gäller för begäran om omprövning.

Dock gäller enligt *andra stycket* en kortare tidsfrist för att överklaga vissa beslut.

För att ge den skattskyldige möjlighet att hinna överklaga beslut som fattats mot slutet av fristens utgång gäller enligt *tredje stycket* en särskild regel för dessa beslut, nämligen att den skattskyldige då har tre veckor på sig att överklaga från dagen för delgivning.

Enligt *fjärde stycket* ska överklagandet av ett beslut om ersättning för kostnader för ombud, biträde eller utredning, som har meddelats i samband med avgörandet av det ärende som kostnaderna hänför sig till, ha kommit in inom den tid som gäller för överklagande av avgörandet i ärendet och i annat fall inom två månader från dagen för delgivningen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.18.2.

*Omprövning av det överklagade beslutet*

## 4 §

Av bestämmelsen följer en skyldighet för Skatteverket att göra en så kallad obligatorisk omprövning när den enskilde överklagar. Skyldigheten gäller dock inte om överklagandet ska avvisas eller avskrivas.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.18.1.



*Det allmänna ombudets överklagande*

## 5 §

Bestämmelsen anger det allmänna ombudets tidsfrist för överklagande. Tidsfristerna för överklagande motsvarar de som gäller för omprövning på initiativ av Skatteverket enligt 8 kap. För sent fattade beslut inom denna frist gäller dock en överklagandetid om tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.18.2.

*Anslutningsöverklagande*

## 6 §

I paragrafen ges regler om tid för överklagande i det fall någon överklagar i anslutning till någon annans överklagande.

*Behörig förvaltningsrätt*

## 7 §

I bestämmelsen görs en hänvisning till att vissa forumbestämmelser i skatteförfarandelagen (2011:1244) tillämpas vid valet av behörig förvaltningsrätt. Hänvisningen innebär att beslut som gäller en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen hade sin hemortskommun det år då beslutet fattades. Med hemortskommun avses den kommun där den fysiska personen var folkbokförd den 1 november året före det år då beslutet fattades. För juridiska personer är det huvudsakligen den förvaltningsdomstol inom vars domkrets huvudkontoret låg eller där den juridiska personen hade sitt säte den 1 november året före det år då beslutet fattades som är behörig att pröva överklagandet.

Övervägandena finns i avsnitt 10.18.3.

*Rättidsprövning m.m.*

## 8 §

Paragrafen fyller ut bestämmelserna om överklagande med skatteförfarandelagens bestämmelser om bland annat Skatteverkets skyldighet till rättidsprövning m.m.

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.18.1.

*Prövningstillstånd*

## 9 §

Av bestämmelsen följer att det krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.18.1.

*Muntlig förhandling*

## 10 §

I bestämmelsen stadgas att förvaltningsrätten och kammarrätten ska hålla muntlig förhandling vid handläggning av mål om särskild avgift, om det begärs av den som beslutet gäller. Om det finns anledning att anta att avgift inte kommer att tas ut behöver muntlig förhandling inte hållas. Bestämmelsen har utformats i enlighet med 67 kap. 37 § skatteförfarandelagen (2011:1244), som behandlar enskildas rätt till muntlig förhandling i mål om skattetillägg. Bestämmelsen motiveras av att de särskilda avgifterna i vägskattelagen är straffliknande administrativa påföljder, i likhet med skattetillägget.

Bestämmelsen avhandlas i avsnitt 10.18.1.

## 13 kap. Övriga bestämmelser

### *Avrundning*

#### 1 §

Paragrafen innehåller en avrundningsregel. I paragrafen finns också en regel enligt vilken belopp under 100 kronor inte behöver betalas in till staten och inte heller återbetalas. En motsvarande bestämmelse finns i 8 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), även om beloppet som varken behöver betalas eller återbetalas där är 50 kronor.

### *Verkställighet och indrivning*

#### 2 §

Av bestämmelsen följer att beslut enligt lagen gäller omedelbart. Laga kraft krävs alltså inte för att besluten ska bli gällande.

Att beslut om skatt eller avgift gäller omedelbart innebär t.ex. att skyldigheten att betala det beslutade beloppet inte påverkas av en begäran om omprövning eller ett överklagande. I klagorand syfte är detta särskilt omnämnt i *andra stycket*. En begäran om omprövning eller ett överklagande medför alltså inte att den skattskyldige kan hålla inne skatten eller avgiften. Om denne önskar skjuta upp betalningen har han eller hon i stället att söka anstånd i enlighet med 10 kap. 5 §.

Bestämmelsen innebär att Skatteverket får och i vissa fall ska vidta åtgärder för att verkställa ett beslut som inte har fått laga kraft, t.ex. göra en återbetalning eller överlämna ett belopp för indrivning. Även beslut som gäller annat än betalning av skatt eller avgift omfattas av paragrafen.

Den omständigheten att beslut gäller omedelbart innebär givetvis inte att alla beslut ska verkställas omgående. Skatt eller avgift ska betalas senast den förfallodag som följer av bestämmelserna i 10 kap.

Bestämmelsen avhandlas i avsnitt 10.19.1.

## 3 §

Den som inte betalar en beslutad skatt eller avgift i rätt tid kommer att bli utsatt för indrivningsåtgärder enligt bestämmelserna i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Indrivning får dock inte ske för ett belopp som omfattas av anstånd. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken. Bestämmelsen innehåller ett bemyndigande för regeringen om att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.19.1.

*Transportstyrelsen ska bistå Skatteverket i verkets skattekontroller*

## 4 §

Av bestämmelsen följer att Transportstyrelsen ska bistå Skatteverket i arbetet med att utföra skattekontroller enligt denna lag. Det är Skatteverket som i egenskap av beskattningsmyndighet har det övergripande ansvaret för beskattningen, inklusive kontrollen. Det är alltså Skatteverket som ytterst bestämmer i vilken utsträckning exempelvis skattekontroller ska göras. Transportstyrelsens uppdrag att agera för Skatteverkets räkning innebär samtidigt också ett stort ansvar. Transportstyrelsens del i detta samarbete förutsätter inte minst nödvändig praktisk hjälp samt hjälp med information i varje enskilt fall. Därför ska Transportstyrelsen bistå Skatteverket med detta.

Övervägandena finns i avsnitt 10.15.4.

*Myndigheters skyldighet att lämna uppgifter på Skatteverkets eller Transportstyrelsens begäran*

## 5 §

I bestämmelsens *första stycke* föreskrivs en skyldighet för myndigheter att på Skatteverkets eller Transportstyrelsens begäran lämna ut uppgifter som behövs för kontroll eller beslut enligt lagen.

I *andra stycket* anges dock att första stycket inte gäller i fråga om uppgifter för vilka sekretess gäller till följd av 15 kap. 1 eller 2 § eller

16 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) eller en bestämmelse till vilken det hänvisas i någon av dessa paragrafer.

Av *tredje stycket* följer att om sekretess gäller för en uppgift enligt någon annan bestämmelse i offentlighets- och sekretesslagen och ett utlämnande skulle medföra synnerligt men för något enskilt eller allmänt intresse, är en myndighet uppgiftsskyldig bara om regeringen på ansökan av Skatteverket eller Transportstyrelsen beslutar att uppgiften ska lämnas ut.

Övervägandena finns i avsnitt 10.20.3.

### *Bemyndigande*

#### 6 §

I paragrafen finns bemyndiganden som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i ett antal olika avseenden. Dessa har behandlats i avsnitten 10.10.1 och 10.11.

### **Ikraftträdande**

Lagen träder i kraft den 1 maj 2021 och tillämpas från och med samma datum. Lagen ändrar inte någon nu gällande lagstiftning. Lagen ersätter inte heller någon nu gällande lagstiftning. Det finns därmed inte behov av övergångsbestämmelser. Övervägandena i denna del finns i kapitel 13.

## 14.2 Förslaget till lag om tjänsteleverantörer för vägskatt

### Lagens tillämpningsområde

#### 1 §

Paragrafen reglerar lagens tillämpningsområde, nämligen tjänsteleverantörer för vägskatt enligt vägskattelagen. Lagens regleringar handlar bara om dessa aktörer, medan de regleringar som handlar om de som är skattskyldiga för vägskatt finns i vägskattelagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.1.

### Definition

#### 2 §

Paragrafen innehåller en definition av vad som avses med en tjänsteleverantör. Med en sådan avses en fysisk eller juridisk person som driver verksamhet som består i att ta emot, lagra och lämna ut uppgifter avseende en sådan elektronisk logg som avses i 6 kap. 2 § vägskattelagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.1.

### Tillståndsplikt

#### 3 §

I bestämmelsen föreskrivs att den som vill driva sådan verksamhet som anges i 1 § ska ha tillstånd för detta. Ansökan om tillstånd ska enligt 4 § prövas av tillståndsmyndigheten, som är Transportstyrelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.2.

## Tillståndsmyndighet

### 4 §

I bestämmelsen anges att det är Transportstyrelsen som är tillståndsmyndighet och som således ska pröva en sådan ansökan som avses i 3 §.

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.2.

## Verksamhetsansvarig

### 5–7 §

I 5 § anges att det hos tjänsteleverantören ska finnas en eller flera personer som är verksamhetsansvariga. En sådan person har ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med de föreskrifter som gäller verksamheten. Av 6 § följer att i de fall en fysisk person innehar tillståndet ska denne vara verksamhetsansvarig. I de fall tillståndshavaren är en juridisk person ska denna enligt 7 § utse den eller de som ska vara verksamhetsansvariga.

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.3.

## Förutsättningar för tillstånd

### 8 §

Paragrafens *första stycke* anger vilka krav som ska ställas och hör intimt samman med 11 § som preciserar vilka personer som prövningen ska avse.

Liknande regler finns i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, taxitrafiklagen (2012:211) samt i den gamla yrkestrafiklagen (1998:490) och i viss mån även i den nya yrkestrafiklagen (2012:210). De förarbeten och den praxis som etablerats på dessa områden kan därför tjäna till viss ledning även för den nu aktuella regleringen.

I förekommande fall ska även den juridiska personen själv omfattas av prövningen. När det gäller denna prövning, se kommentaren till 11 §.

Prövningen ska göras i samband med att tillståndsmyndigheten prövar en ansökan enligt 3 §. Tillståndsmyndigheten kommer enligt 27 § också att vara tillsynsmyndighet. Det ankommer därför även på tillståndsmyndigheten att inom ramen för den löpande tillsynen se till att kraven uppfylls kontinuerligt även sedan verksamheten påbörjats.

Av paragrafens *andra stycke* följer att tillstånd inte får ges till en ideell förening eller en stiftelse.

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.2.

## 9 §

I paragrafen ställs vissa allmänna krav på att mottagande, lagring och utlämnande av uppgifter sker under sådana förhållanden som är ägnade att upprätthålla den överförda informationens säkerhet. Lagringsmiljön vad gäller mottagande, lagring och utlämnande kan ta sikte på tekniska krav avseende utrustningen som används, t.ex. datatekniska krav, förbud mot redigeringsmöjligheter och krav på överföringsformat. Det kan också vara fråga om andra slags krav än sådana tekniska krav som skulle innefattas i ett krav på certifiering av den tekniska utrustningen, t.ex. krav på brandsäkerhet och stöldskydd. Genom bemyndigandet i 31 § 1 kommer det att vara möjligt att precisera de nu aktuella kraven. Kraven enligt paragrafen och eventuella preciseringar av dessa som antas med stöd av bemyndigandet kommer att utgöra kriterier vid prövningen av om tillstånd ska beviljas.

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.2.

## 10 §

Paragrafen innebär att tillstånd bara får meddelas den som är bosatt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller i förekommande fall att den juridiska personen har säte inom EES. För tillstånd krävs också att den tekniska utrustning som används för mottagande, lagring och utlämnande ska finnas inom EES.

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.2.



## 11 §

Paragrafen anger vilka personer som ska lämplighetsprövas. Prövningen ska avse såväl den juridiska personen som en del särskilt angivna funktionärer i den juridiska personen, t.ex. den eller de som är verksamhetsansvariga enligt 7 §. En juridisk person kan förstås inte ha dömts för brott eller ha ålagts näringsförbud. Däremot kan en juridisk person ha skatteskulder eller andra problem, t.ex. sådana likvidationsgrunder som avses i 25 kap. 11 § aktiebolagslagen (2005:551) och som kan leda till Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation. I de fall det i lagtexten talas om någon annan som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten så kan det finnas några olika omständigheter som kan indikera detta. En person med så kallad generalfullmakt att sköta en rörelse eller med självständig firmateckningsrätt torde i vissa fall kunna vara personer som anses ha en ledande ställning. Uttrycket ”på annat sätt” kan ta sikte på t.ex. en majoritetsaktieägare eller en aktieäggande styrelseledamot. Regleringen har utformats med ledning av en liknande bestämmelse i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik. Liknande regler fanns för övrigt i den gamla yrkestrafiklagen (1998:490), men finns i någon mån även i den nya yrkestrafiklagen (2012:210). De förarbeten och den praxis som etablerats på dessa områden kan därför tjäna till viss ledning även för den nu aktuella regleringen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.3.

## 12 §

Bestämmelsens *första stycke* innebär att för det fall någon av de personer som omfattas av kravet på lämplighetsprövning enligt 11 § byts ut eller tillkommer så ska den nya personens lämplighet också prövas. *Andra stycket* innefattar visserligen ett krav på tjänsteleverantören att snarast anmäla ändrade förhållanden, men frågan kan förstås också aktualiseras i samband med tillståndsmyndighetens fortlöpande tillsyn. Om skyldigheten inte uppfylls kan återkallelse enligt 18 § komma i fråga.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.12.3.

### 13 §

Paragrafen utgör en komplettering av vad som avses med allmänt gott anseende och har utformats med ledning av 13 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik och 2 kap. 11 § första stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Bestämmelsen avhandlas i avsnitt 10.12.2.

### Tillståndets giltighetstid

#### 14 §

Enligt denna bestämmelse ska ett tillstånd gälla tills vidare. Det får alltså inte tidsbegränsas.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.12.2.

#### 15 §

I paragrafens *första stycke* stadgas att om den som innehar tillståndet avlider så ska tillståndet övergå till dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs ska tillståndet övergå till konkursboet. Enligt *andra stycket* gäller tillståndet i båda fallen under högst sex månader om inte tillståndsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid. Enligt *tredje stycket* ska efter dödsfall eller konkurs tillståndsmyndigheten godkänna en föreståndare som är verksamhetsansvarig. I fråga om föreståndaren krävs att denne med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten, jfr 8 § första stycket. Det är angeläget att verksamheten kan fortsätta under viss begränsad tid vid dödsfall eller konkurs. Härmed ges möjlighet att ta reda på om verksamheten ska drivas vidare eller upphöra. Paragrafen har utformats med ledning av 15 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, som i sin tur har utformats med viss ledning av 2 kap. 15 § första och delar av andra stycket taxitrafiklagen (2012:211). I praxis från det området har konkursförvaltare godkänts som föreståndare, vilket i normalfallet också bör kunna bli fallet här.

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.6.

## 16 §

Av bestämmelsens *första stycke* följer att tillståndet ska upphöra att gälla om inte en föreståndare har anmälts till tillståndsmyndigheten inom en månad från dödsfallet eller konkursbeslutet. Av *andra stycket* följer att tillståndet också ska upphöra om föreståndaren inte godkänns och inte en annan föreståndare anmäls inom den tid tillståndsmyndigheten bestämmer. Om inte heller denna person godkänns upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet att inte godkänna honom eller henne fått laga kraft.

Paragrafen har utformats med ledning av 16 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik. En liknande bestämmelse finns i 2 kap. 15 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.7.

## 17 §

I denna bestämmelse regleras hur de uppgifter som lagras hos tjänsteleverantören ska hanteras efter att ett tillstånd upphört att gälla efter dödsfall eller konkurs. Ett tillstånd upphör att gälla senast sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet såvida inte tillståndsmyndigheten medgett längre giltighetstid, se 15 §. Ett tillstånd kan även upphöra att gälla om den föreståndare som krävs vid dödsfall eller konkurs inte godkänns, se 16 §. När tillståndet upphört ska dödsboet eller konkursboet senast inom en månad efter det att tillståndet upphörde överföra de uppgifter som lagras av den tidigare tjänsteleverantören till en annan tjänsteleverantör som den som är skyldig att föra en elektronisk logg enligt vägskattelagen anvisar. Om en sådan anvisning inte kan fås, t.ex. för att den personen dessförinnan gått i konkurs eller lagt ned verksamheten, kan dödsboet eller konkursboet välja tjänsteleverantör.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.12.9.

## Återkallelse av tillstånd

### 18 §

I paragrafens *första stycke* behandlas återkallelse av tillståndet. Tillståndet ska återkallas om det har förekommit allvarliga missförhållanden, eller om förutsättningarna för tillstånd av annan anledning inte längre är uppfyllda.

Vad som ska anses utgöra ”allvarliga missförhållanden” får avgöras från fall till fall. Det kan röra sig om att tillståndshavaren eller någon i den krets som är föremål för lämplighetsprövningen enligt 11 § har gjort sig skyldig till upprepade eller allvarliga överträdelser mot skatterättsliga regler eller i övrigt visat sig vara obenägen att fullgöra sina skyldigheter gentemot det allmänna. Att ha manipulerat utrustningen eller förvanskat uppgifterna i den elektroniska loggen är också ett allvarligt missförhållande. Detsamma kan gälla om informationen i övrigt inte hanteras på ett betryggande sätt. Att inte fullgöra sina skyldigheter att lämna ut uppgifter till Transportstyrelsen eller Skatteverket eller i förekommande fall andra myndigheter bör också ses som ett allvarligt missförhållande.

Uttrycket om att förutsättningarna för tillstånd av annan anledning inte längre är uppfyllda tar sikte på alla de förutsättningar som gäller för att få tillstånd, det vill säga 8–13 §§.

Av *andra stycket* följer att om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas kan i stället en varning meddelas.

Paragrafen har utformats med ledning av 18 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik. En liknande bestämmelse finns även i 4 kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211). De förarbeten och den praxis som etablerats på dessa områden kan därför tjäna till viss ledning även för den nu aktuella regleringen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.5.

### 19 §

Av paragrafen följer att frågan om återkallelse enligt föregående paragraf inte får avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut en verksamhetsansvarig eller annan person vars lämplighet prövas. Om inte heller den nya personen godkänns ska tillståndet återkallas. Paragrafen har utformats med ledning av 19 §

lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik och en liknande bestämmelse finns även i 4 kap. 4 § taxitrafiklagen (2012:211).

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.12.5.

## 20 §

Paragrafen behandlar två särfall då tillståndet ska återkallas av andra skäl än missförhållanden i verksamheten. Enligt *punkten 1* ska tillståndet återkallas om tillståndet inte används och inte särskilda skäl talar emot en återkallelse. Enligt *punkten 2* ska tillståndet återkallas på tillståndshavarens begäran om verksamheten inte har bedrivits eller upphör. Paragrafen har utformats med ledning av 20 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik. En motsvarande bestämmelse finns i 4 kap. 5 § taxitrafiklagen (2012:211).

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.8.

## 21 §

Paragrafen stadgar att beslut om återkallelse eller varning ska delges den beslutet gäller.

Paragrafen avhandlas i avsnitt 10.12.5.

## 22 §

I paragrafens *första stycke* regleras hur de uppgifter som lagras hos tjänsteleverantören ska hanteras efter att ett tillstånd har återkallats. När detta har skett ska den eller de som vid tidpunkten för återkallelsen var verksamhetsansvariga, senast inom en månad efter det att tillståndet återkallades, överföra de uppgifter som lagras av den tidigare tjänsteleverantören till en annan tjänsteleverantör som den som är skyldig att föra en elektronisk logg enligt vägskattelagen anvisar. Om en sådan anvisning inte kan fås, t.ex. för att den personen dessförinnan gått i konkurs eller lagt ned verksamheten, kan den eller de tidigare verksamhetsansvariga hos tjänsteleverantören välja en annan tjänsteleverantör.

Paragrafens *andra stycke* innehåller en möjlighet för tillståndsmyndigheten, som enligt 27 § också är tillsynsmyndighet, att före-

lägga den som tidigare varit verksamhetsansvarig hos en tjänsteleverantör vars tillstånd återkallats att fullgöra sin skyldighet enligt första stycket. Ett sådant föreläggande får förenas med vite. Om det finns flera verksamhetsansvariga kan tillståndsmyndigheten välja vem den riktar föreläggandet mot.

Övervägandena finns i avsnitten 10.12.9 och 10.12.11.

## Tjänsteleverantörens skyldigheter

### 23 §

Paragrafens *första stycke* anger hur länge tjänsteleverantören är skyldig att lagra de uppgifter som överförts till den från den som är skyldig att föra en elektronisk logg enligt vägskattelagen.

Eftersom uppgifterna ska användas i skattekontroller har den tid under vilken uppgifterna ska lagras anpassats till den tid under vilken omprovning är möjlig.

En fråga som uppkommer är vad som ska ske med redan lagrade uppgifter efter ett byte av tjänsteleverantör som inte har samband med 17 eller 22 §. Lagen innehåller inga hinder mot att sådana frivilliga byten ska kunna ske. Av paragrafens lydelse följer att den tjänsteleverantör som mottagit uppgifterna också har att lagra dem under hela den angivna tiden. Detta eftersom regeln, med undantag för specialfallen i andra stycket, inte innefattar något fall vid vilken skyldigheten kan upphöra tidigare än som anges. Om ett byte sker har den nya tjänsteleverantören bara skyldighet att ta emot och lagra nya uppgifter under den tid som följer av första stycket, det vill säga under tre år från utgången av det kalenderår när uppgiften ursprungligen fördes in i loggen.

Om en tjänsteleverantörs verksamhet upphör och uppgifter överförs till en ny tjänsteleverantör enligt 17 eller 22 § följer av det paragrafens *andra stycke* att den nya tjänsteleverantörens lagring av uppgifterna ska fortgå till dess att uppgifterna lagrats under tre år från utgången av det kalenderår som uppgiften först fördes in i loggen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.12.10.

## 24 §

Av bestämmelsens *första stycke* följer att tjänsteleverantören ska lämna uppgift till Transportstyrelsen om det antal kilometer som fordonet under varje dygn har använts på svensk mark. Uppgifterna ska delas in i användning på de vägar och gator som avses i 2 kap. 5 § vägskattelagen och användning på andra platser. Tjänsteleverantören ska lämna denna uppgift självmant till Transportstyrelsen, det vill säga utan att Transportstyrelsen begär det. Bestämmelsen anger inte hur ofta denna uppgift ska lämnas till Transportstyrelsen, utan det får i stället föreskrivas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i enlighet med bemyndigandet i 31 § 1.

Av *andra stycket* följer att skyldigheten enligt första stycket upphör när det inte längre förs in några nya uppgifter i den elektroniska loggen. Så är fallet exempelvis om fordonet har bytt ägare eller om det har förstörts eller inte längre används. Några nya uppgifter kommer inte heller att föras in i loggen om den som är skyldig att föra den inte längre deklarerar för skatteperiod utan i stället för skattepliktig händelse.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.12.10.

## 25 §

Paragrafens *första stycke* innehåller tjänsteleverantörens skyldighet att på begäran lämna ut sådana uppgifter som denne enligt 23 § är skyldig att lagra till Transportstyrelsen eller Skatteverket.

*Andra stycket* innehåller även en skyldighet för tjänsteleverantören att till Skatteverket lämna ut andra uppgifter, nämligen uppgift om uteblivna överföringar. Dessa omfattas av samma tidsfrist och möjligheter till föreläggande med vite som när det gäller uppgifterna som ska lämnas ut enligt första stycket.

I sammanhanget kan framhållas att Transportstyrelsens och Skatteverkets rätt att ta del av de lagrade uppgifterna inte ska inverka på de skattskyldigas rätt att också ta del av sina egna uppgifter, se vidare kommentaren till 26 §.

Paragrafens *tredje stycke* anger den tid inom vilken skyldigheten ska fullgöras men också vilka åtgärder som Transportstyrelsen eller Skatteverket kan vidta om skyldigheten inte uppfylls. I så fall kan

styrelsen eller verket förelägga tjänsteleverantören att fullgöra skyldigheten och ett sådant föreläggande får förenas med vite.

Paragrafens *fjärde stycke* innehåller en regel om skyldighet för tjänsteleverantören att självmant lämna uppgift om uteblivna överföringar till Transportstyrelsen.

*Femte stycket* innehåller en regel om att en tjänsteleverantör som får kännedom om eller har grund för att anta att överförda uppgifter är oriktiga har en skyldighet att genast anmäla detta till Transportstyrelsen. Att de överförda uppgifterna är oriktiga kan ha olika orsaker. Det kan exempelvis bero på tekniskt fel vid överföringen. Det kan dock även handla om medvetet fusk.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.12.10.

## 26 §

Av paragrafen följer att tjänsteleverantören på begäran av den som är skyldig att föra den elektroniska loggen enligt vägskattelagen ska lämna ut lagrade uppgifter som tidigare överförts till tjänsteleverantören av den som är skyldig att föra loggen.

Denna regel behövs, eftersom den som är skyldig att föra loggen kan behöva ha tillgång till sina egna uppgifter t.ex. för att fullgöra sin deklarationsskyldighet. De uppgifter som denne har rätt att få ut avser lagrade uppgifter. Tjänsteleverantören har alltså ingen skyldighet att bearbeta uppgifterna på något sätt, t.ex. för att göra informationen mer användarvänlig.

Transportstyrelsens och Skatteverkets rätt att ta del av uppgifterna inverkar alltså inte på den enskildes rätt att också ta del av sina egna uppgifter. Den tystnadsplikt som gäller för tjänsteleverantören enligt 28 § gäller inte heller mot den som har lämnat uppgifterna. Frågan om den som är skyldig att föra den elektroniska loggen ska betala för att få ut uppgifterna från tjänsteleverantören är en fråga som bör regleras i det civilrättsliga avtalet mellan denne och tjänsteleverantören.

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.10.



## Tillsyn

### 27 §

Paragrafen behandlar frågan om tillsyn och övervägandena i den delen finns i avsnitt 10.12.14.

## Tystnadsplikt

### 28 §

I paragrafens *första stycke* stadgas en tystnadsplikt för tjänsteleverantören och den som tillhör eller har tillhört personalen vid en sådan leverantör. Tystnadsplikten riktar sig mot den som företräder tjänsteleverantören, t.ex. en verkställande direktör eller styrelseledamot, men också leverantörens arbetstagare och tidigare anställda. Dessa får inte obehörigen röja uppgifter, om det kan antas att det finns en risk för att den som lämnat uppgiften utsätts för skada eller men om uppgiften röjs. Det kan t.ex. vara frågan om skada till följd av att andra konkurrerande företag skulle få insikt om företagets affärsförhållanden.

Som obehörigt röjande avses inte att någon fullgör sådan uppgiftsskyldighet som följer av lag eller förordning. Exempel på sådana situationer är förstas de skyldigheter som finns i 24 och 25 §§, men det skulle också kunna bli aktuellt att t.ex. lämna uppgifter till Polismyndigheten i samband med en förundersökning. Den som bryter mot tystnadsplikten kan göra sig skyldig till brott mot 20 kap. 3 § brottsbalken.

I paragrafens *andra stycke* finns en upplysning om att för det fall uppgifter som avses i första stycket finns hos en myndighet så är offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) tillämplig.

Övervägandena finns i avsnitt 10.12.13.

## Överklagande

### 29 §

Paragrafen behandlar frågan om överklagande och har behandlats i avsnitt 10.12.12.

## Verkställighet

### 30 §

Paragrafen behandlar frågan verkställighet och har behandlats i avsnitt 10.12.12.

## Bemyndigande

### 31 §

I paragrafen finns bemyndiganden som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i ett antal olika avseenden. Dessa har behandlats i avsnitten 10.12.2, 10.12.4 och 10.12.10.

## Ikraftträdande

Lagen träder i kraft den 1 juli 2020 och tillämpas från och med samma datum. Lagen ändrar inte någon nu gällande lagstiftning. Lagen ersätter inte heller någon nu gällande lagstiftning. Det finns därmed inte behov av övergångsbestämmelser. Övervägandena i denna del finns i kapitel 13.

## **14.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter**

### 1 §

En ny *sjunde punkt* läggs till paragrafen. Tillägget innebär att skatt och avgifter enligt vägskattelagen omfattas av lagens bestämmelser om avräkning vid återbetalning av skatt och avgift enligt vägskattelagen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.19.2.

#### **14.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden**

Bilaga 2 till lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden innehåller en förteckning över de svenska skatter och avgifter som Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska tillämpas på. Under Artikel 2 punkt 1 b iii) G i bilagan görs ett tillägg avseende den nya vägskattelagen. Genom tillägget görs konventionen tillämplig på vägskatt.

Övervägandena finns i avsnitt 10.19.4.

#### **14.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.**

2 §

En ny *elfte punkt* läggs till paragrafen. Tillägget innebär att skatt och avgifter enligt vägskattelagen omfattas av lagens bestämmelser om företrädesrätt vid utmätning av lön.

Paragrafen behandlas i avsnitt 10.19.1.

#### **14.6 Förslaget till lag om upphävande av lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon**

Genom ändringen kommer lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon att upphävas. Skälet till att denna avgift ska avskaffas är att det enligt Eurovinjettdirektivet inte är tillåtet att ta ut en tidsbaserad vägavgift av samma fordonskategorier på samma vägavsnitt som en avståndsbaserad vägtull tas ut. När vägskatten införs måste därför vägavgiften tas bort. Övervägandena finns i avsnitt 10.22.2.

## 14.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

### 5 §

I paragrafen regleras vägtrafikregistrets övergripande innehåll. Där anges vilka ändamål uppgifterna i vägtrafikregistret ska tillgodose.

Som en ny *punkt 1 h*) görs ett tillägg som innebär att vägtrafikregistret får tillhandahålla uppgifter för verksamhet för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning i fråga om väganvändare enligt 4 § 8 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem. Vidare införs, som en ny *nionde punkt*, att vägtrafikregistret får tillhandahålla uppgifter för fullgörande av skattekontroll med hjälp av tjänsteleverantörer och fullgörande av tillsyn över sådana leverantörer.

Övervägandena finns i avsnitt 10.20.2.

### 6 §

I paragrafen regleras övergripande vilka uppgifter som får föras in i registret. I bilagorna till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister anges i detalj vilka uppgifter som ska föras in i registret.

Ett stavfel rättas till i paragrafens *sjätte punkt*.

Paragrafen kompletteras så att det anges att det i vägtrafikregistret förs in uppgifter som avser skattekontroll med hjälp av tjänsteleverantörer och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana leverantörer. Paragrafen kompletteras även så att det anges att det i registret förs in uppgifter som Transportstyrelsen behöver för att kunna fullgöra sina skyldigheter enligt vägskattelagen. Det handlar främst om uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fatta beslut om bland annat skatt och avgifter enligt vägskattelagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.20.2.

## 14.8 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

### 1 kap.

#### 1 §

Bestämmelsen behandlar fordonslagens (2002:574) tillämpningsområde. En ny *femte punkt* läggs till paragrafen. Tillägget innebär att lagen också innehåller bestämmelser om kontroll av vägskatt.

Övervägandena finns i avsnitt 10.15.3.

### 2 kap.

#### 15 §

Bestämmelsen, som är ny, innebär att Polismyndigheten får göra vägkontroller av fordon som är skattepliktiga enligt vägskattelagen.

Vägkontroll får enligt *första stycket* ske om fordonet anträffas på väg där vägskatt tas ut eller som kan antas ha använts på sådan väg i nära anslutning till anträffandet.

Av *andra stycket* framgår att kontrollen sker för att kontrollera att skyldigheterna att lämna föranmälan och ändringsanmälan, att lämna deklaration för skattepliktig händelse (ruttbiljett), att föra en elektronisk logg samt att betala skatt och avgifter är uppfyllda.

Av *tredje stycket* följer att kontrollen ska utföras av en polisman eller en bilinspektör.

Övervägandena finns i avsnitt 10.15.3.

#### 16 §

Bestämmelsen, som är ny, innebär att Polismyndigheten är skyldig att rapportera de överträdelser som upptäcks vid en sådan vägkontroll som avses i 15 §.

Övervägandena finns i avsnitt 10.20.3 (och avsnitt 10.15.3).

## **14.9 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)**

27 kap.

1 §

Till bestämmelsen görs ett tillägg i tredje stycket som innebär att sanktionsavgiften och tilläggsavgiften enligt vägskattelagen jämföras med skatt.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.20.3.

## **14.10 Förslaget till lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244)**

2 kap.

1 §

En ny *åttonde punkt* läggs till paragrafen. Den innebär att skatteförfarandelagen (2011:1244) inte gäller för skatt som tas ut enligt vägskattelagen. Däremot finns i lagen särskilda hänvisningar till att regler i skatteförfarandelagen ändå tillämpas i fråga om bland annat ersättning för kostnader, anstånd med betalning och behörig förvaltningsrätt.

## **14.11 Förslaget till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460)**

10 §

I paragrafen regleras undantag från tillståndsplikten för kameraövervakning av platser dit allmänheten har tillträde. En ny *punkt 2 d* läggs till paragrafens första stycke. Tillägget innebär att tillstånd till kameraövervakning inte krävs för övervakning som Trafikverket bedriver vid kontrollstationer som används för kontroll av att vägskattelagen följs eller vid tillsyn av tjänsteleverantörer. Övervakningen ska ske för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att kontrollera beskattningen eller för att utöva tillsyn över tjänsteleverantörer enligt lagen om tjänsteleverantörer för vägskatt.

Det kan exempelvis vara fråga om uppgifter om vilket fordon som har passerat en kontrollstation och vid vilken tid detta har ägt rum.

Övervägandena finns i avsnitt 10.15.2.

## 27 §

I paragrafen regleras undantag från upplysningsplikten i 25 och 26 §§. En ny *femte punkt* läggs till paragrafens första stycke. Tillägget innebär att upplysning enligt 25 och 26 §§ inte behöver lämnas vid övervakning som Trafikverket bedriver vid kontrollstationer som används för kontroll av att vägskattelagen följs eller vid tillsyn av tjänsteleverantörer.

Övervägandena finns i avsnitt 10.15.2.

## 14.12 Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

### 1 §

En ny *sjätte punkt* läggs till paragrafen. Tillägget innebär att rätten att ta ett fordon i anspråk även gäller för betalning av statens fordringar på skatt eller avgift enligt vägskattelagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.19.3.

## 14.13 Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

*Åtgärder i syfte att säkra verkställighet av vägskatt och särskild avgift enligt vägskattelagen*

### 10 a §

Bestämmelsen, som är ny, innebär att omhändertagande eller klampning får vidtas när ett beslut att fordonet eller fordonskombinationen inte får fortsätta färden har meddelats enligt 10 kap. 8 eller 13 § vägskattelagen. En sådan åtgärd ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 72 timmar.

Övervägandena finns i avsnitt 10.19.4.

## **14.14 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1977:937) om allmänna domstolars behörighet m.m.**

7 c §

Paragrafen reglerar vilken domstol som är behörig att pröva ett överklagande enligt lagen (2004:629) om trängselskatt beträffande en fysisk eller juridisk person som inte omfattas av bestämmelserna i 67 kap. 7, 8 eller 9 § skatteförfarandelagen (2011:1244). Av bestämmelsen följer att Förvaltningsrätten i Stockholm ska pröva överklagandet. Till denna bestämmelse görs ett tillägg som innebär att Förvaltningsrätten i Stockholm är behörig domstol även i fråga om överklaganden enligt vägskattelagen beträffande en fysisk eller juridisk person som inte omfattas av bestämmelserna i 67 kap. 7, 8 eller 9 § skatteförfarandelagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.18.3.



# Särskilda yttranden

## **Särskilt yttrande av Agneta Rapp**

Vägslitageskattekommitténs uppdrag har enligt kommittédirektivet varit att analysera hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar kan utformas samt att utarbeta nödvändiga författningsförslag. Uppdraget har bl.a. omfattat att kartlägga och analysera möjliga tekniska lösningar för uttag av skatt och att ta fram förslag till modell och funktionsbeskrivning för en teknisk lösning. Avståndsbaserade vägavgifter och vägskatter finns i vissa andra länder och kommitténs uppdrag har därmed även inneburit att kartlägga och analysera införda och planerade system för avståndsbaserade vägavgifter och vägskatter.

Det framgår av kommitténs analys av de vägtullsystem som finns eller har planerats i andra länder att inget av dem i sin helhet går att direkt överföra till Sverige. Kommittén har vidare gjort en analys avseende för- och nackdelar mellan ett deklarations- respektive avläsningsbaserat vägskattesystem och redovisar också flera olika alternativ för hur sådana system kan utformas. Kommitténs bedömning är att ett deklarationsbaserat vägskattesystem enligt alternativ B, där de skattskyldiga lämnar uppgifter om sin användning av vägarna och där dessa uppgifter sedan ska läggas till grund för beslut om och debitering av skatt, är att föredra. I alternativet ställs även krav på en särskild dokumentationsskyldighet för den som månadsvis i efterhand ska deklarerat sin väganvändning genom att den skattskyldige ska föra en s.k. elektronisk logg med hjälp av en godkänd s.k. tjänsteleverantör. Syftet med den elektroniska loggen är att myndigheterna ska kunna kontrollera att de skattskyldiga har lämnat korrekta uppgifter till ledning för beskattningen och att dessa uppgifter finns dokumenterade hos tjänsteleverantören.

Jag delar dock inte kommitténs uppfattning att det föreslagna deklarationsbaserade vägskattesystemet är att föredra utan anser att de i förslaget beskrivna nackdelarna med det deklarationsbaserade vägskattesystemet ger skäl till att ytterligare utreda ett mer avläsningsbaserat vägskattesystem (t.ex. alternativ C). Jag kan därför inte ställa mig bakom förslaget.

Ett skattesystem där den enskilde ska lämna deklARATION till följd av skattepliktiga händelser ställer stora krav på att regelverket är enkelt och tydligt utformat och att det upplevs som rättssäkert, rättvist och legitimt av dem som ska betala skatten. Det är vidare viktigt att reglerna skapar förutsättningar för likformighet och neutralitet. Det ska vara lätt för de enskilda att deklarerera rätt skatt och lätt för myndigheterna att kontrollera skatten. Den administrativa bördan bör även ligga på en rimlig nivå för såväl berörda myndigheter som för de enskilda.

Jag bedömer att det föreslagna vägskattesystemet innebär ett för komplext regelsystem som också kommer att vara svårt att kontrollera för berörda myndigheter.

Skatteverket ska enligt förslaget i efterhand göra stickprovskontroller avseende lämnade deklARATIONER. Ett deklARATIONSFÖRFARANDE som enbart förlitar sig på lämnade uppgifter från den deklARATIONSSKYLDIGE innebär en stor risk för fel, såväl medvetna som omedvetna. Det gäller också när en elektronisk logg förs på det sätt som föreslås av kommittén, d.v.s. där uppgifterna som förs in i den elektroniska loggen hos tjänsteleverantören lämnas av den deklARATIONSSKYLDIGE SJÄLV. Uppgifterna i loggen upprättas således inte av tredje man på det sätt som exempelvis gäller för kontrolluppgifter vid inkomstbeskattningen. Det saknas även möjlighet för tjänsteleverantören att säkerställa att samtliga uppgifter från den deklARATIONSSKYLDIGE FÖRTS ÖVER TILL DEN ELEKTRONISKA LOGGEN. Den elektroniska loggen uppfyller därmed inte syftet att vara ett jämförbart kontrollmaterial till lämnade deklARATIONER. Vidare innebär det omfattande deklARATIONSFLODET att Skatteverkets möjligheter till kontroll minskar. En av förutsättningarna för kontroll är även att relevant kontrollmaterial finns tillgängligt. Skatteverkets möjligheter att kontrollera utländska skattskyldiga är begränsade eftersom sådana kontroller sker genom ett s.k. handräckningsförfarande som är ett komplicerat förfarande. Det föreligger därmed en risk för att de svenska respektive utländska skattskyldiga inte kan hanteras likformigt i det före-

slagna kontrollsystemet. Detta kan även leda till att konkurrensen mellan svenska och utländska skattskyldiga påverkas.

Det föreslagna vägskattesystemet kommer även att innebära en stor administrativ börda för såväl de enskilda som för myndigheterna då varje fordon ska föränmälas och sedan ska varje fordon deklarerars per skatteperiod (kalendermånad) eller per händelse.

Slutligen bedömer jag att det saknas möjlighet för Skatteverket att på ett effektivt sätt kontrollera de lämnade deklARATIONERNA på det sätt som kommittén föreslår i det föreslagna vägskattesystemet. Det kan leda till att vägskatten inte uppfattas som rimlig och rättvis av de enskilda och att vägskattesystemet därmed brister i legitimitet. Mot denna bakgrund anser jag att det finns skäl för att arbeta vidare med inriktning på att uttömmande analysera om ett mer avläsningsbaserat vägskattesystem kan leda till bättre kontrollmöjligheter för berörda myndigheter och vara mer kostnadseffektivt för samhället.

## Särskilt yttrande av Johan Lindqvist, Åsa Vagland, Mats-Olof Hansson, Sebastian Carbonari och Gunilla Svedberg

Vi finner skäl att yttra följande.

Kommittén har haft i uppdrag att analysera hur en avståndsbase-rad vägslitageskatt för tunga lastbilar kan utformas. Det har varit ett svårt uppdrag och kommittén har kommit med innovativa förslag för att försöka få en samhällsekonomisk effektiv skatt utifrån Sveriges särskilda förhållanden.

En tidig utgångspunkt för kommittén var att systemet skulle vara enkelt och att befintlig positioneringsteknik i fordonen skulle kunna användas även för beskattningsändamål. Enligt vår mening låste man sig alltför tidigt vid det s.k. deklareringsbaserade systemet, vilket resulterat i att det avläsningsbaserade systemet (kommitténs s.k. alternativ C) inte blivit tillräckligt utrett och kostnadsberäknat. Vi är inte övertygade att förslaget, där de beskattningsgrundande uppgifterna kommer från de skattskyldiga själva, kommer att leda till en effektiv beskattning. Detta gäller särskilt vad gäller möjligheterna att driva in skatt från ägare av utländskt registrerade fordon. Vissa av grundförutsättningarna för systemet, däribland att befintlig icke standardiserad fordonsutrustning kan användas tillförlitligt för beskattningsändamål är inte heller tillräckligt utrett. Konstruktionen med en myndighetsliknande, men samtidigt konkurrensutsatt, roll för de obligatoriska tjänsteleverantörerna kräver vidare analys. Detta gäller särskilt påståendet om att en marknad med tjänsteleverantörer skulle uppstå med mycket låga priser för de skattskyldiga. Vidare anser vi att systemet med ruttbiljetter öppnar upp för möjligheter till fel och fusk. Möjligheterna att pga. Sveriges geografiska struktur differentiera skatten mellan landsbygd och tätort är heller inte tillräckligt utredda.

Vi anser inte heller att förhållandet och proportionaliteten mellan den flora av sanktionsåtgärder, fristående från skattetilläggssystemet, som kan riktas mot de skattskyldiga och avsaknaden av effektiva sanktionsåtgärder mot tjänsteleverantörerna är tillräckligt övervägt.

# Kommittédirektiv 2015:47

## Avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar

Beslut vid regeringssammanträde den 30 april 2015

### Sammanfattning

En kommitté ska analysera hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar kan utformas. Genom en sådan skatt kan den tunga trafiken i högre grad bära sina kostnader för samhällsekonomin. En vägslitageskatt kan även bidra till att regeringens mål om att minska miljöpåverkan från transportsektorn kan nås. En annan effekt av skatten kan vara att den bidrar till att vissa långväga godstransporter flyttas från lastbil till t.ex. tåg och sjöfart. Kommittén ska kartlägga och analysera möjliga tekniska lösningar för att hantera uttag av en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar och ta fram ett förslag till modell och funktionsbeskrivning för teknisk lösning. Kommittén ska vidare ta fram förslag på hur skatteuttaget bör organiseras, analysera och klargöra ansvarsfördelningen mellan de berörda aktörerna och ta fram förslag till nödvändiga förfaranderegler. Kommittén ska även analysera och ta fram förslag på utformningen och omfattningen av skatteuttaget, inklusive skattenivåer och grunder för differentiering av skattesatser. Kommittén ska utarbeta nödvändiga författningsförslag.

Samtliga analyser ska göras utifrån ett juridiskt, administrativt, tekniskt, samhällsekonomiskt, offentligfinansiellt, transportpolitiskt, näringspolitiskt samt miljömässigt perspektiv.

Avståndsbaserade vägavgifter och vägskatter finns i vissa andra länder. Kommittén ska därför kartlägga och analysera införda och planerade system för avståndsbaserade vägavgifter och vägskatter i

andra europeiska länder i syfte att få kunskapsunderlag för bedömningen av hur en vägslitageskatt kan utformas i Sverige.

Uppdraget ska redovisas senast den 9 december 2016.

## Bakgrund

I budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 6.32) anges att en utredning bör tillsättas för att utreda hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga fordon kan utformas. Vidare anges i 2015 års ekonomiska vårproposition (prop. 2014/15:100 s. 49) att regeringen har påbörjat ett arbete för att införa en avståndsbaserad vägslitageskatt.

### *Tidigare arbete på området*

Vägrafikskatteutredningen lämnade i sitt slutbetänkande Skatt på väg (SOU 2004:63) ett utkast till förslag till kilometerskatt. Något färdigt förslag lämnades dock inte. I propositionen Moderna transporter för framtiden (prop. 2005/06:16 s. 103) anges att en kilometerskatt för tunga lastbilar kan bidra till en hållbar utveckling. Det bedömdes dock att skattens effekter för regioner och näringar samt dess detaljerade utformning måste analyseras ytterligare innan den var möjlig att genomföra. Dåvarande Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) och Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS) fick därför 2006 i uppdrag av regeringen att analysera inverkan på näringar och konsekvenser härav för regioner vid införandet av en kilometerskatt för tunga fordon. Uppdraget redovisades i en SIKA rapport 2007:2 och vissa kompletterande analyser redovisades därefter i bl.a. SIKA rapport 2007:5.

Frågor om elektroniska vägtullsystem och kilometerskatt har även behandlats i betänkningarna Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60) och Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84 del 2).

Det kan även nämnas att arbete kring elektroniska vägtullsystem och kilometerskatt också har bedrivits i det s.k. Arena-projektet, som sedan mitten av 2011 drivs av NetPort Karlshamn i nära samarbete med Blekinge tekniska högskola. Projektet finansieras av Transportstyrelsen, Trafikverket, Region Blekinge och Vinnova.

## Gällande rätt

### *Eurovinjettdirektivet*

Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (eurovinjettdirektivet) reglerar hur skatter och avgifter för bland annat användandet av vägar får utformas inom EU. Direktivet omfattar tunga godstransporter (mer än 3,5 ton). Direktivet tvingar inte medlemsstaterna att införa skatter och avgifter, men skatter och avgifter på det transeuropeiska vägnätet och på andra delar av medlemsstaternas motorvägnät måste uppfylla direktivets villkor. I direktivet anges dock att det inte påverkar medlemsstaternas rätt att tillämpa avståndsbaserade skatter på andra vägar.

Enligt direktivet får en avståndsbaserad skatt bestå av en infrastrukturkomponent och en komponent för externa effekter (eller endast en av komponenterna). Infrastrukturkomponenten ska enligt direktivet vara relaterad till kostnaderna för uppförande, drift, underhåll och utveckling av det berörda infrastrukturnätet. Komponent för externa effekter får avse kostnaderna för vissa trafikrelaterade luftföroreningar och vägtrafikrelaterat buller från den tunga trafiken. Utsläpp av koldioxid ingår inte bland de luftföroreningar som enligt direktivet kan ligga till grund för komponenten för externa effekter.

Direktivet innehåller vidare detaljerade bestämmelser om bl.a. hur avståndsbaserade skatter får tas ut, vilka kostnader som får beaktas vid uttaget och hur differentieringar får utformas.

### *EFC-direktivet och EETS*

Uttag av skatt vid användandet av väg som baseras på elektronisk avläsning, och där utrustning installeras i fordonet, ska följa Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen (EFC-direktivet). I direktivet fastställs de villkor som är nödvändiga för att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem inom EU. EFC-direktivet innehåller bestämmelser om en europeisk tjänst (European Electronic Toll Service, EETS) som innebär att en elektronisk betaltjänst för användandet

av väg ska kunna användas i alla europeiska skatte- eller avgiftssystem. Direktivet slår fast vissa ramar för hur tjänsten ska utformas. Kommissionen har genom beslut (2009/750/EG) av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta (EETS-beslutet) närmare definierat EETS-tjänsten.

### *Beskattnings av tunga lastbilar i Sverige*

Tunga lastbilar som är registrerade i Sverige betalar i dag fordonsskatt. Därutöver tas en vägavgift ut inom ramen för ett samarbete med Belgien, Danmark, Luxemburg och Nederländerna som regleras av ett mellanstatligt avtal (eurovinjettsamarbetet). Detta samarbete bygger på eurovinjettdirektivet.

Eurovinjettsamarbetet innebär att lastbilar och lastbilskombinationer med en totalvikt på minst 12 ton måste betala en tidsbaserad vägavgift. När sådan vägavgift är betald kan lastbilen köras i samtliga anslutna länder utan att lösa ny avgift. För lastbilar som är registrerade i Sverige tas vägavgiften ut som en årlig avgift tillsammans med fordonsskatten. Utländska lastbilar som använder svenska vägar, och som inte redan har betalat vägavgift i någon annat land som ingår i eurovinjettsamarbetet, betalar en särskild avgift för kortare tidsperioder.

Vid passage av vissa områden kan det även bli aktuellt med trängselskatt (Stockholm och Göteborg) och infrastrukturavgifter (t.ex. broarna vid Sundsvall och Motala).

Som framgår ovan är beskattningen av tunga godsfordon och uttag av elektroniska vägavgifter och vägskatter till viss del harmoniserade inom EU genom bl.a. eurovinjettdirektivet och EFC-direktivet. Dessa direktiv tillämpas i svensk lagstiftning bl.a. vid uttag av fordonsskatt, vägavgift för svenska respektive utländska fordon och infrastrukturavgifter. Direktiven är till den del det är relevant för dessa skatter och avgifter genomförda genom bland annat lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullsystem och lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.



## Uppdraget

### *Inledning och allmänna utgångspunkter*

Införandet av en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar förutsätter att ny lagstiftning tas fram. Ändringar kan även bli aktuella i befintlig lagstiftning. Kommittén ska ta fram nödvändiga författningsförslag.

Med en avståndsbaserad skatt avses här en skatt som tas ut i förhållande till den sträcka som ett fordon färdas i det vägnät som omfattas av skatten. Detta utesluter dock inte att uttaget, exempelvis beroende på utformningen av den tekniska lösningen, utgår från vägavsnitt eller vägsträckor i stället för faktiskt körda kilometer. En avståndsbaserad skatt för färd på väg benämns ibland kilometer-skatt.

Ett syfte med att införa en avståndsbaserad vägslitageskatt är att den tunga trafiken i högre grad ska bära de samhällsekonomiska kostnader den orsakar, såsom exempelvis kostnader för vägslitage och utsläpp till luft (dock inte koldioxid). En avståndsbaserad skatt skulle också, beroende på utformningen, kunna öka möjligheterna till kontroll av regelefterlevnaden i stort bland de aktörer som utför tunga vägtransporter. Skatten kan även innebära ökade möjligheter att styra mot mer miljöanpassade lastbilar. En annan effekt av skatten kan vara att den bidrar till att vissa långväga godstransporter flyttas till andra trafikslag med mindre miljöpåverkan.

Kommittén ska vid framtagandet av förslaget utgå från att en avståndsbaserad vägslitageskatt utgör en skatt i regeringsformens mening. Vid analysen av samtliga frågeställningar ska kommittén således särskilt beakta de förutsättningar för uttag av skatt som följer av regeringsformen och de rättssäkerhetskrav som ställs vid uttag av skatt.

Ett uttag av en avståndsbaserad skatt kräver bl.a. ett tekniskt system för registrering av den sträcka som ska ligga till grund för skatteuttaget, en organisation för hantering och uppbörd av skatten, ett regelverk för förfarandet och ett kontrollsystem. Till stor del är dessa delar, som är centrala för ett fungerande skatteuttag, beroende av varandra, och hur de olika delarna närmare bör utformas måste därför bedömas samlat. Vid analysen av de olika delarna ska kommittén även beakta möjligheten att få tillgång till de uppgifter

som behövs för att hantera utformningen av skatten, särskilt när det gäller utländska lastbilar.

Eurovinjettdirektivet, EFC-direktivet och kommissionens beslut (2009/750/EG) av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta är centrala på området och måste beaktas vid analysen av samtliga frågeställningar. Även förenligheten med EU:s statsstödsregler och unionsrätten i övrigt ska analyseras och beaktas.

Kommittén ska vid utformningen av de olika delarna analysera och beakta närliggande skatter och avgifter samt, där detta är relevant, befintliga ekonomiska stöd inom transportsektorn. Kommittén ska även beakta att företagens administrativa börda inte bör öka mer än nödvändigt.

Samtliga frågeställningar ska analyseras ur ett juridiskt, administrativt, tekniskt, samhällsekonomiskt, offentligfinansiellt, transportpolitiskt, näringspolitiskt och miljömässigt perspektiv.

I kommitténs uppdrag ingår även att kartlägga och analysera införda och planerade avståndsbaserade vägavgifter och vägskatter i andra europeiska länder i syfte att få kunskapsunderlag för bedömningen av hur en vägslitageskatt bör utformas i Sverige. I det sammanhanget ska särskilt dessa länders tekniska och juridiska system för uttag och kontroll av avståndsbaserade vägavgifter och vägskatter analyseras. Kommittén ska även analysera om något av systemen går att överföra i stort till svenska förhållanden, om detta bedöms lämpligt och om det tidsmässigt eller kostnadsmässigt kan underlätta ett införande av vägslitageskatt i Sverige. Även de fall där arbetet med att ta fram avståndsbaserade avgifter eller skatter har lagts ned eller ännu inte nått fram kan vara av intresse att analysera.

### *Omfattningen av skatteuttaget*

I Vägtrafikskatteutredningens betänkande Skatt på väg (SOU 2004:63 s. 437) föreslogs att ett kilometerskattesystem skulle omfatta samtliga gator och vägar som har statligt eller kommunalt huvudmannaskap samt de gator och vägar inom detaljplanelagt område där kommunen bestämt att det ska vara enskilt huvudmannaskap (t.ex. gator och vägar i tätort). I de andra länder där avståndsbaserade vägskatter har införts, omfattar skatteuttaget i de flesta fall mer

begränsade delar av vägnätet än vad som följer av förslaget från SOU 2004:63.

Kommittén ska bedöma och lämna förslag på vilken del av vägnätet som bör omfattas av en vägslitageskatt. Som en del av bedömningen ska kommittén analysera frågan om avledning av trafik, dvs. att föraren väljer en icke skattebelagd väg för att undvika vägslitageskatt. Kommittén ska analysera hur olika föreslagna avgränsningar av det skattebelagda vägnätet påverkar risken för avledning av trafik på icke skattebelagda vägar och vilka effekter en sådan avledning medför.

Kommittén ska även särskilt analysera om det finns anledning att inledningsvis begränsa systemet till en mindre del av vägnätet än vad som följer av bedömningen ovan för att vinna tid med införandet och acceptans för systemet. Om systemet på sådant sätt inledningsvis begränsas till en mindre del av vägnätet, bör den tekniska och administrativa lösning som föreslås ge möjlighet till en utvidgning på sikt.

Vägslitageskatten ska endast omfatta tunga lastbilar. Såväl svenskregistrerade som utlandsregistrerade lastbilar ska omfattas av skatten. Eurovinjettdirektivet omfattar motorfordon eller ledade fordonskombinationer avsedda eller använda för godstransporter på väg med en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton. Även om detta bör utgöra en utgångspunkt för analysen av vilka lastbilar som ska omfattas av skatten kan det finnas anledning att undanta vissa grupper av tunga lastbilar från vägslitageskatt. Det kan exempelvis vara fråga om sådana fordon som nämns i 6 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, såsom lastbilar som används av Försvarmakten, Polismyndigheten eller räddningstjänsten. Kommittén ska analysera och ta fram förslag på vilka tunga lastbilar som bör omfattas av respektive undantas från vägslitageskatt. Kommittén bör även analysera och beakta de praktiska möjligheterna att inhämta de uppgifter som behövs för att hantera undantagen, exempelvis från vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register.

### *Skattenivåer och differentiering*

Av eurovinjettdirektivet följer att en avståndsbaserad vägskatt kan bestå av en infrastrukturkomponent och en komponent för externa effekter. Eurovinjettdirektivet innehåller relativt detaljerade bestämmelser om hur skatteuttaget får utformas, vilka kostnader som får ingå i underlaget och vilka differentieringar som får göras. Kommitténs förslag till utformning av vägslitageskatten ska utgå från de förutsättningar som följer av eurovinjettdirektivet. Inom den ram som eurovinjettdirektivet uppställer ska kommittén lämna förslag på vilka kostnader som vägslitageskatten bör baseras på samt lämpliga skattenivåer och differentieringsgrunder. Utgångspunkten vid framtagandet av dessa förslag bör vara att åtminstone beakta dels marginalkostnader för vägslitage (vilka kan vara beroende av bl.a. fordonets vikt och antal hjulaxlar), dels marginalkostnader för luftföroreningar (utom koldioxid). Därmed kan skatten styra mot mer miljöanpassade lastbilar. I arbetet med att föreslå skattenivåer och differentieringsgrunder ska kommittén ta hänsyn till befintlig kunskap och forskning på området, såsom effekterna av och marginalkostnaderna för t.ex. vägslitage, luftföroreningar och andra externa effekter.

Kommittén ska överväga frågan om geografisk differentiering av skatten, och det tekniska system som väljs bör åtminstone klara av att hantera en enklare geografisk differentiering av skatten, t.ex. en differentiering mellan vägar i tätort respektive landsbygd. Under förutsättning att det är möjligt med hänsyn till eurovinjettdirektivets krav och andra begränsningar, till exempel i form av vilket tekniskt system som bedöms lämpligt, kan fler externa effekter (t.ex. buller) beaktas eller en mer utvecklad differentiering av skatten (t.ex. efter tid) övervägas.

### *Teknisk lösning*

För att en avståndsbaserad vägslitageskatt ska kunna hanteras måste uppgifter samlas in som kan ligga till grund för skatteuttaget. Vidare måste betalning, administration och kontroll kunna hanteras praktiskt av de berörda aktörerna. Detta innebär att tekniska lösningar för att hantera dessa funktioner måste tas fram.

Kommittén ska kartlägga och analysera de tekniska lösningar som skulle kunna vara aktuella för ett uttag av vägslitageskatt. En av utgångspunkterna ska vara att fordonet ska kunna passera det skattebelagda området utan att behöva stanna. EFC-direktivet innebär att system för avståndsbaserade vägskatter som tas ut elektroniskt och där utrustning installeras i fordonet ska utgå från satellitbaserad positionsbestämning eller mobilkommunikation enligt GSM/GPRS-standarderna eller 5,8 GHz mikrovågor. De nuvarande systemen för uttag av trängselskatt och infrastrukturavgifter där fordonets registreringsskylt fotograferas omfattas däremot inte av EFC-direktivet. Det måste särskilt beaktas att de tekniska lösningarna ska uppfylla de juridiska krav som ställs för att de ska kunna ligga till grund för skatteuttag.

Kommittén ska vidare bedöma behovet av tekniska lösningar i andra delar av förfarandet och vid behov kartlägga möjliga lösningar. Det kan exempelvis gälla överföring av uppgifter mellan olika aktörer, betalning av skatt och kontroll.

Kommittén ska ta fram ett förslag till modell och funktionsbeskrivning för teknisk lösning.

### *Organisation av skatteuttaget och ansvarsfördelning*

Frågan om hur uttaget av skatt ska organiseras praktiskt och juridiskt är nära kopplad till val och utformning av tekniska system. I detta ligger sådant som vilka aktörer som bör vara involverade i hanteringen av skatten och vilka uppgifter de bör ha. EFC-direktivet och EETS utgår från en modell där användaren eller den skattskyldige tecknar ett avtal med en betalningsförmedlare som hanterar betalningen av skatten eller avgiften till rätt mottagare i de olika medlemsstaterna inom EU. Den valda organisationen av skatteuttaget måste ha möjlighet att hantera kravet på EETS-kompatibilitet. I många av de EU-länder som har infört avståndsbaserade vägavgifter eller vägskatter har vidare delar av verksamheten överlåtits till en från myndigheterna fristående aktör.

Kommittén ska ta fram ett förslag till organisation av skatteuttaget som täcker in samtliga moment som ingår i hanteringen av vägslitageskatten. Det gäller bl.a. uttag och betalning, framtagande och tillhandahållande av teknisk utrustning och kontroll. Skatte-

verket ska vara beskattningsmyndighet på samma sätt som gäller enligt bl.a. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon och lagen (2004:629) om trängselskatt. För organisationen i övrigt ska kommittén överväga lämpliga lösningar. Vid analysen ska närliggande skatter och avgifter beaktas, liksom hur dessa har fungerat. Det kan finnas anledning att överväga om det finns möjligheter att samordna hanteringen med Transportstyrelsens hantering av trängselskatt och infrastrukturavgifter.

Kommittén ska analysera och klargöra ansvarsfördelningen mellan de olika aktörerna som berörs av vägslitageskatten, såsom exempelvis myndigheterna, eventuella privata aktörer och de skattskyldiga.

### *Förfaranderegler*

Uttag av en vägslitageskatt förutsätter en ny lag om skatteuttaget med bestämmelser om förfarandet vid uttag och betalning av skatten, omprövningar, sanktioner m.m. Kommittén ska analysera och ta fram förslag till hur förfarandet bör utformas.

En grundläggande fråga är om förfarandet bör vara uppbyggt kring att den skattskyldige lämnar in underlag för skatteuttaget, t.ex. genom en deklarationsskyldighet eller om beslut om skatt bör fattas av myndigheten utifrån avläsning genom det tekniska systemet, såsom t.ex. trängselskatten. Detta påverkar i stor utsträckning övriga förfarandefrågor och är nära kopplat till överväganden kring teknisk lösning, organisation av skatteuttaget, ansvarsfördelning och kontroll.

När det gäller själva skatteuttaget måste överväganden göras kring bl.a. skattskyldighet, t.ex. vem som är skattskyldig och vad som utlöser skattskyldigheten, och vad ett skattebeslut bör avse, exempelvis en färd eller samtliga sträckor under viss längre eller kortare tidsperiod. Det är vid dessa överväganden viktigt att beakta att skattskyldigheten bör vara enkel att bedöma både för den enskilde och för Skatteverket. När det gäller betalning av skatten uppkommer ett antal frågor kring behov av säkerheter för betalning av skatt, tidpunkt för betalning, betalningsmetoder, indrivning m.m.

Kommittén måste även analysera frågor om möjligheter att begära omprövning av och överklaga beslut och hanteringen i domstol. Till förfaranderegler hör även bestämmelser om verkställighet.

Kommittén bör särskilt beakta att andelen utländska lastbilar som ska betala vägslitageskatt kan antas vara betydande.

Kommittén ska vidare analysera behovet av sanktioner. I detta ligger att analysera i vilka situationer sanktioner bör vara aktuella. Detta påverkas av bl.a. utformningen av tekniska system, organisation av skatteuttaget och vald lösning för förfarandet. Situationer som skulle kunna vara aktuella är, beroende på lösning, att lastbilen körs utan nödvändig teknisk utrustning eller med icke-fungerande eller manipulerad teknisk utrustning, att eventuell deklaration inte lämnas eller att betalning inte görs eller görs för sent. Kommittén ska analysera såväl behovet för den myndighet som ska ta ut skatten att ha möjlighet till administrativa sanktioner i form av exempelvis tilläggsavgifter som behovet av att i samband med kontroller av lastbilar ute i vägnätet kunna besluta om sanktioner vid påträffade oegentligheter i form av exempelvis sanktionsavgifter. Kommittén ska även överväga behovet av att kunna ålägga sanktioner direkt på plats och behovet av att kunna besluta om att ett fordon inte får fortsätta färden i avvaktan på betalning.

När det gäller andra avgifter och skatter på trafikområdet finns vissa möjligheter att besluta om användningsförbud och i förlängningen avskyltning av fordon. Kommittén ska analysera om sådana åtgärder även bör finnas för vägslitageskatten. Kommittén får även överväga behovet av straffrättsliga bestämmelser.

Kommittén ska vid analyserna beakta förbudet mot dubbelprövning i art. 4 i sjunde tilläggsprotokollet till Europakonventionen.

Kommittén ska vid utformningen av förslagen beakta de förfaranderegler som i dag finns för andra skatter och avgifter på trafikområdet, såsom fordonsskatt, trängselskatt, infrastrukturavgifter och den nuvarande tidsbaserade vägavgiften. Särskilt när det gäller sanktioner och påföljder kan det även finnas anledning att beakta andra bestämmelser på trafikområdet, såsom regler om maximilaster, cabotage och kör- och vilotider.

### *Kontrollaspekter*

En väl fungerande kontroll av att skyldigheten att betala skatt fullgörs för samtliga lastbilar som omfattas av vägslitageskatten är en viktig förutsättning för att konkurrens inom åkerinäringen ska ske

på lika villkor. Kommittén ska analysera och ta fram förslag till hur förfarandet för kontroll bör utformas.

Ett kontrollsystem kan innehålla olika delar såsom tekniska kontrollsystem (exempelvis olika former av tekniska avläsningar eller varningssignaler om att teknisk utrustning inte fungerar) och fysiska kontroller hos aktörer (exempelvis genom revision) eller längs vägkanten. Utformningen av förfarandet för kontroll är nära kopplad till såväl den tekniska lösningen som till hur skatteuttaget organiseras och förfarandebestämmelserna utformas.

Den fysiska kontrollen vid vägkanten av den nuvarande tidsbaserade vägavgiften för utlandsregistrerade lastbilar görs av Polismyndigheten. Uppgift om huruvida avgift är betald eller inte för ett visst fordon kan då hämtas in från en central databas inom eurovinjettsamarbetet. Beroende på den valda tekniska lösningen och hur förfaranderegler och organisation har utformats, exempelvis när det gäller vem som har ansvar för att teknisk utrustning finns och fungerar korrekt, att eventuellt uppgiftslämnande fullgörs och att betalning sker, kommer kontrollen vid vägkanten att se olika ut. Det är dock mycket som talar för att fler aspekter kommer att behöva kontrolleras vid en vägslitageskatt. Det kan vara fråga om att konstatera om en eventuell godkänd teknisk utrustning alls finns i fordonet och att kontrollera om den fungerar, exempelvis att den inte är trasig eller manipulerad och att dess uppgift om fordonets position överensstämmer med verkligheten.

Kommittén ska analysera vilka former av kontroll som är lämpliga för vägslitageskatten och hur dessa kan samverka. Kommittén ska särskilt analysera ansvarsfördelningen mellan de olika aktörer som är aktuella. Detta kan exempelvis avse vilka myndigheter som får genomföra fysiska kontroller, hos aktörer eller vid vägkanten, vilken roll eventuella privata aktörer har när det gäller kontrollen och förares och skattskyldigas ansvar. Kommittén ska även analysera vilka befogenheter berörda myndigheter bör ha. Kommittén bör särskilt beakta att det även ska vara möjligt att ha en tillfredsställande kontroll av utländska fordon.

Utformningen av kontrollen kan ha stor påverkan på de totala investerings- och driftskostnaderna för vägslitageskatten. Kommittén ska beakta detta vid utformningen av såväl systemet som helhet som förfarandet för kontroll.



Kommittén ska vid utformningen av förslagen beakta de bestämmelser om kontroll som i dag finns i andra författningar på trafikområdet. Kommittén ska även överväga om det är möjligt att vid införandet av vägslitageskatten uppnå samordningsvinster i förhållande till kontrollen av andra bestämmelser avseende tunga lastbilar, såsom t.ex. kör- och vilotider, maximilaster och cabotage.

### *Färd på skattepliktig väg vid enstaka tillfällen*

För att ett system med vägslitageskatt ska fungera måste det kunna hantera även en sådan åkare som endast vid enstaka tillfällen färdas på skattepliktiga vägar. Kommittén ska därför särskilt analysera hur det föreslagna systemet för vägslitageskatt bör tillämpas för de åkare som endast vid enstaka tillfällen färdas på skattepliktiga vägar i Sverige. I detta ligger även att analysera om det finns behov av att i någon del införa särskilda lösningar för dessa åkare. Detta skulle exempelvis kunna innebära möjligheter att tillfälligt låna teknisk utrustning eller tillhandahållande av särskilda betallösningar.

### *Integritet och personuppgifter*

En avståndsberäknad vägslitageskatt förutsätter en omfattande insamling av uppgifter bl.a. om hur den aktuella lastbilen har färdats. Detta kan innebära att information kan utläsas om bl.a. chaufförens förflyttningar. Kommittén ska vid analysen av samtliga frågeställningar särskilt beakta skyddet av den personliga integriteten och de krav på skydd av personuppgifter som följer av bl.a. det s.k. dataskyddsdirektivet (direktiv 95/46/EG) och personuppgiftslagen (1998:204). Kommittén ska vidare analysera om befintlig sekretessreglering omfattar de uppgifter som kan behöva skyddas av sekretess. Om så inte bedöms vara fallet ska kommittén föreslå de ändringar som anses nödvändiga.

*Förhållandet till befintliga skatter och avgifter för passage av vissa vägsnitt*

Eurovinjettdirektivets bestämmelser anger ramarna för uttag av skatter och avgifter på väg för tunga lastbilar. Redan i dag tas skatter och avgifter ut vid passage av vissa städer och broar genom trängsel-skatt och infrastrukturavgifter. Kommittén ska analysera och beakta i vilken mån möjligheten att ta ut vägslitageskatt begränsas av dessa befintliga skatter och avgifter. Utgångspunkten ska vara att trängsel-skatten och infrastrukturavgifterna även fortsättningsvis ska tas ut med oförändrade villkor. Regeringen lämnade den 18 december 2014 ett uppdrag till Skatteverket att bl.a. bedöma förutsättningarna för att ta ut trängsel-skatt med användning av transponder och förutsättningarna för att införa en internetbaserad betalningslösning. Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2015 i fråga om transponddrar, respektive 31 oktober 2015 i fråga om internetbaserad betalningslösning. Kommittén ska vid utformningen av förslaget till vägslitageskatt beakta vad som framkommit vid redovisningen av detta uppdrag.

Som framgått ovan måste ett system för uttag av vägslitageskatt vara förenligt med EFC-direktivet, dvs. vara kompatibelt med EETS, om sådan teknisk lösning väljs som omfattas av direktivet. Kommittén bör därutöver sträva efter att systemet för uttag av vägslitageskatt ska vara kompatibelt med det system som tagits fram av det nordiska samarbetet för interoperabla vägavgiftssystem (Easy Go).

*Ändringar av närliggande författningar*

EFC-direktivet och beslutet om EETS är genomförda i svensk lagstiftning genom lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullsystem. Lagen omfattar såväl skatter som avgifter. Eurovinjettdirektivet är, när det gäller stora delar av de bestämmelser som blir aktuella för vägslitageskatten, genomfört i svensk lagstiftning genom lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. Kommittén ska analysera om det finns behov av följdändringar av dessa lagstiftningar, och tillhörande förordningar, med anledning av förslaget till vägslitageskatt.

Svensk- och utlandsregistrerade tunga lastbilar över 12 ton betalar i dag tidsbaserad vägavgift genom fordonsskatten respektive

genom det s.k. eurovinjettsamarbetet. Eurovinjettdirektivet tillåter inte, som huvudregel, att avståndsbaserade och tidsbaserade skatter eller avgifter tas ut för samma vägnät. Den nuvarande tidsbaserade vägavgiften kan därmed inte kvarstå där vägslitageskatt tas ut. Vägavgiften ingår, för svenska lastbilar, i fordonsskatten. Kommittén ska därför analysera och föreslå nödvändiga följdändringar av bestämmelserna om vägavgift och fordonsskatt med anledning av vägslitageskatten.

### *Genomförande av utredningens förslag*

Ett genomförande av en vägslitageskatt kan, beroende på utformning, antas omfatta ett flertal moment såsom t.ex. lagstiftning, framtagande av tekniska specifikationer och föreskrifter, upphandling, framtagande av tekniska system och utrustning, installation och testkörning, samt ett stort antal olika aktörer. För att underlätta ett snabbt och smidigt införande av vägslitageskatt ska kommittén analysera och lämna förslag på hur genomförandeprocessen skulle kunna hanteras praktiskt. I detta kan t.ex. ingå förslag kring hur de olika aktörernas arbete kan samordnas, tidsmässigt och innehållsmässigt.

### **Konsekvensbeskrivningar**

En konsekvensbeskrivning ska göras av förslagen som omfattar de samhällsekonomiska konsekvenserna av förslagen.

Kommittén ska särskilt belysa

- förslagets effekter på de administrativa kostnaderna och andra fullgörandekostnader för företagen samt övriga effekter för företag,
- förslagets effekter för små- och medelstora företag,
- förslagets effekter för olika sektorer och regioner i Sverige, däribland särskilt skogsindustrin,
- miljömässiga effekter, inklusive klimatutsläpp, däribland bedömningar om förslagets effekt på överflyttning till andra transportslag,

- trafikmässiga effekter, såsom påverkan på trafikflöden och vägslitage,
- förhållandet till de transportpolitiska målen,
- de administrativa och ekonomiska konsekvenserna för Skatteverket och andra berörda myndigheter samt finansiering av dessa,
- effekter för domstolarna, och
- offentligfinansiella effekter, inklusive intäkter från skatten och kostnader för installation och drift av systemet inklusive kontrollförfarandet.

### **Samråd och redovisning av uppdraget**

Samråd ska ske med Skatteverket, Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Polismyndigheten och andra berörda myndigheter.

Uppdraget ska redovisas senast den 9 december 2016.

(Finansdepartementet)

# Kommittédirektiv 2016:96

## **Tilläggsdirektiv till Vägslitageskattekommittén (Fi 2015:03)**

Beslut vid regeringssammanträde den 24 november 2016

### **Förlängd tid för uppdraget**

Regeringen beslutade den 30 april 2015 kommittédirektiv om avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar (dir. 2015:47). Enligt kommitténs direktiv skulle uppdraget redovisas senast den 9 december 2016.

Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 28 februari 2017.

(Finansdepartementet)



# Redovisning av beräkningar m.m.

## Infrastrukturkomponenten

### Kostnader för väglitage

#### Allmänt om slitaget på väg

Trafiken sliter på vägnätet. En källa till slitage är de dubbdäck som i första hand används av lätta fordon. Denna källa till nedbrytning är därför inte relevant för kommitténs uppdrag. Däremot är det slitage och den deformation av vägen som tung trafik ger upphov till relevant.

Den standardförsämring som förorsakas av dubbdäck och av tung trafik hanteras av Trafikverkets entreprenörer, dels i form av löpande årligt underhåll, dels genom att med ett antal års mellanrum genomföra en reinvestering. Reinvesteringar i vägsektorn går under benämningen underhållsbeläggning. En sådan åtgärd innebär att en ny beläggning läggs på en längre sammanhållen sträcka. Ibland appliceras enbart en ny beläggning, men inte sällan behövs vissa kompletterande åtgärder, exempelvis i form av en ny grussträng vid asfaltkanten. Andra gånger föregås en underhållsbeläggning av att den gamla beläggnings tas bort. Vid ytterligare andra tillfällen genomförs mera genomgående upprustningar samtidigt som vägen får ny beläggning.

#### Vägbeläggningar och marginalkostnader

Beroende på hur omfattande kompletterande åtgärder som genomförs och vilken typ av asfalt som används finns en betydande variation i kostnaderna för underhållsbeläggningar. Tredje kolumnen i tabell 1 illustrerar hur kostnaderna per kvadratmeter beläggning varierar mellan regioner och typer av beläggningar åren 2012 och 2013 då

den genomsnittliga kostnaden var 87 kronor per kvadratmeter. Kompletteringar avseende 2014 och 2015 tyder på en något lägre genomsnittlig kostnad. Kostnaden för bitumen, en ingrediens i alla asfaltblandningar, har dock halverats jämfört med år 2012. Eftersom det inte är uppenbart att detta är en långsiktigt stabil kostnadsnivå används genomsnittsvärdet för de första två åren i beräkningarna.

Antalet tunga fordon – det vill säga fordon som väger mer än 3,5 ton – som använder vägarna varje dag är av stor betydelse för att bedöma nedbrytningen. För att bedöma betydelsen av nedbrytning av olika tunga fordon är det dock inte tillräckligt att ha kunskap om hur många sådana fordon som använder vägarna, utan det behövs dessutom information om fordonens vikt och antal axlar. En utgångspunkt för beräkningarna av de kostnader den tunga trafiken förorsakar är att sambandet mellan vikt per axel och slitaget inte är linjärt. En sedan länge internationellt använd tumregel är att slitaget ökar med fjärdepotensen av axelvikten. Om vikten på en axel ökar från 8 till 10 ton, det vill säga med 25 procent, ökar inte slitaget med 25 procent utan med 144 procent:

$$((10/8)^4 = 1,25 \times 1,25 \times 1,25 \times 1,25 = 2,44)$$

För att kunna hantera detta samband i praktiken är det nödvändigt att hitta ett tillvägagångssätt som gör det möjligt att jämföra skillnaderna i slitaget mellan fordon som har olika konfigurationer av vikt och axlar. För detta ändamål görs en omräkning. Det slitaget en lastbil med en viss vikt och ett visst antal axlar ger upphov till relateras till slitaget av ett standardfordon med genomsnittliga slitageaspekter. Det betyder att antalet tunga fordon omvandlas till antal ESAL-enheter (Equivalent Standard Axle Load), som är ett internationellt vedertaget sätt för att kunna jämföra slitaget från olika typer av tung trafik. I vanliga fall definieras i Sverige 1 ESAL som 10 ton axelvikt med tvillinghjul (och ringtryck 800 kilopascal).<sup>1</sup>

Fjärde kolumnen i tabell 1 redovisar hur många personbilar per dag som i genomsnitt använder vägar med olika typer av beläggning i olika delar av landet. Av den femte kolumnen framgår inte antalet tunga fordon utan i stället antal ESAL-ekvivalenter för tunga fordon

---

<sup>1</sup> Uppgift från Sigurdur Erlingsson, VTI.



omräknat enligt tidigare refererade tumregler. Detta ger startpunkten för att kunna beräkna fordonens slitage.

Uppgifter om antal fordon per dag har hämtats från den nationella vägdatabasen (NVDB). Där finns en stor mängd information om var och en av vägnätets mer än 400 000 vägvsnitt. De kortaste avsnitten är bara några få meter medan de längsta är över en kilometer. Enbart vägdelar som är mer än 50 meter långa har använts i analysen av slitagekostnader. Anledningen är att kortare avsnitt i regel avser en sträcka runt en vägkorsning där situationen i flera avseenden kan avvika från genomsnittliga förutsättningar på vägen. För vart och ett av dessa avsnitt finns information om den totala mängden trafik och hur stor andel av dessa som är tunga fordon. Baserat på stickprovsmätningar som genomförs mera frekvent ju mer trafikerad en väg är så uppdateras informationen om trafiken från år till år. Samtidigt som det finns god information om antalet tunga fordon på olika vägar i landet är kunskapen knapphändig om hur mycket varje fordon väger och hur många axlar som vikten fördelas på. Konsekvensen är att den omvandling som gjorts från tunga fordon till ESAL, och vars resultat framgår av tabell 2, är en svag länk i de beräkningar som görs.

Förutom NVDB använder Trafikverket ett system för att registrera och analysera vägytans tillstånd (Pavement Management System, PMS). Till grund för att beräkna genomsnittlig livslängd på beräkningarna har cirka 267 000 vägdelar från PMS-systemet använts. Resultaten av beräkningarna framgår av den sista kolumnen i tabell 1.

Genom att kombinera informationen om antal personbilar och antal ESAL med uppgifter om livslängd och kostnad per kvadratmeter, är det möjligt att beräkna marginalkostnaden för vägslitage. I tabell 2 presenteras resultaten dels som ett nationellt genomsnitt, dels som ett värde för europa-, riks- respektive länsvägar. Av tabellen framgår också de beräknade kostnaderna för persontrafik till följd av dubbdäcksslitage. Även om denna information inte är relevant för analysen av den tunga trafikens kostnader visar tabellen att den statistiska analysen genomförs på ett sätt som gör det möjligt att separera konsekvenserna av tung respektive lätt trafik för nedbrytning och kostnader. Förklaringen till att detta är möjligt är tillgången till ett stort antal observationer.

**Tabell 1** Beräknad kostnad och livslängd (median) för olika typer av beläggning och för olika regioner år 2012 och 2013

Region	Beläggningstyp	Kostnad	Trafik per dag, antal		Livslängd
		Kr per m <sup>2</sup>	Personbilar	ESAL	År
Mellan	Ytbehandling	26	455	36	17,2
	Halvvarm	127	344	22	16,7
	Varm	110	1 339	105	16,2
Norra	Ytbehandling	21	242	26	20,8
	Halvvarm	148	326	36	17,8
	Varm	108	1 244	110	17,9
Stockholm	Ytbehandling	31	498	27	15,2
	Halvvarm	124	283	12	15,7
	Varm	100	4 999	219	11,5
Södra	Ytbehandling	38	286	13	20,8
	Halvvarm	124	271	11	19,2
	Varm	78	1 480	98	16,9
Västra	Ytbehandling	21	486	25	18,8
	Halvvarm	78	339	15	18,5
	Varm	81	2 597	206	15,1
Östra	Ytbehandling	20	372	17	16,7
	Halvvarm	101	278	12	16,2
	Varm	86	2 084	136	13,5
<b>Riksgenomsnitt</b>		<b>87</b>	<b>2 280</b>	<b>143</b>	<b>17,0</b>

*Källa:* VTI, Nilsson, Haraldsson & Svensson (2016) som baseras på Trafikverkets datakällor.

**Tabell 2** Marginalkostnad för slitage för ett normaliserat tungt fordon och en personbil, kronor per kilometer

Vägkategori	ESAL lastbil	Personbil
Europaväg	0,23	0,022
Länsväg	0,35	0,029
Riksväg	0,12	0,015
<b>Riksgenomsnitt</b>	<b>0,32</b>	<b>0,027</b>

*Källa:* VTI, Nilsson, Haraldsson & Svensson (2016).

Tabell 2 redovisar information om marginalkostnaden för att använda olika vägkategorier. VTI:s förhandsbedömning var att europavägar används av ett mycket stort antal fordon och att marginalkostnaden därmed borde vara lägst för denna kategori vägar. Tabellen visar i stället att det är riksvägar som är minst kostsamma.

Det saknas en enkel och intuitiv förklaring till detta förhållande, och enligt VTI måste därför frågeställningen om marginalkostnad för olika vägkategorier hänskjutas till kommande analyser. Slutsatsen är att VTI inte kan hitta några intuitivt lättförklarade skillnader i kostnadsnivåer mellan dessa typer av vägar.<sup>2</sup> Genomsnittskostnaden 0,32 kronor per ESAL bör således användas.

### Slitagekostnad för exempelfordon

För att illustrera hur informationen om en genomsnittskostnad om 0,32 kronor per ESAL används för att beräkna slitagekostnaden för olika typer av fordon redovisas i tabell 3 bruttovikt och tjänstevikt (fordonets vikt utan last) för lastbilar med två axlar. Genomsnittssumman multipliceras med resultatet av följande formel:<sup>3</sup>

$$\text{ESAL} = \sum_{i=1}^i (W_i/10)^4 \times k_i$$

- i = antal axlar eller axelgrupper
- $W_i$  = vikt (ton) för axel eller axelgrupp i
- $k_i$  = reduktionsfaktor för axel/axelgrupp i
  - $k = 1$  för singelaxel
  - $k = (10/18)^4 = 0,0952$  för dubbelaxel
  - $k = (10/24)^4 = 0,0302$  för trippelaxel

Beräkningen av kostnaden för slitage utgår från antagandet att 36 procent av den uppmätta vikten ligger på framaxeln och resterande 64 procent på bakaxeln, vilket är en följd av bestämmelserna i trafikförordningen (1998:1276). Bruttovikten för ett fordon med två axlar får inte överstiga 18 ton och vikten för den drivande axeln (bakaxeln) får inte överstiga 11,5 ton. Till följd av den tidigare beskrivna fjärdepotensregeln innebär detta att slitaget blir högre än om vikten skulle ha fördelats lika på de två axlarna. Eftersom det finns variationer mellan olika fordon med en bruttovikt under 18 ton vad gäller det precisa värdet på vikt per axel kommer de antaganden som görs att i bästa fall representera genomsnittliga fordon.

<sup>2</sup> VTI (2016), SAMKOST 2 – Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader, VTI-rapport 2016:914, s. 30–31.

<sup>3</sup> Nordiskt Vägforum (2008), *Road Wear from Heavy Vehicles – an overview*, s. 36.

Ett lastat fordon med två axlar vars bruttovikt är 8 ton ger upphov till ett slitage som motsvarar 2 öre per fordonskilometer. Ett lastat fordon som väger 10 ton mer, det vill säga 18 ton, ger upphov till en slitagekostnad på 62 öre per kilometer. Om lastbilen har en bruttovikt om 20 ton (det vill säga övertikt) motsvarar detta en slitagekostnad på 94 öre per kilometer, givet samma förhållande mellan fram- och bakaxeln. Detta illustrerar konsekvensen av fjärdepotensregeln, det vill säga att det slitage som ett fordon förorsakar ökar mycket snabbt som en följd av ökad axelbelastning.

**Tabell 3** Slitagekostnad för tvåaxlig lastbil med olika vikt och med antagande om att 36 procent av vikten ligger på framaxeln och 64 procent på bakaxeln, kronor per fordonskilometer

Bruttovikt (ton)	Tjänstevikt (ton)	Slitagekostnad	
		Med last	Utan last
6	3,40	0,01	0,00
7	3,50	0,02	0,00
8	3,60	0,02	0,00
9	3,80	0,04	0,00
10	4,00	0,06	0,00
11	4,30	0,09	0,00
12	4,80	0,12	0,00
13	5,10	0,17	0,00
14	5,60	0,23	0,01
15	6,00	0,30	0,01
16	6,50	0,39	0,01
17	7,00	0,49	0,01
18	7,30	0,62	0,02
19	7,60	0,77	0,02
20	7,80	0,94	0,02

### Beräkning av slitagekostnaden för fordon utan draganordning

#### *Fordon med två axlar*

Det finns i dagsläget närmare 12 500 registrerade tvåaxliga lastbilar utan draganordning med en vägskattevikt på 12 ton eller mer. Antalet fordon, som har en vägskattevikt på 12 ton eller mer men under 18 ton, är knappt 5 200 stycken. Majoriteten av de tvåaxliga

fordonen har alltså en vägskattevikt på 18 ton. Slitagekostnaderna för tvåaxliga fordon anges nedan. Samma antaganden om fördelning mellan framaxel och bakaxel används som ovan (64 respektive 36 procent).

**Tabell 4** Slitagekostnad för fordon med två axlar utan draganordning, kronor per kilometer

Vägskattevikt (ton)	Axellaster (ton)	ΣESAL	Slitagekostnad
12	4,3 + 7,7	0,38	0,12
13	4,7 + 8,3	0,52	0,17
14	5,1 + 8,9	0,71	0,23
15	5,4 + 9,6	0,93	0,30
16	5,8 + 10,2	1,20	0,39
17	6,1 + 10,9	1,53	0,49
18	6,5 + 11,5	1,93	0,62

För att skatten ska återspegla det slitage ett fordon ger upphov till bör skatten alltså varieras med hänsyn till vägskattevikten. Kommittén anser dock inte att det vore praktiskt möjligt att ha en skattekategori för varje vikt. Lämpliga intervall baserat på antalet registrerade fordon inom respektive vägskattevikt bedöms vara 12,00–14,49 ton, 14,50–15,49 ton, 15,50–16,49 ton samt 16,5 ton eller mer. Slitagekostnaden för dessa intervall föreslås vara 0,23 kronor, 0,30 kronor, 0,39 kronor respektive 0,62 kronor per kilometer. Detta för att skattetabellen ska kunna vara förhållandevis enkel.

#### *Fordon med tre axlar*

Det finns i dagsläget närmare 7 400 registrerade treaxliga lastbilar utan draganordning med en vägskattevikt på 12 ton eller mer. Antalet fordon som har en vägskattevikt på minst 12 ton men under 25 ton är knappt 550 stycken. Majoriteten av de treaxliga fordonen har alltså en vägskattevikt på minst 25 ton. Slitagekostnaderna för treaxliga fordon anges nedan enligt samma principer som ovan. Dock antas treaxliga fordon ha en dubbelaxel bak. Antagande om vikt på framaxeln är 27 procent och bakaxeln är 73 procent, vilket ges av viktbestämmelserna i trafikförordningen. Det vill säga, bruttovikten får inte överstiga 26 ton när fordonet har tre axlar och driv-

axeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton.

**Tabell 5** Slitagekostnad för fordon med tre axlar utan draganordning, kronor per kilometer

Vägskattevikt (ton)	Axellaster	ΣESAL	Slitagekostnad
19	5,1 + 13,9	0,42	0,14
20	5,4 + 14,6	0,52	0,17
21	5,7 + 15,3	0,63	0,20
22	5,9 + 16,1	0,76	0,24
23	6,2 + 16,8	0,91	0,29
24	6,5 + 17,5	1,08	0,34
25	6,7 + 18,3	1,27	0,41
26	7,0 + 19,0	1,48	0,47

Fotnot: Axellasterna för dubbelaxeln har summerats.

Lämpliga intervall baserat på antalet registrerade fordon inom respektive vägskattevikt bedöms vara 12,00–23,49 ton, 23,50–24,49 ton, samt 24,50 ton eller mer. Slitagekostnaden blir således 0,29 kronor, 0,34 kronor respektive 0,47 kronor per kilometer.

#### *Fordon med fyra eller fler axlar*

Det finns i dagsläget närmare 1 500 registrerade fyraxliga lastbilar utan draganordning med en vägskattevikt på 12 ton eller mer. Antalet fordon med fyra axlar som har en vägskattevikt på 12 ton eller mer men under 32 ton är knappt 300 stycken. Majoriteten av fordonen med fyra axlar har alltså en vägskattevikt på minst 32 ton. Slitagekostnaderna för fyraxliga fordon anges nedan enligt samma principer som ovan. Fyraxliga fordon antas ha en trippelaxel bak. Antagande om vikt på framaxeln är 25 procent och trippelaxeln 75 procent, vilket ges av viktbestämmelserna i trafikförordningen. Skillnaderna i slitagekostnad beroende på om det fyraxliga fordonet har trippelaxel eller inte är försumbara. Därför tas ingen hänsyn till om fordonet ser annorlunda vid beräkningarna.

**Tabell 6** Slitagekostnad för fordon med fyra eller fler axlar utan draganordning, kronor per kilometer

Vägskattevikt (ton)	Axellaster	ΣESAL	Slitagekostnad
28	7,00 + 21,00	0,26	0,26
29	7,25 + 21,75	0,30	0,30
30	7,50 + 22,50	0,35	0,35
31	7,75 + 23,25	0,40	0,40
32	8,00 + 24,00	0,45	0,45

Fotnot: Axellasterna för trippelaxeln har summerats.

Lämpliga intervall baserat på antalet registrerade fordon inom respektive skattevikt bedöms vara 12,00–29,49 ton, 29,50–30,49 ton och 30,50 ton eller mer. Slitagekostnaden blir således 0,30 kronor, 0,35 kronor, 0,40 kronor respektive 0,45 kronor per kilometer.

Fordon med fem eller fler axlar utan draganordning har en slitagekostnad som i stort sammanfaller med den för fordon med fyra axlar, varför kommittén gör bedömningen att dessa fordon bör ingå i samma kategori. Det finns närmare 40 registrerade lastbilar med fem axlar utan draganordning. Alla dessa fordon, utom tre stycken, har en vägskattevikt på 32 ton.

## Beräkning av slitagekostnaden för fordon med draganordning

### *Fordon med två axlar och draganordning*

Tvåaxliga fordon med draganordning (exempelvis bygel, vändskiva, kula eller krok) har inte någon teknisk möjlighet att använda släpfordon med några högre vikter. Kommittén har därför analyserat vägtrafikregistret för fordon med två axlar i syfte att hitta en gräns varvid relativt lätta fordonskombinationer kan urskiljas från tyngre (under förutsättning att ett släpfordon används). Det har då visat sig finnas ett samband mellan den vikt som fordonet ensamt får väga och vad det får väga när fordonet utgör en fordonskombination. Det vill säga ett samband mellan högsta tillåtna bruttovikt på vägar med bärighetsklass 1 och fordonstillverkarnas uppgifter om maximal sammanlagd bruttovikt. Fordon som enskilt får väga 7–16 ton har allt som oftast en maximal sammanlagd bruttovikt som är lika med eller understiger 28 ton. Fordon som enskilt får väga över 16 ton har däremot ofta en maximal sammanlagd bruttovikt över 28 ton.

För dessa fordon varierar uppgifterna om maximal sammanlagd bruttovikt ofta mellan 28 och 80 ton. Uppgifterna om maximal sammanlagd bruttovikt är en frivillig uppgift i vägtrafikregistret om vad ett fordon ur ett tekniskt perspektiv är byggt för vad gäller teknisk massa. Uppgifterna har alltså inget att göra med vad fordonet eller fordonskombinationen för tillfället väger. Därför bör uppgifterna enbart användas för att grovt urskilja lättare fordonskombinationer mot tyngre. På grund av detta föreslår kommittén enbart två vikt-kategorier för tvåaxliga fordon med draganordning: fordon med vägskattevikt 12,00–28,49 ton och fordon med vägskattevikt från 28,5 ton.

Det finns enligt vägtrafikregistret ungefär 200 fordon i den förstnämnda kategorin. Den verkliga siffran är dock förmodligen högre, eftersom uppgiften inte är obligatorisk i registret. För denna kategori föreslår kommittén att slitagekostnaden hamnar på samma nivå som för tvåaxliga fordon på 15,50–16,49 ton, det vill säga 0,39 kronor per kilometer. Detta motsvarar slitagekostnaden för ett motorfordon med två axlar som får väga 14 ton tillsammans med ett släpfordon med två axlar (dubbelaxel) som också får väga 14 ton.

I den andra kategorin finns det enligt vägtrafikregistret ungefär 3 200 fordon (och därtill hör majoriteten av de utländska fordon som kommer att omfattas av skatten hit). Siffran är förmodligen underskattad på grund av att uppgiften i dag inte är obligatorisk i registret. För denna kategori kan en slitagekostnad beräknas för en mängd teoretiskt möjliga fordonskombinationer, eftersom många olika sorters släpfordon kan användas. Användning av en sorts släp ger upphov till en viss slitagekostnad, medan en annan sorts släp ger upphov till en annan kostnad osv. Detta gör att slitagekostnaden bör beräknas enligt vanligen förekommande fordonskombinationer. Kommittén återkommer till beräkningar av slitagekostnaden för flera olika fordonskombinationer i tabell 8.

För kategorin från 28,5 ton är en vanlig fordonskombination en dragbil med en treaxlig trailer. Inom EU är oftast den högsta tillåtna bruttovikten för en sådan kombination 40 ton, men i Sverige är den högsta tillåtna bruttovikten i stället 42 ton. Med detta sätt att beräkna slitagekostnaden finns det alltså en risk att kostnaden antingen under- eller överskattas. För att minska risken för överskattning av kostnaden bör slitagekostnaden beräknas för fordonskombinationen 40 ton, alltså 0,84 kronor per kilometer (enligt tabell 7).



**Tabell 7** Slitagekostnad för fordon med två axlar som har draganordning, kronor per kilometer

Vägskatteväkt (ton)	Slitagekostnad
12,00–28,49	0,39
28,50–	0,84

### *Fordon med tre eller fler axlar och draganordning*

Antalet fordon med tre axlar eller mer som har draganordning är närmare 35 500 stycken enligt vägtrafikregistret. Av dessa är det ett mycket litet antal fordon som har en vägskatteväkt som understiger 28,5 ton. Därför antas dessa fordon enbart utgöras av tunga fordonskombinationer. På samma sätt som i avsnittet ovan bör slitagekostnaden då beräknas enligt vanligt förekommande fordonskombinationer. Några fordonskombinationers olika slitagekostnader redovisas i tabell 8 nedan.

Ur tabellen kan utläsas att dragbilars och lastbilars slitagekostnad när de utgör fordonskombinationer varierar en hel del beroende på vilket eller vilka släpfordon som används. I vissa sammanhang är slitagekostnaden för ett tre- eller fyraxligt motorfordon som utgör en kombination lägre än den vanliga dragbil + trailer kombinationen (40 ton, 2 + 3), och i vissa fall högre. Det går inte att utifrån denna analys dra slutsatser om att motorfordon som har tre axlar eller mer och draganordning är bättre eller sämre ur ett slitagekostnadsperspektiv än motsvarande fordon med två axlar.

I brist på kunskap om vilket eller vilka släpfordon som kommer att användas med ett visst motorfordon och för att undvika att överskatta kostnaden anser kommittén att samma slitagekostnad bör väljas som för fordon med två axlar och draganordning. Det vill säga slitagekostnaden för dragbil + trailer, 2 + 3 axlar, 40 ton. Fordon med tre axlar eller mer som har draganordning antas alltså ha slitagekostnaden 0,84 kronor per kilometer, se tabell 9.

**Tabell 8 Slitagekostnad för några olika fordonskombinationer, kronor per kilometer, sorterat efter bruttovikt**

Fordonskombination	Användning	Bruttovikt, ton	Tänkbara axellaster, ton	ΣESAL	Slitagekostnad
Dragbil + trailer, 2 + 3	Internationell fjärrtrafik	40	6,5 + 11,5 + 22	2,63	0,84
Dragbil + trailer, 2 + 3	Internationell fjärrtrafik	42	6,5 + 11,5 + 24	2,93	0,94
Dragbil + trailer, 3 + 3	Nordisk fjärrtrafik	48	7 + 19 + 22	2,19	0,70
Dragbil + trailer, 3 + 3	Nordisk fjärrtrafik	50	7 + 19 + 24	2,48	0,79
Lastbil + släp, 4 + 3	Bygg- och anläggning	56	8 + 24 + 8 + 16	2,45	0,78
Lastbil + släp, 3 + 4	Fjärrtrafik, timmer, tank	60	7 + 19 + 17 + 17	3,07	0,98
Lastbil + släp, 3 + 4	Fjärrtrafik, timmer, tank	62	7 + 19 + 18 + 18	3,48	1,11
Lastbil + släp, 4 + 3	Bygg- och anläggning	62	8 + 24 + 10 + 20	3,93	1,26
Dragbil + trailer + släp, 3 + 3 + 2	Fjärrtrafik	64	6 + 18 + 22 + 18	2,80	0,91
Dragbil + link + trailer, 3 + 2 + 3	Fjärrtrafik	64	6 + 18 + 18 + 22	2,84	0,91
Lastbil + släp, 3 + 4	Fjärrtrafik, timmer, tank	64	7 + 19 + 18 + 20	4,00	1,28
Dragbil+trailer+dolly+trailer, 3+3+2+3	Ev. fjärrtrafik	74*	6 + 16 + 20 + 12 + 20	1,92	0,61
Lastbil + släp, 4 + 5	Ev. fjärrtrafik, timmer	74*	8 + 24 + 18 + 24	3,41	1,09

Fotnot: Axellasterna för dubbel- respektive trippelaxlar har summerats.

\* Två potentiella fordonskombinationer för 74 tons bruttovikt har inkluderats, trots att dessa i dagsläget inte är tillåtna.

**Tabell 9 Slitagekostnad för fordon med tre eller fler axlar som har draganordning, kronor per kilometer**

Vägskattevikt (ton)	Slitagekostnad
12–	0,84

## Kostnaden för införande och drift av systemet

När det gäller investeringskostnaderna för uppförande av systemet ska dessa periodiseras och läggas till de årliga kostnaderna för drift. Det finns dock olika sätt att periodisera investeringskostnaden i beräkningen av de årliga kostnaderna. Vägkantsutrustningen för det svenska trängselskattesystemet har en upphandlad driftperiod på fyra plus fyra år. I andra länder som har lagt ut hela väggtullssystemet på entreprenad är kontraktstiden oftast 10–15 år. Enligt Finansdepartementets beräkningskonventioner ska kapitalinvesteringar periodiseras på tio år. Kommittén har därför valt att i kalkylerna periodisera investeringskostnaden över tio år och addera den till den årliga system- och administrationskostnaden. Byte av elektronik- eller optikdelar räknar kommittén till drifts- och underhållskostnader.

Kommitténs bedömningar av kostnaderna för systemet beskrivs i avsnitt 12.5.2. Investeringskostnaden bedöms bli omkring 750 miljoner kronor och de årliga driftskostnaderna bedöms bli cirka 270 miljoner kronor. Investeringskostnaden periodiseras över tio år, vilket blir 75 miljoner kronor per år, och adderas till driftskostnaden. Den resulterande årliga kostnaden fördelas i sin tur på den svenska och utländska lastbilsflottans totala antal fordonskilometer för fordon med totalvikt på minst 12 ton, vilket ger 0,103 kronor per fordonskilometer i 2016 års prisnivå (tabell 10). I 2021 års prisnivå blir det 0,11 kronor.

**Tabell 10 Kostnaderna för införande och drift av systemet**

<b>Driftskostnader, miljoner kronor (avsnitt 12.5.2)</b>	<b>Per år</b>	<b>Totalt</b>
Investeringar		744
Investeringskostnad periodiserad 10 år	74	
Driftkostnader	288	
<b>Summa kostnader</b>	<b>362</b>	
<b>Trafikarbete, miljoner fordonskm (avsnitt 12.5.5)</b>		
Svenska lastbilar ≥12 ton	2 800	
Utländska lastbilar ≥12 ton	704	
<b>Summa trafikarbete</b>	<b>3 504</b>	
<b>Driftskostnad / trafikarbete</b>	362 / 3504 = 0,103 kr/km	
<b>Uppräknat till 2021 års prisnivå</b>	<b>0,11 kr/km</b>	

## Vägskattens infrastrukturkomponent

**Tabell 11 Vägskattens infrastrukturkomponent för motorfordon utan draganordning, 2021 års prisnivå**

<b>Vägskattevikt i ton</b>	<b>Kostnad för slitage (kr/km)</b>	<b>Kostnad för drift och administration (kr/km)</b>
<b>Motorfordon med två hjulaxlar</b>		
12,00–14,49	0,25	0,11
14,50–15,49	0,32	0,11
15,50–16,49	0,42	0,11
16,50–	0,67	0,11
<b>Motorfordon med tre hjulaxlar</b>		
12,00–23,49	0,32	0,11
23,50–24,49	0,37	0,11
24,50–	0,51	0,11
<b>Motorfordon med fyra eller fler hjulaxlar</b>		
12,00–29,49	0,33	0,11
29,50–30,49	0,38	0,11
30,50–	0,49	0,11

**Tabell 12 Vägskattens infrastrukturkomponent för motorfordon med draganordning, 2021 års prisnivå**

Vägskattevikt i ton	Kostnad för slitage (kr/km)	Kostnad för drift och administration (kr/km)
Motorfordon med två hjulaxlar		
12,00–28,49	0,42	0,11
28,50–	0,91	0,11
Motorfordon med tre eller fler hjulaxlar		
12,00–	0,91	0,11

## Ett alternativt sätt att beräkna kostnader

### WSP:s beräkning av kostnader för vägunderhåll

På uppdrag av bland annat Sveriges Åkeriföretag har WSP gjort en bedömning bland annat av de totala kostnaderna för vägunderhåll som den tunga trafiken ger upphov till.<sup>4</sup> I detta avsnitt refereras de resonemang som förs på sidorna 13 och 14 i rapporten.

Utgångspunkten till resonemanget ges av Trafikverkets nuvarande långtidsplan för vägunderhåll (VUH) som omfattar 13 miljarder kronor per år. Medlen används på följande sätt

- 4,5–5 miljarder kronor per år för förebyggande vägunderhåll
- 3,5 miljarder kronor per år för avhjälpande vägunderhåll (snöröjning, halkbekämpning, slätter m.m.)
- 1,3 miljarder kronor per år för bärighetsåtgärder
- 1,2 miljarder kronor per år för trafikledning
- 1,1 miljarder kronor per år för ersättning till enskilda vägar
- 1,0 miljarder kronor per år för FoU, upphandling m.m.

WSP hänvisar vidare till utfallet av Trafikverkets underhållsverksamhet år 2015 på det sätt som framgår av tabell 13. En ytterligare utgångspunkt för WSP:s bedömning är att kostnadsposterna underhåll belagd väg 3,42 miljarder kronor (nytt asfaltslitlager, dikesrensning m.m.), underhåll grusvägar 0,35 miljarder kronor samt åtgär-

<sup>4</sup> WSP, Granlund och Lang (2016), *Förkortad väglivslängd – orsaker och kostnader*.

dande av skador 0,27 miljarder kronor delvis är lastberoende. Åtgärder för höjd bärighetsklass samt tjälsäkring betraktas däremot som investering snarare än som underhåll. På basis av ovanstående konstaterar WSP att en betydande andel av Trafikverkets utlägg för vägunderhåll om 11 miljarder kronor under 2015 avsåg kostnader som inte påverkats nämnvärt av antalet passager eller belastningar från tunga fordon, utan var tidsberoende.

**Tabell 13 Verksamhetsvolym underhåll väg 2015, miljoner kronor**

<b>Belagda vägar</b>	<b>3 415</b>
Grusvägar	348
Broar	841
Tunnlar	67
Trafikinformationsutrustning	315
Övriga vägutrustningar	693
Övriga väganläggningar	455
Vintertjänster	1 720
Åtgärdande av skador	267
Övrigt underhåll	154
Bärighet och tjälsäkring av vägar	1 805
Styrning och stöd i genomförande av underhållsåtgärder	419
<b>Summa underhållsåtgärder</b>	<b>10 501</b>
Övriga kostnader inom underhållsverksamheten	572
<b>Summa verksamhetsvolym underhåll väg</b>	<b>11 072</b>

*Källa: WSP, Granlund & Lang (2016), Förkortad väglivslängd – orsaker och kostnader.*

För att närma sig de kostnader som den tunga trafiken ger upphov till gör WSP en avräkning av den kostnad som kan hänföras till personbilers dubbdäcksanvändning och tidsberoende faktorer (vägens ålder och klimatet). Vägverket gjorde 2009 bedömningen att beläggnings-slitage förorsakat av dubbdäck kostade mellan 300 och 400 miljoner kronor, vilket i dag motsvarar cirka 400 miljoner kronor.<sup>5</sup> WSP beräknar därför kostnaden för de trafiklast- och tidsberoende kostnaderna till cirka  $3,42 + 0,35 + 0,27 - 0,40 = 3,64$  miljarder kronor per år.

<sup>5</sup> Vägverket (2009), *Samlad lägesrapport om vinterdäck – Redovisning av ett regeringsuppdrag*, daterad 2009-01-07, refererad i WSP (2016), *Förkortad väglivslängd – orsaker och kostnader*.

Slutligen behöver de tidsberoende kostnaderna räknas av. En kvalificerad bedömning av fördelningen mellan lastberoende och tidsberoende underhållskostnader för statliga belagda vägar redovisas i Vägverket (2000) där man använder begreppen rörlig kostnad (trafiklastberoende; dubbdäcksslitage samt tung trafik) respektive fast kostnad (tidsberoende; klimat, vägens ålder m.m.).<sup>6</sup> Andelen trafiklastberoende kostnader är hög på det högratifierade (korta) vägnätet, medan den är låg på det lågratifierade (långsträckta) vägnätet. Ett vägt medelvärde för det statliga vägnätet är 25 procent trafiklastberoende underhållskostnader. WSP:s slutsats är att den totala underhållskostnaden för vägslitage från tung trafik därmed är maximalt  $0,25 \times 3,64 = 0,91$  miljarder kronor per år.

### Slutsatser kring VTI:s och WSP:s beräkningar

Utifrån ovanstående beräkningar argumenterar WSP för att skatteintäkter på ungefär 4 miljarder kronor överskattar den verkliga slitagekostnaden som trafiken kan påverka.

WSP gör dock inga egna beräkningar av marginalkostnaden. Enligt de transportpolitiska principerna är det den samhällsekonomiska marginalkostnaden som ska utgöra grunden för skatteuttag.

Kommitténs beräkningar av storleken på vägskatten baseras på en samhällsekonomisk marginalkostnad som beräknats i en forskningsrapport från VTI som analyserar kostnadsdata från reinvesteringar i form av beläggningsarbeten, inte kostnadsdata från drift- och underhållsåtgärder.<sup>7</sup>

I en studie från 2016 uppskattar VTI den samhällsekonomiska marginalkostnaden för drift och underhåll på det nationella svenska vägnätet. Studien omfattar observationer på driftområdesnivå åren 2004–2014 och baseras på vägdata och trafikdata från nationella vägdatabasen (NVDB) tillsammans med kostnadsdata från Trafikverkets bokföring. Resultaten visar en skattad marginalkostnad på omkring sju öre per fordonskilometer för grusvägars drift och under-

---

<sup>6</sup> Vägverket (2000), *Marginalkostnader inom vägtransportsektorn*, underlag från Vägverket till SIKAs översyn av förutsättningarna för marginalkostnadsprissättning inom transportsektorn. Refererad i WSP (2016), *Förkortad vägslivslängd – orsaker och kostnader*.

<sup>7</sup> Nilsson, Svensson, Haraldsson (kommande), *Estimating the marginal costs for road wear*, working paper.

håll. Den skattade marginalkostnaden för vinterväghållning är statistiskt signifikant men mindre än ett öre per fordonskilometer. För belagda vägars drift och underhåll finner studien ingen marginalkostnad som är statistiskt skild från noll. Resultaten är robusta med avseende på andra modellspecifikationer och olika tidsperioder och trafikmått samt extra förklarande variabler, med undantag för grusvägar.<sup>8</sup>

VTI:s studie om marginalkostnaden för drift och underhåll, liksom den studie<sup>9</sup> som kommitténs överväganden baseras på, utgår från en marginalkostnadsansats. Studierna visar att marginalkostnaden för drift och underhåll är försumbar, medan marginalkostnaden för reinvesteringar (beläggningsarbeten) är 32 öre. Den centrala punkten i de beräkningar som kommitténs resultat bygger på, är att bedöma hur många år landets olika typer av beläggningar håller. Denna bedömning baseras på information från Trafikverket, och till denna kunskap kopplas information från Trafikverket om mängden trafik totalt liksom hur stor del av trafiken som är tunga fordon. Slutligen används information om kostnaden per kvadratmeter beläggning av olika typ som hämtats från ett antal beläggningsarbeten som upphandlats åren 2012–2013. En uppskattning av dessa reinvesteringskostnader är att de uppgår till omkring 2,5 miljarder kronor per år.

## Komponenten för externa effekter

### Beräkning av kostnader för externa effekter

#### Allmänt om kostnader för luftföroreningar

En avgift för externa kostnader ska vara differentierad och fastställas i enlighet med de minimikrav och metoder som anges i bilaga IIIa i Eurovinjettdirektivet. I direktivet anges maximivärden som inte får överskridas. Vidare anges att avgiften inte ska gälla för de fordon som uppfyller den strängaste EURO-utsläppsklassen under de första

---

<sup>8</sup> VTI (2016), *Marginal cost of road maintenance and operation*, VTI notat 15A-2016.

<sup>9</sup> Nilsson, Svensson, Haraldsson (kommande), *Estimating the marginal costs for road wear*, working paper.



fyra åren som denna standard gäller. Den nyaste standarden (EURO VI) infördes den 31 december 2013.

Medlemsstaten ska beräkna den kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar som får täckas av skatten genom att använda följande formel eller genom att använda de värden som anges i direktivets tabell 1 i bilaga IIIb, om de värdena är lägre:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

där

- $PCV_{ij}$  = kostnaden för luftföroreningar från fordonsklass i på vägtyp j (euro/fordonskilometer),
- $EF_{ik}$  = emissionsfaktorn för förorening k och fordonsklass i (gram/ fordonskilometer),
- $PC_{jk}$  = den monetära kostnaden för förorening k för vägtyp j (euro/gram).

Emissionsfaktorerna ska vara desamma som de som används av medlemsstaten vid upprättandet av de nationella utsläppsinventeringar som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/81/EG av den 23 oktober 2001 om nationella utsläppstak för vissa luftföroreningar<sup>10</sup>, vilket kräver användning av EMEP/Corinair Emission Inventory Guidebook.<sup>11</sup>

Det är också tillåtet att använda vetenskapligt baserade alternativa metoder för att beräkna kostnaderna till följd av luftföroreningar och därvid utnyttja data från mätningar av luftföroreningar samt det lokala värdet av de monetära kostnaderna till följd av luftföroreningar. Resultaten av sådana beräkningar får dock inte överskrida de enhetsvärden som anges i direktivets tabell 1 i bilaga IIIb för någon fordonsklass. Dessa värden återges i tabell 14.

<sup>10</sup> EGT L 309, 27.11.2001, s. 22.

<sup>11</sup> Europeiska miljöbyråns metod: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP-CORINAIR5/>

**Tabell 14** Maximal kostnad för luftföroreningar som får täckas av avgifter, kronor per fordonskilometer

	Vägar i tätort	Interurbana vägar
EURO 0	1,71	1,29
EURO I	1,17	0,86
EURO II	0,97	0,76
EURO III	0,76	0,65
EURO IV	0,43	0,34
EURO V	0,34	0,22
EURO VI fr.o.m. 1 jan 2018	0,22	0,12

*Källa:* Eurovinjettdirektivet, bilaga IIIb, tabell 1. Växelkurs per den 1 oktober 2016: 1 euro = 9,612 kronor. (EUT C 363, 1.10.2016 s. 21.)

## Kostnader för den tunga trafikens miljöpåverkan

### *Utgångspunkter för kostnadsberäkningarna*

Ett forsknings- och utvecklingssamarbete mellan USA och EU påbörjades under 1990-talet för att ta fram ett generellt förfarande för att beräkna hälsokostnader. I Europa resulterade detta i en metod kallad IPA (Impact Pathway Approach). I modellens första steg beräknas de emissioner trafiken ger upphov till. Det andra steget innebär att man använder spridningsmodeller för att bedöma hur utsläppen från trafiken sprids och bidrar till befolkningens exponering. Denna exponering baseras på information om halter vid bostadsadress. Steg tre innehåller en analys av effektsamband, det vill säga om effekter på hälsa och välbefinnande av exponeringen för utsläpp medan det fjärde och sista steget innebär att en monetär värdering görs av effekterna.

Dessa principiella steg kan kopplas till de krav som Eurovinjettdirektivet ställer på beräkningen av kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar, det vill säga den ekvation som återgavs ovan. IPA-modellens första steg avser emissioner och motsvaras av begreppet emissionsfaktor i direktivets ekvation. Konkret avser detta hur stora utsläpp av olika föroreningar som härrör från respektive typ av fordon.

Den monetära kostnaden för utsläppen, det vill säga den andra komponenten i ekvationen, innehåller tre logiska komponenter i IPA; hur föroreningarna sprids, vilka effekter på hälsan som föroreningarna ger och hur dessa effekter ska värderas. Medan för-

oreningar i form av exempelvis lätta partiklar kan spridas långa sträckor kommer tunga partiklar från vägdammer eller dubbdäcks-slitage att snabbt falla till marken. De samlade konsekvenserna för hälsan blir då beroende av hur många människor som bor eller befinner sig vid en väg eller gata. Spridning och exponering är därmed helt avgörande för de kostnader som slutligen beräknas.

Med stöd av denna modellansats avrapporterade VTI i december 2014 ett regeringsuppdrag avseende trafikens samhällsekonomiska kostnader.<sup>12</sup> Som en del av denna rapport redovisades en beräkning av kostnaden per kilo utsläpp av partiklar som härrör från förbränningsmotorer samt utsläpp av kväveoxider. Tabell 15 redovisar kostnader till följd av förtidig död och sjukdom orsakad av lokala effekter (lokal påverkan) och de effekter som uppstår regionalt (regional påverkan) till följd av luftföroreningar från trafiken. De beräkningar som rapporten baseras på avser Storstockholm (ett område på 35 × 35 kilometer som använts i flera studier sedan 1999). Befolkningstätheten i detta område motsvarar ett genomsnitt för svenska tätorter, varför det är möjligt att använda dessa observationer också för andra mer tätbefolkade områden.

**Tabell 15** Marginalkostnader för luftföroreningar  
– Kväveoxider och partiklar från avgasemissioner (kr/kg),  
prisnivå 2012

Tunga fordon	Lokalt (Storstockholm)			Regionalt		
	Förtidig död	Sjukdom	Totalt	Förtidig död	Sjukdom	Totalt
PM <sub>avgas</sub>	962	157	1 119	87	14	101
NO <sub>x</sub>	4	1	5	32	5	37
<b>Summa</b>	<b>983</b>	<b>158</b>	<b>1 141</b>	<b>121</b>	<b>19</b>	<b>140</b>

Källa: VTI (2014), SAMKOST – Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader, VTI-rapport 2014:836.

Tabellen illustrerar de skillnader i samhällets kostnader för ett kilogram av olika föroreningar som uppstår i tätort respektive på landsbygd. Förklaringen är i huvudsak att utsläpp i tätort påverkar väsentligt fler personer och därmed ger upphov till större kostnader.

<sup>12</sup> VTI (2014), SAMKOST – Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader, VTI-rapport 2014:836.

Notera att den lokala och den regionala kostnaden ska summeras för att få den totala kostnaden för utsläpp i en tätort.

Tabellen visar också att kostnaden per kilogram utsläpp i Storstockholm för lätta respektive tunga fordon skiljer sig åt. En del-förklaring är att fordon används på olika sätt i förhållande till var människor är bosatta. En större andel tunga fordon trafikerar vägar som avsiktligt dragits på längre avstånd från bostadsområden. Därför blir befolkningsexponeringen till följd av utsläppen från tunga fordon lägre än från lätta. Däremot skiljer sig marginalkostnaden per kilogram utsläpp för regional påverkan mycket lite åt mellan tunga och lätta fordon. De små skillnader som ändå finns kan förklaras av att de kemiska reaktioner som är grunden för bildandet av sekundära partiklar är olika för tunga och lätta fordon, bland annat för att de i stor utsträckning använder olika typ av drivmedel.

Utan att detta framgår av tabellen varierar kostnaden för ett kilogram utsläpp också geografiskt. Den regionala påverkan är således uppskattningsvis hälften så stor i norra delarna av Sverige jämfört med i Storstockholm. Återigen är en viktig förklaring att befolkningstätheten skiljer sig åt mellan olika regioner i Sverige. Med samma logik är därför marginalkostnaden i södra delarna av Sverige dubbelt så hög som i Storstockholm.

### *Kostnader för luftföroreningar*

De principer som fastställs i Eurovinjettdirektivet och som redovisas ovan ger utgångspunkter för kommitténs överväganden. I avsnitt 8.8.3 redogör kommittén för överväganden kring varför skatten inte bör differentieras på tid och rum. Detta för med sig att kostnaderna för luftföroreningar inte kan ha rumslig differentiering. Därför används kostnaderna som har beräknats för landsbygd (statliga vägar) för hela det vägnät som omfattas av skatten. Således kommer kostnaderna för luftföroreningar att vara lägre än de faktiska kostnaderna i tätort.

Som tidigare framgått ska förslaget om kostnader och avgifter för utsläpp baseras på samma utgångspunkter som används av medlemsstaten vid upprättandet av de nationella utsläppsinventeringar som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/81/EG av den 23 oktober 2001 om nationella utsläppstak för vissa luftföroreningar.

Tillämpningsföreskrifterna, som skulle ha meddelats under våren 2016, finns dock ännu inte tillgängliga. Medlemsstaten får också tillämpa vetenskapligt bevisade alternativa metoder för att beräkna kostnaderna till följd av luftföroreningar. VTI har gjort kostnadsberäkningar med HBEFA-modellen utifrån vilka kommittén har tagit fram marginalkostnader enligt tabell 16 och tabell 17 nedan.

**Tabell 16** Marginalkostnader för miljöpåverkan av tunga fordon på det statliga vägnätet, kronor per fordonskilometer, prisnivå 2014

Vägskattevikt (ton)	EURO-utsläppsklass					
	I	II	III	IV	V	VI
<7,5	0,16	0,15	0,11	0,07	0,04	0,00
7,50–11,99	0,23	0,21	0,16	0,09	0,06	0,01
12,00–13,99	0,25	0,24	0,18	0,10	0,07	0,01
14,00–19,99	0,31	0,28	0,23	0,14	0,11	0,01
20,00–25,99	0,38	0,34	0,28	0,16	0,13	0,01
26,00–27,99	0,39	0,35	0,28	0,16	0,13	0,01
28,00–31,99	0,46	0,41	0,33	0,18	0,12	0,01
32,00–	0,45	0,41	0,33	0,18	0,13	0,01

**Tabell 17** Marginalkostnader för miljöpåverkan av tunga fordonskombinationer på det statliga vägnätet, kronor per fordonskilometer, prisnivå 2014

Vägskattevikt (ton)	EURO-utsläppsklass					
	I	II	III	IV	V	VI
26–27,99	0,39	0,35	0,28	0,15	0,11	0,01
28–33,99	0,39	0,29	0,33	0,15	0,13	0,01
34–39,99	0,44	0,40	0,36	0,19	0,13	0,01
40–49,99	0,50	0,45	0,43	0,19	0,13	0,01
50–	0,60	0,54	0,54	0,22	0,13	0,01

## Kostnader för buller

Störningar från trafikbuller är till sin natur annorlunda än olägenheterna av luftföroreningar och kostnaderna för vägslitage. Både slitage och luftföroreningar varierar direkt och kontinuerligt med fordonets körsträcka, medan buller skapar olägenheter där människor bor och/eller arbetar i närheten av bullerkällan. Tabellen nedan illustrerar denna skillnad, liksom skillnaden beroende på när under dygnet som störningarna förekommer. I beräkningarna har ett schablonbelopp lagts till för att markera den högre kostnaden nattetid. Trots detta är störningen nattetid inte alltid högre än under dagtid eller kvälltid, i synnerhet i tätorterna med lägst befolkningstäthet. Förklaringen är att trafikflödet och därmed bullernivån är som lägst under natten.

- TBT – Tätbefolkad tätort (> 2 000 personer per km<sup>2</sup>)
- MBT – Medelbefolkad tätort (1 000–2 000 personer per km<sup>2</sup>)
- GBT – Glesbefolkad tätort (400–1 000 personer per km<sup>2</sup>)
- MGBT – Mycket glesbefolkad tätort (< 400 personer per km<sup>2</sup>)

**Tabell 18** Marginalkostnader för vägtrafikbuller uppdelat på tätortskategori, tidpunkt på dygnet och fordonstyp, kronor per fordonskilometer i 2014 års prisnivå

Tung lastbil	Tätbefolkad			Medelbefolkad			Glesbefolkad			Mycket glesbefolkad		
	Dag	Kväll	Natt	Dag	Kväll	Natt	Dag	Kväll	Natt	Dag	Kväll	Natt
Utan släp	0,65	1,04	1,37	0,35	0,95	0,94	0,08	0,28	0,25	0,02	0,09	0,07
Med släp	1,58	3,22	3,27	0,93	2,16	2,65	0,21	0,71	0,67	0,05	0,26	0,16

Källa: VTI (2016) SAMKOST 2, tabell 18, s. 61.

Kommittén föreslår ingen differentiering av skatten på tid eller rum. Därför blir kostnaderna för buller schabloniserad och bör motsvaras av kostnaden för buller på landsbygd. Således kommer kostnaderna för buller att vara lägre än de faktiska i tätort. Kostnaden föreslås baseras på VTI:s uppskattade bullerkostnader i tabell 18. Någon kostnad för buller på landsbygd redovisar inte VTI, men för trafik dagtid i mycket glesbebyggda områden med mindre än 400 invånare per kvadratkilometer (MGBT) anger VTI värden på 0,02 kronor för

lastbil utan släp och 0,05 kronor för lastbil med släp i 2014 års prisnivå.<sup>13</sup> I 2021 års prisnivå motsvarar det 0,02 kronor respektive 0,06 kronor.<sup>14</sup> Eurovinjettdirektivet tillåter dock inte en högre kostnad för trafikrelaterat buller på landsbygd än 0,02 kronor per kilometer (bilaga IIIb tabell 2 i direktivet). Därför låter kommittén kostnaden för buller vara 0,02 kronor per kilometer för lastbilar både med och utan draganordning.

---

<sup>13</sup> VTI (2016), *SAMKOST 2 – Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhälls-ekonomiska kostnader*, VTI Rapport 914, tabell 18.

<sup>14</sup>  $0,052 \times 1,086 = 0,06$ .

## Vägs kattens komponent för externa effekter

**Tabell 19** Vägs kattens komponent för externa effekter för fordon utan draganordning, kronor per fordonskilometer, 2021 års prisnivå

Vägs kattevikt i ton	Luftföroreningar						Buller
	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V	EURO VI	EURO I-VI
<i>Motorfordon med två hjulaxlar</i>							
12,00–14,49	0,27	0,26	0,20	0,11	0,08	0,01	0,02
14,50–15,49	0,34	0,30	0,25	0,15	0,12	0,01	0,02
15,50–16,49	0,34	0,30	0,25	0,15	0,12	0,01	0,02
16,50–	0,37	0,34	0,28	0,16	0,13	0,01	0,02
<i>Motorfordon med tre hjulaxlar</i>							
12,00–23,49	0,37	0,34	0,28	0,16	0,13	0,01	0,02
23,50–24,49	0,41	0,37	0,30	0,17	0,14	0,01	0,02
24,50–	0,41	0,37	0,30	0,17	0,14	0,01	0,02
<i>Motorfordon med fyra eller fler hjulaxlar</i>							
12,00–29,49	0,41	0,37	0,30	0,17	0,14	0,01	0,02
29,50–30,49	0,49	0,45	0,36	0,20	0,14	0,01	0,02
30,50–	0,49	0,45	0,36	0,20	0,14	0,01	0,02

**Tabell 20** Vägs kattens komponent för externa effekter för fordon med draganordning, kronor per fordonskilometer, 2021 års prisnivå

Vägs kattevikt i ton	Luftföroreningar						Buller
	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V	EURO VI	EURO I-VI
<i>Motorfordon med två hjulaxlar</i>							
12,00–28,49	0,42	0,38	0,30	0,16	0,12	0,01	0,02
28,50–	0,42	0,34	0,34	0,16	0,14	0,01	0,02
<i>Motorfordon med tre eller fler hjulaxlar</i>							
12,00–	0,65	0,59	0,59	0,24	0,14	0,01	0,02



## Beräkningar för att motivera val av gränsen 12 ton

I avsnitt 8.7.3 beskrivs övergripande varför inte viktgränsen 3,5 ton väljs. Enligt Eurovinjettdirektivet får en medlemsstat tillämpa en vägtull endast på fordon från 12 ton, om en utvidgning till 3,5 ton skulle medföra administrativa kostnader på mer än 30 procent av de extra inkomster som skulle uppkomma genom utvigning till 3,5 ton (artikel 7.5 i direktivet). Det betyder att merkostnaderna ska överstiga 30 procent av de extra inkomsterna för att vägtullen ska få tillämpas från 12 ton. Kommittén menar att viktgränsen på 12 ton är motiverad med hänsyn till kostnaderna i relation till uteblivna intäkter.

Tabell 21 visar kommitténs beräkningar över de sammanlagda skatteintäkterna år 2021 från fordon mellan 3,5 och 12 ton. Kommittén har uppskattat trafikarbetet år 2021 för viktklasserna mellan 3,5 och 12 ton utifrån Trafikanalys statistik. Marginalkostnaderna för slitage, externa effekter och buller är uppräknade till 2021 års prisnivå. Summan av marginalkostnaderna multipliceras med trafikarbetet för respektive viktklass. De sammanlagda skatteintäkterna från fordonen i dessa viktklasser uppskattar kommittén till cirka 13 miljoner kronor per år.

Kommittén uppskattar merkostnaderna av att inkludera fordon under 12 ton till 20 miljoner kronor per år.<sup>15</sup> Således överstiger merkostnaderna 30 procent av de extra intäkter som en utvidgning till fordon under 12 ton skulle medföra. De administrativa kostnaderna ökar på grund av ett ökat behov av kontroll vid vägkanten och fler personer som bemannar kundtjänst, handlägger ärenden etc.

---

<sup>15</sup> Uppskattningen gäller en viktgräns där det som avgör skatteplikt är om fordonet överstiger 3,5 ton. Skulle viktgränsen i stället omfatta fordon och fordonskombinationer över 3,5 ton skulle driftkostnaderna för systemet öka betydligt mer än så.

**Tabell 21 Uppskattat trafikarbete, marginalkostnader (MK) och skatteintäkter för fordon med skattevikt<sup>16</sup> 3,5–12 ton**

Totalvikt (ton)	Trafikarbete År 2021 (tkm)	MK (kr)	MK (kr)	MK (kr)	Summa	Summa	Skatt (kr)
		Slitage År 2014	Externa effekter År 2014	Buller År 2014	MK (kr) År 2014	MK (kr) År 2021	År 2021 (kol 2 × kol 7)
3,5–5,9	2 102	0,01	0,02	0,02	0,05	0,05	114 075
6–7,9	2 102	0,02	0,03	0,02	0,07	0,08	159 705
8–9,9	6 338	0,03	0,04	0,02	0,09	0,10	619 271
10–11,9	82 522	0,07	0,04	0,02	0,13	0,14	11 645 928
							<b>12 538 979</b>

Källa: Kommitténs beräkningar, samt Trafikanalys (2016), *Lastbilstrafik 2015*.

## Samhällsekonomisk analys av olika systemalternativ

Tabell 22 sammanfattar flera förenklade samhällsekonomiska analyser av samma typ som redovisas i kapitel 12. Tabellen jämför resultaten av respektive analys för de olika systemalternativen A–E som beskrivs i avsnitt 9.3. I alternativen A och B har de skattskyldigas privata administrationskostnad på cirka 60 miljoner kronor lagts till den offentliga driftskostnaden (se avsnitt 12.8.2).

Analysen som gjordes ovan av kommitténs förslag är i tabellen alternativ B. Utan skattefaktor ger alla alternativ ett samhällsekonomiskt underskott. Med skattefaktorn ger alternativ A och B ett samhällsekonomiskt överskott. Skälen till varför kommittén föreslår alternativ B framför alternativ A beskrivs i avsnitt 9.3.8.

Kommittén räknar med samma samhällsekonomiska intäkter i alternativen A–C. I alternativ D blir sannolikt intäkterna lägre eftersom fordonet inte betalar lika mycket då släp inte används. I alternativ E blir sannolikt skatteintäkterna ännu lägre på grund av att fyllnadsgraden sällan är 100 procent.

<sup>16</sup> Skattevikt enligt 1 kap. 6 § vägtrafikskattelagen (2006:227).

**Tabell 22 Förenklad samhällsekonomisk analys av olika alternativ, miljoner kronor**

Alternativ	A	B (förslag)	C	D	E
Investering	530–730	650–850	1 600–1 800	2 600–2 800	5 000–15 000
Årlig drift	260–360	300–400	570–770	710–910	1 000–3 000
Årlig total kostnad <sup>A</sup>	313–433	365–485	730–950	970–1190	1 500–4 500
Samhällsekonomisk intäkt <sup>B</sup>	130	130	130	<130	<130
Resultat utan skattefaktor	-182 – -302	-234 – -354	-600 – -820	-840 – -1060	-1 370 – -4 370
<b>Resultat med skattefaktor</b>	<b>473 – 317</b>	<b>249 – 405</b>	<b>-70 – -355</b>	<b>-380 – -670</b>	<b>-1 070 – -4 970<sup>C</sup></b>
	positivt	positivt	negativt	negativt	Mycket negativt

A Driftskostnaden (off + privat) plus investeringskostnaden periodiserad över 10 år.

B Samhällsekonomisk intäkt är här värdet av minskade externa effekter minus utebliven bränsleskatt.

C Då årlig totalkostnad överskrider skatteintäkterna blir skattefaktorn negativ.



PM  
Analys och bedömning av kontrollpunkter i ett  
avståndsbaserat vägslitageskattesystem

Mattias Dahl

2017-02-03

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Bakgrund</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Syfte</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Utgångspunkter för uppdraget</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Genomförandet</b>	<b>5</b>
4.1	Simuleringsmetod och angreppsätt . . . . .	5
4.2	Genomförande och antaganden . . . . .	5
4.3	Begränsningar och undantag . . . . .	7
<b>5</b>	<b>Resultat</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Slutsatser</b>	<b>14</b>

# 1. Bakgrund

Efterlevnadskontrollen av en avståndsbaserad vägskatt för lastbilar bör bygga på en kombination av flera olika åtgärder. Sammantaget bör dessa åtgärder bidra till en väl fungerande kontroll av att de skattskyldigas skyldigheter fullgörs. Åtgärderna kan bestå av fasta kontrollpunkter vid landsgräns och inom landet, mobila kontrollpunkter som flyttas runt, bemannad kontroll samt en kontrollmekanism som består av att upptäcka anomalier i deklarerad data, vilket exempelvis kan medföra ytterligare kontroller och annan inspektion. Efterlevnadskontrollen bör enligt kommitténs nuvarande inriktning se ut ungefär så här:

- Relevanta gränspassager, alltså gränser som trafikeras av tunga fordon utrustas med fasta kontrollpunkter som har kamerautrustning för observation av nummerplåt sk. ANPR<sup>1</sup>, eventuell transeiver för kommunikation med eventuell DRSC<sup>2</sup>-enhet och eventuellt mätsystem för klassificering (mätning av längd och bredd samt ev. antal axlar) av fordon.
- Ett antal vägvagnsnitt på det skattebelagda vägnätet utrustas med fasta kontrollpunkter som har kamerautrustning för observation av nummerplåt (ANPR) och eventuellt andra funktioner beroende på utformningen av systemet. Observationerna vid kontrollpunkterna kan användas som jämförelse mot lämnad deklaration.
- Ett antal mobila kontrollpunkter används och flyttas runt för att observera tunga lastbilars rörelsemönster och registrerar fordon vid olika punkter som senare kan jämföras mot lämnad deklaration.
- Bemannade kontroller genomförs där vägslitageskattens efterlevnad följs upp i samband med kontroll av kör- och vilotider, cabotage, HCT<sup>3</sup>-fordon eller liknande.
- Centralsystemet för vägslitageskatt har en kontrollmekanism inbyggd, som genom dataanalys och avstämningar mot resterade delar av kontrollsystemet, ger en indikation på om lämnad deklaration stämmer överens med verkligt körd sträcka.

---

<sup>1</sup>Automatic Number Plate Recognition, (ANPR), automatisk avläsning av fordons registreringskyltar.

<sup>2</sup>Dedicated Short Range Communications (DSRC), trådlös kommunikation mellan fordon och utrustning vid sidan av vägen.

<sup>3</sup>High Capacity Transport (HCT), fordon tyngre än 60 ton och/eller längre än 25,25 meter.

## 2. Syfte

Kontrollsystemet är förmodligen en av de mest kostnadsdrivande aspekterna av en avståndsbaserad vägslitageskatt för lastbilar och behöver därför utredas noggrant. En viktig aspekt vid utformningen av skattesystemet är att analysera hur många fasta kontrollpunkter som behövs, eftersom detta innebär en infrastrukturinvestering i form av utplacering av portaler, kameror och annan utrustning för att identifiera lastbilar. Därmed är det viktigt med ett underlag för betänkandets konsekvensanalys, för att kunna resonera kring hur många kontrollpunkter som är lämpligt för att uppnå en viss nivå av efterlevnadskontroll och därmed vad systemet för efterlevnadskontroll väntas kosta. Placeringen av fasta kontrollpunkter bör vara noga övervägd så att kontrollpunkterna täcker in så stort lastbilsflöde som möjligt samtidigt som möjligheter att undvika kontroll minimeras.



### 3. Utgångspunkter för uppdraget

Ansatsen med studien har varit att hela det allmänna vägnätet skall beaktas samt att hela detta skall kontrolleras med hjälp av fasta kontrollpunkter/portaler. Hänsyn skulle tas till att det finns fasta kontrollpunkter vid landsgränser, hamnterminaler samt befintliga trängselskatte- och infrastrukturavgiftsportaler som även kan användas för detta syfte. Resultatet skulle i någon mening peka på hur observationsgraden förhåller sig till antalet kontrollpunkter. Kontrollstationerna skall ha en geografisk spridning och skall placeras och identifiera fordon i en riktning längs med vägarna (i likhet med ATK<sup>1</sup>-kamerorna). Vidare bör ingen landsände vara utan kontrollpunkt samt att det ska vara försvårande (tidsödande och kostsamt) att runda/undvika en kontrollpunkt.

---

<sup>1</sup>Automatisk TrafiksäkerhetsKontroll (ATK) - utrustning (fartkamera eller hastighetskameror) som övervakar trafik och registrerar hastighetsöverträdelser.

## 4. Genomförandet

### 4.1 Simuleringsmetod och angreppsätt

Huvudtanken med denna trafikmodellering, för placering och beräkning av antal kontrollpunkter, är att fordon i modellen utför en slags slumpvandring, det vill säga att unika fordon kontinuerligt kör i ett trafiknät och slumpmässigt väljer ny väg när de når en trafik Korsning. Vägvalen sker slumpmässigt men det finns en strävan att återskapa/uppfylla de kända trafikflödena som vi vet utifrån mätningar råder på vägarna.

Den matematiska modellen bygger på ett stort antal riktade vägsträckor som länkats samman till ett vägtrafiknät, det vill säga att varje dubbelriktad fysisk väg består av en vägsträcka i vardera färdriktningen och att det är på dessa som utplacering av kontrollstationerna sker. Rent matematisk så byggs Sveriges statliga vägnät upp med hjälp av en riktad graf bestående av noder och bågar. Varje nod representerar en korsning, och varje båge från en nod till en annan representerar en väg (eller en sekvens av vägar) från en korsning till en annan.

Varje vägavsnitt har sitt ursprung i NVDB<sup>1</sup> och med stöd av uppgifter i NVDB beräknas individuella körtider för vägavsnitten såväl som flödet av tunga fordon på det aktuella avsnittet över tiden. Tiden från en passage av fordon tills nästa gång ett fordon passerar kan antas vara en slumpvariabel som följer en exponentiell sannolikhets fördelning där flödet kommer att utgöra passagetätheten. Modellen försöker efterlikna de beteende som man utifrån de kända flödena kan anta att trafiken har.

### 4.2 Genomförande och antaganden

Studien bygger på att fordonen tillåts slumpvandra ("köra runt på vägnätet") under en viss tidsrymd vilken i studien har valts till 6 respektive 12 timmar. Detta kan anses stå i proportion till hur ofta fordon skall detekteras. Trafikmodellen används för att utvärdera hur många kontrollpunkter som krävs för att få en tillräcklig täckningsgrad för insamling av trafikuppgifter. Efter loggning av körningarna i modellen ställs kravet till den efterföljande optimeringen att samtliga fordon åtminstone skall detekteras en gång eller mer givet att man fritt får placera ut portaler som till antalet skall vara så få som möjligt. Detta leder indirekt i sin tur till att portalerna dels placeras där man identifierar så många

---

<sup>1</sup>Nationell vägdatabas (NVDB) är en databas över vägnätet i Sverige. NVDB är ett samarbete mellan Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting, skogsnäringen, Transportstyrelsen och Lantmäteriet.

KAPITEL 4. GENOMFÖRANDET

---

unika fordon som möjligt men samtidigt tar hänsyn till lastbilar som i sin simulerade rutt lyckas runda/undvika andra av de optimalt utplacerade portalerna. Det finns en strävan att placera portalerna som grupp på ställen som detekterar så många som möjligt på platser som i någon mening är svåra att undvika.

Simuleringsstudien har studerat lastbilstrafik i ett geografiskt område som innefattar hela Sveriges statliga vägnät. Huvudsyftet med simuleringsstudien har varit att utvärdera hur många portaler som krävs för att så effektivt som möjligt samla in detaljerade uppgifter om förflyttningar av lastbilar (individnivå). Genom att använda sanna trafikflöden och mer specifikt flöden rörande tunga lastbilar blir utplaceringen av portaler i transportnätet anpassat för just detta trafikslag. Simuleringsstudien har förutsatt och tagit hänsyn till att det finns kontrollstationer utmed gränser, större hamnar samt runt Stockholm och Göteborg.

### 4.3 Begräsningar och undantag

Studien omfattar det statliga trafiknätet för att i första hand fånga de dominerande fordonsflödena i Sverige och har således inte beaktat trafikflöden inom städerna. Det finns naturligtvis tung trafik som huvudsakligen uppehåller sig i eller i uppenbar närhet till städernas trafiknätverk och som inte naturligt inkluderas i optimeringen av utplaceringen av portaler. Studien har beräknat det optimala antalet kontrollstationer som krävs för att uppnå täckning. Det kan vara värt att notera att figurerna presenterar en grupp av portaler som tillsammans utgör ett optimalt urval men att det finns flera olika konfigurationer som ger motsvarande täckning (för samma optimala antal). Det bör även noteras att simuleringen har krävt samma täckning i områden med långa vägsträckor och få korsningar som i områden med korta vägsträckor och många korsningar. Vidare förutsätter studien att de sanna uppmätta flödena för lastbilstrafik inte är förknippade med stora mätfel eller liknande. En strävan i studien har varit att uppnå ett så litet men ändå representativt transportnät som möjligt och samtliga vägkorsningar i det statliga vägnätet finns därför representerade i simuleringsunderlaget.

## 5. Resultat

Resultatet från simuleringen ger ett urval av lämpliga ställen att placera ut kontrollstationer. Antal vägsträckor i respektive region som beaktats vid utplaceringen av kontrollstationer i simuleringen är:

- TrV Region Stockholm: 8556
- TrV Region Syd: 34230
- TrV Region Väst: 29431
- TrV Region Ost: 10814
- TrV Region Mitt: 17621
- TrV Region Nord: 10897

Det finns alltså totalt 111549 möjliga placeringar av kontrollstationer att välja bland när framtagningen av ett optimalt urval skall ske. Resultatet från simuleringen bygger alltså på fordon som förflyttar sig på det statliga vägnätet som i modellen byggs upp av dessa vägsträckor.

Simuleringen bygger på uppgifter hämtade från NVDB och de trafikflöden (ÅDT<sup>1</sup>) som mäts och skattas på det statliga vägnätet. Simuleringen bygger på informationen för tung fordonstrafik från de statliga vägnätets vägavsnitt samt att simulerade fordon (lastbilar) tillåts röra sig fritt i vägnätets samtliga vägavsnitt i ett mönster som efterliknar det som Trafikverkets flöden avspeglar under ett antal timmar.

Fordonens färdväg loggas och en optimal placering av kontrollstationer beräknas. Målet för placeringen är att minimera antalet stationer (finna en grupp av vägsträckor som tillsammans utgör en så bra placering som möjligt) och samtidigt säkerställa att åtminstone en passage av respektive fordon registreras. Körtiden för fordonen är en viktig parameter och simuleringen studerar fordon som har varit i rörelse 6 respektive 12 timmar. Ett exempel på utplacering av kontrollpunkter över Sverige med tillhörande prestanda för scenario för observationsintensitet 12 timmar redovisas i figurerna 5.1–5.2. På motsvarande sätt redovisas det tätare scenariot för observationsintensiteten 6 timmar i figurerna 5.3–5.4. Man kan t.ex. i figur 5.2 samt 5.4 utläsa att 2/3 av maximal systemprestanda i bägge scenariorna nås redan när ca. 1/3 av optimalt antal

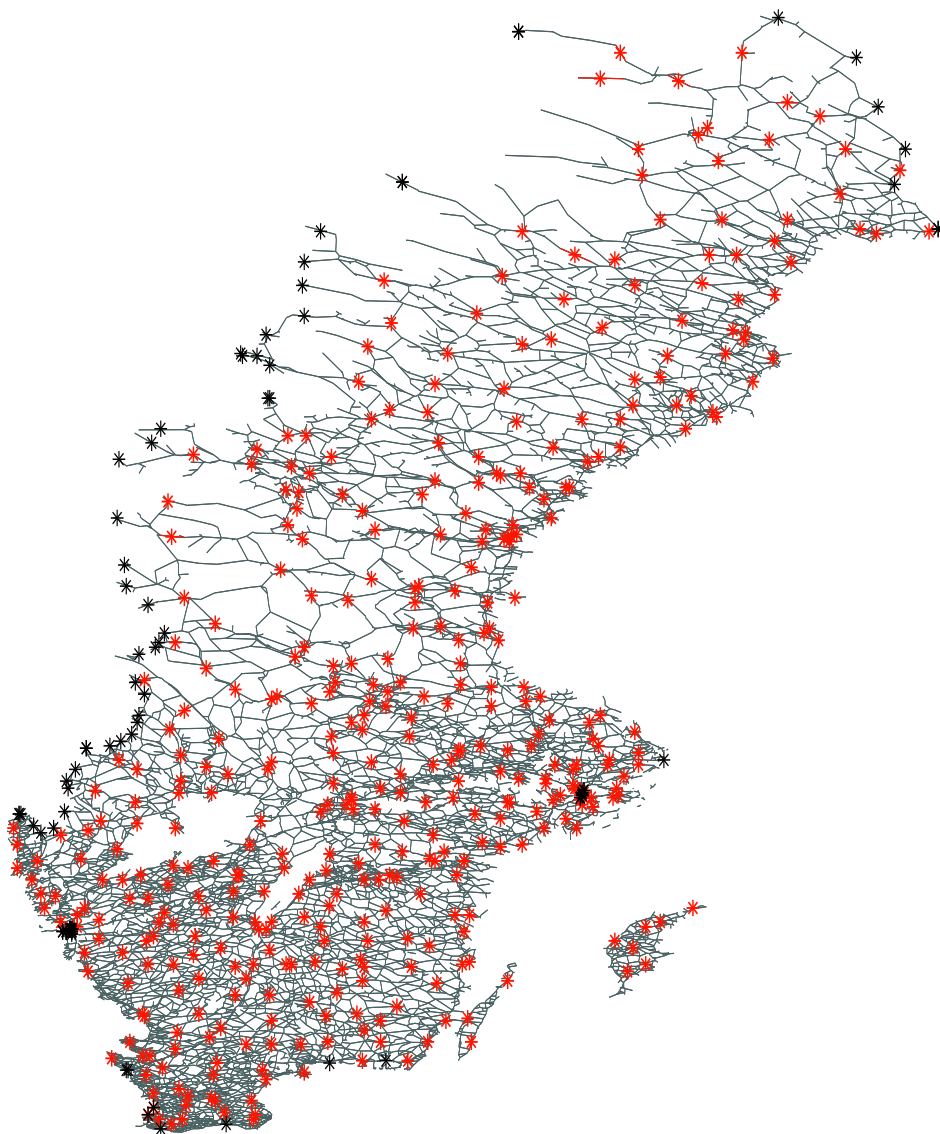
---

<sup>1</sup>ÅrsDygnstrafik (ÅDT) – Det statliga vägnätet är uppdelat i ca. 34000 vägavsnitt för vilka ÅDT redovisas. För att kunna uppskatta ÅDT så mäts ca. 23000 av dessa vägavsnitt med olika mätcykler.

KAPITEL 5. RESULTAT

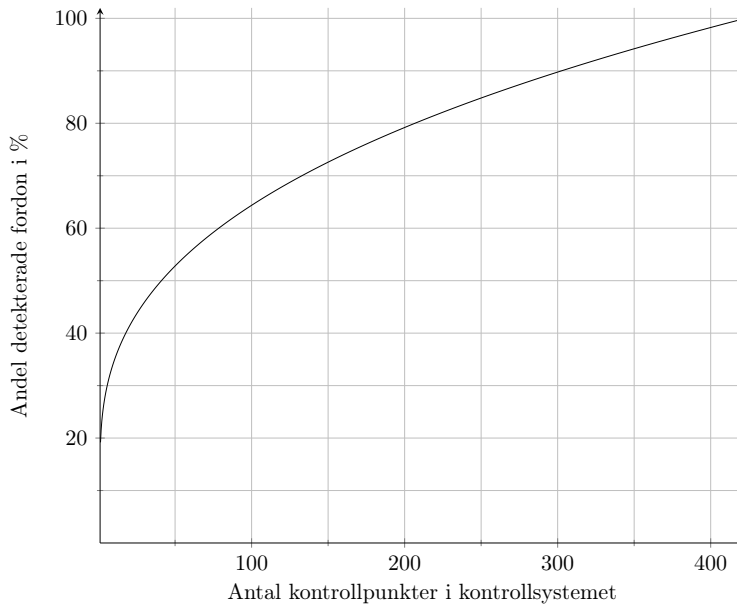
---

kontrollstationer är utplacerade. Observationsintensiteten 6 respektive 12 timmar tolkas som den körtid det maximalt får förflyta från en observation till en annan för ett visst givet fordon i simuleringen.



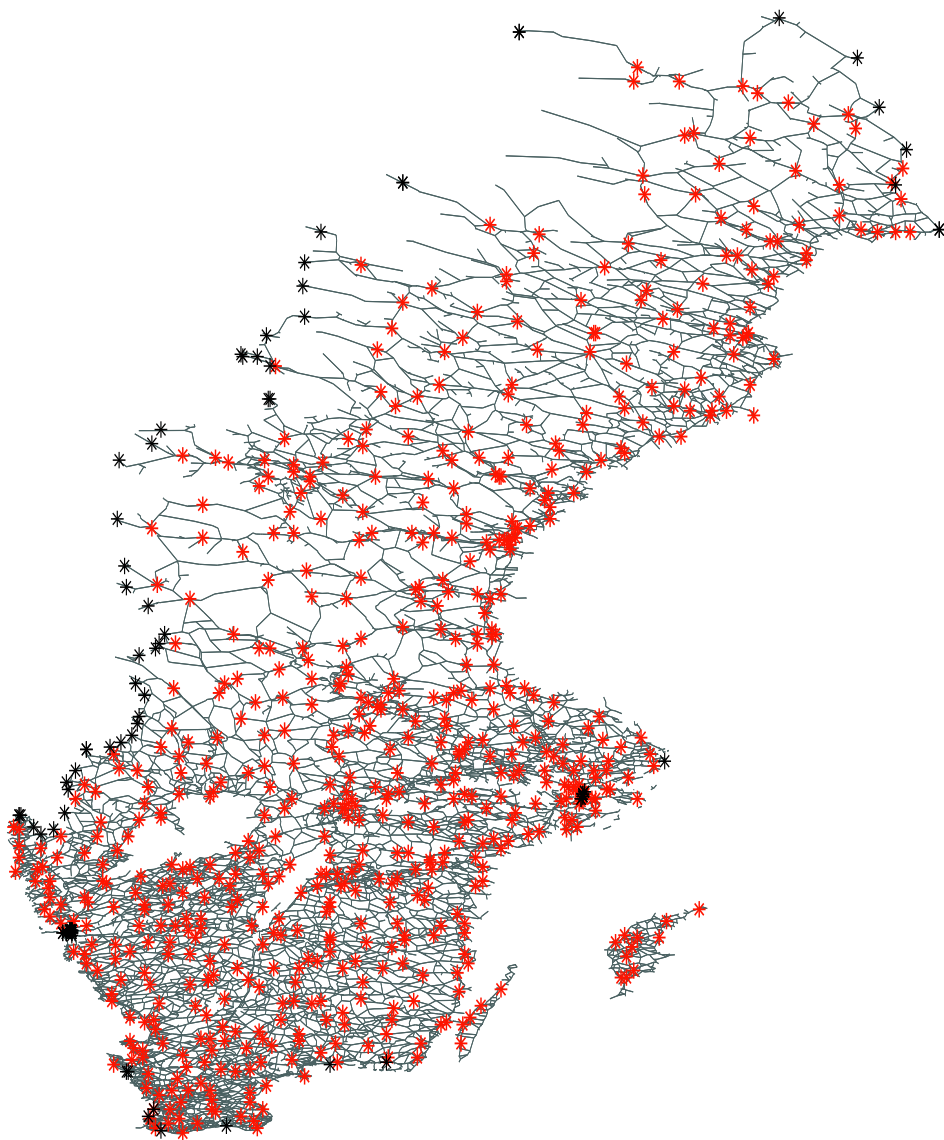
Figur 5.1: Placering av kontrollstationer för scenario med observationsintensiteten 12 timmar. Svart markeringar indikerar kontrollstationer utmed gränser och större hamnar. Röda markeringar är optimalt utplacerade stationer.

## KAPITEL 5. RESULTAT



Figur 5.2: Systemprestanda för scenario med observationsintensiteten 12 timmar.

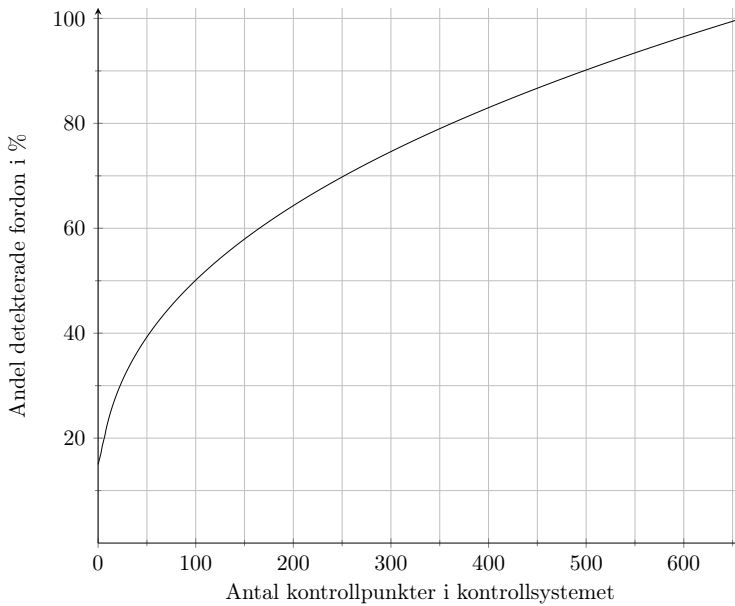




Figur 5.3: Placering av kontrollstationer för scenario med observationsintensiteten 6 timmar. Svart markeringar indikerar kontrollstationer utmed gränser och större hamnar. Röda markeringar är optimalt utplacerade stationer.

KAPITEL 5. RESULTAT

---



Figur 5.4: Systemprestanda för scenario med observationsintensiteten 6 timmar.

## 6. Slutsatser

Resultatet visar att utplaceringen av de första kontrollstationerna i kontrollsystemet bidrar väsentligt till täckningsgraden. I de båda scenarierna finns det en punkt mellan 70-80 procent i observationsgrad från vilken en ytterligare ökning i observationsgrad kräver en förhållandevis stor ökning i antal kontrollpunkter än vad som kanske är ekonomiskt försvarbart. Det innebär att 70-80 % i observationsgrad motsvarar 140-210 (i 12 tim. scenariot) respektive 250-350 (i 6 tim. scenariot) fasta kontrollpunkter utöver landsgräns-, trängselskatte- samt infrastrukturavgiftsportaler. Det finns en stor vinst med att ha fasta kontrollpunkter vid landsgränserna, enbart dessa ger en observationsgrad om ca 15-25 %, vilket ungefär motsvarar andelen utländska fordon i Sverige. Vid ytterligare analyser behöver hänsyn tas till exempelvis huruvida befintlig utrustning i vägtrafiknätet kan utgöra fasta kontrollpunkter, exempelvis VViS<sup>1</sup>- respektive ATK-stolpar.

---

<sup>1</sup>Väg-Väder-informations-Systemet: Mätutrustning installerad utmed vägarna som förser Trafikverket med väg- och väderinformation



# Statens offentliga utredningar 2017

---

## Kronologisk förteckning

---

1. För Sveriges landsbygder  
– en sammanhållen politik för  
arbete, hållbar tillväxt och välfärd. N.
2. Kraftsamling för framtidens energi. M.
3. Karens för statsråd och statssekreterare.  
Fi.
4. För en god och jämlik hälsa.  
En utveckling av det  
folkhälsopolitiska ramverket. S.
5. Svensk social trygghet i en  
globaliserad värld. Del 1 och 2. S.
6. Se barnet! Ju.
7. Straffprocessens ramar och  
domstolens beslutsunderlag  
i brottmål – en bättre hantering av  
stora mål. Ju.
8. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2017.  
Kärnavfallet – en fråga i ständig  
förändring. M.
9. Det handlar om oss.  
– unga som varken arbetar eller studerar. U.
10. Ny ordning för att främja god sed  
och hantera oredlighet i forskning. U.
11. Vägs katt. Volym 1 och 2. Fi.

# Statens offentliga utredningar 2017

---

## Systematisk förteckning

---

### **Finansdepartementet**

Karens för statsråd och statssekreterare. [3]

Vägs katt. Volym 1 och 2. [11]

### **Justitiedepartementet**

Se barnet! [6]

Straffprocessens ramar och domstolens  
beslutsunderlag i brottmål

– en bättre hantering av stora mål. [7]

### **Miljö- och energidepartementet**

Kraftsamling för framtidens energi. [2]

Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2017.

Kärnavfallet – en fråga i ständig  
förändring. [8]

### **Näringsdepartementet**

För Sveriges landsbygder

– en sammanhållen politik för  
arbete, hållbar tillväxt och välfärd. [1]

### **Socialdepartementet**

För en god och jämlik hälsa.

En utveckling av det  
folkhälsopolitiska ramverket. [4]

Svensk social trygghet i en globaliserad  
värld. Del 1 och 2. [5]

### **Utbildningsdepartementet**

Det handlar om oss.

– unga som varken arbetar eller studerar. [9]

Ny ordning för att främja god sed

och hantera oredlighet i forskning. [10]