

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Fi2018/01103/S2

2030-sekretariatet: Remissvar gällande en ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik

2030-sekretariatet lämnar följande synpunkter på Finansdepartementets förslag för en ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik.

Äntligen. Ett ambitiöst förslag som innehåller flera innovationer som ligger i linje med vad 2030-sekretariatet föreslagit genom åren. Finansdepartementets förslag utnyttjar ny teknik på ett bra sätt, och vi stöttar all utveckling som använder digital teknologi för att "nudga" användaren åt rätt håll.

Detta krävs, eftersom Sverige har en komparativ nackdel med långa avstånd. Incitamenten måste balansera de finansiella ökande nackdelarna från den föreslagna avståndsbaserade avgiften.

Vi menar även att detta är grunden för att skapa ett samhälle där "förorenaren betalar", dvs där teknologi, logistiklösningar och bränsleanvändning ligger till grunden för en rättvis totalbedömning. Precis som Finansdepartementet anger i rubriken är detta lite av en ny inriktning, som kan få spridning på både lätta fordon och andra sektorer i samhället.

Vi sammanfattar våra kommentarer och förslag till utveckling nedan, och utvecklar senare i dokumentet.

2030-sekretariatets kommentarer i sammanfattning:

- Vi är i grunden skeptiska mot en avståndsbaserad avgift i ett glest befolkat, avlångt land - särskilt när det inte är avståndet utan tekniken och drivmedelsvalet som avgör hur stor transportens klimat- och miljöpåverkan blir.
- De kompletterande hänsyn som föreslås är en absolut lägstanivå för att påskynda en omställning till hållbara transporter och inte negativt drabba delar av landet med långa avstånd.
- Vi är mycket positiva till en geografisk differentiering vilket gynnar lands/glesbygd i Sverige, och tror på att hålla det relativt enkelt.
- Vi bedömer att det åtminstone på kort sikt är begränsat hur stor potentialen är för överflyttning mellan lastbil och järnväg; stora delar av järnvägsnätet är i stort sett fullbelagt. Därför är en utformning som gynnar överflyttning till sjöfart prioriterad, och avgiften bör i övrigt syfta till effektivare lastbilstrafik snarare än överflyttning till andra transportslag.

- Vi saknar ett erkännande av den klimat- och ofta hälsofördel som ett skifte till biodrivmedel och eldrift för med sig.
- Vi delar inriktningen att avgiften bör gälla för lastbilar med totalvikt på över 3,5 ton, där en väsentligt högre gräns än så skulle riskera leda till fler lastbilar totalt sett.
- Andelen utländska åkerier ökar i Sverige. Detta är inte nödvändigtvis ett problem om miljö- och sociala villkor uppfylls. Det föreslagna systemet leder till likställda krav.

Avstånd som utgångspunkt

Sverige är ett glest befolkat, avlångt land, med stora naturresurser i norr som normalt transporteras enkel väg till marknader i södra Sverige eller i andra länder. Därför är vi i grunden skeptiska mot en avståndsbasead avgift - särskilt när det inte är avståndet utan tekniken och drivmedelsvalet som avgör hur stor transportens klimat- och miljöpåverkan blir.

Vi stöttar ändå principen om "pay as you drive" eftersom vi på sikt måste ställa om så att intäkter från vägtrafiken inte är beroende av hur mycket fossila drivmedel som säljs, utan kan komma från körda kilometer. Detta är dock mycket grannlaga att införa på godssidan, och det är viktigt att differentiering och undantag läggs på minst den nivå som föreslås, för att inte vissa landsändar eller näringslivsgrenar drabbas.

Vi stödjer att sändare i fordon utgör ett underlag för beskattning. Vi kommer inte ifrån att fördelarna med en digital rapporteringen överväger eventuella nackdelar, och ger möjlighet till både en bättre utformning av politik, och en rättvisare behandling av transportföretagen. Det öppnar för att differentiera avgiften, och likt en bonus-malus bestraffa klimat- och hälsostörande beteende, och ge bonus åt motsatsen.

Vi noterar att prestanda för den sändarutrustning som monteras på fordonen skall definieras i kommande arbeten. Vi hoppas att flexibiliteten behålls för att utveckla de digitala styrmedlen, men exempelvis tätt återkommande kontrollstationer för utvärdering av de data som inhämtas från fordonet.

Nyttan av smart logistik

Vi saknar en heltäckande analys hur detta system kan användas för att gynna en smartare logistik i Sverige. Alternativa drivlinor nämns, biodrivmedel diskuterar vi nedan och överflyttning behandlas övergripande i förslaget. Vi hade velat se en analys hur ett så förfinat system för övervakning kan användas till att skapa incitament för att optimera logistiken.

I detta läget är det naturliga incitamentet att minska antalet lastbilar på vägarna ett bra första steg, men vi vill lyfta den övergripande frågan om optimerad logistik. Det kan vara så att detta kan studeras vid en första uppföljning av effekterna av denna nya inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik.

Väghierarki

I remissen anges att tre mål har styrt arbetet:

Skattens syften är bl.a. att få den tunga trafiken att i högre grad bidra till finansieringen av infrastruktur, att skapa miljövinster genom att styra över till mer miljövänliga fordon och trafikslag samt att utjämna konkurrensvillkoren mellan svenska och utländska åkerier.

Finansdepartementet diskuterar även hur avgifterna skall styras efter de olika vägarna i Sverige. Remissen noterar att det är billigare att följa upp systemet om bara vissa vägar följs upp. Är det verkligen så? Ett digitalt system med satellitsändare borde följa fordonet snarare än vägnätet.

Vi menar att det är viktigt att inga smitvägar uppstår, som kan leda till en icke optimal logistik. Förslaget hänvisar till att sätta upp en nivå, 500 lastbilar per dag anges, där skatt inträder. Det är en intressant lösning, och gör att omfattningen av kontroll ökar när intensiteten ökar.

Vilka skall betala

Förslaget föreslår en viktgräns på 3,5 ton, till skillnad från det tidigare förslaget på 12 ton. Vi stödjer den lägre nivån, för att säkerställa att det inte sker en överflyttning från stora till medelstora lastbilar, med en total ökning av antalet fordon på vägarna, men samtidigt stimulera en omlastning till små lastbilar eller skåpbilar för transporter inne i städerna. Detta är särskilt angeläget eftersom el- och biodrivmedelsdrift slår igenom snabbare på dessa mindre fordon än på de stora lastbilarna.

Differentiering av skatten – men var är biodrivmedlen?

Vi delar Finansdepartements syn att "Därtill bedöms en sådan differentiering vara viktig av principiella skäl, eftersom den bidrar till en mer rättvisande prissättning av transporter då skadekostnaderna för utsläpp till luft är högre i tätort än i glesbygd".

2030-sekretariatet har länge hävdat att med ny teknik så kommer man att kunna differentiera mellan gles/landsbygd och tätort, och därmed göra gles/landsbygden till vinnare i klimatomställningen av transportsektorn.

Det förs även en diskussion om att öka incitamenten för överflyttning till järnväg och sjöfart, vilket är eftersträvänsvärt. Vi vill dock varna mot en övertro på att en sådan överflyttning faktiskt ska ske på kort sikt.

Utgångspunkten att avgiften i huvudsak skall stimulera en effektivare fordonsanvändning inom lastbilssegmentet, samt ett bränslebyte på lastbilssidan är bra.

Det föreslås en differentiering av fordon baserat på vägslitage och utsläpp. Man hänvisar till att Kommissionen vill basera kommande Eurovignetteförslag på certifierade emissioner på tunga fordon. Vi ställer oss bakom inriktningen, men inte den emissionsrapportering som införs av kommissionen för tunga fordon. Den fortsätter på en "tail pipe" approach, där ett fordon's certifierade emissionsvärde ligger till grund för antagna emissionsvärde, vilket missgynnar biodrivmedel och därmed försvårar uppfyllandet av de svenska klimatmålen.

Regeringen bör därför inte vänta på Kommissionens eventuella CO₂ registrering, utan slå fast schablonminskningar av infrastrukturkomponenten. 75% nedsättning är rimligt för nollemissionsfordon (el och vätgas) men andra biodrivmedel bör ha motsvarande sänkning utifrån en Well-to-Wheels analys.

Skatt eller avgift?

I remissen benämns detta konsekvent som en avgift, men det slås samtidigt fast att medlen ska tillkomma statskassan. Vi menar att det är olyckligt när skatt- och avgiftsbegreppen används så otydligt; en skatt bör gå till statskassan medan en avgift bör tillfalla sektorn. Vår prioritet här, som vi också bedömer som viktig för acceptansen från branschen, är att avgiftens intäkter ska användas inom sektorn, för att påskynda en omställning till fossiloberoende i linje med den svenska klimatlagen. Det kan t.ex. innebära stimulans för utbyggd infrastruktur för förnybara drivmedel för tunga sektorn, inklusive laddinfrastruktur och e-vägar samt omlastningsstationer och annan stimulans för multimodala godstransportlösningar.

Vägslitage eller klimat?

Det är otydligt i vad mån detta förslag verkligen syftar till att minska slitaget på vägar, där ju de viktigaste faktorerna för att minska slitaget knappast alls adresseras. Vi förutspår att Lagrådet och andra kommer att kritisera att åtgärderna dåligt svarar mot det i rubriken angivna syftet, och ser det generellt som olyckligt när man inte tydligt förklarar vad syftet med en viss avgift eller skatt är, varför vi föreslår att det döps om till en klimat- och avståndsavgift för tunga transporter, alternativt motsvarande skatt (se resonemanget ovan).

Lika villkor för alla

Vi noterar att detta initiativ ökar likabehandlingen mellan svenska och utländska åkerier. Syftet med kraven måste vara att förstärka de miljömässiga och sociala kraven på respektive åkeri.

Vi noterar att det förs en diskussion om att kräva avgifter av utländska åkerier genom en godkänd betalningsförmedlare.

Lastbilstransporter är det mest flexibla transportsättet i Sverige, och når till platser utan järnväg eller kust. Det är bra att ett utvecklat system för ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik införs.

Kan man tänka sig samma incitamentsmodell för fartyg, järnväg och flyg, där drivlinans effektivitet, rening, bränslen och transportrutter värderas på motsvarande sätt?

Stockholm och Alingsås, den 27 april 2018

För 2030-sekretariatet,

Jakob Lagercrantz

jakob.lagercrantz@equest.se

www.2030-sekretariatet.se