

Regeringskansliet
Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Att: Jan Larsson
103 33 STOCKHOLM

**Remissvar: Rapporter om konsekvenser vid införandet av kilometerskatt.
Redovisning av regeringsuppdrag till Statens Institut för kommunikationsanalys
och Institutet för tillväxtpolitiska studier (SIKA rapport 2007:2 och 2007:5).**

Sveriges Transportindustriförbund organiserar logistik- och godstransportföretag i Sverige, och verkar för effektiva och hållbara godstransporter. Förbundet har tagit del av rubricerad remiss och har följande synpunkter på förslagen.

Inledningsvis vill förbundet hänvisa till det remissvar som insändes till SIKA och ITPS i februari 2007 i samband med deras uppdrag med kilometerskatten. De principiella ställningstaganden som förbundet gjorde i denna skrivelse och bakgrunden till dessa är fortfarande gällande och därför bifogas skrivelsen till detta remissvar. Förbundet har även i ett gemensamt remissvar med TransportGruppen 23 september avgivit ett remissvar på Kommissionens paket om Grönare transporter som har tät koppling till den här aktuella remissen och som vi därför också vill hänvisa till.

Transportindustriförbundet kan därför här kort upprepa våra huvudställningstaganden:

Vi stöder principen om internalisering av externa effekter i transportpolitiken. Vi stöder även rimligt utformade ekonomiska styrmedel som instrument i miljö- och transportpolitiken. Det är viktigt att denna styrning är i centrum, inte intäkterna som finansieringskälla. I annat fall misskrediteras lätt miljöargumentet och uppfattas av näringslivet snarare som ett sätt att motivera höjda skatter.

Vi anser även att man bör hålla isär internaliseringsfrågan – den miljömässiga styrningen – från den tekniska utformningen och administrationen etc. De senare frågorna är förvisso viktiga, t.ex. att vägavgiftssystemen harmoniseras så att betalning kan ske elektroniskt med samma utrustning gränsöverskridande, men får inte dölja huvudfrågan om en km-skatt är ett bra eller dåligt transportpolitiskt instrument *jämfört med dagens beskattningsformer*.

Vi anser att km-skatten är ett rättvisare och mer utvecklingsbart instrument än dagens Eurovignette-avgifter resp. nationella beskattning av fordon och bränsle på en gemensam transportmarknad som den inom EU. Alla som utnyttjar en väg skall oavsett nationalitet betala för det enligt samma grundvillkor. En km-skatt ger också möjlighet till differentiering, som ger incitament för bästa teknik i fordon och bränsle etc. Via en

km-skatt kan också ansvaret för trafikens infrastruktur göras mer lika mellan trafikslagen (jmf banavgifter och farledsavgifter etc.).

I remisskrivelsen ställs en konkret fråga om det går att åstadkomma tillräcklig styrning genom nuvarande beskattningssystem i kombination med Eurovignette-avgifter, dvs utan införande av km-skatt. Svaret är enligt Transportindustriförbundet nej, så länge inte en långtgående harmonisering av skatterna genomförs inom EU. Eurovignette-avgifter enligt nuvarande modell är alltför generella och ger ingen miljöstyrning. Fordonsskatter är helt nationella, och vi kan inte heller se att bränsleskatten är den långsiktiga lösningen på internaliseringsfrågorna generellt, så länge dessa skatter inte är harmoniserade och det går att ekonomitanka bränsle och föra detta över gränserna.

Vi noterar att avgifts- och skatteformer som bygger på utnyttjande av infrastrukturen vinner terräng i många andra länder inom EU. Sverige är inte ensamma om att söka efter instrument som både kan fungera rimligt på marknaden och bidra till en önskad utveckling mot ett hållbart transportsystem. Den internationella utvecklingen bör rimligtvis också medföra att erfarenheter rörande administration och teknisk utformning kan inhämtas och förbilliga en tillämpning i Sverige.

Vi stöder inriktningen i rapporterna att koldioxid/klimatgaser inte bör internaliseras via km-skatt. Detta är även i linje med det förslag som Kommissionen lagt beträffande Eurovignette-direktivet. Den tydliga koppling mellan bränsle och utsläpp som finns ger möjlighet att förhållandevis effektivt internalisera dessa utsläppskostnader genom inom EU harmoniserade bränsleskatter eller handel med utsläppsrätter.

Vi anser att det är mycket viktigt att en km-skatt bygger på inom EU överenskomna harmoniserade principer för beräkning av de externa kostnader som avses internaliseras via skatten. Detta är, som vi påpekat i remissvaret på EU:s förslag om Grönare transporter, en väsentlig fråga för Sverige som perifert land.

Vi stöder slutsatserna i rapporterna att de regionala och branschmässiga effekterna av införande av en km-skatt inte bör överskattas, och i stor utsträckning är beroende av vilken skattenivå som totalt sett tas ut från transporter. De effekter som trots allt kommer att uppstå måste givetvis dock beaktas.

I rapporterna konstateras att systemkostnaden för införande av en km-skatt kan bli betydande och att det går att ifrågasätta nyttan av detta skäl. Givetvis anser Transportindustriförbundet att dessa kostnader bör nedbringas väsentligt, vilket inte borde vara omöjligt med tanke på hur elektroniska system generellt utvecklas kostnadsmässigt och att det genom EU-harmonisering av centrala funktioner och gränssnitt i systemen borde gå att skapa en konkurrensmarknad för olika leverantörer av systemen. Möjligheten att utnyttja den elektroniska färdskrivare som EU redan föreskriver i fordonen som en del i systemet bör också studeras. Sammantaget måste dock kostnaden för övergången till ett nytt beskattningssätt inom vägtrafiken ses i ett större sammanhang – vilket skattesystem är mest lämpat för framtida utmaningar?

Transportindustriförbundet kommer till huvudslutsatsen att om kostnadsansvaret skall röra sig i riktning mot ett mer effektivt och hållbart transportsystem är införande av km-skatt att föredra jämfört med dagens beskattningsformer, men att ett nationellt införande utan hänsyn till omvärlden och till effekter på näringslivet etc. vore förkastligt. Vi stöder mot denna bakgrund SIKAs slutsats om en försiktig introduktion av instrumentet km-skatt. I avvaktan på att en överenskommelse kan träffas inom EU som rimligt harmoniserar internaliseringskostnaderna bör detta enligt vår mening innebära att

bränsle- och fordonsskatter växlas mot km-skatt utan generell höjning av den totala beskattningsnivån. En viss tillkommande möjlighet till differentiering bör, som föreslås kunna införas även inom denna ram, bl.a. vad gäller miljöklasser, vilket ger önskade incitament på marknaden.

Att däremot införa en km-skatt lagd ovanpå nuvarande fordons- och bränsleskatter enligt vår mening vore direkt olämpligt. Det framskymtar i rapporterna att även SIKA har svårt att förklara varför samma externaliteter skulle internaliseras flera gånger via olika skatter. Även sedan en EU-harmoniserad internalisering av olika externa kostnader blir möjlig är en självklar utgångspunkt att km-skatten plus andra trafikskatter totalt sett inte skall överstiga de totala internaliserade externa kostnaderna. Det innebär också att trängselkostnader och andra externa kostnader, om dessa tas om hand i storstäder via särskilda skatter som den i Stockholm, inte bör ingå i underlaget för en generell km-skatt. Som diskuteras i rapporterna bör då körning i landsbygd vara grunden för skatten.

Sammanfattningsvis konstaterar Transportindustriförbundet

- att införande av en kilometerskatt i Sverige bör beakta såväl omvärldens utveckling som den totala beskattningen på tung trafik. Miljöstyrningen måste vara motivet, inte finansiering.
- att en kilometerskatt inte bör inkludera eller motiveras med koldioxidutsläpp, men kan ge fördelar vad gäller internalisering av andra externa kostnader, och även fördelar vad gäller rättvisande beskattning på en öppen konkurrensutsatt transportmarknad.
- att internalisering av samma externa kostnad bör ske endast en gång, vilket innebär att det svårligen går att motivera införande av kilometerskatt ovanpå nuvarande nationella fordonsskatt, bränsleskatt, trängselskatt resp. Eurovignetteavgift för utländska fordon.
- att all internalisering via en kilometerskatt bör bygga på inom EU överenskomna harmoniserade principer för beräkningar m.m.
- att den tekniska utformningen av en kilometerskatt också bör harmoniseras så långt möjligt inom EU för att nedbringa kostnader för såväl systemen som brukarna. Möjligheten att merutnyttja redan införd teknik för färdskrivare bör t.ex. analyseras.
- att som ett första steg införa en kilometerskatt inom ramen för en oförändrad skattenivå i Sverige som jämfört med nuvarande skatter skulle kunna ge vissa fördelar vad gäller miljöincitament m.m., vilka inte kan uppnås med nuvarande beskattningsmodell.

Stefan Back
Sveriges Transportindustriförbund