

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Enheten för infrastruktur
Att: Jessica Spångberg
103 33 STOCKHOLM

Remissvar betänkandet Andra vägar att finansiera nya vägar (SOU 2006:33)

Sveriges Transportindustriförbund, som representerar landets logistik- och godstransportföretag och som verkar för effektiva och långsiktigt hållbara godstransporter och logistiktjänster, har tagit del av remissen och har följande synpunkter. Inledningsvis är förbundet förvånat över att Sveriges Transportindustriförbund inte fått tillfälle att delta i den referensgrupp som utredaren haft till sitt förfogande, i synnerhet då förbundet har en regional organisation i den aktuella landsdelen och representerar företag för vilka trafiken på väg E6 är av stor omfattning och betydelse.

Förbundet konstaterar att uppdraget till utredaren var att ”undersöka förutsättningarna för att införa avgifter för planerade och nya sträckor av väg E6 i Västra Götaland”. Större delen av betänkandet avser emellertid en generell analys av förutsättningarna för vägavgifter inte minst för tung trafik, framför allt i form av kilometerskatt. Mindre än en månad efter att detta betänkande sändes ut på remiss beslöt regeringen (Fi2006/3496, 6 juli) att ge SIKA och Institutet för tillväxtpolitiska studier i uppdrag att ”analysera inverkan på näringar och konsekvenser härav på regioner vid införandet av en kilometerskatt för tunga fordon. I uppdraget ingår även att föreslå lämplig skatteutformning och lämpliga skattenivåer samt andra åtgärder som kan mildra effekterna av en kilometerskatt för näringar och för regioner som är särskilt känsliga för ett sådant skatteuttag”. Mot den här bakgrunden känns remissen av det här aktuella betänkandet som lätt underlig att besvara. Är de tankar som framförs i betänkandet längre aktuella? Med tanke på detta väljer Transportindustriförbundet att endast kommentera några för oss centrala inslag i analysen i betänkandet och förväntar att regeringen återkommer till förbundet för en ordentlig dialog om kilometerskattefrågorna så snart det nu löpande uppdraget redovisats. Frågorna om ett fungerande kostnadsansvar för transportsektorns infrastruktur är alltför viktiga för svensk transportindustri för att behandlas så översiktligt och ytligt som skett i detta betänkande.

Sveriges Transportindustriförbund har som fastställd policy att ekonomiska styrmedel kan vara ett viktigt instrument i arbetet med att åstadkomma ett effektivt och hållbart transportsystem. Förbundet är därför positivt till infrastrukturavgifter som sådana, men den miljöstyrande aspekten måste vara överordnad finansiella överväganden och effekterna på både konkurrenskraft och hållbarheten måste beaktas vid utformningen. Avgifter på vägnätet kan således vara ett alternativ men då som en mer konkurrens-

neutral och hållbarhetsinriktad ersättning för nationella skatter på bränsle och fordon. Beträffande PPP-finansiering med vägavgifter kan detta enligt förbundet vara tänkbart i enskilda fall, framför allt vad gäller broar och tunnlår, men är mer tveksamt för motorvägssträckningar med hänsyn till risken för oönskad trafikstyrning och suboptimering m.m.

I betänkandet framförs (s. 11 sista stycket) att ”huvuddragen i det principförslag om kilometerskatt som Vägtrafikskatteutredningen presenterade i maj 2004 kan enligt vår mening tjäna som utgångspunkt för det fortsatta arbetet”. Förbundet noterar med förvåning att ingen som helst notis tas om den kritik mot Vägtrafikskatteutredningen såväl vad gäller effekterna av dubbelbeskattningen och den tveksamma miljöeffekten av en sådan konstruktion och skattenivå som framfördes i Godstransportdelegationen II:s slutbetänkande i juli 2004, en kritik som myndigheter och näringslivets företrädare i delegationen var eniga om. Utredaren konstaterar dock (s. 12) att frågan om skattenivåer bör utredas noga, vilket vi vill instämma i.

Transportindustriförbundet vänder sig däremot mot ställningstagandet att vägavgifter inte är tillämpliga för personbilar med tanke på att det är svårare att få politisk acceptans (s. 12 andra stycket) ”eftersom privatbilar är relativt sett mer priskänsliga än yrkestrafikanterna och hittills endast i begränsad omfattning har betalat för att använda vägar”. Ekonomiska styrmedel måste användas för att åstadkomma en så effektiv användning av infrastrukturen som möjligt. Det vore då helt felaktigt att inte inkludera personbilismen, som utgör en dominerande andel av trafiken på vägarna i ett framtida avgiftssystem. Lastbilarna utför en samhällsnytta genom sina transporter åt kunderna, som ytterst får betala kostnaderna. Det är förvisso möjligt att privatbilismen har större möjligheter att betala för sina samhällsekonomiska marginalkostnader genom fordons- och bränsleskatter än den internationellt konkurrensutsatta yrkesmässiga godstrafiken har. Men det understryker ännu en gång att det är den samlade belastningen av skatter och avgifter vid utnyttjande av infrastrukturen som måste beaktas för att åstadkomma ett effektivt och hållbart kostnadsansvar för trafiken.

Under avsnittet ”En finansierande kilometerskatt” (s. 12-14) behandlas vad som kan kallas PPP, dvs. att näringslivet bidrar till infrastrukturbyggnader. Härvid förordas en ”regionalt förhöjd kilometerskatt” som en lämplig modell. Eftersom förbundet som nämndes ovan anser att sådan särskild näringslivsfinansiering bör reserveras för infrastrukturinvesteringar i för trafiken centrala snitt som broar och tunnlår, t.ex. i den aktuella regionen över eller under Göta Älv, kan vi inte ställa oss bakom en generell användning av extra regionala avgifter för vanliga vägsträckningar. Problemen med att kombinera dagens infrastrukturplanering med en sådan specialfinansiering etc. belyses väl i betänkandet. Om PPP skall användas på annat sätt än i undantagsfall vid broar och tunnlår etc. måste sannolikt en helt ny modell tas fram för infrastrukturplaneringen. I avvaktan på eventuella sådana initiativ och på ett fungerande system för kilometerskatt för tung trafik som kan ersätta Eurovignette och dagens beskattning av svenskregistrerade lastbilar med fordonskatt och bränsleskatt delar Sveriges Transportindustriförbund slutsatserna i betänkandet att inte föreslå några särskilda finansieringsformer för Europaväg 6 genom Västra Götalandsregionen. Denna vägutbyggnad som har stor samhällsekonomisk nytta bör snarast komma till stånd med normal finansiering.