

Statens Institut för Kommunikationsanalys  
Box 17213  
104 62 STOCKHOLM

Institutet för Tillväxtpolitiska Studier  
Studentplan 3  
831 40 ÖSTERSUND

### **Remissmöte 31 januari 2007 ang. kilometerskatt**

Sveriges Transportindustriförbund är branschorgan för godstransport- och logistikföretag och verkar för effektiva och hållbara godstransporter. Förbundet deltog genom undertecknad vid rubricerade remissmöte. Denna skrivelse sammanfattar de synpunkter förbundet har på det material som skickades ut före mötet och de presentationer som gavs vid detta möte.

Sveriges Transportindustriförbund stöder *principen* om att avgifter och skatter som är kopplade till utnyttjande av infrastrukturen skall motsvara den samhällsekonomiska marginalkostnaden för transporten i fråga. Denna princip stod Godstransportdelegationen bakom och den stöddes av såväl förbundet som andra branschorganisationer inom transportområdet liksom av varuägarna. Grundlaget för en kilometerskatt är således tämligen okontroversiellt.

Problemet har emellertid varit att åstadkomma effektiva instrument för att närma sig denna princip inom transportsektorn. Som också konstaterades av Godstransportdelegationen måste utformande av ekonomiska styrmedel som kilometerskatt ta hänsyn inte bara till relevanta externa kostnader utan också till effekterna på marknaden, internationell konkurrens etc. Om detta inte sker kan resultatet bli att en vetenskapligt beräknad skatt/avgift inte alls leder till den önskade transportpolitiska utvecklingen. Det nu aktuella uppdraget anknyter till dessa frågeställningar.

Sveriges Transportindustriförbund anser att *ekonomiska styrmedel* kan vara ett värdefullt instrument inom transportpolitiken om de utformas på rätt sätt. Den hållbarhetsmässiga styrningen måste vara överordnad den finansiella aspekten, i annat fall uppstår ett trovärdighetsproblem gentemot marknaden. Om en kilometerskatt motiveras med miljö- och annan hållbarhetsmässig styrning men i praktiken huvudsakligen används som ett ytterligare sätt att finansiera statlig verksamhet saknas egentliga motiv för marknadens aktörer att följa incitamenten den ger, eftersom det kan förväntas att ett sådant beteende enbart leder till höjning av pålagan. Det kan noteras att uppdraget till SIKA och ITPS både innehåller skrivningar om miljöstyrning och om effekter på statskassan, vilket ger förbundet farhågor om vilken riktlinje som kommer att vara överordnad vid ett slutligt beslut.

Det aktuella uppdraget bör enligt förbundets mening ses i två delar, *internaliseringsfrågan/nivån* bör således diskuteras skilt för den tekniska skatteutformningen på vägtransporter av tunga fordon.

Vid utformande av en kilometerskatts nivå måste enligt förbundet hänsyn tas till kostnadsansvarets utformning och pålagornas nivå i omkringliggande länder. Vi noterar att det finns en skrivning om detta i uppdraget, men kunde också konstatera i materialet och under remissmötet att några färdiga sådana jämförelser inte var gjorda. Förbundet menar att en jämförelse om de totala skatterna och avgifterna för transporter av olika typer och avstånd mellan olika länder i Sveriges närhet måste ingå i det färdiga materialet från utredningen. Förbundet menar också att ett förslag på nivå på en kilometerskatt måste ta stor hänsyn inte bara till kostnadsnivån efter införandet på olika regioner och branscher, vilket nu sker i utredningen enligt vad som framgick vid hearingen, utan också till utvecklingen inom EU och dess medlemsländer vad gäller internalisering av externa kostnader. Om inte vederbörlig hänsyn tas till detta kommer kilometerskatten att fungera som en ensidig pålaga på transporter i enbart Sverige som skapar konkurrensproblem för svenskt näringsliv. Som framgår av Godstransportdelegationens slutbetänkande SOU 2004:76 (avsnitt 8.6.2) kan en sådan ensidig svensk internalisering utöver tillväxtdämpning även leda till oönskade miljömässiga konsekvenser vid flytt av produktion utanför landet.

Transportindustriförbundet stöder förslaget från utredningen att *exkludera koldioxidutsläpp* i den förda diskussionen om en kilometerskatt. Klimatfrågan är en viktig och stor fråga, men värderingen av utsläpp av koldioxid har visat sig mycket svår och bör därför tas om hand genom utformande av andra instrument, framför allt handel med utsläppsrätter på åtminstone europeisk nivå. Förbundet är intresserat av att delta i en vidare utredning om hur ett sådant system skulle kunna fungera på

transportsektorn. Vi noterar att regeringen har signalerat intresse av en sådan diskussion.

Förbundet anser att det finns goda skäl att *avvakta pågående process inom EU* när det gäller prissättningen i övrigt av externa kostnader av relevans för transporter. En rimlig europeisk samsyn om prissättningen av olika utsläpp och effekter av trafiken är nödvändig för att en kilometerskatt skall bli begriplig och acceptabel på marknaden. Pågående arbete om värderingsprinciper avses redovisas 2008. Denna inriktning innebär enligt förbundets mening dock samtidigt att det är hög tid för Sverige att prioritera arbete inom denna fråga, för att påverka slutprodukten och se till att EU aktiverar sitt arbete inom kostnadsansvarsfrågorna. Vi förutsätter, även om det inte nämndes vid hearingen, att SIKA och regeringen redan är involverat i sådant arbete och står gärna till förfogande för förankring av svenska positioner.

Transportindustriförbundet anser att trovärdigheten i arbetet med utveckling av effektiva och hållbara transporter kräver att problemen med skattenivån inte tas till intäkt för att helt förkasta instrumentet som sådant. Införande av en beskattning som tydligare än idag är kopplad till utnyttjandet av infrastrukturen är sålunda viktig både för en framtida europaharmoniserad internalisering och för att åstadkomma en konkurrensneutralare beskattning på transportmarknaden än dagens byggd på fordon och bränsle. Som bekant motsvarar dagens beskattning av utländska fordon på svenska vägar via Eurovignette inte alls den för svenska fordon. Av detta följer att en *skatteväxling* där nuvarande fordonskatt och bränsleskatter sänks till EU:s nuvarande stipulerade miniminivå och ersätts med en kilometerskatt på motsvarande nivå, som betalas av såväl svenska som utländska fordon, bör vara ett rimligt första steg, en försiktig introduktion. Möjligheterna att variera skatten efter miljöklass etc. kan också utnyttjas. Förbundet anser däremot inte att en kilometerskatt lagd ovanpå nuvarande skatter vore rimlig av ovanstående skäl. Förutsättningen är att kilometerskatten ges en *teknisk utformning* som upplevs som rimligt enkel, obyråkratisk och rättvis, samt i enlighet med nu beslutade harmoniserade EU-direktiv för sådan teknik. Kontrollen av att skatten betalas av alla brukare blir också viktig. Förbundet anser vidare att Sverige bör söka påverka EU så att det är den totala belastningen på tung vägtrafik i medlemsstaterna som ges en miniminivå, inte en enskild typ av skatt. En sådan förändring skulle medge att kilometerskatten på sikt helt kunde ersätta dagens nationella fordons- och bränslebeskattning, som vi menar inte är särskilt effektiva på en öppen europeisk marknad som den för tunga vägtransporter.

De *regionala och branschmässiga effekterna* av att införa en kilometerskatt med en skatteväxling i ett första steg bör enligt förbundets mening bli mycket måttliga. Den miljömässiga styreffekten av en

kilometerskatt kan emellertid förstärkas genom incitament/bidrag för inköp av fordon med mest miljövänlig teknik, samt även med intermodal lastbärarteknik. Beträffande eventuella åtgärder för att mildra effekterna av en kilometerskatt av regionalpolitiska skäl vill förbundet nämna att Godstransportdelegationen ansåg att transportbidraget till Norrland är transportpolitiskt intressant eftersom det ges intermodalt och till varuägarna, transportköparna. Ett stöd i denna form kan därför ges utan att andra styreffekter med en kilometerskatt, t.ex. mellan trafikslag eller mot bästa miljöteknik påverkas. Ur denna synpunkt är det enligt förbundets mening synd att Sverige inte hårdare driver på inom EU för att få behålla och utveckla denna stödform.

Med vänlig hälsning

Stefan Back  
Förbundsdirektör  
SVERIGES TRANSPORTINDUSTRIFÖRBUND