

Datum
2018-04-24Dnr
2018-3922Ert datum
2018-03-09Ert dnr
Fi2018/01103/S2

Analysavdelningen
Enheten för policy och statistik
Anna Lock
016-544 23 21
anna.lock@energimyndigheten.se

Regeringskansliet
Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter
Departementssekreterare Henrik Kjellberg
103 33 Stockholm

Epost: fi.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Promemoria: En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik

Sammanfattning

Energimyndigheten

- tillstyrker inriktningsförslaget med en avståndsbaserad vägslitageskatt för tung lastbilstrafik istället för en tidsbaserad avgift för vissa tunga fordon.
- anser att en samhällsekonomisk konsekvensanalys utifrån skattens syften och fördelningspolitisk hänsyn med flera alternativa utformningar och en internationell utblick bör remitteras jämte det förordade förslaget.
- tillstyrker i princip att begränsa omfattade vägtyper, men saknar underlag för att bedöma om det bästa är att omfatta endast vägtyperna europavägar, övriga riksvägar och primära länsvägar.
- kan inte ta ställning till om det finns skäl för ytterligare undantag eller om trafikintensitet då är den lämpligaste utgångspunkten för föreslaget undantag.
- tillstyrker att tunga lastbilar över 3,5 ton definieras som skattepliktiga.
- tillstyrker en geografisk differentiering som bygger på högre skatt i tätorter.
- avstyrker högre skatt i områden med alternativ till vägtransporter.
- tillstyrker en skattedifferentiering utifrån fasta fordonsegenskaper som avspeglar vägslitage; såsom vikt, antal hjulaxlar och om draganordning finns.
- tillstyrker differentiering utifrån Euroklass enligt gällande Eurovinjettdirektiv, men avstyrker eventuell differentiering utifrån klimatutsläpp.

Energimyndighetens ställningstaganden

Energimyndigheten instämmer i att en ändrad inriktning från en tids- till en avståndsbaserad vägslitageavgift är lämplig. En avståndsbaserad avgift kan öka internaliseringen av externa kostnader vid väganvändning, givet en lämplig

utformning¹. Vägansvändaren bär i högre utsträckning sina kostnader, i linje med principen om att föraren betalar, vilket även kan bidra till ökad överflyttning till mer energieffektiva trafikslag och ökad fyllnadsgrad². Den utjämnar också konkurrensvillkoren mellan svenska och utländska åkare och ger förutsättningar att bidra i högre utsträckning till finansieringen av väginfrastruktur. Samtliga dessa skäl utgör de syften för skatten som promemorian anför.

Energimyndigheten kan inte ta ställning till exakta utformningar och nivåer utan en samhällsekonomisk konsekvensanalys av alternativa utformningar. Energimyndigheten anser att den utformning bör väljas som bidrar mest kostnadseffektivt till skattens syften och vid behov ta hänsyn till fördelningseffekter för att t.ex. öka acceptansen. Differentiering bör utgå ifrån fasta egenskaper, koppla till skattens syften samt hållas enkla och få. I detta är det också viktigt att titta på erfarenheter från andra länder. Energimyndigheten anser att den samhällsekonomiska analysen bör remitteras med det förordade förslaget.

När det gäller valet av ett avläsningsbaserat system delar Energimyndigheten bedömningen att systemkostnaderna torde bli lägre och att det är centralt att utrustningen inte kan manipuleras eller förstöras. För att hålla kostnaderna nere kan motsvarande utrustning krävas som i andra länder med avståndsbaserade system. I övrigt ser gärna Energimyndigheten att det beskrivs närmare hur systemet planerar att hantera t.ex. utländska åkare utan utrustning som vill in i landet, och vilka investeringar i ny infrastruktur som behöver göras.

Energimyndigheten stödjer i princip en begränsad omfattning av vägtyper för att hålla systemkostnaderna nere, men kan inte ta ställning till förslaget att endast omfatta vägtyperna europavägar, övriga riksvägar och primära länsvägar. Energimyndigheten anser dock att det vore en alltför stor begränsning om endast TEN-T-nätverket skulle omfattas. Internaliserings- och finansieringsgraden skulle minska och risken för att lastbilar kör omvägar skulle öka, se nedan.

Energimyndigheten kan inte ta ställning till förslaget undantag av vägar med låg trafikintensitet, eller om det finns skäl för detta utöver begränsade systemkostnader, eftersom förslagets konsekvenser utifrån skattens syften och fördelningseffekter inte har beskrivits. Energimyndigheten bedömer visserligen att det principiellt är motiverat att ta näringspolitisk hänsyn, detta utifrån närings-, miljö- och energipolitiska konsekvenser som annars kan uppstå när exempelvis skogsindustrin och aktörer på bioenergimarknaderna möter högre transportkostnader. Förutom att undanta lågtrafikerade vägar innebär dock även omfattade vägtyper och fordon samt tätortsdifferentiering att viss sådan hänsyn redan tas. Undantag baserat på trafikintensitet riskerar att bli dyrt i relation till effekten. Ju större undantag från vägnätet som görs, desto mer ökar också risken för att lastbilar kör omvägar för att undvika avgiften, vilket kan öka vägarbetet

¹ Rapporten *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*, Energimyndigheten m.fl., ER 2017:07, sid 19 om vägslitageavgift.

² Varken ett tids- eller avståndsbaserat system är dock bättre på att minska klimatutsläppen än nuvarande koldioxidskatt.

och slitaget på sträckor som är mindre lämpliga för tung trafik på grund av t.ex. sämre bärighet och säkerhet. Det motverkar skattens syften och flera samhällsmål.

Energimyndigheten tillstyrker skattepliktiga fordon som tunga lastbilar över 3,5 ton, utifrån att detta inkluderar fler antal transporter och fordon i tätorter. Internaliseringsgraden av vägslitage, buller etc ökar, liksom finansieringsgrunden. 3,5 ton är även i linje med andra länder och svenska styrmedel som bonus-malus.

Energimyndigheten tillstyrker en geografisk skattedifferentiering som innebär högre skatt i tätorter framom landsbygd, detta främst eftersom fler utsätts för externa effekter i tätorter, och hänvisar till nuvarande definitioner.

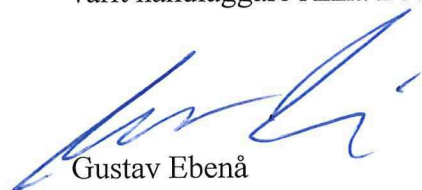
Energimyndigheten anser inte i nuläget att det finns behov av ytterligare differentiering baserat på befolkningstäthet, t.ex. fler kategorier, eftersom det finns andra styrmedel att tillgå i tätorter utifrån lokala behov.

Energimyndigheten avstyrker en differentiering utifrån områden med alternativa färdslag utifrån att det kan bli svårt att hitta lämpliga definitioner och att dessa dessutom behöver ändras över tid beroende på teknikutveckling.

Energimyndigheten tillstyrker en skattedifferentiering utifrån fasta fordonsegenskaper såsom vikt, antal hjulaxlar och förekomst av draganordning, då detta ökar internaliseringen av vägslitagekostnader. Detta är förenligt med skattens syfte och kan samtidigt bidra till flera energi- och klimatpolitiska mål.

Energimyndigheten tillstyrker föreslagen differentiering utifrån Euroklass, om detta krävs enligt nuvarande Eurovinjettdirektiv. För att internalisera externa kostnader för luftföroreningar utöver koldioxid kan vägslitageavgiften anses lämplig³. Samtidigt bör överinternalisering undvikas. Energimyndigheten avstyrker dock en eventuell skattedifferentiering utifrån klimatutsläpp. Detta är inte lämpligt när Sverige har befintliga och beslutade styrmedel såsom koldioxidskatten med mera som mer träffsäkert och billigare internaliserar utsläpp via bränslekostnaderna.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschef Gustav Ebenå. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit enhetschef Erik Eriksson. Föredragande har varit handläggare Anna Lock.


Gustav Ebenå
Anna Lock

³ Underlagsrapporten *Redovisning av effektkedjor*, Energimyndigheten mfl., ER 2017:13, s.66->