

## Remiss av betänkandet Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett miljöstyrande system (SOU 2022:13)

Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerad remiss.

### Generella kommentarer

VTI delar utredningens slutsats att ”det nya miljöstyrande systemet bör vara avståndsbaserat”. Flera EU-länder har infört motsvarande avståndsbaserade system, men VTI noterar att utredningen inte i någon större omfattning tar tillvara deras erfarenheter. Detta gäller bl. a ruttvalseffekter från beskattade till obeskattade vägar och effekter på trängsel, trafiksäkerhet, miljö och klimat på lokal, regional och nationell nivå. VTI saknar även en diskussion om harmoniseringen av mät- och betalningssystemen i Europa. Vidare skulle det varit intressant att analysera möjligheterna att differentiera skatterna även med avseende på tid.

### Specifika kommentarer

#### *Kapitel 2*

På s. 51 anges att ”Elektrifiering minskar däremot inte utsläppen av slitagepartiklar från däck, bromsar och vägbanor”. VTI:s kommentar: Genom att ett elfordon kan använda elmotorn för inbromsning (via regenerering av el) minskar emissionerna av slitagepartiklar från färdbrömsarna. Däremot kan slitage på däck och vägbanor öka bland annat eftersom elfordon generellt sätt kan bli tyngre pga. tunga batterier.

#### *Kapitel 3*

ITS- och olika CCAM-system (cooperative, connected and automated mobility) kan spela en framtida roll i miljöstyrande system och behöver ingå i det som avgifter/skatter ska finansiera. Diskussionen om erforderlig infrastruktur och investering/underhåll av densamma behöver därför även innefatta digital infrastruktur.

#### *Kapitel 4*

På s. 70 redogörs för Trafikanalys prognoser vad gäller andelen elektriska tunga fordon; prognoserna publicerades år 2020 och grundar sig på data fram till 2019. VTI vill påpeka att dessa prognoser är mycket osäkra och att det har hänt mycket sedan dess. Den aviserade översynen av energiskattedirektivet kommer att förändra förutsättningarna ytterligare.

## Kapitel 5

Det görs ingen förutsättningslös analys av vilket vägnät som borde ingå i det avståndsbaserade systemet. Kommittédirektivet verkar ha styrt avgränsningen. På s. 85 skrivs ”Sammanfattningsvis anser utredningen att omfattningen av det beskattade vägnätet ska göras utifrån trafikintensitet”. VTI undrar om det är nödvändigt att exkludera vägar med låg trafikintensitet; beskattningen av det låga antalet tunga fordon som använder dessa vägar borde ju ha en liknande effekt. Undantag från beskattning av vissa delar av vägnätet kan innebära en förflyttning av trafik till obeskattade delar, vars effekter behöver bedömas ur ett helhetsperspektiv, som inkluderar trängsel-, säkerhets-, miljö- och climateffekter. En viktig fråga som inte behandlas i utredningen är om det finns möjligheter att inkludera kommunala vägar i det miljöstyrande systemet.

## Kapitel 6

De olika definitioner av begreppet tätort och hur de används borde ha förklarats när begreppet nämns för första gången i rapporten (s.47).

## Kapitel 7

På s. 148 skrivs ”Det bör dock av förenklingskäl övervägas i beslutsprocessen om hjulaxlar ska ingå som en differentieringsgrund även om beskattningen blir något mer träffsäker då den ingår.” VTI delar utredningens tveksamhet att inkludera antal axlar som kriterium. Fordonstillverkare optimerar nyttofordon för hög prestanda till låg kostnad; parametrar som antal axlar och däck ingår i optimeringen. Om antal axlar ska ingå som kriterium för vägavgifter kan det leda till icke optimala fordonslösningar. Troligtvis saknas bra underlag om hur sambandet mellan antal axlar och vägslitage ser ut i detalj för att kunna göra en rättvis prissättning.

## Kapitel 8

Personuppgiftslagen, kamerlagen mm analyseras främst ur ett cabotagehänseende. VTI anser att också de förbättrade kontrollmöjligheterna avseende kör-och vilotider, yrkestrafikens hastighetsefterlevnad och nykterhet samt inblandning i trafikolyckor borde analyseras. Detta kan ske på företagsnivå – för att skapa ett ”trafiksäkerhetsavtryck” (”safety footprint”). Även möjligheterna att använda geofencing för regelfterlevnad bör undersökas ytterligare.

På s. 175 står ”Frågan är om ombordenheten kan utrustas med ytterligare funktioner och då ha dubbla användningsområden.... Det skulle t.ex. kunna röra sig om fleet managementtjänster som erbjuds på frivillig basis. Frågan är dock om det är möjligt för Sverige att besluta att ombordenheten ska användas dels för uttag av skatt, dels för kontroll av andra regelverk på väg.” VTI anser att det tekniska systemet för uttag av skatt bör definieras som en funktion och inte som ett fysiskt system; fordons mottagare för satellitpositionering kan ju användas av många funktioner, såsom navigering och vädertjänster. Även användargränssnitt och kommunikationssystemet kan delas med andra funktioner. Om systemet för skatteuttag definieras som en funktion finns inte någon dedikerad, fysisk ombordenhet för endast skatteuttag, och då faller den beskrivna frågeställningen.

På s. 195 gör utredningen bedömningen att ”kartpassningen” bör göras av Transportstyrelsen som avgiftsupptagare. VTI anser att den skattskyldige borde få en aktuell ”prislista” över skatteuttaget på alla vägar för att kunna beräkna skattens storlek på förhand.

## *Kap 10*

VTI delar utredningens bedömning om att ett avståndsbaserat system för uttag av skatt inte ska kombineras med tillträdeskontroll och debitering av kostnader för att använda elvägar.

## *Kap 11*

Målsättningen med konsekvensanalysen är att analysera effekterna av att ett avståndsbaserat avgiftssystem ersätter dagens tidsbaserade system. De redovisade analyserna är mycket övergripande och vaga med avseende på att det finns flera svenska utredningar och en del internationella erfarenheter på området.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit utredningsledare Inge Vierth. I beredningen har även följande medarbetare deltagit: forskningsledare Arne Nåbo, forskningsledare Ingrid Skogsmo och tf. forskningschef Peter Torstensson.

*Tomas Svensson  
Generaldirektör  
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI*