

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen, Enheten för  
mervärdesskatt och punktskatter  
Mats Molin

Stockholm 2023-10-30

Ref Fi2023/02125

## **Remissvar gällande promemorian *Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet***

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen. I våra sju förbund finns drygt 9 200 medlemsföretag med tillsammans cirka 200 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

### **Förslaget i korthet**

Sverige är sedan 1998 anslutet till ett samarbete i form av ett gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar; eurovinjettsamarbetet. Förutom Sverige deltar Danmark, Nederländerna och Luxemburg. Initialt ingick även Tyskland men de lämnade samarbetet i och med att de införde den s.k ”mauten”.

Direktivet inom EU som reglerar hur vägavgifter får tas ut ändrades under vintern 2022. Regeringen har efter detta kommit överens med de övriga länderna i Eurovinjettsamarbetet att med anledning av det nya Eurovinjettdirektivet ändra samarbetsavtalet.

Det nya Eurovinjettdirektivet innebär att även motorfordon och motorfordonskombinationer över 3,5 ton ska omfattas och vägavgifterna ska differentieras utifrån fordonens koldioxidutsläpp. Det börjar gälla från och med den 26 mars 2027. Motorfordon och motorfordonskombinationer som väger under 12 ton betalar en tredjedels lägre vägavgift än övriga. Utsläppsfria fordon med en högsta tillåtna totalvikt på 4,25 ton undantas.

Avgiftspliktiga fordon delas in i fem koldioxidutsläppsklasser och vägavgiften för de fordon som ingår i klasserna 2-5 ska sänkas i förhållande till klass 1. En sänkning ska ske med 5-15 procent för klass 2, 15-30 procent för klass 3, 30-50 procent för koldioxidutsläppsklass 4 och 50-75 procent för klass 5. Differentieringen får inte utformas för att generera ytterligare intäkter av systemet.

Enligt artikel 7ga.2 i det ändrade direktivet omfattar den lägsta koldioxidutsläppsklassen, klass 1, samtliga fordon om inte tillhör någon av klasserna 2-5. Koldioxidutsläppsklass 4 avser utsläppsnåla tunga fordon. För att tillhöra denna klassen ska ett fordons koldioxidutsläpp vara



lägre än hälften av referensvärdet för koldioxidutsläpp för alla fordon i den fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som fordonet tillhör. Utsläppsklass 5 är utsläppsfria fordon.

I promemorian föreslås att vägavgifterna höjs och differentieras i enlighet med vad som överenskommit mellan avtalsländerna. Promemorian föreslår vidare att fordonsskatten ändras för vissa fordon som en följd av att vägavgiftsplikten utvidgas.

Promemorian föreslår en generell höjning av vägavgiftsnivåerna med 1,9 procent från och med 2025. Det motsvarar med den växelkurs som används för att räkna om nu gällande vägavgiftsnivåer från euro till kronor en ökad kostnad om mellan cirka 150 till 490 kronor per år och fordon.

En lastbil i koldioxidutsläppsklass 2-5 får enligt förslaget en nedsatt vägavgift utifrån vilken utsläppsklass den tillhör. En eldriven lastbil kan få vägavgiften nedsatt med antingen 6 231 eller 10385 kronor per år, beroende på om lastbilen är 3- eller fyraxlig. Syftet är att stimulera elektriska lastbilar. Regeringen konstaterar i promemorian att dessa är väsentlig dyrare än sina dieseldrivna motsvarigheter. Transportföretagen välkomnar det förstärkta och förlängda investeringsstödet som presenterades i budgetpropositionen för år 2024 och vill betona att det är viktigt att stödet läggs på en nivå så att det på allvar utjämnar den stora skillnaden i merkostnad för en elektrisk lastbil.

Företag som äger lastbilar som blir avgiftspliktiga till följd av att vägavgiften utvidgas 2027 får ökade kostnader, men regeringen menar att för de flesta företagen uppvägs detta delvis av att fordonsskatten justeras.

Fordonsskatten för dieseldrivna tunga lastbilar sätts till 300 kronor per år för lastbilar utan draganordning och lastbilar med annan draganordning. För lastbilar med anordning för påhängsvagn sätts fordonsskatten till 1000 kronor per år.

## **Transportföretagens synpunkter**

Transportföretagen har inget att erinra mot att nödvändiga justeringar och ändringar görs med anledning av det förändrade protokollet inom ramen för eurovinjettsamarbetet.

Regeringen anser att eftersom den sammantagna kostnadsökningen av förändringarna är liten i förhållande till övriga kostnader förknippade med tung trafik så blir den negativa effekten för konkurrenskraften liten. Det är ett något märkligt resonemang; att andra kostnader är större, betyder nödvändighetsvis inte att berörda företags konkurrenskraft inte påverkas.

Transportföretagen delar föreningen Svenskt Näringslivs uppfattning att förslaget om att svenska lätta motorfordon med draganordning för påhängsvagn ska omfattas av vägavgiften när motsvarande inte gäller för dito utländska lätta fordon på svenska vägar ska tas bort.

Det kan bli ett bekymmer sett från konkurrenssynpunkt att indelningen i koldioxidutsläppsklasser görs nationellt. Regeringen gör dock bedömningen att den utländska indelningen kommer att motsvara den som gjorts i Sverige eftersom det följer av eurovinjett-direktivet.

Transportföretagen har tillsammans med ett flertal organisationer inom transportsektorn begärt av regeringen att se över skatter och styrmedel för vägtransportsektorn. Det behövs en översyn av samtliga skatter och styrmedel som rör vägtransportsektorn, både för att i närtid reda upp

delvis inbördes motstridiga styrmedel, men också för att ta på sikt skapa ett hållbart skatte- och avgiftssystem för den tysta och utsläppsfria transportsektorn.

Med vänlig hälsning

*Transportföretagen*



*Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef*



*/Anders Josephsson  
Näringspolitisk expert*