

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen,  
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

Dnr. Fi2023/02125

## Remissvar promemorian Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar.

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss. Vi konstaterar inledningsvis att flertalet av de ändringar som föreslås i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon är en direkt konsekvens av det reviderade Eurovinjettdirektivet och att ändringarna måste genomföras i nationell rätt för att Sverige ska uppfylla sina skyldigheter enligt direktivet.

Vi noterar även att avtalsparterna inom ramen för eurovinjettsamarbetet (Sverige, Danmark, Nederländerna och Luxemburg) genom protokollet av den 29 mars 2023 har kommit överens om hur det reviderade Eurovinjettdirektivet bör införas i nationell rätt, i syfte att möjliggöra ett fortsatt fungerande samarbete.

Mobility Swedens uppfattning är att Sverige ska uppfylla sina åtaganden enligt EU-rätten och bedömer att eurovinjettsamarbetet är till gagn för samtliga avtalsparter varför vi ger stöd åt Finansdepartementets förslag, med följande kommentarer och förtydliganden:

Finansdepartementet konstaterar att intäkterna från vägavgiften minskar vid införandet av differentiering utifrån fordonens koldioxidutsläppsklass, samtidigt som man tydliggör att differentieringen enligt det reviderade direktivet inte får vara utformad i syfte att generera ytterligare intäkter. Det finns dock inte något hinder för att kompensera för intäktsminskningen. Med stöd av protokollet föreslås därför en generell höjning av vägavgiften med 1,9 procent, vilken tidigast ska ske den 1 januari 2025. Departementet uppskattar att den varaktiga effekten av samtliga föreslagna förändringar, för svensk del, kommer att uppgå till cirka 74 miljoner kronor i ökade intäkter per år. Mobility Sweden kan dock inte se någon motivering till varför intäkterna från vägavgifter i Sverige årligen bör öka med detta belopp.

Antalet fordon som omfattas av vägavgift kommer förvisso att öka fr.o.m. den 26 mars 2027. Dessa "tillkommande" fordon innebär dock inte någon ytterligare belastning av vägnätet eftersom de redan är i trafik, men utan att betala någon vägavgift. Det vore därför mer rimligt att den samlade vägavgiften betalas av ett större kollektiv, med avgifter på nivåer som tillsammans kompenserar för intäktsbortfallet till följd av differentieringen utifrån koldioxidutsläppsklass – utan att generera ytterligare intäkter. Avgifter som sammantaget ger staten högre intäkter än kostnaderna för det avgiftsbelagda brukar normalt betraktas som skatt.

I övrigt ger vi stöd åt departementets förslag kring utformningen av avgiftsplikt för fordon upp till 3,5 ton om de är registrerade för påhängsvagn (N1, BC-fordon), d.v.s. om hela fordonskombinationen har en totalvikt överstigande 3,5 ton. Mobility Sweden har inte några synpunkter på förslaget att inte utnyttja möjligheten till undantag från vägavgift för fordon som transporterar egen utrustning eller varor utan ersättning. Slutligen välkomnar vi att utsläppsfria fordon med en högsta totalvikt på 4,25 ton undantas från vägavgift.

Stockholm den 23 oktober 2023

Calle Beckvid,  
Teknisk samordnare, nationella lagkrav  
Mobility Sweden