

Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet

Finansdepartementet Fi2023/02125

Skatte- och tullavdelningen

Sammanfattning

MRF erbjudits att inkomma med synpunkter på promemorian om ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet.

- De föreslagna förändringarna med differentiering utifrån koldioxidutsläppsklasser är en logisk följd av förändrat EU-direktiv och måste därför implementeras.
- Differentieringen kan i bästa fall leda till teknikutveckling och omställning av fordonsparken.
- MRF avvisar dock den totala höjningen av avgiften som kommer att bli den varaktiga effekten. Vägtrafiken är redan i dagsläget överbeskattad och ytterligare skevheter är inte önskvärt.

Bakgrund

Sverige är sedan den 1 januari 1998 anslutet till ett vägavgiftssamarbete där även Danmark, Nederländerna och Luxemburg deltar. Samarbetet sker i form av ett gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar.

De ändringar som gjordes i det styrande EU-direktivet 2022 innebär att fordon behöver delas in i koldioxidutsläppsklasser och att vägavgiften ska differentieras utifrån dessa klasser. Avgiftsplikten ska också utvidgas till att avse fler fordon. I promemorian föreslås att vägavgifterna höjs och differentieras i enlighet med vad som överenskommits. Det föreslås även ändringar av fordonsskatten för vissa fordon till följd av att vägavgiftsplikten utvidgas.

Synpunkter

Det finns ett tydligt samband mellan förbättrade transporter och ekonomisk tillväxt. Mobilitet är viktigt för att helheten ska fungera. Vägtrafiken spelar här en unik roll både för inrikes och utrikes transporter. Då är det viktigt att bästa möjliga förutsättningar skapas för transporter över gränserna med långsiktigt hållbara spelregler.

MRF ser i grunden eurovinjettsamarbetet som något positivt som underlättar transporter mellan länderna och får EU:s inre marknad att fungera. Förändringarna som nu föreslås är i huvudsak en direkt följd av de ändringar som gjorts i Eurovinjettdirektivet och Sverige måste då följa sina åtaganden och implementera detta i den nationella lagstiftningen.

Den differentiering, utifrån olika koldioxidklasser, som föreslås är i grunden också positiv då det skapar teknikneutrala incitament för teknikutveckling och minskade utsläpp. Att utsläppsfria fordon med en högsta totalvikt på 4,25 ton undantas från vägavgift är därför klokt liksom att en lastbil i koldioxidutsläppsklass 2–5 får enligt förslaget en nedsatt vägavgift utifrån vilken koldioxidutsläppsklass den tillhör. Men man ska då vara medveten om att detta kan leda till minskade intäkter i takt med att utsläppen sjunker, vilket även Finansdepartementet redovisar i promemorian. Detta får dock inte tas som ursäkt för att kompensera intäktsbortfallet på andra sätt.

Som tidigare nämnts är själva differentieringen i sig inte valbart om Sverige ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt direktivet. Däremot är den generella höjning av avgiftsnivån som föreslås ett sätt

att se till att intäkter från vägavgiften inte sjunker. Tvärtom beräknas den varaktiga effekten av samtliga föreslagna förändringar till omkring 74 miljoner kronor per år i ökade intäkter. MRF ifrågasätter om denna ökade belastning på vägtrafiken är önskvärd.

Vägtrafiken är redan i dagsläget kraftigt överbeskattad i förhållande till hur mycket den får tillbaka i form av investeringar och underhåll av infrastrukturen. Antalet svenska tunga lastbilar som omfattas av vägavgift uppskattas till omkring 67 000. Att ytterligare öka denna skevhet riskerar att försämra förutsättningarna för transportsektorn. Det finns ingen anledning att på detta sätt öka det totala avgifterna från vägtrafiken.