

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Angående remiss av Författningsändringar med anledning av övertagande av uppgift inom eurovinjettsamarbetet

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individens vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss och har i sak inte något att invända mot förslaget. Däremot vill vi framföra följande kommentarer:

Vi upplever att de svenska beräkningsreglerna för återbetalning av vägavgift ter sig enklare än de beräkningsregler som tillämpas av Nederländerna och Luxemburg. Den senare metoden tillämpas enligt departementets promemoria även vid återbetalning för fordon från länder utanför eurovinjettsamarbetet.

Eftersom samarbetet fr.o.m. 2026 endast kommer att omfatta Sverige och Luxemburg är länderna utanför samarbetet många, samtidigt som länderna inom eurovinjettsamarbetet endast är två. Att anpassa beräkningsreglerna till vad som i dag gäller inom det övriga eurovinjettsamarbetet innebär fr.o.m. 2026 i praktiken att Sverige anpassar sig till Luxemburg, trots att det är Sverige som övertar den löpande administrationen av uppbördsavtalet.

Med detta sagt utgår Mobility Sweden från att regeringen och Skatteverket anser att de föreslagna beräkningsreglerna är mest lämpliga och att anpassningen är att betrakta som en naturlig konsekvens av ett aktivt val. Vi noterar att ändringarna av beräkningsreglerna inte bedöms få några påtagliga konsekvenser och att det sannolikt blir få fordon som berörs. Av konsekvensanalysen framgår även att ändringarna i beräkningsreglerna för återbetalning av vägavgift inte bedöms inverka på de offentliga finanserna och att Skatteverkets utökade arbetsuppgifter kan hanteras inom befintliga ekonomiska ramar, vilket är positivt.

Mobility Sweden delar uppfattningen om vikten av att behandla svenska och utländska fordon lika i fråga om möjligheten att överklaga beslut om återbetalning. Det är också viktigt att vägskattelagens skrivning om att en begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut inte inverkar på skyldigheten att betala den avgift som omprövningen eller överklagandet avser – även tillämpas för utländska fordon.

Avslutningsvis anser Mobility Sweden att regeringen bör utvärdera nyttan av fortsatt medverkan inom eurovinjettsamarbetet. Då de viktiga transitländerna Belgien, Danmark och Tyskland redan har lämnat samarbetet bör det eventuella framtida värdet för Sverige vägas mot de extra åtaganden som följer av att Sverige övertar den löpande administrationen av uppbördsavtalet. Mot bakgrund av kommande förändringar till följd av det reviderade Eurovinjettdirektivet bör man också fråga sig om det nuvarande eurovinjettsamarbetet kommer bidra till att underlätta övergången till avståndsbaserade vägtullar, eller inte.

Vidare försvinner möjligheten att undanta tunga godsfordon, vars vikt understiger 12 ton, från vägavgiftsplikt enligt det reviderade Eurovinjettdirektivet fr.o.m. den 26 mars 2027. Fr.o.m. 25 mars 2030 får medlemsstaterna inte längre tillämpa vägavgifter för tunga fordon på det transeuropeiska stomvägnätet och senast den 25 mars 2032 måste medlemsstater som tillämpar ett gemensamt vägavgiftssystem anpassa detta, eller avveckla det. Mobility Sweden anser mot bakgrund av detta att eurovinjettsamarbetet i sin nuvarande form är att betrakta som daterat och att ett nytt samarbete med andra förutsättningar bör övervägas.

Stockholm den 2 oktober 2025

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,
Senior rådgivare, regulatoriska frågor
Mobility Sweden