

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

Diarienummer  
Utr 2018/31  
Datum  
2018-06-29

## Yttrande över promemorian Höjda och miljödifferentierade vägavgifter (Fi 2018/01890/S2)

Trafikanalys ser positivt på att vägavgiften höjs mot aktuella maxbelopp och att en kraftigare miljödifferentiering av vägavgiften sker, i linje med det s.k. Eurovinjettdirektivet, så att fordon med högre utsläpp betalar högre vägavgift och fordon med lägre utsläpp betalar lägre avgift. Sammanfattningsvis gör Trafikanalys följande bedömningar:

- Utländska åkare som köper endagsvinjetter ges inte några incitament till att använda renare fordon. Däremot höjs avgiften för endagsvinjetten kraftigt. Svenska åkare köper helårsvinjetter och får i de flesta fall en mindre höjning men ges samtidigt starkare incitament att använda renare fordon. Effekterna kan därför bli olika på utvecklingen av den svenska respektive utländska fordonsflottan som används i Sverige.
- Kostnadsökningen är liten i förhållande till transportkostnaderna. Den övervältras i hög grad på svenska företag och konsumenter, men i någon utsträckning också på utländska företag och konsumenter.
- Eftersom vägavgiften inte är rörlig i direkt relation till trafikarbetet är det inte något idealt styrmedel för att internalisera trafikens externa effekter, och Trafikanalys räknar inte vägavgiften (liksom inte heller fordonsskatten) som internaliserande i våra redovisningar av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader. I avsaknad av en avståndsbaserad vägavgift utgör den tidsbaserade vägavgiften ett komplement till andra skatter och avgifter på vägtrafik. Vägavgiften är dock låg i förhållande till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för vägslitage och luftföroreningar.

Trafikanalys utvecklar dessa punkter nedan.

### Olika incitamentsstruktur för svenska och utländska åkare

Endagsvinjetterna höjs med 50 procent, vilket är mer än för de flesta andra avgiftsklasser (vilka höjs mellan 0 och 52 procent). I enlighet med Eurovinjettdirektivet miljödifferentieras dock inte endagsvinjetterna. Enligt promemorian var år 2017 över 85 procent av de utländska åkarnas vinjettköp endagsvinjetter (sammantaget för vinjetter köpta i Sverige och i andra länder) och mindre än en procent av de utländska

vinjettköpen var helårsvinjetter. Det betyder att endast de utländska åkare som köper vecko- och månadsvinjett kommer att påverkas av en differentierad vägavgift, vilket således är cirka 15 procent av de utländska vinjettköpen (vilka dock motsvarar mer än 15 procent av de utländska lastbilarnas trafikarbetet på svenska vägar). De svenska åkarna köper helårsvinjetter, vilka kommer att differentieras i enlighet med förslaget. De flesta utländska åkarna ges därmed inte några incitament till att använda renare fordon på svenska vägar. Eftersom svenska och utländska åkare möter olika incitamentsstrukturer, kan effekterna bli olika på utvecklingen av den svenska respektive utländska fordonsflottan som används i Sverige.

### **Övervältring av kostnadsökningen på svenska företag och konsumenter**

För de utländska åkare som köper endagsvinjetter kommer avgiften att höjas med 50 procent. Trafikanalys delar promemorians bedömning att åkerier generellt har möjligheter att övervältra kostnadsökningen på sina kunder. Den 50-procentiga höjningen kommer därför i hög utsträckning att övervältras på svenska företag som utgör kunder till utländska åkare, vilket i sin tur kan innebära kostnadshöjningar för svenska konsumenter. I begränsad utsträckning kan kostnaderna även vältras över på utländska företag och konsumenter.

Trafikanalys delar samtidigt bedömningen i promemorian att avgiftshöjningen även för endagsvinjetten i de flesta fall är liten i förhållande till övriga transportkostnader. Med det nya förslaget till vägavgifter skulle en tung lastbil i EURO-klass V med minst fyra axlar betala en vägavgift på 1 327 euro per år vilket ungefär motsvarar ca 13 500 svenska kronor. Det kan jämföras med årskostnaden för en tung lastbil med släp som har en total årskostnad på 1,4–2,6 miljoner kronor.<sup>1</sup>

### **Vägavgiften låg i förhållande till samhällsekonomiska marginalkostnader**

Eftersom vägavgiften inte är rörlig i direkt relation till trafiken är det inte något idealt styrmedel för att internalisera trafikens externa effekter, och Trafikanalys räknar inte vägavgiften (liksom inte heller fordonsskatten) som internaliserande i sina redovisningar av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader.<sup>2</sup> Enligt Trafikanalys beräkningar är de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för tung vägtrafik idag inte till fullo internaliserade.<sup>3</sup> I avsaknad av en avståndsbaserad vägavgift utgör därför en tidsbaserad vägavgift ett komplement till andra skatter och avgifter på vägtrafik.<sup>4</sup>

Trafikanalys kan konstatera att den samhällsekonomiska marginalkostnaden för infrastrukturslitage och luftföroreningar (exklusive koldioxid) för en tung lastbil med släp som

<sup>1</sup> Vägsplitageskattekommitténs betänkande, *Vägskatt* (SOU 2017:11), tabell 12.24, <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2017/02/sou-201711/>

<sup>2</sup> Trafikanalys 2018, *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – rapport 2018*, s. 25, <https://www.trafa.se/transportovergripande/transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-2017-7391/>

<sup>3</sup> *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – rapport 2018*

<sup>4</sup> Till skillnad mot en tidsbaserad vägavgift är en avståndsbaserad vägavgift rörlig i proportion till körsträckan och skulle därför räknas som internaliserande.

kör på landsbygd beräknas vara  $1,16 + 0,13 = 1,3$  kronor per fordonskm.<sup>5</sup> I genomsnitt kör en tung lastbil ca 40 000 km per år, vilket därmed innebär ca 52 000 kronor per år i samhällsekonomiska marginalkostnader per fordon. Det kan jämföras med den årliga vägavgiften på 13 500 kronor för en tung lastbil i EURO-klass V som exemplifierades ovan.

Generaldirektör Brita Saxton fattade beslut i detta ärende efter föredragning av Björn Olsson.



Brita Saxton  
Generaldirektör

---

<sup>5</sup> Bilaga till *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2018*, tabell 1.4,  
[https://www.trafa.se/globalassets/pm/2018/pm-2018\\_1-transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader---bilagor.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/pm/2018/pm-2018_1-transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader---bilagor.pdf)

