

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och
punktskatter

Vår referens/dnr:
2023-107

Er referens/dnr:
Fi2023/02125

2023-10-20

Remiss av promemorian Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över rubricerad promemoria och lämnar synpunkter i enlighet med vad som anges nedan.

Sammanfattning av synpunkter

- Svenskt Näringsliv har inga invändningar mot att nödvändiga anpassningar görs till de förändringar som beslutats gemensamt med andra berörda medlemsländer inom ramen för eurovinjettsamarbetet.
- En given utgångspunkt måste vara likabehandling mellan svenska och utländska fordon i avgiftssystemet. Svenskt Näringsliv anser därför att promemorians förslag att svenska lätta motorfordon som har draganordning för påhängsvagn ska omfattas av eurovinjettavgiften när motsvarande utländska fordon på svenska vägar inte omfattas måste tas bort eller ändras för att säkerställa likabehandling.
- Vidare är det negativt att det sammanlagda avgiftsuttaget ökar och det finns behov att genomlysa samtliga nationella styrmedel som berör vägtrafiken och transportsystemet som helhet. Det behövs en samlad bild av hur samtliga skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft samt näringslivets vägtransportbehov i relation till andra trafikslag.

Grunder för förslagen

Sverige är sedan den 1 januari 1998 anslutet till ett samarbete i form av ett gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar, det s.k. eurovinjettsamarbetet. I eurovinjettsamarbetet deltar förutom Sverige även Danmark, Nederländerna och Luxemburg. Det direktiv som på EU-nivå reglerar uttag av vägavgifter ändrades i februari 2022. Regeringen har den 29 mars

2023 undertecknat ett protokoll om ändring av samarbetsavtalet tillsammans med övriga samarbetsländer. I promemorian föreslås att vägavgifterna höjs och differentieras i enlighet med vad som överenskommits. Vidare föreslår promemorian ändringar av fordonsskatten för vissa fordon till följd av att vägavgiftsplikten utvidgas.

De ändringar i nationell rätt som föranleds av ändringarna ska huvudsakligen genomföras av medlemsstaterna senast den 25 mars 2025.

Ändringarna innebär att avgiften utöver nuvarande differentieringar utifrån antal axlar och krav på utsläpp av föroreningar som ställs på ett fordon's motor, även ska differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass. Den koldioxiddifferentiering som följer av ändringarna i eurovinjettdirektivet och samarbetsavtalet förutsätter att fordonen delas in i fem koldioxidutsläppsklasser.

I promemorian föreslås en generell höjningen av vägavgiftsnivåerna med 1,9 procent 2025, vilket medför en ökad årlig kostnad för samtliga företag som betalar vägavgift. Med den växelkurs som används för att räkna om nu gällande vägavgiftsnivåer från euro till kronor motsvarar den föreslagna höjningen för fordon som betalar årlig vägavgift en ökad kostnad om mellan cirka 150 och 490 kronor per år och fordon.

Från och med den 26 mars 2027 utvidgas vägavgiftsplikten till att omfatta motorfordon och motorfordonskombinationer med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, samt motorfordonskombinationer där motorfordonet väger upp till 3 500 kilogram och har draganordning för påhängsvagn.¹ Vägavgiftspliktiga motorfordon och motorfordonskombinationer som väger mindre än 12 000 kilogram betalar en tredjedels lägre vägavgift än övriga.² Ett undantag från vägtrafiksavgift införs för utsläppsfria fordon som har en högsta tekniska tillåtna totalvikt på 4 250 kilogram.

Företag som äger lastbilar som blir avgiftspliktiga till följd av att vägavgiften utvidgas 2027 får ökade kostnader till följd av förslaget. Enligt promemorian uppvägs kostnaderna för de flesta företag delvis av den föreslagna justeringen av fordonsskatten. Den sammantagna kostnadsökningen bedöms dock inte, i förhållande till övriga kostnader förknippade med tung trafik, bli så stor att berörda företags konkurrenskraft påverkas.³

Fordonsskatten för de tunga lastbilar som blir vägavgiftspliktiga den 26 mars 2027 anpassas till de skattenivåer som gäller för andra vägavgiftspliktiga lastbilar.

¹¹ För att inte bygga upp ett alltför komplicerat och administrativt betungande system föreslås att vägavgiftsplikten för motorfordon upp till 3 500 kilogram endast ska omfatta svenska dragfordon för påhängsvagn. Se sid 43 i promemorian.

² Utvidgningen av vägavgiften till fordon under 12 000 kilogram beräknas innebära en årlig ökad kostnad för berörda företag om mellan 5 545 och 17 431 kronor per fordon i den dyraste utsläppsklassen, koldioxidutsläppsklass 1

³ Se sid 59 i promemorian.

Anpassningen innebär att fordonsskatten för tunga lastbilar som kan drivas med dieselolja sätts till 300 kronor per år för lastbilar utan draganordning och lastbilar med annan draganordning. För lastbilar med anordning för påhängsvagn sätts fordonsskatten till 1 000 kronor per år.

Till följd av förslagen som träder i kraft 2025 uppskattas intäkterna årligen öka med omkring 50 miljoner kronor netto.⁴ Förändringarna som träder i kraft 2027 väntas öka intäkterna med ytterligare omkring 23 miljoner kronor brutto och 18 miljoner kronor netto (delårseffekt). Den varaktiga effekten av samtliga föreslagna förändringar uppskattas till omkring 74 miljoner kronor per år i ökade intäkter.

Synpunkter

Svenskt Näringsliv har inga invändningar mot att nödvändiga anpassningar görs till de förändringar som beslutats gemensamt med andra berörda medlemsländer inom ramen för eurovinjettsamarbetet.

En given utgångspunkt måste vara likabehandling mellan svenska och utländska fordon i avgiftssystemet. Svenskt Näringsliv anser därför att promemorians förslag att svenska lätta motorfordon som har draganordning för påhängsvagn ska omfattas av eurovinjettavgiften när motsvarande utländska fordon på svenska vägar inte omfattas måste tas bort eller ändras för att säkerställa likabehandling.

Vidare är det negativt att det sammanlagda avgiftsuttaget ökar och det finns behov att genomlysra samtliga nationella styrmedel som berör vägtrafiken och transportsystemet som helhet. Det behövs en samlad bild av hur samtliga skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft samt näringslivets vägtransportbehov i relation till andra trafikslag.⁵

SVENSKT NÄRINGS LIV

Robert Lönn

Nils Paul

⁴ Den offentligfinansiella effekten för 2025 består nästintill uteslutande av justeringen av dags- och veckoavgifter som föreslås träda i kraft 2025.

⁵ Se bl.a. Svenskt Näringslivs remissyttranden från den 23 augusti 2023, 29 september 2022 respektive den 24 april 2018:

https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/rapporter/f8oyyp1_remissvar_2023-80pdf_1202050.html/remissvar_2023-80.pdf

https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/rapporter/u1dzte_remissvar_2022-69pdf_1190500.html/remissvar_2022-69.pdf

https://www.svensktnaringsliv.se/material/remissvar/sh36fp_remissvar-47-2018pdf_1124085.html/Remissvar+47-2018.pdf