

Kontaktperson i detta ärende  
Tove Winiger  
[tove.winiger@akeri.se](mailto:tove.winiger@akeri.se)  
070-237 55 35

Finansdepartementet  
[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

## Remissyttrande över Höjda och miljödifferenterade avgifter

Sveriges Åkeriföretag är med ca 6000 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring, som svarar för 4 % av Sveriges BNP. Sveriges Åkeriföretag har inbjudits att lämna synpunkter på rubricerad remiss. Vi vill med anledning härav lämna följande synpunkter på förslaget.

### Sveriges Åkeriföretags synpunkter

- Styrning samt nivå av skatter och avgifter på transporter bör ses över i sin helhet i en samlad utredning
- Avgift bör omfatta hela vägnätet
- Vägavgift bör baseras även på växthusgasutsläpp per transporterad enhet

### Översyn av skatter och avgifter inom transportområdet

Som skäl för höjda avgifter anger promemorian att vägavgiften inte höjts sedan år 2001 vilket innebär att den reala avgiftsnivån sjunkit. Ur det perspektivet är förslaget att betrakta som en justering så att vägavgift följer den allmänna prisutvecklingen. Sveriges Åkeriföretag tillstyrker därmed den föreslagna höjningen, och resonerar nedan kring effekter och utformning.

Sveriges Åkeriföretag anser att samtliga skatter och avgifter inom transportområdet bör ses över för att uppnå bättre miljöstyrning och bättre konkurrensförhållanden mellan svenska och utlandsregistrerade åkeriföretag. Denna ståndpunkt motiveras särskilt av pågående revidering av Eurovinjettdirektivet med en avståndsbasead inriktning för vägavgift snarare än en tidsbasead. Till yttermera visso innebär revideringen att koldioxidutsläpp kan komma att bli en viktigare faktor för att bedöma en lastbils växthusgasutsläpp än vad euroklass är idag.

Sveriges Åkeriföretag har i sitt remissvar gällande ”En ny inriktning för beskattning av tung trafik” (Fi2018/01103/S2) argumenterat för varför en avståndsbasead skatt är att föredra utifrån konkurrensförhållandet mellan svenska och

utlandsregistrerade företag.

Ett flertal olika skatter och avgifter påverkar transportnäringen. Beskattning av drivmedel varierar mellan länder utifrån den miniminivå Energiskattedirektivet anger. Även för fordonsskatten finns bestämmelser på EU-nivå gällande miniminivåer. Därtill finns inom Sverige och EU en mängd olika trängselskatter, broavgifter och andra infrastrukturavgifter. Sveriges Åkeriföretag anser att det är angeläget att en helhetssyn på skatter och avgifter görs för att stärka styrningen och bidra till en sund konkurrens inom vägtransportområdet.

### **Miljöstyrande effekt**

Den föreslagna miljödifferenteringen och avgiftshöjningen bedöms enligt förslaget inte ha någon märkbar effekt på miljön. Ett syfte med förslaget är att underlätta möjligheterna att klara preciseringarna i miljö kvalitetsmålet Frisk luft.

Det är positivt att avgiftsnivåer differentieras ytterligare efter euroklass. Att motivera åkeriföretag att utifrån vägavgift skaffa en renare euroklass när differentieringen enbart sträcker sig till euroklass 2 är svårt.

Sveriges Åkeriföretag anser att vägavgifterna borde vara tydligt miljöstyrande, och alltså baserade på växthusgasutsläpp per transporterad enhet.

### **Övrigt**

Promemorian innehåller uträkningar och tabeller som är oklara, särskilt avsnitt 6.2 om offentligfinansiella effekter. Beräkningarna över gamla och nya avgifter och höjningens storlek är oklara. Två exempel:

- 1) Dagens avgift för en dag är 76 kr<sup>1</sup>, och föreslås ändras till 8 euro. Detta är ingen höjning men anges vara en ökning med 50 % i tabell 3 på s.14.
- 2) Avställda fordon är inte vägavgiftspliktiga. Vägavgift betalas tillbaka till den som ställer av sitt fordon. Summeras de fordon som anges i tabell 2 på s.13 är det 76 652 stycken, alltså rätt nära de 80 000 som anges omfattas av vägavgift. Men om 20 000 av dessa är avställda och beräkningen inkluderar dessa blir siffrorna fel. Intäkterna torde ligga närmre 90 än 224 miljoner kronor.

Promemorian anger inte hur fördelningsnyckeln för de pengar som vinjettpfiktiga fordon från andra länder än de avtalsslutande länderna ska användas och på vilka belopp. Sveriges Åkeriföretag kan därför svårligen dra några slutsatser utifrån påståendet att åkerier generellt bedöms ha goda möjligheter att övervältra kostnadsökningen på sina kunder (s.14). Sveriges Åkeriföretag anser att intäkter och fördelning av dessa inom samarbetet måste redogöras för betydligt mycket grundligare än som görs i promemorian.

---

<sup>1</sup> Skatteverket. [Vägavgift för utländska tunga fordon.](#)

Sveriges Åkeriföretag anser att även utländska fordon ska betala avgift för att använda andra svenska vägar än motorvägar och vissa europavägar. Det är en viktig princip för att inte ytterligare snedvrider konkurrensen mellan svenska och utlandsregistrerade företag, som möjliggörs med en avståndsbaserad beskattning.

Med vänlig hälsning



Tove Winiger, politiskt ansvarig