

Höjda och miljödifferentierade vägavgifter

Sammanfattning

- SKL stödjer principen ”förorenaren betalar”, detta då klimatet är en våra viktigaste framtidsfrågor.
- SKL anser att avgiftssystemen bör gälla på EU-nivå och vara avståndsbaserade.
- SKL anser att miljökonsekvenserna inte är tillräckligt analyserade i förslaget.
- SKL anser att utländska fordon ska betala vägavgift för hela det svenska vägnätet för att eliminera snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag.

Förorenaren betalar

I samarbetskommittén för Eurovinjettsamarbetet har avtalsparterna kommit överens om att höja vägavgifterna och anpassa dessa till nyare utsläppskrav. Vägavgiften för vissa tunga fordon har inte höjts sedan år 2001 och har inte anpassats till de nya utsläppskraven som införts på tunga godsfordons motorer.

Skälen till avgiftshöjningen är att avgiftsnivåerna inte följt den allmänna prisutvecklingen samt att vägavgifterna ska spegla de kostnader som de tunga godsfordonens ger upphov till i form av bl.a. miljöpåverkan. Höjningen och differentieringen ska styra utvecklingen mot fordon med lägre utsläpp.

SKL stödjer principen ”förorenaren betalar”, detta då klimatet är en våra viktigaste framtidsfrågor. SKL konstaterar att förslaget rör vidareutveckling av en tidsbaserad avgift inom de länder som deltar i vägavgiftssamarbetet (Sverige, Danmark, Nederländerna och Luxemburg). SKL anser att de förändringar som föreslås är välmotiverade.

Avståndsbaserat system på längre sikt

På EU-nivå pågår ett arbete för att övergå från tidsbaserade till avståndsbaserade avgifter vilket SKL stödjer. Genom en avståndsbaserad beskattning kan den tunga trafiken i högre grad bära sina kostnader för samhällsekonomin. SKL anser att avgiftssystemen bör gälla på EU-nivå och vara avståndsbaserade. SKL anser att den här aktuella vägavgiften och de förändringar som föreslås är att betrakta som en mindre förändring under en övergångsperiod. På längre sikt är avståndsbaserade avgiftssystem på EU-nivå att föredra.

Verkningslös för miljön

I promemorian anges att avgiftshöjningen kan underlätta möjligheterna att klara preciseringarna i miljö kvalitetsmålet Frisk luft, att den bidrar till en renare fordonsflotta och lägre utsläpp av kväveoxider samtidigt som det uppges att avgiftshöjningen inte kommer ha någon märkbar effekt på miljön. Motsägelsefulla argument visar tydligt att effekterna av förändringen inte är tillräckligt utredda och det saknas en tydlighet i hur förändringen ska verka för en bättre miljöstyrning. Ändringen riskerar därför att bli verkningslös utifrån regeringens mål om att minska miljöpåverkan från transportsektorn.

I det näraliggande ärendet ”En ny inriktning för beskattning av tung trafik” (Fi2018/01103/S2) har det betonats att den samlade styrningen som fordonskatter, bränsleskatter och vägavgifter ger behöver analyseras och konsekvensbedömmas i det fortsatta arbetet. SKL vill betona betydelsen av att de samlade styreffekterna analyseras i ett bredare perspektiv.

Rättvisare konkurrens

För svenskregistrerade fordon tas vägavgift ut för rätten att använda hela det svenska vägnätet. För utländska fordon tas vägavgift ut för rätten att använda motorvägar samt vissa europavägar som inte är motorvägar. SKL anser att utländska fordon ska betala vägavgift för hela det svenska vägnätet för att eliminera snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag. Genom en avståndsbasead beskattning kan det vara möjligt.

Sveriges Kommuner och Landsting



Lena Micko
Ordförande