

Finansdepartementet

Skatte- och tullavdelningen. Enheten för  
mervärdesskatt och punktskatter

103 33 Stockholm

Stockholm

Vår referens

Dnr

2018-07-17

Philip Thunborg

Fi2018/01890/S2

## Remissyttrande avseende promemorian ”Höjda och miljödifferentierade vägavgifter”

Företagarna har givits tillfälle att yttra sig angående ovanstående promemoria från Finansdepartementet och lämnar följande synpunkter på dess innehåll.

### *Bakgrund*

Sedan den 1 januari 1998 är Sverige anslutna till Eurovinjettsamarbetet, vilket innebär ett gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter för att använda vissa vägar. I Sverige regleras avgiften i lagen om vägavgift för vissa tunga fordon (motorfordon och motorfordonskombinationer på minst 12 ton avsedda för godstransport) och för svenskregistrerade fordon ger avgiften rätten att använda hela det svenska vägnätet, till skillnad från utländska fordon som ges rätten att använda motorvägar samt vissa europavägar som inte är motorvägar. Eftersom att vägavgiften inte har höjts sedan 2001 har samarbetets avtalsparter kommit överens om att höja vägavgifterna och anpassa dessa till nyare utsläppskrav för fordons motorer. Skälet till detta är att bibehålla den totala avgiftsnivån samt att förstärka differentieringen av avgiften.

### *Synpunkter*

Företagarna är positiva till en vägavgift för tunga godstransporter som tar hänsyn till fordonets utsläpp där en differentiering kompenserar för fordonets miljöpåverkan, enligt principen om att förorenaren betalar. Det ska löna sig att investera i miljövänliga fordon. De klimat- och miljöutmaningar som vi står inför är stora och Sverige gör rätt i vara ett ledande land i klimatarbetet och att gå mot fossilfrihet. Mängden transporter ökar och så även behovet av transporter. I detta arbete är det avgörande att de skatter och avgifter som åläggs transportsektorn styr valet av fordonsinköp. I detta avseende finner vi motstridiga resonemang i promemorian om vilken sorts effekt som avgiftshöjningen kan tänkas få samt vad syftet med avgiftshöjningen är.

Förslaget om höjda och differentierade vägavgifter är enligt promemorian en åtgärd i arbetet med att anpassa trafikbeskattningen för den tunga godstrafiken till de kostnader som den ger upphov till gällande bland annat miljöpåverkan och således styra

utvecklingen mot fordon med lägre utsläpp. Samtidigt redogör promemorian att trots en differentiering så förväntas avgiftshöjningen inte ha någon märkbar effekt på miljön. Slutsatsen blir således att det inte handlar om en styrande avgift, utan snarare om en finansierande avgift som kommer att tillfalla en redan hårt ansatt åkerinäring samt i slutändan företag och konsumenter.

I promemorian anses det att de ökade kostnaderna som avgiftshöjningen enskilt innebär kan anses vara försumbar i sammanhanget och inte ge en mätbar påverkan på de branscher där transportkostnaden är en stor del av företagens produktionskostnad (exempelvis företag inom jord- och skogsbruk, producenter av trävaror eller livsmedelsföretag). Det kan vara en rimlig bedömning, men lägg därtill övriga kostnader i form av bland annat drivmedelskatt och fordonskatt samt föreslagen kilometerskatt så ser vi en risk att dessa skatter och avgifter aggregerat kan få en negativ effekt på företag som framför allt verkar på landsbygd.

Innan beslut tas i riksdagen behöver en mer omfattande utredning kring förslagets konsekvenser genomföras. Särskilt gällande vilka effekter som förväntas av avgiften, samt för avgiftens faktiska effekter som kan uppstå. Som vi nämnt ovan redogör promemorian att avgiftshöjningen inte förväntas ha någon märkbar effekt på miljön. Dessutom finns det ingen hänsyn till den sammanlagda ekonomiska effekten för transportberoende företag när promemorian bedömer att vägavgiftshöjningen är så pass liten att den inte har en mätbar påverkan på dessa företag.

För att undvika att konkurrenskraften hos svenska företag som är beroende av godstransporter försämras på grund av ökade kostnader behövs en helhetssyn över de samlade kostnaderna som övervältras på företagen. Det är således väsentligt att det införs gröna skatteväxlingar i den fossilfria omställningen av fordonsflottan. Nya skatter eller avgifter bör inte adderas till redan befintliga utan att en analys om alternativ för skatteväxling har föregåtts.

## Företagarna

Patrik Nilsson

Samhällspolitisk chef

Philip Thunborg

Analytiker