



SVENSKT NÄRINGSLIV

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och
planering

Vår referens/dnr:

2023-80

Er referens/dnr:

LI2023/02489

2023-08-23

Remiss av promemorian Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg

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

Sammanfattning av synpunkter

- Svenskt Näringsliv tillstyrker de föreslagna ändringarna som utgör anpassning till nya EU-regler avseende avgifter för transporter på väg.
- Svenskt Näringsliv är positivt till att de föreslagna ändringarna inte förväntas leda till att det sammanlagda avgiftsuttaget ökar.
- Svenskt Näringsliv anser att det finns behov att genomlysna 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

I det s.k. eurovinjettdirektivet¹ regleras uttag av skatter och avgifter för användning av det transporturopeiska vägnätet och en medlemsstats motorvägsnät. Med anledning av ändringar på EU-nivå² sker en anpassning i svensk rätt avseende uttag av den s.k. eurovinjettavgiften. Eurovinjettdirektivet tvingar inte

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga fordon för användning av vissa infrastrukturer.

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användning av vissa infrastrukturer.

medlemsstaterna att ta ut skatter och avgifter, men om en medlemsstat väljer att göra det så måste direktivets villkor följas.

Infrastrukturavgifter som tas ut för användning av ett vägavsnitt på allmän väg får täcka kostnader för uppförande och utveckling av det vägavsnitt som avgifterna avser samt för uppförande, underhåll, drift och utveckling av tillhörande avgiftssystem. Infrastrukturavgifternas storlek ska bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna inte överstiger de kostnader som avgifterna får täcka. Varje kategori eller typ av fordon ska som huvudregel bära sin beräknade andel av kostnaderna för ett vägavsnitt eller tillhörande avgiftssystem.

Den nuvarande eurovinjettavgiften omfattar motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt överstigande 3 500 kilo och som är avsedda eller används för godstransport på väg. Genom ändringarna utökas direktivets tillämpningsområde till att omfatta alla motorfordon med minst fyra hjul samt ledade fordonskombinationer, under förutsättning att de används eller är avsedda att användas för gods- eller persontransport på väg. Direktivet omfattar efter ändringarna inte bara godsfordon utan även fordon avsedda för transport av passagerare.

I de nya reglerna ställs högre krav än tidigare på att vägtrafiken ska betala för de externa kostnader i form av luftföroreningar, buller och koldioxidutsläpp som den orsakar. Enligt eurovinjettdirektivet är det frivilligt för medlemsstaterna att införa en avgift för externa kostnader för trafikrelaterat buller eller koldioxidutsläpp eller en kombination av dem.

För att säkerställa infrastrukturavgifternas karaktär av avgifter, och inte som skatter, har Sverige valt att differentiera avgifterna med hänsyn till fordonens utsläpp.³ Med hänsyn till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen avseende fordons koldioxidutsläpp och andra externa kostnader som fordon orsakar finns det enligt promemorian anledning att anta att EU-rätten i framtiden kan komma att ändras löpande av bl.a. kommissionen. Mot bakgrund av detta införs principerna för beräkning av avgifter för externa kostnader i lag om infrastrukturavgifter på väg om det i framtiden skulle finnas krav eller intresse av att ta ut sådana avgifter på allmän väg i Sverige. Däremot bör det för närvarande, enligt promemorian, inte fastställas några avgifter för externa kostnader på allmän väg.

Genomförande av ändringar i eurovinjettdirektivet innebär bl.a. att:

- Transportstyrelsen ska dela in tunga fordon⁴ som är registrerade i vägtrafikregistret i fem koldioxidutsläppsklasser. Klassificeringen kan påverka den infrastrukturavgift som ska tas ut, men även den skatt som ska tas ut för fordonet.

³ Se sidorna 49-50 och 63 i promemorian.

⁴ Med tungt fordon avses fordon med en totalvikt över 3 500 kilogram.

- Till skillnad från den nuvarande regleringen ska avgifter upp till den högsta nivån få tas ut, inte bara om en euro-klassdifferentiering inte kan ske, utan även om en differentiering med hänsyn till koldioxidklass eller miljöprestanda inte kan ske.
- Undantag från avgiftsplikt görs för alla bussar med en vikt över 3,5 ton och inte enbart för de bussar med en totalvikt över 14 ton. Det innebär att antalet undantagna bussar ökar med cirka 2 000 till cirka 17 000 bussar. Syftet är att främja kollektivtrafik med buss. Det utökade undantaget för bussar bedöms ha en positiv påverkan på kollektivföretag och bussbranschen i stort, samt en begränsad positiv påverkan på miljön.⁵

De föreslagna förändringarna föreslås genomföras i svensk rätt genom införande av två nya lagar och en ny förordning.⁶ Ändringarna bedöms inte medföra några ytterligare offentligfinansiella effekter utöver de som uppkommer för Transportstyrelsen, Trafikverket och domstolarna. Ändringarna föreslås träda i kraft från den 25 mars 2024.⁷

Synpunkter

Svenskt Näringsliv tillstyrker de föreslagna ändringarna som utgör anpassning till nya EU-regler avseende vägavgifter för transporter på väg. Det är positivt att de föreslagna ändringarna inte förväntas leda till att det sammanlagda avgiftsuttaget ökar. Däremot finns det behov att genomlysna 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.⁸

SVENSKT NÄRINGSLIV

Robert Lönn

Nils Paul

⁵ Se sida 81 i promemorian.

⁶ Lag om infrastrukturavgifter på väg och lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser samt förordning om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

⁷ Bestämmelserna om avgiftsdifferentiering för utsläppsfria fordon träder i kraft den 1 januari 2026 och bestämmelserna om avgifter för tunga fordon för externa kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar träder i kraft den 25 mars 2026.

⁸ Se bl.a. Svenskt Näringslivs remissyttranden från den 29 september 2022 respektive den 24 april 2018:

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