

Promemoria om genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men har följande synpunkter.

Transportstyrelsen anser att det finns otydligheter om kommunala motorvägar omfattas av tillämpningsområdet i förslaget till lag om infrastrukturavgifter på väg.

Transportstyrelsen önskar ett tydliggörande avseende reglerna om användningsförbud vid köp av fordon vid exekutiv försäljning i förslaget till lag om infrastrukturavgifter på väg. Den förändrade lydelsen kan uppfattas på sådant sätt att den endast är tillämplig för den fordonsägare som köpt fordonet av konkursboet, inte för eventuella nya ägare som tillkommit därefter.

Transportstyrelsen ser ett behov av att skilja på *fordon* och *motorfordon* i förslaget till lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Detta eftersom det finns förslag om att även koldioxidifferentiera utifrån släpfordonets egenskaper.¹

Transportstyrelsen anser att definitionen av *fordonsgrupp* i förslaget till lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser med hänvisningen till tabell 1 är för snäv. I den senast konsoliderade versionen av förordning (EU) 2017/2400 daterad i januari 2023 finns flera tabeller gällande fordon i kategori N. Därav ser Transportstyrelsen att hänvisningen bör ske till bilaga 1 generellt istället för endast till tabell 1.

Transportstyrelsen vill uppmärksamma att myndigheten inte har tillgång till fordonets kundinformationsfil och föreslår därför att hänvisningen avseende

¹ Se remiss av kommissionens förslag till Europaparlamentets och Rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG, rådets direktiv 1999/37/EG och direktiv (EU) 2019/520 vad gäller koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon.

koldioxidutsläpp i förslaget till lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser bör göras till fordonets CoC-dokument.

Transportstyrelsens synpunkter

Förslag till lag om infrastrukturavgifter på väg

Författningsförslag

1 §

Transportstyrelsen vill uppmärksamma att den nya lydelsen inte tycks innefatta kommunala motorvägar.

Vägar med kommunalt huvudmannaskap/väghållaransvar är inte enskilda vägar och ofta inte allmänna vägar enligt väglagen (1971:948). De planläggs istället utifrån plan- och byggförordningen (2011:338). Idag finns fyra motorvägssträckor med kommunalt huvudmannaskap.

49 §

Transportstyrelsen önskar ett tydliggörande avseende reglerna om användningsförbud vid köp av fordon vid exekutiv försäljning.

Formuleringen är förändrad i jämförelse med den formulering som idag finns i 15 § lag (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. I 49 § i förslaget till lag om infrastrukturavgifter på väg anges att *den som förvärvat ett fordon* vid en exekutiv försäljning har rätt att använda fordonet trots användningsförbudet. I 15 § i nuvarande lag om infrastrukturavgifter på väg anges att bilen får *användas av den nya ägaren*. Transportstyrelsen menar att denna formulering skapar otydlighet då den kan uppfattas på sådant sätt att den endast är tillämplig för den fordonsägare som köpt fordonet av konkursboet, inte för eventuella nya ägare som tillkommer i senare led i försäljningskedjan. Det bör därför förtydligas att undantaget också gäller köpare i senare led än direkt från konkursboet.

Förslag till lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser

Författningsförslag

1 §

Transportstyrelsen ser ett behov av att skilja på *fordon* och *motorfordon* eftersom det pågår ett arbete med att även koldioxiddifferentiera utifrån släpfordonets egenskaper.²

² Se remiss av kommissionens förslag till Europaparlamentets och Rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG, rådets direktiv 1999/37/EG och direktiv (EU) 2019/520 vad gäller koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon.

Transportstyrelsen anser att definitionen av *fordonsgrupp* med hänvisningen till tabell 1 är för snäv. I den senast konsoliderade versionen av förordning (EU) 2017/2400 daterad i januari 2023 finns flera tabeller gällande fordon i kategori N. Därav ser Transportstyrelsen att hänvisningen bör ske till bilaga 1 generellt istället för till tabell 1.

3 §

Enligt bestämmelsen avses med *koldioxidutsläpp* de specifika koldioxidutsläpp som anges i ett tungt fordon kundinformationsfil enligt del II i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400. Transportstyrelsen vill uppmärksamma att myndigheten inte har tillgång till fordonets kundinformationsfil och föreslår därför att hänvisningen avseende *koldioxidutsläpp* istället bör göras till fordonets CoC-dokument.

4.10.2 Differentiering av infrastrukturavgifter för utsläppsfria fordon

Transportstyrelsen bedömer att det finns otydligheter om huruvida utsläppsfria fordon med högsta tekniskt tillåtna lastad vikt mellan 3 500 kg och 4 250 kg klassas som ett motsvarande lätt fordon som är utsläppsfritt eller som *inte* är utsläppsfritt.

Av sammanfattningen framgår: *En infrastrukturavgift för ett utsläppsfritt fordon med en totalvikt över 3 500 kilogram och av högst 4 250 kilogram ska uppgå till samma belopp som avgiften för ett lätt fordon av motsvarande fordonstyp som inte är utsläppsfritt. På nästa sida (sid 57, näst sista stycket) anges om utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt mellan 3 500 och 4 250 kg att ”ett sådant fordon bör, trots att det definitionsmässigt är ett tungt fordon, när det gäller infrastrukturavgifter behandlas som ett utsläppsfritt lätt fordon”.*

Transportstyrelsen föreslår att begreppet *högsta tekniskt tillåten lastad vikt* används under rubrik 4.10.2. Begreppet *totalvikt* används i sammanfattningen medan begreppet *högsta tekniskt tillåten lastad vikt* används i texten. Begreppen innebär idag samma sak men kan i en framtid komma att betyda olika saker om totalviktsbegreppet ändras i enlighet med en tidigare framställan från Transportstyrelsen.³

³ Transportstyrelsen, 2017. *Framställan om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, fordonsförordningen (2009:211) och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister – ändring av totalviktsbegreppet för att underlätta för fordonsägare vid ändring av fordons totalvikt*
<https://www.regeringen.se/contentassets/daab82682f9e451c894e6ee151781bc2/n2017-0495-framstallan-transportstyrelsen.pdf>

4.17 Utbyte av uppgifter med andra medlemsstater

Transportstyrelsen anser att det finns behov av förtydligande i fråga om uppgifter som ska utbytas med andra medlemsstater.

Under rubriken beskrivs uppgifter om tunga fordon som ska få utbytas med andra medlemsstater i enlighet med regleringen av elektroniska vägsystem. I andra stycket (sid 69) nämns att bland annat uppgift om tunga fordons koldioxidutsläpp uttryckt i *gram per tonkilometer* avses. Transportstyrelsen vill uppmärksamma om att specifikt koldioxidutsläpp för tung buss anges i *gram per personkilometer* i vägtrafikregistret. Uppgiften hämtas från fordonets CoC-dokument.

Transportstyrelsen vill även påpeka att begreppet *utsläppsklass* får delvis skild innebörd i olika lagstiftning. Det anses i promemorian att ordalydelsen av utsläppsklass i vägtrafikdataförordningen (2019:382)⁴ utöver att betyda uppgift om euroklass, även innebär uppgift om koldioxidutsläppsklass, en ändring av förordningen skulle därför inte vara nödvändig. Begreppet utsläppsklass betyder i avgasreningslagen (2011:318) och avgasreningsförordningen (2011:345) indelning i euroklass utifrån avgasutsläpp av luftpåverkande föroreningar. Begreppet har även samma innebörd i Transportstyrelsens föreskrifter.⁵ Avgasreningslagstiftningen reglerar inte klimatpåverkande utsläpp som exempelvis utsläpp av koldioxid.

6. Konsekvenser

Transportstyrelsen stödjer utredningens bedömning om att de systemmässiga kostnaderna för myndigheten bedöms uppgå till 7 miljoner. Däremot tillkommer andra kostnader som inte bedöms rymmas inom befintlig ram.

Indelning i koldioxidutsläppsklasser blir ett nytt ansvarsområde för myndigheten. Transportstyrelsen behöver säkerställa att det finns kompetens, bemanning och tid för att hantera det nya ansvaret. För hantering av omprövningar och överklaganden av beslut om utsläppsklass behöver myndigheten bland annat utveckla omprövningsformulär och ärendehanteringssystem. Hanteringen kommer även medföra ett ökat inflöde av ärenden och telefonsamtal till myndigheten vilket föranleder ett ökat resursbehov. Myndigheten ser även behov av att ändra ett flertal föreskrifter inom området.

⁴ Bilaga 1, Fordon punkt 2.1.

⁵ Se Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret (TSFS 2009:59) samt Transportstyrelsens föreskrifter om indelning i utsläppsklasser (TSFS 2012:35).

Transportstyrelsen kommer att redogöra närmare för de ekonomiska konsekvenserna i remissvaret avseende *ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet* (Fi2023/02125).

Transportstyrelsen ser ett behov av förtydligande i beskrivningarna av hur avgiften anpassas utifrån hur mycket koldioxid ett fordon släpper ut. I promemorian anges att ju mer koldioxid ett tungt fordon släpper ut, desto högre infrastrukturavgift ska tas ut för fordonet (sid 80 under konsekvenser och sid 92 under författningskommentarer). Transportstyrelsen vill uppmärksamma att det inte alltid är helt korrekt eftersom nedsättning av avgift beroende på koldioxidutsläppsklass ska bedömas utifrån referensvärden för den fordonsgrupp eller undergrupp som fordonet tillhör. På detta sätt kan ett visst fordon tilldelas en koldioxidutsläppsklass och få högre infrastrukturavgift än ett annat fordon som tillhör en annan undergrupp, trots att fordonet släpper ut mindre koldioxid. Ett exempel är så kallade arbetsfordon (vocational vehicles) vilka inte omfattas av förordningen (EU) 2019/1242 och, om det inte är utsläppsfritt eller utsläppsnålt, kommer att tillhöra koldioxidutsläppsklass 1. Ett sådant fordon får därmed den högsta avgiften även om det skulle ha ett lågt koldioxidutsläpp. Arbetsfordonens andel av de tunga lastbilarna är ca 20-25% i Sverige (lastväxlarbilar, sopbilar, timmerfordon m fl.).

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Ann-Cathrine Wikström, avdelningsdirektör Anna Berggrund, utredare Kjell-Olof Mattsson, strateg Jonny Geidne, utredare Camilla Odén, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör