



Näringsdepartementet

Rådets möte 21 april 2005

Dagordningspunkt 3

Rubrik: Direktivförslag om ändring av Europaparlamentets och Ministerrådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer.

Dokument:

- Förslag till Europaparlamentets och Rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer KOM(2003)448 slutlig.
- TRANS 58 FISC 34 ENV 123 CODEC 169
- TRANS 58 FISC 34 ENV 123 CODEC 169, add 1.

Tidigare behandlad vid samråd med EU-nämnden inför ministermöten i december 2003, mars, juni och oktober 2004.

Bakgrund

Kommissionen lade fram förslaget den 23 juli 2003.

Den 22 september 2003 hölls ett remissmöte med berörda svenska organisationer. Diskussionen visade stor uppslutning kring den föreslagna möjligheten att avgiftsbelägga hela vägnätet. Det fanns mycket delade meningar om det är riktigt med öronmärkning av intäkter och den föreslagna avgiftsnivån för km-skatter ifrågasattes.

Frågan diskuterades vid transportministermöten 9 oktober och 5 december 2003 samt den 9 mars, 10-11 juni och den 7 oktober 2004.

Rättslig grund och beslutsförfarande

Enligt kommissionens mening är det fördragets artikel 71, kvalificerad majoritet. Rådets rättstjänst har lämnat ett utlåtande i frågan (doc. 6489/04) som ger stöd för Kommissionens syn.

Regeringen anser att förslaget bör beslutas både enligt artikel 71 och artikel 93.

Svensk ståndpunkt

Regeringen anser att Sverige bör acceptera föreliggande kompromissförslag.

Regeringens anser att följande primära prioriteringar i övrigt bör gälla:

- Direktivet bör göra det möjligt att ta ut skatter och Eurovinjett/vägavgift på hela vägnätet.
- Tillfredställande differentieringsmöjligheter bör säkerställas så att det blir möjligt att inför marginalkostnadsbaserade km-skatter i Sverige.
- Direktivet bör öppna för Öresundsbrokonsortiet att tillämpa rabatter för frekventa användare.
- Beslut bör fattas både enligt artikel 71 och artikel 93. I annat fall bör Sverige avge en särskild deklARATION.
- Sverige bör fortsatt motverka skrivningar om öronmärkning av skatteintäkter.

Europaparlamentets inställning

Europaparlamentet framhåller att ett avgiftsdirektiv skall grundas på principen "användaren betalar" och att det bör öppna för en total internalisering av externa effekter. Samtidigt framhålls att perifera områden bör ges särskild uppmärksamhet så att transporter till dessa inte drabbas av orimligt höga kostnader. Parlamentet framhåller också betydelsen av rättvis konkurrens mellan skilda transportslag och motsätter sig öronmärkning av intäkter, liksom att särskilda nationella myndigheter skall krävas för att hantera frågor om vägavgifter och vägtullar. Vidare stöder man förslaget om att tillåta särskilda påslag på maximalt 25 procent i särskilt känsliga områden, bl.a. bergsområden. Parlamentet stöder att kommissionen, för att beakta tekniska förändringar och penningvärdesförändringar, ges uppdrag att uppdatera den bilaga som fastställer beräkningsprinciper för vägtullar.

Förslaget

Föreliggande kompromissförslag omfattar lastbilar över 12 ton obligatoriskt och lastbilar mellan 3,5 till 12 ton frivilligt. Om en medlemsstat inför vägtull eller vägavgift på fordon ner till 3,5 ton skall direktivet med andra ord gälla. Vidare omfattar det endast TEN-vägar.

För skatter och avgifter på övriga vägar gäller således inte de begränsningar som direktivet sätter upp.

Liksom dagens direktiv ges medlemsstaterna möjligheten att införa distansrelaterad tull (km-skatt) eller tidsrelaterad Eurovinjett. För tunnlar, broar och bergspass kan bägge tas ut parallellt.

Tull eller km-skatt får maximalt uppgå till självkostnaden. I exceptionella fall tillåts dock ”påslag”.

För vägavgift eller så kallad Eurovinjett fastslås nya maxtaxor.

Gällande svenska regler och förslagets effekter på dessa

Förslaget har direkt bäring på lagen om vägavgift för vissa tunga fordon (SFS 1997:1137). Förslaget skulle ge Sverige möjlighet att ta ut vägavgift på en större del av vägnätet. Det skulle göra det möjligt att ta ut avgift på utländska fordon som bedriver trafik på dagens ”icke-Eurovinjettvägar” och i dag, till skillnad från svenska åkare, slipper betala vägavgift där. Genom överenskommelse med övriga Eurovinjettländer kan Eurovinjettavgiften justeras upp något.

Ekonomiska konsekvenser

På medellång sikt torde förslaget medföra ökade Vägavgiftsintäkter, främst från utländsk trafik.