



Ändring av Eurovinjettdirektivet

2022/23:FPM95

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

2023-06-08

Dokumentbeteckning

COM(2023) 189

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

Sammanfattning

Förslaget innehåller ändringar som i huvudsak berör det så kallade Eurovinjettdirektivet (direktiv 1999/62/EG om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer) men som i viss mån berör direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon och direktiv (EU) 2019/520 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen. Eurovinjettdirektivet är tillämpligt på fordonsskatter samt vägavgifter och vägtullar för användandet av vissa vägar vilka får tas ut för fordon med minst fyra hjul.

Vid den senaste ändringen av Eurovinjettdirektivet (genom direktiv (EU) 2022/362 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer) infördes bland annat regler för att differentiera avgifterna eller ta ut särskilda avgifter för fordons utsläpp av koldioxid. Förslaget syftar till att inkludera effekten av släpfordon på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon vid fastställandet av de vägavgifter och vägtullar som omfattas av direktivet genom att släpfordon delas in i klasser baserat på så kallade effektivitetsförhållanden.

Avslutningsvis föreslås vissa ändringar av direktiv (EU) 2019/520 och direktiv 1999/37/EG för att möjliggöra informationsutbyte mellan medlemsstaterna och för att ge medlemsstaterna möjlighet att lägga till släpfordonets effektivitetsförhållande och släpfordonsklass på registreringsbeviset.

Regeringen välkomnar kommissionens ambition att kostnadseffektivt minska koldioxidutsläppen genom att öka användningen av mer energieffektiva fordon och anser att kommissionens förslag att ta hänsyn till släpfordons påverkan innebär att differentieringen av avgiften bättre speglar fordonskombinationens verkliga utsläpp, men behöver ytterligare analysera hur uttaget av avgifter och kontrollen av efterlevnaden i praktiken kan gå till.

Regeringen avser att verka för att kravet på att ta hänsyn till släpvagnars påverkan på utsläppen av koldioxid vid avgiftssättningen inte ska behöva tillämpas för tidsbaserade vägavgifter. Regeringen anser att det är viktigt att fördelningen av kompetens mellan medlemsstaterna och kommissionen blir väl avvägd.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Det så kallade Eurovinjettdirektivet (direktiv 1999/62/EG, senast ändrat genom direktiv (EU) 2022/362), är tillämpligt på fordonsskatter samt vägavgifter och vägtullar som får tas ut för fordon med minst fyra hjul för användandet av vissa vägar. Direktivet tvingar inte medlemsstaterna att införa vägavgifter eller vägtullar, men om medlemsstaten väljer att ta ut vägavgifter eller vägtullar på det transeuropeiska vägnätet eller motorvägar måste de uppfylla direktivets villkor. I direktivet används begreppet vägtull i betydelsen distansbaserad avgift samt begreppet vägavgift i betydelsen tidsbaserad avgift. Dessa begrepp används i denna promemoria utan ställningstagande till om dessa avgifter enligt svensk lag är att betrakta som skatt eller avgift.

Det första Eurovinjettdirektivet antogs 1993 och omfattade tunga lastbilar med en totalvikt över 3,5 ton. Ett viktigt syfte med direktivet var att säkerställa en väl fungerande inre marknad, vilket åstadkoms genom att reglera nivån på de avgifter som medlemsstaterna får ta ut och att säkerställa att avgifterna tas ut på ett icke-diskriminerande sätt. Genom direktiv 2011/76/EU om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer infördes regler kring uttag av avgifter för buller och utsläpp. Genom uppdateringar har maxbeloppen för vägavgifter och avgifter för luftföroreningar och buller i vägtullar höjts. Genom direktiv (EU) 2022/362 infördes bland annat regler för att differentiera avgifterna eller ta ut särskilda avgifter för fordons utsläpp av koldioxid. Direktivets tillämpningsområde utvidgades också till att omfatta alla fordon med minst fyra hjul.

1.2 Förslagets innehåll

Släpfordon har betydande potential att minska koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon, och åtgärder som minskar

driftskostnaderna för mer energieffektiva släpfordon kan ge incitament till en snabbare utveckling av sådana släpfordon. Syftet med förslaget är att fastställa regler för att inkludera släpfordons effekt på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon i system med differentierade vägavgifter och vägtullar baserade på fordonens koldioxidutsläpp.

När direktiv (EU) 2022/362 antogs fanns det ännu inte någon rättslig ram för certifiering av släpfordons effekt på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon. Släpfordon kunde därför inte ingå i differentieringen av vägavgifter och vägtullar baserade på fordonens koldioxidutsläpp.

I skäl 31 i direktiv (EU) 2022/362 uppmanades kommissionen att lägga fram ett lagförslag om ändring av direktiv 1999/62/EG för att inkludera effekten av släpfordon på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon vid fastställandet av de vägavgifter och vägtullar som omfattas av direktivet så snart sådana värden finns tillgängliga. Genom antagandet av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 om genomförande av Europaparlamentets och rådets genomförandeförordning (EG) nr 595/2009 vad gäller tunga släpfordons prestanda med avseende på deras påverkan på motorfordons koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, energiförbrukning och körsträcka med nollutsläpp och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2020/683 har detta blivit möjligt.

Förslaget innebär att släpfordon delas in i klasser baserat på så kallade effektivitetsförhållanden. Beroende på vilken klass ett släpfordon tillhör fastställs koldioxidutsläppsklassen för kombinationen av tunga godsfordon genom att koldioxidutsläppsklassen för dragfordonet i förekommande fall justeras. Befogenheten att fastställa gränsvärden för släpfordonsklasserna föreslås delegeras till kommissionen.

Genom kommissionens förslag ändras dessutom befintliga bestämmelser i direktiv 1999/62/EG för att återspegla den föreslagna strukturen i det förslag till ändring av förordning (EU) 2019/1242 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG som presenterades av kommissionen den 14 februari 2023. Det klargörs också hur avgifterna ska differentieras för de undergrupper av fordon för vilka referensvärden för koldioxidutsläpp ännu inte finns tillgängliga.

Avslutningsvis föreslås vissa ändringar av direktiv (EU) 2019/520 och direktiv 1999/37/EG för att möjliggöra informationsutbyte mellan medlemsstaterna och för att ge medlemsstaterna möjlighet att lägga till släpfordonets effektivitetsförhållande och släpfordonsklass på registreringsbeviset.

Sverige tar sedan den 1 januari 1998 ut en vägavgift för tunga lastbilar inom ramen för ett samarbete som nu inkluderar Danmark, Luxemburg och Nederländerna (Eurovinjettsamarbetet). Samarbetet innebär att lastbilar och lastbils kombinationer med en totalvikt på minst 12 ton måste betala en avgift för att använda vägnätet under en viss tidsperiod. När vägavgiften är betald kan lastbilen köras i samtliga anslutna länder utan att betala en ny avgift. Avgiftsbeloppet är beroende av antalet axlar och vilka utsläppskrav fordonet uppfyller. För svenskregistrerade fordon är vägavgiften en skatt medan den för utlandsregistrerade fordon är en tvingande avgift.

Den närmare utformningen av den gemensamma vägavgiften regleras i det samarbetsavtal om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar, som skrevs under i Bryssel den 9 februari 1994. Avtalet (i sin ursprungliga lydelse) är publicerat i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ 1997:50). Ett protokoll om ändring i avtalet undertecknades den 29 mars 2023. Genom protokollet genomförs bestämmelserna i direktiv (EU) 2022/362. I Sverige regleras vägavgiften i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. För att genomföra direktiv (EU) 2022/362 i de delar som rör vägavgifter och för att att avspegla de senaste ändringarna i samarbetsavtalet kommer lagen att ändras.

Uttag av infrastrukturavgifter på allmänna vägar utom färjor och på vissa enskilda vägar regleras i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. Om en vägavgift tas ut får infrastrukturavgifter (vägtull) endast tas ut på broar, tunnlar och vägar genom bergspass. För att genomföra direktiv (EU) 2022/362 i de delar som rör infrastrukturavgifter och för att genomföra direktivets bestämmelser om indelning av fordon i koldioxidutsläppsklasser har en promemoria med förslag till en ny lag som ersätter lagen om infrastrukturavgifter på väg och en ny lag om indelning av fordon i koldioxidutsläppsklasser remitterats.

Föreliggande förslag innebär att nämnda lagar, och eventuellt samarbetsavtalet, kan behöva ändras på nytt.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Kommissionen hänvisar till konsekvensbedömningen av förslaget till nya skärpta EU-mål för koldioxidutsläpp från nytillverkade tunga vägfordon (KOM(2023) 88). Enligt kommissionen är slutsatsen av den konsekvensanalysen att det finns en betydande potential för ökad energieffektivitet hos påhängsvagnar och släpvagnar och att sådana åtgärder skulle utgöra ett kostnadseffektivt sätt att minska utsläppen av koldioxid. De skärpta målen påverkar utbudet av mer energieffektiva släpfordon medan föreliggande förslag påverkar efterfrågan på sådana fordon. Genom nedsättning av avgifterna för energieffektiva fordonskombinationer sänks driftskostnaderna utöver vad som blir effekten av den ökade energieffektiviteten i sig, vilket förstärker efterfrågan på sådana fordon.

Vad gäller svenska fordonstillverkare så berörs Volvokoncernen och Scania samt möjligtvis dess underleverantörer av kommissionens förslag.

2022/23:FPM95

Förslaget kan innebära vissa budgetära konsekvenser för Sveriges del i form av bland annat utökad arbete för Transportstyrelsen och Skatteverket.

För Sveriges del bedömer regeringen att förslaget ökar möjligheten att nå det av riksdagen fastställda klimatmålet om nettonollutsläpp till 2045.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen vill se ett regelverk med hög klimatnytta som på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till uppsatta energi- och klimatmål, försörjningstrygghet och konkurrenskraft, samt som är så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer inom näringslivet och berörda myndigheter.

Regeringen välkomnar kommissionens ambition att kostnadseffektivt minska koldioxidutsläppen genom att öka användningen av mer energieffektiva fordon och anser att kommissionens förslag att ta hänsyn till släpfordons påverkan innebär att differentieringen av avgiften bättre speglar fordonskombinationens verkliga utsläpp, men behöver ytterligare analysera hur uttaget av avgifter och kontrollen av efterlevnaden i praktiken kan gå till.

Regeringen avser att verka för att kravet på att ta hänsyn till släpvagnars påverkan på utsläppen av koldioxid vid avgiftssättningen inte ska behöva tillämpas för tidsbaserade avgifter, eftersom kravet skulle vara svårt att genomföra i sådana system samt att dessa enligt gällande direktiv som huvudregel ska fasas ut.

Befogenheten att fastställa de gränsvärden som bestämmer i vilken utsträckning olika släpfordon påverkar de avgifter som tas ut för tunga fordonskombinationer föreslås delegeras till kommissionen. Detta gör det svårt att bedöma konsekvenserna av förslaget. Regeringen anser att det är viktigt att fördelningen av kompetens mellan medlemsstaterna och kommissionen blir väl avvägd.

Eventuella kostnader som förslaget kan leda till för den nationella budgeten ska finansieras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95FiU5, rskr. 1994/95:67). Om utgiftsdrivande åtgärder på EU-budgeten skulle bli aktuella ska dessa finansieras genom omprioriteringar i den fleråriga budgetramen (MFF).

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas synpunkter är inte kända ännu.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas synpunkter är inte kända ännu.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissinstansernas synpunkter är ännu inte kända. Förslaget har remitterats och remissvaren ska ha inkommit senast den 20 augusti 2023.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden är artikel 91 i EUF-fördraget (transporträttslig grund och därmed beslut med kvalificerad majoritet)

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

EU har delad befogenhet med medlemsstaterna i fråga om reglering på transportområdet enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget. Kommissionen menar att en anpassning av de befintliga bestämmelserna endast kan genomföras på EU-nivå. Utvidningen av EU:s regler så att de även omfattar släpfordon motiveras av fordonskombinationernas inverkan på klimatförändringarna, eftersom dessa fordon använder samma väginfrastruktur som andra fordon och bidrar till koldioxidutsläppen. Regeringen instämmer i kommissionens bedömning att förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Kommissionen menar att de föreslagna åtgärderna bidrar till att nå redan uppsatta mål med direktiv 1999/62/EG, framför allt en konsekvent tillämpning av principerna "förorenaren betalar" och "användaren betalar", och går därmed inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå unionens mål att minska utsläppen av växthusgaser på ett kostnadseffektivt sätt, samtidigt som rättvisa och miljöintegritet säkerställs. Regeringen instämmer i kommissionens bedömning att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget beslutades av kommissionen den 4 maj 2023 och presenterades i rådsarbetsgruppen för landtransporter den 17 maj 2023. Förslaget förväntas inte behandlas vidare under det svenska ordförandeskapet.

Begrepp i direktivet	Motsvarande begrepp i svensk rätt
Vägtull	Infrastrukturavgift
Vägavgift	Vägavgift