

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet

**Er referens**  
LI2023/02517**Diarienummer**  
Utr 2023/36**Datum**  
2023-08-17

## **Kommissionens förslag 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**

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över ovannämnda remiss. Vi har tidigare lämnat visst underlag i ärendet till Regeringskansliet (2023-06-20). I det följande redogör vi för vårt remissvar.

Genom ett tidigare direktiv beslutades om införande av differentierade vägavgifter och vägtullar baserade på koldioxidutsläpp för såväl tunga som lätta fordon.<sup>1</sup> Syftet var att ge berörda transportörer incitament att använda effektivare fordon. Även släpfordon har en betydande potential när det gäller att minska koldioxidutsläpp, men när direktivet infördes kunde hänsyn inte tas till dem i differentieringen. Anledningen var att det ännu inte fanns någon rättslig ram för certifiering av släpvagnars och påhängsvagnars effekter på koldioxidutsläpp när de kombineras med olika tunga dragfordon.

Syftet med kommissionens förslag är nu att fastställa regler för att inkludera släpfordons effekt på koldioxidutsläppen från olika tunga fordonskombinationer. Förslaget behöver även spegla en ny utformning av den näraliggande förordningen om skärpning av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter.<sup>2</sup>

Införande av det förslagna regelverket är frivilligt för medlemsstaterna fram till 2030 och därefter obligatoriskt. Förslaget omfattar särskilda rapporteringskrav för medlemsstaterna, men liknande rapporteringskrav finns redan i dag.

Kommissionens förslag är utformat så att tre olika klasser av släpfordon definieras baserat på tröskelvärden utifrån ett effektivitetsförhållande. Klassningen påverkar sedan klassningen av motorfordonet. Utförandet är tänkt att göra det hanterligt för föraren och företagen.

Fordonskombinationer med mer energieffektiva släpfordon får lägre kostnader för vägavgifter och vägtullar vilket leder till sänkta driftskostnader. Detta påverkar enligt kommissionens konsekvensbedömning efterfrågan på dessa fordon eftersom det gynnar inköp av mer energieffektiva släpfordon. Initiativet väntas ha viss positiv effekt på konkurrensen eftersom differentierade vägavgifter bör medföra en något högre användning av mer effektiva släpfordon. Detta främjar innovation.

<sup>1</sup> 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 användningen av vissa infrastrukturer.

<sup>2</sup> Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956.

### *Trafikanalys synpunkter*

Enligt förslagets konsekvensbedömning har släpfordons energieffektivitet en betydande potential för förbättringar och den typen av åtgärder innebär därför ett kostnadseffektivt bidrag till minskningen av koldioxidutsläpp från tunga fordon. Trafikanalys instämmer i princip i denna bedömning.

Det är dock svårt att följa vad som krävs för en klassning i släpfordonsklass 1, 2 och 3. Det är också svårt att se på vilket sätt som förenligheten med "förorenaren betalar" uppnås, eftersom förslaget tekniskt sett kan innebära överkompensation. Riktlinjen bör vara att differentiering avseende släpfordon inte blir större än vad som motiveras av de skillnader i utsläpp som kan kopplas till släpet.

Kommissionens förslag riskerar att i någon mån ta udden av de styrande avgifterna för tunga lastbilar och internaliseringen av externa effekter. Såsom klassningen av ekipagen är konstruerad, kan det bli mer lönsamt för företagen att satsa på energieffektiva släp jämfört med energieffektiva dragfordon. Det finns också en risk för minskad volym för nyttolast. Med det material vi har för handen utesluter vi inte att detta kan leda till att utsläppen av koldioxid för vissa ekipage rent av kan komma att öka till följd av förslaget. Förslaget riskerar också att leda till ett ökat vägslitage genom en högre användning av släpfordon med singelaxlar jämfört med boggie (dubbla axlar). Dessa har en lägre bränsleförbrukning men ger ett högre vägslitage.

Trafikanalys konstaterar att kommissionens förslag förvisso kan bidra till klimatmålet för transportsektorn men att anpassningar i motsatt riktning samtidigt är möjliga. Förslaget är därmed utifrån sin konstruktion inte helt i linje med de transportpolitiska målen. Anledningen är just att förslaget riskerar att överkompensera för energieffektiva släp, som samtidigt även kan innebära ett högre vägslitage. Trafikanalys anser att förslaget, eller åtminstone analysen av dess effekter, inte är fullgånget och bör tydliggöras.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Lisa Eriksson, Pia Sundbergh, Lennart Thörn, Björn Olsson och avdelningschef Gunnar Eriksson har också deltagit i ärendets beredning.

  
Mattias Viklund (Aug 18, 2023 15:07 GMT+2)

Mattias Viklund  
Generaldirektör

# LI2023\_02517 Trafikanalys

Final Audit Report

2023-08-18

Created:	2023-08-18
By:	Jessica Hörnblad (jessica.hornblad@trafa.se)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAAiOhW4PFFouUk-4Jl-1gJVovyHKoY5vBM

## "LI2023\_02517 Trafikanalys" History

-  Document created by Jessica Hörnblad (jessica.hornblad@trafa.se)  
2023-08-18 - 7:14:22 AM GMT
-  Document emailed to mattias.viklund@trafa.se for signature  
2023-08-18 - 7:17:24 AM GMT
-  Email viewed by mattias.viklund@trafa.se  
2023-08-18 - 1:07:14 PM GMT
-  Signer mattias.viklund@trafa.se entered name at signing as Mattias Viklund  
2023-08-18 - 1:07:41 PM GMT
-  Document e-signed by Mattias Viklund (mattias.viklund@trafa.se)  
Signature Date: 2023-08-18 - 1:07:43 PM GMT - Time Source: server
-  Agreement completed.  
2023-08-18 - 1:07:43 PM GMT