

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och planering
Kansliråd Patrik Nylander
103 33 Stockholm

Er ref LI2023/02489

Vår ref RE2023012

Stockholm den 8 september 2023

Remiss av promemorian Genomförande av ändringar i Eurovinjettdirektivet

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och transporter samt bitumen till vägar i hela landet. Vi arbetar för att Sverige ska bli klimatneutralt till 2045.

Drivkraft Sverige har fått förslag på remiss och har följande att anföra.

Sammanfattning

Promemorian innehåller många förslag till nya och förändrade lagar och förordningar. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet bedömer att förslagen leder till att de ändringar av det s.k. eurovinjettdirektivet som avser vägtullar i form av infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader samt indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser genomförs.

Det pågår många lagstiftningsprojekt som påverkar transportsektorn. Drivkraft Sverige saknar en diskussion om hur förslagen i promemorian förhåller sig till, och kan komma att ändras, om ett handelssystem för utsläppsrätter införs för vägtransporter. Drivkraft Sveriges anser att ett eventuellt införande av ett handelssystem borde utgöra ett starkt skäl för att inte införa en vägavgift med koldioxidifferentiering.

Finansdepartementet remitterade i juni en promemoria om ändrade vägavgifter på väg (Fi 2023/02125). En samlad hantering och analys av dessa två promemorior hade sannolikt gjort innehållet mer tillgängligt.

Om förslagen

I promemorian föreslås sammantaget två nya lagar, en lag om infrastrukturavgifter på väg och en lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Vidare föreslås följdändringar i sex lagar och tre förordningar samt en ny förordning.

Förslaget om lagen om infrastrukturavgifter på väg utgör ett ramverk för hur infrastrukturavgifter och olika avgifter för externa kostnader ska kunna tas ut i framtiden. Det finns inga förslag på nivåer eller exakt utformning av tänkbara avgifter. Till skillnad från tidigare omfattas nu fler tunga fordon och även vissa lätta fordon av eurovinjettdirektivet med möjlighet att ta ut avgifter enligt ovan.

Med infrastrukturavgift avses i lagförslaget en distansbaserad avgift som tas ut för att täcka kostnader för uppförande, drift, underhåll och utveckling. Förslaget innebär bl.a. att infrastrukturavgifter även ska differentieras utifrån fordonets koldioxidklassning och utifrån fordonens upphov till externa effekter. Tidigare skedde differentiering utifrån fordonets EURO-klass.

Parallellt med denna promemoria har Finansdepartementet remitterat en promemoria om ändrade vägavgifter inom det tidsbaserade eurovinjettsamarbetet (Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet, dnr Fi2023/02125).

Drivkraft Sveriges synpunkter

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet bedömer att förslagen leder till att det reviderade Eurovinjettdirektivet införs i svensk rätt. Drivkraft Sverige har inga synpunkter på förslaget om lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser men anser att det finns en del oklarheter rörande förutsättningarna för det eventuella uttaget av en avståndsbaserad vägavgift.

Efter förändringar av Eurovinjettdirektivet (2022/362) framgår att nuvarande tidsbaserade vägavgifter bör fasas ut senast 25 mars 2032 för Sveriges del. I stället finns möjligheten att införa en avståndsbaserad avgift. Drivkraft Sverige står bakom principen om att förorenaren betalar vilket ett avståndsbaserat system mer träffsäkert kan bidra till än ett tidsbaserat system.

Förslagen i promemorian innehåller inte förslag på förändrade vägavgifter i närtid utan snarare sätts ramarna för hur framtida vägavgifter får tas ut. Det finns därför säkert skäl att återkomma till rambestämmelserna framöver.

I det reviderade Eurovinjettdirektivet (2022/362) finns en undantagsmöjlighet som säger att koldioxidifferentieringen av avgifter inte ska vara obligatorisk om en annan unionsåtgärd för koldioxidprissättning av drivmedel för vägtransport tillämpas. Inom EU beslutades under våren om ett utsläppshandelssystem för bl.a. vägtransporter (ETS2). Inom systemet kommer koldioxidutsläppen som härrör från förbrukningen av fossila drivmedel att prissättas. Koldioxidprissättning inom ETS2 ska enligt direktivet börja tillämpas 2027 eller 2028. För länder med en nationell koldioxidskatt finns en möjlighet till ett senare införande.

Möjligheten att avstå från att differentiera vägavgiften för koldioxidutsläpp diskuteras inte i promemorian vilket gör det svårt att bedöma om detta är ett praktiskt framkomligt alternativ. En sådan diskussion hade dock varit bra för att kunna bedöma om det innebär att Sverige går längre än vad direktivet påkallar vid implementeringen.

Drivkraft Sverige anser att nya styrmedel inte bör öka det totala skatteuttaget inom transportsektorn utan i stället ersätta vissa befintliga styrmedel och skatter. Dessutom bör en eventuell avgift för externa kostnader innebära ett minskat skatteuttag inom transportsektorn i takt med att de externa effekterna minskar.

Ett nytt handelssystem med utsläppsrätter för transporter styr mot minskade fossila utsläpp direkt genom att prissätta användningen av fossila bränslen medan en koldioxidifferentierad vägavgift blir mer schablonartad. Det finns dessutom sedan tidigare flera nationella styrmedel som helt eller delvis syftar till att minska koldioxidutsläppen, t.ex. koldioxidskatten på bränslen. Ett införande av ett handelssystem för utsläppsrätter inom transportsektorn borde därför utgöra skäl för att inte tillämpa en koldioxidifferentierad vägavgift.

Drivkraft Sverige är måna om att långsiktiga, teknikneutrala, effektiva och tydliga styrmedel, tas fram för att vi ska nå de svenska målen för minskad klimatpåverkan och medverkar gärna i en fortsatt dialog om detta.

Finansdepartementet remitterade parallellt med denna promemoria i juni en promemoria om ändrade vägavgifter på väg (Fi 2023/02125). Denna promemoria hanterar förändringar av nuvarande tidsbaserade vägavgift utifrån uppdelningen i koldioxidutsläppsklasser. En samlad hantering och analys av dessa två promemorior hade sannolikt gjort innehållet mer tillgängligt och förståeligt.

Jessica Alenius
VD

Viktor Gunnarsson
Ansvarig konkurrenskraftsfrågor

Stockholm den xx september 2023