

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
Enheten för transportinfrastruktur och planering

LI2023/02489

## Remissvar promemorian Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar.

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss. Vi betraktar departementets förslag till en ny lag om infrastrukturavgifter på väg, samt en ny lag och en ny förordning om indelning av tunga fordon i koldioxidklasser, som en direkt konsekvens av att det reviderade Eurovinjettdirektivet måste genomföras i nationell rätt. Våra synpunkter fokuserar på förslaget till en ny lag om infrastrukturavgifter på väg.

### Synpunkter

Vi tolkar förslaget som att departementet vill säkerställa att de svenska vägavsnitt som idag omfattas av någon form av infrastrukturavgift; Motalabron, Sundsvallsbron, Öresundsbron och nya Skurubron (fr.o.m. oktober 2023) även framgent kommer att regleras på ett sätt som harmoniserar med Eurovinjettdirektivet. Vidare bedömer vi att intentionen är att skapa ett regelverk som även möjliggör uttag av infrastrukturavgifter på framtida, tillkommande vägavsnitt, utan ytterligare behov av väsentliga författningsändringar. Givet att denna tolkning är korrekt, anser Mobility Sweden att departementets förslag är relevanta.

Parallellt med departementets förslag har vi även tagit del av remissen av Finansdepartementets promemoria Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet (Fi2023/02125). Även om infrastrukturavgifter och vägavgifter är två olika typer av avgifter, är vår uppfattning att det är en fördel om principerna, i de delar som är gemensamma för de båda avgifterna, är så lika som möjligt. Sannolikt kan detta bidra till att underlätta förståelsen för avgifternas tillämpning.

Det är därför positivt att Landsbygds- och infrastrukturdepartementet konstaterar att en möjlig tillämpning för uttag av infrastrukturavgift skulle kunna vara att endast fordon i koldioxidutsläppsklass 1 differentieras utifrån euro-utsläppsklass. Vi noterar att detta möjliggörs genom författningstextens föreslagna 26 § och ligger i linje med Finansdepartementets förslag att vägavgiften endast ska differentieras utifrån euro-utsläppsklass för fordon som ingår i den lägsta koldioxidutsläppsklassen 1.

Mobility Sweden upplever dock att författningstexten i förslaget till en ny lag om infrastrukturavgifter på väg, i vissa delar, är så pass generiskt utformad att det är svårt att skapa sig en uppfattning om hur infrastrukturavgifterna faktiskt kommer att differentieras i praktiken. Det handlar framför allt om relationen mellan 24 §, 25 §, 26 §, 36 § och 37 § som hänvisar till varandra genom en rad olika villkor och undantag. Vi bedömer dock att departementet har utformat författningstexten på lämpligaste sätt utifrån ett legalt perspektiv.

Vi noterar en potentiell "avvikelse" mellan förslaget till infrastrukturavgifter och förslaget till vägavgifter, vilken är hanteringen av emissionsfria fordon med högsta totalvikt på 4250 kg. Enligt Finansdepartementets förslag är dessa fordon undantagna från vägavgift, medan Landsbygds- och infrastrukturdepartementet bedömer att ett undantag från infrastrukturavgift för dessa fordon inte är motiverat med hänsyn till infrastrukturavgifternas finansierande syfte. Utan att göra någon

värdering av bedömningen som sådan kan skillnaderna mellan infrastrukturavgiften och vägavgiften, i de delar där de avser samma typ av fordon, ge upphov till onödiga missförstånd.

Vad gäller tunga fordon med en totalvikt om max 7,5 ton och som föraren använder för vissa transporter i sitt arbete noterar Mobility Sweden att Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet, i fråga om undantag för infrastrukturavgift, tycks göra samma bedömning som Finansdepartementet i fråga om vägavgift.

I övrigt vill Mobility Sweden uppmärksamma följande:

I förslaget till lag om infrastrukturavgifter på väg tycks det finnas ett fel i 26 § i den tredje strecksatsen: "koldioxidutsläppsklass 4 är 20–50 procent lägre än klass 1." Det bör stå: "koldioxidutsläppsklass 4 är 30–50 procent lägre än klass 1" i enlighet med direktiv 1999/62/EG, artikel 7ga, punkt 3.

Sista stycket i förslagsrutan kap 4.10.2 lyder: *"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.**"*

I skälen till förslagen nedanför rutan framgår dock att: *"Nedsättningen bör gälla för utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt mellan 3 500 och 4 250 kilogram. Ett sådant fordon bör, trots att det definitionsmässigt är ett tungt fordon, när det gäller infrastrukturavgifter behandlas **som ett utsläppsfritt lätt fordon.**"*

Enligt förslaget till författningstext, 31 §, framgår att avgiften ska uppgå till samma belopp som avgiften för ett lätt fordon av motsvarande fordonstyp **som inte är utsläppsfritt**. Mobility Sweden vill med denna notering endast säkerställa att departementets överväganden verkligen överensstämmer med förslaget.

Stockholm den 7 september 2023

Calle Beckvid,  
Teknisk samordnare, nationella lagkrav  
Mobility Sweden