

Promemoria - Genomförande av ändringar i Eurovinjettdirektivet

Sammanfattning av SKR:s ställningstaganden

- SKR ser positivt på ett avståndsbaserat system som stödjer principen ”förorenaren betalar” och där infrastrukturavgifter differentieras utifrån koldioxidklasser.
- SKR anser att det är angeläget att styrningen på området är teknikneutral och tar sin utgångspunkt i fordonens och bränslets klimatpåverkan utifrån hela livscykelperspektivet, ”well-to-wheels”, WTW, för att få en rättvisande bild av den verkliga påverkan.
- SKR saknar en analys av det kommunala perspektivet och ser att det krävs förtydligande kring lagens tillämpningsområde.
- SKR ser positivt på att busstrafiken undantas från avgifter enligt systemet.

Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter

Distansbaserat avgiftssystem baserat på koldioxidklasser

SKR ser positivt på ett distansbaserat system som stödjer principen ”förorenaren betalar” och där infrastrukturavgifter differentieras utifrån koldioxidklasser. SKR ser att ett avståndsbaserat system har flera fördelar, bland annat att tydligt koppla till bränsleförbrukning och därmed de klimat- och miljöpåverkande utsläppen, men också för att det passar Sveriges geografi med stora avstånd. Genom en avståndsbaserad beskattning kan den tunga trafiken i högre grad bära de samhällsekonomiska trafikrelaterade kostnader som transporterna ger upphov till gällande koldioxidutsläpp, luftföroreningar och buller. Ett avståndsbaserat system styr sannolikt mot mer transporteffektiva resor, t.ex. genom att ge incitament till mer samordnade godstransporter, ökad fyllnadsgrad, och ruttoptimering samt till lägre miljöpåverkan genom differentiering utifrån koldioxidklass.

Teknikneutrala krav med utgångspunkt i klimatnytta ur ett livscykelperspektiv, well-to-wheels

Det finns flera fördelar med en elektrifiering av fordonsflottan och det är en angelägen del i arbetet med att påskynda en omställningen mot en fossilfri fordonsflotta. Kravställning enbart om ökad grad av elektrifiering är dock inte någon garanti för ett minskat fossilberoende eller minskat importberoende av fossila bränslen. SKR anser att det är angeläget att styrningen på området är teknikneutral och tar sin utgångspunkt i fordonens och bränslens klimatpåverkan utifrån hela livscykelperspektivet, ”well-to-wheels”, WTW, för att få en rättvisande bild av den verkliga påverkan. Reglering baserat på utsläpp vid avgasrör är framförallt relevant för de lokala utsläppen av exempelvis kväveoxider och partiklar, men för att bedöma ett fordon totala klimatpåverkan behöver andra metoder utvecklas. SKR ser det som angeläget att regleringen på nationell nivå såväl som på EU-nivå verkar för att utveckla system för en sådan kategorisering.

Kommunala perspektivet saknas och behov av förtydligande av lagens tillämpningsområde

SKR anser att det är otydligt vilka allmänna vägar som omfattas av lagförslaget, om det är samma utpekade vägnät som anges för enskilda vägar eller om hela det allmänna vägnätet omfattas. Det är idag cirka 200 kommuner som är väghållare för allmän väg enligt väglagen. Längs vissa av dessa vägsträckor skiftar väghållaransvaret mellan kommun och stat vilket gör att implementeringen av lagen riskerar bli orationell. Ovan otydlighet väcker även frågeställningar om riskerna för avledning av trafik till det kommunala vägnätet.

SKR noterar att regeringen i underlaget inte berör det kommunala väghållaransvaret eller belyser eventuella konsekvenser för det vägnätet. Det är därför angeläget att underlaget kompletteras med ett förtydligande av tillämpningsområdet och en analys av eventuella konsekvenser för kommuner.

Positivt till att busstrafiken undantas

SKR ställer sig positiva till att bussar med en vikt över 3,5 ton medges undantag från avgifter och att systemet därigenom premierar effektivare trafikslag. SKR delar bedömningen att det torde ha en positiv påverkan på klimat och miljö.

Sveriges Kommuner och Regioner

Palle Lundberg
Verkställande direktör

Gunilla Glasare
Avdelningschef