

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och
planering
REGERINGSKANSLIET

Stockholm 2023-08-20

Ref LI2023/02517

Yttrande över Kommissionens 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

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportsektorn. Våra 9 200 medlemsföretag anställer drygt 200 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportnäringen. Våra medlemsföretag är verksamma till sjöss, i luften, på spåren och på väg.

Vi tackar för möjligheten att lämna yttrande i rubricerat ärende och vill anföra följande.

Kort sammanfattning av förslaget

EU-kommissionen föreslår att inkludera släpvagnars och påhängsvagnars effekt på koldioxidutsläppen i kombinationer av tunga fordon när vägavgifter och vägtullar ska fastställas. Tanken är att vid användning av mer energieffektiva släpfordon ska detta leda till lägre vägavgift/vägtull för ekipaget vilket ska stimulera efterfrågan på energieffektiva släpfordon och sänka koldioxidutsläppen. Fram till och med den 30 juni 2030 får medlemsstaterna om de så önskar ta hänsyn till släpfordons effekt på koldioxidutsläppen vid bestämmande av vägtullar/vägavgifter. Från och med den 1 juli 2030 blir detta ett krav för alla medlemsstater. Det är endast trailers- och semitrailers med goda energieffektivitetsegenskaper som behöver klassificeras. EU-kommissionen föreslår tre sådana klasser. Klass 3 är den för trailers- och semitrailers med högst energieffektivitet och som är utrustade med aerodynamisk anordning. Klass 2 och klass 1 ska bestämmas genom s.k delegerade akter.

Transportföretagens synpunkter på förslaget

Ska vägavgifter och vägtullar användas är det rimligt att energieffektiva släpfordon inkluderas i beräkningarna. Att ta hänsyn till släpfordonens energieffektivitet innebär att differentieringen av avgiften bättre speglar fordonskombinationens verkliga utsläpp.

De föreslagna beräkningsmodellerna kan dock missgynna våra effektivare, längre och tyngre fordonskombinationer i Sverige. De har i regel en hög energieffektivitet jämfört med de som är vanligast förekommande på kontinenten. Beräkningsmodellerna måste därför ses över så att förslaget inte missgynnar fordon med låga koldioxidutsläpp per tonkilometer.

Transport- och logistikföretag, inte minst i den gränsöverskridande och internationella trafiken, bestämmer långt ifrån alltid själva vilka släpfordon som används. Släpfordonet ägs av en annan part i logistikkedjan. Det kan leda till kontraktsmässiga svårigheter gällande hur den nedsatta vägavgiften ska fördelas.



Förslaget kommer att öka den administrativa bördan betydligt för transportsektorns utövare. Transportsektorn skiftar regelbundet släpfordon. Efter varje byte måste fordonskombinationen registreras hos vägtullföretagen för att bestämma avgiftsnivån. Det är nödvändigt att utveckla ett en officiell sajt, ett s k single window, med information om motorfordon, trailer och semitrailers utsläppsklasser för att göra det så enkelt som möjligt för transportsektorn i kontakt med ”vägtullsföretagen”. Information om ett fordon eller släpfordons effektivitets/utsläppsklass måste vara lätt åtkomligt för transportsektorn och ”vägtullsföretag”. Registrering vid vägtullar bör ske genom att utgå ifrån fordonens registreringsnummer. Ekipagets utsläppsklass bör automatiskt bestämmas och delas med föraren och transportföretaget.

Man bör också vara medveten om att nya, eller eftermonterade, energieffektiva släpfordon som är utrustade med aerodynamiska anordningar är mer känsliga i kombinerade eller multimodala transportupplägg. Anordningarna kan skadas. Det skulle vara olyckligt om en ökad användning av energieffektiva släpfordon skulle hämma utvecklingen av kombinerade och multimodala transportupplägg.

Vidare behövs det tas fram ett system för ömsesidigt godkännande, mutual recognition. Klassificeringen av ett fordon i ett medlemsland måste gälla inom hela EU.

EU-kommissionen föreslår att det ska bli obligatoriskt för medlemsländerna från och med den 1 juli 2030, frivilligt innan dess. Vi anser att det måste samspela med utsläppsklasserna för tunga fordon. De senare bör därför senareläggas till den 1 juli 2030.

Även om vi anser att det är rimligt att inkludera energieffektivitet för släpfordon i beräkningarna anser Transportföretagen att Sverige för närvarande inte ska införa en distansbaserad avgift för den tunga trafiken. Svensk vägtransportsektor är redan hårt beskattad i ett internationellt perspektiv och vi avstyrker en vägavgift som läggs ovanpå befintliga skatter och styrmedel.

Den svenska klimatpolitiken präglas av regleringar och styrmedel som i många fall är ambitiösa, men även otydliga och föränderliga. Till detta ska läggas en allt ökande mängd styrmedel på EU-nivå. Det här bildar ett till delar svåröverskådligt lapptäcke av skatter och avgifter, varav en del är inbördes motstridiga. Transportföretagen efterfrågar en total genomlysning av skatte- och avgiftssystemet för transportsektorn.

En distansbaserad avgift för tung trafik, som omfattar även utländska lastbilar i Sverige, kan ha sina fördelar. Men vi anser att en sådan först bör övervägas när skatte- och avgiftssystemet gjorts om.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef



/Anders Josephsson
Näringspolitisk expert Väg

