

Datum
2023-08-17Dnr/Beteckning
TSV 2023-3749Ert datum
2023-05-17Er beteckning
LI2023/02517

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remissvar angående 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

Transportstyrelsen avstyrker huvudsakligen förslaget med följande motivering och synpunkter.

Transportstyrelsens synpunkter

Förslaget syftar som helhet till att få fram mer energieffektiva släpfordon vilket i sig har ett gott syfte. Det ligger dock redan i transportnäringens intresse att minska sin bränsleförbrukning, varför nya och betungande kontrollsystem bör undvikas.

Det anges i punkt 2 i artikel 7gc i förslaget till ändringsdirektiv att ”*beloppet för nedsättningen av vägavgiften eller vägtullen bara får motsvara den nedsättning som beviljats för fordonskombinationer som inte avviker från de högsta tillåtna vikterna och/eller dimensionerna i direktiv 96/53/EU¹”.*

Den svenska fordonsflottan utgörs till stor del av både tyngre och bredare fordonskombinationer än de som ryms inom direktiv 96/53/EU. Upp till 25 procent är exempelvis bredare i Sverige än direktivets maxgräns på 2,55 meter. VECTO är det system som för närvarande används för att räkna fram koldioxidvärden för nya släpfordon i samband med godkännandet. Fastställt koldioxidvärde utgör därefter grunden för beslut om den effektivitetsklass fordonet får. VECTO kan idag inte beräkna fordon som ligger utanför de vikt- och dimensionsgränser som anges i 96/53/EU. Systemet är enligt Lastfordonsgruppen² även administrativt betungande, vilket gör att de svenska

¹ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen

² Branschorganisation för tillverkare av påbyggnationer och karosser till tunga fordon, tillverkare av tunga släpfordon och tillverkare av komponenter till lastfordon.

fordonstillverkarna av tunga släpfordon, som alla är små företag, utnyttjar undantaget att inte ange koldioxidvärden eftersom ingen tillverkar över 100 fordon per år (gränsen för när ett värde ska vara fastställt). Förslaget i sig är inte heller anpassat för fordonskombinationer med mer än ett släpfordon vilket är vanligt förekommande i Sverige.

Transportföretag som verkar i Sverige kan därför sannolikt inte tillgodogöra sig de avgiftsreduceringar som ryms inom förslaget, om det tilltänkta beräkningssystemet (VECTO) inte utvecklas ytterligare. Svenska fordonstillverkare och transportföretag riskerar därför att missgynnas av förslaget trots att många av de tyngre, längre och bredare fordonskombinationer som används idag i landet är ännu mer energieffektiva än sådana fordonskombinationer vars vikt och dimensioner ryms inom direktiv 96/53/EU.

I punkt 4 i artikel 7gc anges vidare att *”utrustning som avses i punkt 3 fjärde stycket (utrustning som förbättrar fordonens energieffektivitet) ska registreras under punkt 10 (övriga uppgifter) enligt bilaga II till direktiv 2014/45/EU”*.

Bilaga II till direktiv 2014/45/EU beskriver enbart det besiktningsprotokoll som fordonsägaren får efter genomförd kontrollbesiktning och utgör inte någon grund för registrering av den typ av uppgifter som förslaget innehåller. Krav på att energieffektiv utrustning ska kontrolleras finns heller inte tydligt angivet i bilaga I till direktiv 2014/45/EU, vilket innebär en risk att kontroll av avsedd utrustning uteblir. Att med fritext beskriva olika former av tilläggsutrustning i ett besiktningsprotokoll utan någon form av standardiserad text är dessutom svårt att tillämpa och använda för någon form av framtida registrering. Denna hantering kan möjligtvis bli tydligare när direktivet kompletteras med de delegerade akter från EU-kommissionen som omnämns i förslaget.

Avseende genomförandet av förslaget (att reducera avgifter för fordonskombinationer med ett bränsleeffektivt släpfordon) bedöms utvecklade ombordenheter (transpondrar) vara enda möjligheten att få till ett fungerande system när det gäller fastställande av vägtullar. Detta förutsätter att transpondrarna utvecklas och kan ange utsläppsklassen för det släpfordon som används vid tillfället när fordonskombinationen passerar en vägtull.

Att tillämpa förslaget med de tidsbaserade system som används idag blir svårare än för fordonskombinationer med en utvecklad ombordenhet. Betalning sker i de fallen förskottsvis, vilket skulle innebära att koldioxidifferentieringen baseras på ett visst släpfordons kategori. I praktiken innebär det att dragfordonet konsekvent måste dra samma kategori av släpfordon under hela avgiftsperioden. Om släpkategorin behöver bytas måste den pågående tidsperioden avslutas och en ny period inledas.

Transportstyrelsen ser även svårigheter med den efterlevnadskontroll som föreslås i form av ett certifieringsmärke på släpets framsida där släpfordonets aerodynamiska anordningar ska listas för att kunna kontrollera att dessa inte monterats bort. Kontroll av sådan märkning kommer sannolikt att kräva en mer avancerad kontrollutrustning än vad som är standard idag om det är tänkt att detta ska kontrolleras vid vägtullsstationerna. Synligheten och användbarheten av en sådan märkning kommer under vintertid med vägförhållanden som snö och slask vara begränsad (enligt erfarenheter med det tidigare kontrollmärket för vägskatt som idag utgått).

En initial bedömning har gjorts avseende kostnaderna för myndigheten och i slutändan transportnäringen. Förslaget bedöms innebära omfattande ekonomiska konsekvenser för att bygga nya betaltjänster och införa ett system med kontrollmärken. Det är dock för tidigt att kunna ange exakt vilka åtgärder som behöver vidtas varför någon utförligare bedömning av de ekonomiska konsekvenserna inte kan göras.

Eftersom Transportstyrelsen för närvarande har ett högt tryck på systemutveckling som inte avtar inom de närmaste åren, måste en så lång tid som möjligt eftersträvas när det gäller ett ikraftträdande om direktivet ändå skulle beslutas. En tilltagen tid för ikraftträdande skulle möjligtvis kunna ge mer tid för utveckling av systemet VECTO så att det klarar av att räkna ut koldioxidvärden även för de svenska fordonen som är bredare och tyngre.

Förslaget saknar också en närmare beskrivning av hur stödsystemen för uttagande av infrastrukturavgifterna ska utformas för att kunna användas av företag som växlar släpfordon med olika klass av bränsleeffektivitet, vilket förekommer ofta inom transportnäringen. Det finns därför en risk att de system eller tekniska lösningar som behöver skapas för att lösa denna uppgift kommer att kosta mer för transportnäringen än vad vinsten är för tilltänkta avgiftsreduceringar.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog juristen Fredrik Forsanäs och utredaren Ingela Sundin, den senare föredragande.