

**Vägavgifter inom EU PM**  
**– en lägesbild 2015:9**



**Vägavgifter inom EU** PM  
**– en lägesbild** 2015:9

**Trafikanalys**

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2015-06-05

# Förord

Till Trafikanalys löpande uppdrag hör att ansvara för analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn. Föreliggande underlagsrapport beskriver framförallt vad som gäller för tung trafik inom vägavgiftsområdet i EU.

Rapporten har till stora delar utarbetats av Caravell Consulting HB på uppdrag av Trafikanalys. Härtill har rapporten kompletterats med värdefull kunskap från Sveriges ambassader i EU-länder. Anders Ljungberg har varit Trafikanalys projektledare.

Stockholm i juni 2015

Brita Saxton



# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Vägavgifter – aktuellt på EU-nivå under 2014</b> .....	<b>9</b>
1.1 Avvaktande hållning, förslag läggs på is .....	10
1.2 Förväntningar på 2015 .....	10
1.3 Specialstudie Tyskland .....	11
<b>2 Vägavgifter för tunga fordon – utveckling på nationell nivå</b> .....	<b>13</b>
2.1 Avståndsbaserade friflödessystem .....	15
Polen	
Portugal	
Slovakien	
Tjeckien	
Tyskland	
Ungern	
Österrike	
2.2 Avståndsbaserade system med fysiska barriärer (bom) .....	18
Frankrike	
Grekland	
Irland	
Italien	
Kroatien	
Slovenien	
Spanien	
2.3 Tidsbaserade vinjettsystem (Eurovinjettsamarbetet) .....	21
Belgien	
Danmark	
Nederländerna	
Luxemburg	
Sverige	
2.4 Tidsbaserade nationella vinjettsystem .....	23
Bulgarien	
Lettland	
Litauen	
Rumänien	
Storbritannien	
2.5 Avsaknad av vägavgiftssystem .....	24
Estland	
Finland	
Malta	
Cypern	
2.6 Förväntad framtida utveckling på nationell nivå .....	25
<b>Referenser</b> .....	<b>29</b>





# Sammanfattning

Promemorian innehåller tre delar. Först presenteras utvecklingen av vägavgifter på EU-nivå under 2014, sedan specialstuderas Tysklands vägavgifter och därefter beskrivs utvecklingen av vägavgifter för tunga fordon på nationell nivå.

För vägavgifter generellt kan det konstateras att lagstiftningsaktiviteten från EU-kommissionens sida har varit låg under 2014. Det kan förklaras av Europaparlamentsval och ny EU-kommission, men trots detta är det ett faktum att andra frågor har prioriterats. Uttalanden under 2015 från den nya transportkommissionären antyder dock att nya initiativ kan komma att tas under 2015.

I Tyskland är det i det närmaste klart att en motorvägsavgift för personbilar införs 2016. Den skulle då komplettera redan existerande vägavgifter för lastbilar över 12 ton, samt de omfattande tullzonerna inne i städer och tätbebyggda områden. En diskussion om lämpligheten och utformningen pågår fortfarande mellan EU-kommissionen och Tyskland. Det tyska agerandet kan komma att få efterverkningar i deras grannländer, i synnerhet eftersom den nya vägtullen så tydligt riktas mot utländska fordon.

Vad gäller nationell vägavgiftspolitik för tunga fordon har en viss utveckling skett de senaste åren. I Storbritannien, Lettland och Ungern har det sedan sommaren 2013 införts nationella vägavgiftssystem för lastbilar och det finns trender och motrender vad gäller val av avgiftssystem. Storbritannien och Lettland inför tidsbaserade system, medan Ungern har infört ett avståndsbaserat. Samtidigt planerar Belgien för ett skifte från ett tidsbaserat till avståndsbaserat system, medan Frankrike fått avbryta sitt införande av en liknande övergång. Avståndsbaserade system understöds med tydlighet från EU-kommissionens sida även om det inte har lagstiftats om ett krav. Det kan även konstateras att Storbritannien och Lettland inte hade något nationellt system tidigare, så deras införande kan oavsett systemval representera en trend mot ökat avgiftsuttag i EU. Antalet medlemsländer utan nationella vägavgiftssystem för tunga lastbilar är nu endast 4 av 28.



# 1 Vägavgifter – aktuellt på EU-nivå under 2014

Vid en granskning av EU:s transportministrars rådsmöten, TTE-råd<sup>1</sup>, under 2014, kan det konstateras att 2014 var ett händelsefattigt år på EU-nivå inom området avgifter och skatter för transportsektorn. Under året träffades EU:s transportministrar vid fyra tillfällen för att besluta om transportpolitik. Vid inget av dessa tillfällen togs beslut i frågor som har direkt beröring med transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag.

Med ett vidgat perspektiv kan dock direktivet om lastbilars mått och vikt anses ha bäring på avgiftsområdet. Här beslutades det inte om avgifter, men vid rådsmötet 5-6 juni<sup>2</sup> nådde ministerrådet en politisk överenskommelse om uppdaterade regler för de högsta vikter och största dimensioner för tunga lastbilar, bussar och långfärdsbussar. Det återstår nu att en överenskommelse sluts med Europaparlamentet under 2015. Syftet med direktivet är att uppdatera de gällande reglerna så att fordons aerodynamiska egenskaper, bränsleeffektivitet och trafiksäkerhet kan förbättras. Den text som rådet har godkänt främjar också användningen av rena bränslen genom att tillåta fordon som drivs med alternativa bränslen att vara ett ton tyngre. När ett direktiv som detta implementeras kommer lastbilars och bussars externa kostnader att minska.

Mycket av fokus under 2014 har lagts på det fjärde järnvägspaketet. Ett komplicerat lagstiftningspaket, som endast indirekt kan anses påverka avgiftspolicy inom vägområdet då paketet kan leda till att järnvägens konkurrenskraft stärks. Dessutom har 2014 varit ett år präglat av valrörelse för Europaparlamentet, vilket har inneburit att dess ledamöter inte har kunnat vara verksamma i samma utsträckning som vanligt. De gamla ledamöterna gick in i valrörelse redan under våren 2014, och de nya tilldelades utskottsposter och förtroendeuppdrag först under hösten 2014.

Även EU-kommissionen har bytts ut, vilket har påverkat arbetstempot och beslutsförheten i liknande grad som för Europaparlamentet. En ny EU-kommission var på plats först framåt årsskiftet och det har även tillsatts ny kabinettspersonal hos kommissionärerna. Dessutom har generaldirektörer bytt plats eller ersatts. För DG Move är nu João Aguiar Machado generaldirektör. Han ersatte Mattias Ruete i maj 2014. Detta ska inte underskattas då det i avvaktan på nya kommissionärer och generaldirektörer vanligtvis uppstår ett beslutsvakuum.

Allt detta är aspekter som har bidragit till den minskade aktiviteten från EU-institutionernas sida. Samtidigt som det därmed har funnits goda orsaker till en minskad företagsamhet är det tydligt att just avgiftsfrågor inte har prioriterats.

---

<sup>1</sup> TTE-råd står för ministerråd inom områdena transporter, telekommunikation och energi. Beroende på vilket av de tre sakområdena som berörs skickar Sverige olika ministrar.

<sup>2</sup> Pressmeddelande, Council agrees its position on lorry sizes, 8837/14, ministerrådet, 5 juni 2014.

## 1.1 Avvaktande hållning, förslag läggs på is

I Trafikanalys rapport 2014:4 *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader* beskrevs det hur ett utkast till ett nytt Eurovinjettdirektiv cirkulerades informellt redan sommaren 2013, samt att EU-kommissionen räknade med att lägga fram ett förslag antingen i slutet av 2013 eller tidigt 2014. Det förslaget förväntades inkludera en definitiv utfasning av tidsbaserade avgiftssystem till förmån för avståndsbaserade. Dessutom fanns det skrivningar som innebar att delar av förslaget skulle utvidgas från att gälla lastbilar till att även gälla personbilar. Det fanns även mer långtgående skrivningar om öronmärkning än vad som finns i dagens direktiv. Men sedan dess har ingenting hänt och i mars 2015 saknas fortsatt någon tydlig indikation om vad som kan väntas. Dessutom saknas initiativet i EU-kommissionens arbetsprogram för 2015.<sup>3</sup>

## 1.2 Förväntningar på 2015

Som redan har nämnts återfinns inte något initiativ om vägavgifter i EU-kommissionens arbetsprogram för 2015, men faktum är att det i arbetsprogrammet överhuvudtaget saknas initiativ inom hela vägtransportområdet.<sup>4</sup>

Utöver EU-kommissionens arbetsprogram är arbetsprogrammet för rådets ordförandeland en grundläggande redogörelse över vad som kommer att avhandlas framöver. Lettland är EU:s ordförandeland under första hälften av 2015. Deras arbetsprogram har ett tydligt fokus på det fjärde järnvägspaketet, trafiksäkerhet, TEN-T, samt flygledning. Men inget som rör avgifter och skatter.<sup>5</sup>

Även om de officiella planeringsdokumenten inte signalerar hög aktivitet inom avgifts- och skatteområdet finns det andra processer som pekar i en annan riktning. Vad gäller vägavgifter finns det i Tyskland planer på en motorvägstull. Detta har resulterat i ett flertal kritiska uttalanden från EU-kommissionen.<sup>6</sup> Även om retoriken handlar om att undvika diskriminering av icke-tyska motorister finns det med stor sannolikhet en bakomliggande rädsla för att det tyska initiativet ska följas av andra länder och att det då riskerar att uppstå en situation som i princip återupprättar gränskontroller, vilket anses vara förödande för den gemensamma inre marknaden, en av EU:s grundvalar. De tyska planerna är även av intresse då de berör personbilar, ett område som EU inte har lagstiftat kring. Dock är det ett faktum att det i många av EU:s medlemsländer redan finns olika former av avgifter för personbilar. I Sverige finns t.ex. både trängselskatter och broavgifter.

Kort innan transportkommissionär Siim Kallas avgick publicerades ett sista uttalande från honom i dialogen med Tyskland, ett inlägg som var mer försonligt i tonen.<sup>7</sup> Det följdes en tid senare av att den nya transportkommissionären, slovenskan Violeta Bulc, meddelade att EU-kommissionen utreder ett EU-gemensamt system för kilometerskatter för samtliga vägfordon. Hon nämner att en obligatorisk km-skatt är en möjlighet. Dessutom tydliggör hon att det som är aktuellt är ett avståndsbaserat system, medan tidsbaserade ska fasa ut. Det som Violeta

<sup>3</sup> EU-kommissionens arbetsprogram för 2015, KOM (2014) 910 slutlig.

<sup>4</sup> EU-kommissionens arbetsprogram för 2015, bilaga 1, KOM (2014) 910 slutlig.

<sup>5</sup> The programme of the Latvian Presidency of the Council of the European Union, [https://eu2015.lv/images/PRES\\_prog\\_2015\\_EN-final.pdf](https://eu2015.lv/images/PRES_prog_2015_EN-final.pdf)

<sup>6</sup> EurActiv 9 januari 2014, Germany stands firm on road toll scheme that irritates EU.

<sup>7</sup> Uttalande EU:s transportkommissionär Siim Kallas, GERMAN ROAD CHARGING (MAUT), 27 oktober 2014.

Bulc säger knyter an till skrivningar i den senaste transportvitboken. EU-kommissionen vill se både ett regelverk som omfattar alla vägfordon, samt skapa ett EU-gemensamt vägavgiftsområde. Tidigare har även en utökad öronmärkning lyfts fram av tjänstemän från EU-kommissionen, men om detta nämner Bulc inget vid detta tillfälle.<sup>8</sup>

Det finns därmed indikationer på att någon form av initiativ från EU-kommissionens sida är rimligt att vänta under 2015, även om de olika arbetsprogrammen från EU-kommissionen, ordförandeskapstrion och rådets ordförandeland inte nämner något om det.

## 1.3 Specialstudie Tyskland

Som föregående avsnitt beskriver finns det långt gångna planer i Tyskland på att införa en avgift för personbilar på landets motorvägssystem. Den avgiften skulle då komplettera den redan existerande avgiften för lastbilar på landets motorvägar, samt de miljöavgifter för samtliga fordon som finns i huvuddelen av Tysklands större städer.

Avgiftssystemet för lastbilar är avgränsat till fordon med en vikt på tolv ton och uppåt. Systemet som används är ett avståndsbaserat friflödessystem. Detta infördes för cirka 10 år sedan, innan dess ingick Tyskland i Eurovinjettsamarbetet tillsammans med Sverige, Danmark, Nederländerna, Luxemburg och Belgien. Tyskland trädde ur 2003 för att kunna implementera ett eget avståndsbaserat system.

Den *LKW-Maut* som Tyskland har haft i bruk sedan 2005 differentieras på miljöklass, antal axlar och vikt. Utöver landets motorvägar ingår numera cirka 1000 kilometer närliggande vägar som annars skulle riskera att bli "smitvägar". En ombordenhet/transponder (OBU) används, som med hjälp av GPS-positionering registrerar körd sträcka på motorvägsnätet och sänder betalningsinformation till uppbördsorganisationen. I den ombordenhet som varje lastbil måste ha installerad finns även ett mikrovågssystem inbyggt, vilket gör enheterna kompatibla med systemen i Tysklands grannländer. Transpondertekniken används dessutom för kontrolländamål, samt för att hjälpa fordonsutrustningen att identifiera in- och utfart från motorvägsnätet. Fordon som trafikerar tyska motorvägar, men saknar installerad fordonsenhet kan i förväg redovisa vilken färdväg som planeras.<sup>9</sup>

Avgiftssystemet har höga driftskostnader. Men även med stora systemkostnader är det en källa till mycket stora avgiftsintäkter i Tyskland, intäkter som både kommer från inhemska och utländska lastbilar. År 2011 var intäkterna från avgifterna ca 4,5 miljarder euro, en ökning från ca 2,5 miljarder euro år 2005. Till viss del beror denna ökning på att vägnätet har utökats, men det är inte hela förklaringen. Avgifterna har höjts vid olika tillfällen och trafiken har ökat. Det faktum att systemet genererar stora intäkter har betydelse för den inhemska opinionen i ett transitland som Tyskland.<sup>10</sup>

Under 2015 planeras en rad förändringar. Från 1 juli är det tänkt att avgiftsbelägga ytterligare 1 100 kilometer väg. Från 1 oktober planeras viktnivån för avgiftspliktiga motorfordon att sänkas till 7,5 ton. Dessutom planeras avgiftssystemet att utvidgas till att omfatta samtliga

<sup>8</sup> EurActiv 26 januari 2015, Commissioner calls for standardised road pricing in member states.

<sup>9</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Frågor och svar om avgifter för lastbilar, <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/FAQs/Lkw-Maut/lkw-maut-faq.html>

<sup>10</sup> Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, Final Report, s. 38, 50.

motorvägar i Tyskland till 2018. Förändringarna införs för att täcka finansieringen för infrastruktursatsningar under nuvarande mandatperiod.<sup>11</sup>

Utöver avgifterna på motorvägarna betalar fordon även en miljöavgift i ett stort antal tyska städer. 2008 etablerades de första så kallade gröna zonerna i tre tyska städer: Berlin, Köln och Hannover. I dag finns konceptet i 81 tyska städer och områden, däribland i stort sett alla större städer, men även vissa mycket små orter. Ett antal orter ansluter sig varje år. Under 2015 har redan två nya städer skapat zoner. Varje fordon som åker in i en av dessa zoner måste ha en speciell klisterlapp/plakett fäst på rutan. Saknas detta utdelas böter på 80 euro.<sup>12</sup>

Det kan därmed konstateras att Tyskland redan i dag har ett ganska utbrett avgiftssystem, där många olika fordonstyper ingår. Det är dessutom system som genererar betydande intäkter, och som kan avkrävas från utländska fordon. Det är i den kontexten som förslaget att införa en motorvägstull även för personbilar kom till. Idén väcktes under Tysklands senaste nationella valrörelse. Från att ha varit en i mångas ögon radikal idé lanserad av CDU:s koalitionspartner i Bayern (CSU), lyftes frågan in i regeringsförhandlingarna och de tyska socialdemokraterna fick slutligen vika sig.<sup>13</sup>

Tanken är att tyska bilister kompenseras genom sänkt fordonsskatt, vilket leder till att avgiften endast belastar utländska fordon. Tyskland bedömer att detta inte bryter mot EU-regelverket,<sup>14</sup> då de har rätt att reglera sin egen fordonsskatt, men grannländer och EU-kommissionen protesterar. Redan 1989 planerade Tyskland att införa en vägavgift med ett likartat kompenstationssystem för inhemska fordon (dock endast för tunga lastbilar), men dåvarande EG-domstolen förhindrade planerna. Resultatet blev istället det vinjettsystem som användes fram till att en kilometerskatt infördes 2003-2005.

Fortfarande i februari 2015 fortgår en diskussion mellan EU-kommissionen och Tyskland om lagligheten och lämpligheten med att införa en motorvägsavgift på de premisser som Tyskland planerar. Enligt uttalanden från ledande tyska politiker bör avgiften vara på plats till januari 2016. Från tyskt håll lyfts det fram att avgiften är bättre utformad än många andra länders vägavgifter (till exempel motorvägstullar) då den premierar miljövänliga fordon och fordon med mindre motorer.<sup>15</sup>

---

<sup>11</sup> Sveriges ambassad, Berlin.

<sup>12</sup> Hemsida med information om tyska "Umweltzone" <http://www.feinstaubvignette.de>

<sup>13</sup> Debatt i Deutscher Bundestag 13 juni 2013, Kontroverse um Horst Seehofers Pkw-Maut-Pläne.

<sup>14</sup> Informationsblad från Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Infopapier zur Pkw-Maut/Infrastrukturabgabe.

<sup>15</sup> Die Welt 27 februari 2015, EU-Juristen sehen Diskriminierung durch Pkw-Maut.

## 2 Vägavgifter för tunga fordon – utveckling på nationell nivå

I EU-kommissionens rapport *Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995* (januari 2014)<sup>16</sup> återfinns en lägesbeskrivning över förekomsten av vägavgifter och vägskatter för kommersiella vägtransporter i EU som helhet och för de olika medlemsländerna. En annan källa till information är rapporten *Report on the State of the EU Road Haulage Market* (februari 2014).<sup>17</sup> Även den framtagen på beställning av EU-kommissionen. När rapporterna färdigställdes i januari-februari 2014 fanns det i 21 av EU:s medlemsstater någon form av avgift som kopplades till användningen av väginfrastrukturen, medan 6 medlemsländer saknade en nationella vägavgifter: Storbritannien, Lettland, Estland, Finland, Malta och Cypern. Den nya medlemsstaten Kroatien har ett system liknande det i Italien och Grekland.

Tabell 1 sammanfattar utvecklingen mellan 2013 och 2015. I tabellen delas medlemsländerna in i olika kategorier beroende på vilket vägavgiftssystem de använder. Tillskott markeras i fetstil och de som lämnar en kategori är genomstrukna.

Tabell 1.1: Utvecklingen av olika vägavgiftssystem för kommersiella vägtransporter. Tillskott markeras i fetstil och de som lämnar en kategori är genomstrukna.

	Januari 2013 <sup>18</sup>	Januari 2015 <sup>19</sup>
<i>Avståndsbaserade friflödessystem</i>	Österrike, Tyskland, Tjeckien, Slovakien, Polen, Portugal	Österrike, Tyskland, Tjeckien, Slovakien, Polen, Portugal, <b>Ungern</b>
<i>Avståndsbaserade system med fysiska barriärer (bom)</i>	Frankrike, Grekland, Italien, Spanien, Slovenien, Irland, Polen, Portugal	Frankrike, Grekland, Italien, Spanien, Slovenien, Irland, Polen, Portugal
<i>Tidsbaserade vinjettsystem (Eurovinjettsamarbetet)</i>	Belgien, Nederländerna, Luxemburg, Danmark, Sverige	Belgien, Nederländerna, Luxemburg, Danmark, Sverige
<i>Tidsbaserade nationella vinjettsystem</i>	Bulgarien, Ungern, Litauen, Rumänien	Bulgarien, <b>Ungern</b> , Litauen, Rumänien, <b>Storbritannien, Lettland</b>
<i>Avsaknad av vägavgiftssystem</i>	Estland, Lettland, Finland, Cypern, Malta, Storbritannien	Estland, <del>Lettland</del> , Finland, Cypern, Malta, <del>Storbritannien</del>

Som tabellen visar blir information av detta slag snabbt inaktuell. Flera av de länder som beskrivs håller på att införa olika former av system, och vid början av 2015 har till exempel Storbritannien redan infört en tidsbaserad avgift för lastbilar över 12 ton.<sup>20</sup> Storbritannien har trängselavgift i London och motorvägsavgift på en del av M6, men detta gäller inte statliga vägar. Andra exempel på länder vars system har bytts ut de senaste åren är Ungern (har

<sup>16</sup> EU-kommissionen, DG MOVE, Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, Final Report.

<sup>17</sup> EU-kommissionen, DG MOVE, Report on the State of the EU Road Haulage Market February 2014.

<sup>18</sup> Comission staff working document, Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, s. 17.

<sup>19</sup> Report on the State of the EU Road Haulage Market, **kompletterat** med landspecifika avsnitt som beskrivs senare i detta kapitel.

<sup>20</sup> Department for Transport, HGV road user levy, <https://www.gov.uk/government/collections/hgv-road-user-levy>

implementerat ett avståndsbaserat friflödessystem) och Lettland (har infört en nationell vinjett). Dessutom har flertalet länder byggt ut det vägnät som är avgiftsbelagt.

Vid en jämförelse mellan 2013 och 2015 kan egentligen endast en generell utvecklingstendens konstateras. Den är att antalet länder som saknar ett nationellt vägavgiftssystem minskar. 2015 återstår endast Estland, Finland, Cypern och Malta. Dessa fyra länder utmärks av sina perifera lägen med begränsad landmassa mot grannländer som ingår i EU, eller inga EU-landsgränser alls för Cypern och Malta. Dessutom har dessa länder en jämförelsevis liten befolkning.

En annan utveckling som är värd att notera är att både Storbritannien och Lettland inför nationella vinjetter istället för en avståndsbaserad lösning, detta går emot EU-kommissionens önskade inriktning, men bör ändå ses som ett närmande mot EU-linjen då det till exempel stärker principer som "förorenaren betalar" och "användaren betalar" genom att en differentierad avgift överhuvudtaget införs.

Dessutom bör det nämnas att tendensen hade kunnat se annorlunda ut om länder som Danmark och Frankrike hade genomfört sin planerade övergång till avståndsbaserade friflödessystem. Mer om detta i den landsuppdelade beskrivningen i nästa avsnitt där det redogörs för hur avgiftssystemen ser ut i EU:s 28 medlemsstater, samt hur utvecklingen har sett ut de senaste åren.

## Stor variation mellan olika system

Även om det finns ett Eurovinjettdirektiv finns det många aspekter i utformningen av vägavgiftssystem som inte är obligatoriska. Det innebär att den flora av olika avgiftssystem som har funnits sedan lång tid tillbaka fortsatt kvarstår. En viss konvergens har visserligen skett i och med att de nya versionerna av Eurovinjettdirektivet har innehållit skarpare skrivningar, men det är fortfarande en god bit kvar om målet är att få ett enhetligt system.

En utgångspunkt för kritik mot de olika varianterna av system har varit användarperspektivet. Det är krångligt för transportörer att behöva förhålla sig till olika system, tariffer och att behöva ha olika ombordenheter och vinjetter. Här har mycket gjorts i och med EETS-direktivet från 2009, men det återstår fortfarande barriärer som hindrar ökad effektivitet och förändringar tar tid. I rapporten *Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*, som färdigställdes under 2014, konstaterar författarna i ett exempel från 2010 att en lastbil som färdas över ruten Lissabon-Lyon-Milan-München-Wien-Bratislava behöver minst sju olika kontrakt med olika vägoperatörer, samt sju olika ombordenheter.<sup>21</sup> En sådan situation är inte hållbar, även om skräckexemplet från 2010 till viss del har rättats till och det bör förväntas att EU-kommissionen med olika medel kommer att fortsätta driva på frågan om ökad kompatibilitet mellan olika avgiftssystem.

Det finns också en problematik med att olika typer av fordon får olika för- och nackdelar i avgiftssättningen beroende på vilket lands vägar som trafikerar. Ett typexempel är hur miljöklassen differentieras. I vissa länder "straffas" en lastbil med en betydligt högre avgift om motorn är av en äldre och mer miljöovänlig modell, jämfört med den mest moderna varianten. Detta samtidigt som det i andra länder kanske inte ens sker en differentiering efter miljöklass, eller så är differentieringen begränsad.<sup>22</sup> I de länder där inhemska fordon av ekonomiska skäl

<sup>21</sup> Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, Final Report, s. 48.

<sup>22</sup> I Eurovinjettsamarbetet där Sverige ingår sker differentiering efter miljöklass, men avgiften är bara högre för Euro 0 och I, medan Euro II-VI har samma avgiftsnivå. Det gör att styreffekten nästan uteblir. Se tariffer på: <https://www.eurovignettes.eu>



inte kan uppnå lika hög miljöstandard, blir det en dubbelt negativ effekt då större transportföretag som opererar i flera länder kan välja (åtminstone i teorin) att trafikera det landet med den del av sin fordonsflotta som inte har lika moderna motorer, medan de mest moderna lastbilarna trafikerar de länder där miljökraven är hårdast, vilket då speglas i avgiftssättningen. Just denna problematik löses inte i dagens Eurovinjettdirektiv.

Samtidigt finns det en problematik i att eftersträva harmonisering i alltför hög utsträckning. Då minskar varje medlemslands möjligheter att optimera sitt avgiftssystem efter sina nationella förutsättningar. I Sverige finns det andra förutsättningar än i till exempel Spanien, trots att det är två perifera nationer det handlar om (sett ur ett europeiskt perspektiv), precis som ö-nationer som Irland och Storbritannien har helt andra förutsättningar än centraleuropeiska länder som Tyskland och Österrike. Än så länge har det funnits tillräcklig flexibilitet i lagstiftningen för att möjliggöra olika lösningar, men det har krävt kompromisser och långdragna förhandlingar då EU-kommissionen i sina lagförslag har tryckt på för ökad harmonisering, även då det kan leda till oönskade konsekvenser.

I EU-kommissionens rapport från februari 2014 beskrivs även en gradvis konvergens över tid mot en ökad intention att använda marginalkostnadsprincipen vid utformandet av avgiftssystemen. Dessutom redogörs det för en stor spännvidd mellan de olika kategorierna inom ett flertal områden. Bland annat gäller detta tyngden på fordonen, där 6 länder begränsar avgifterna till fordon över 12 ton, eller huruvida avgifterna differentieras beroende på Euro-klass. 14 av 21 länder med avgiftssystem gör detta.<sup>23</sup>

Nästa avsnitt beskriver medlemsländernas avgiftssystem med utgångspunkt från den kategorisering som fastställs i tabell 1.1. Notera att Polen och Portugal endast beskrivs i avsnittet om avståndsbaserade friflödessystem, trots att de återfinns i två olika kategorier i tabellen.

## 2.1 Avståndsbaserade friflödessystem

Det avståndsbaserade friflödessystemet förespråkas av EU-kommissionen, och är den typ av system som flertalet centraleuropeiska länder har valt att bygga ut. Många av dessa länder har mycket genomfartstrafik. Tyskland och Österrike var först med att introducera kilometerskatt för tunga lastbilar. Tjeckien och Slovakien följde efter 2007 respektive 2010. Det senaste tillskottet är Ungern vars system introducerades 2013. Att även Portugal har ett friflödessystem på delar av sitt motorvägsnät går emot den generella trenden som gör gällande att främst centraleuropeiska länder med stor transittrafik introducerar sådana system.

Det finns många fördelar med ett friflödessystem – inte minst går det att undvika de köer som uppstår vid fysiska barriärer, dessutom är en avståndsbaserad avgift mer rättvisande vad gäller marginalkostnaden. Samtidigt är det generellt sett dyra system att bygga upp, samt system som ger ett medlemsland mest nytta om det finns betydande transittrafik. Detta kan till viss del förklara utbredningen av systemet i Centraleuropa, medan mer perifera länder har valt andra lösningar (t.ex. Storbritannien och de baltiska staterna). Polen och Portugal räknas in i denna grupp trots att länderna har blandade system, med både fritt flöde och fysiska bommar.

---

<sup>23</sup> Report on the State of the EU Road Haulage Market, s. 113-114.

## Polen

I Polen har ett friflödessystem byggts ut gradvis sedan 2011 och täcker nu in stora delar av landets mest trafikerade huvudvägar. I detta system måste lastbilar ha en ombordenhet. Genom utbyggnaden av friflödessystemet finns det nu ett utvalt sammanhängande nätverk av avgiftsbelagda motorvägar, expressvägar och landsvägar i Polen. I dagsläget täcks omkring 2 910 kilometer väg. När systemet började byggas ut var det endast kortare sträckor i anslutning till ett fåtal större städer som ingick. Österrikiska företaget Kapsch står för driften och det är ett mikrovågssystem med många likheter med de som finns i Österrike, Tjeckien och Slovakien. Till skillnad mot sina grannländer integrerar Polen systemet med personbilar som också kan ha en ombordenhet, även om de fortsatt även kan betala manuellt vid bommar.<sup>24 25</sup>

Men det finns även motorvägssträckor som har byggts genom offentlig-privat samverkan, och på dessa sträckor tar driftbolagen ut vägavgifter för samtliga fordon. Det arbetas på att göra systemen kompatibla med varandra, men i dagsläget saknas möjligheten på t.ex. motorvägen A2, som förbinder centrala Polen med Berlin. Därmed har Polen fortsatt ett delat system.<sup>26</sup>

## Portugal

Portugal har liksom Polen ett blandat avgiftssystem. På vissa sträckor finns det bommar, på andra vägvägnitt används ett friflödessystem. Det finns en betydande variation i vilka avgifter som tas ut och hur de differentieras.<sup>27 28</sup>

Den finansiella krisen i Portugal har ökat andelen motorvägar med friflödessystem. Detta har en naturlig förklaring. Krav på intäktsökningar för staten har lett till krav på fler motorvägsavgifter. För att kunna ta in mer och högre avgifter behövde det existerande avgiftssystemet byggas ut. Det har då visat sig vara mer ekonomiskt och snabbt genomfört att bygga avläsarestationer utefter vägarna, jämfört med att bygga all den infrastruktur som krävs för en anläggning med fysiska bommar. Samtidigt har höjda avgifter och fler avgifter lett till att användandet av motorvägarna har minskat dramatiskt de senaste åren. Med Portugals fortsatta ansträngda ekonomi i åtanke bör det inte förväntas att ombyggnationer av existerande bomsystem kommer att ske den närmaste tiden, men faktum är att Portugal nu har en teknisk infrastruktur på plats som skulle möjliggöra att införandet av ett friflödessystem i hela landet.<sup>29</sup>

## Slovakien

Slovariens system är mycket likt det som används i Tjeckien. Sedan 2010 finns ett avståndsbaserat friflödessystem för fordon över 3,5 tons vikt. Tariffen är beroende av körsträcka samt fordonets totalvikt, antal axlar och emissionsklass. Avgiftsbelagt vägnät anpassas allt eftersom nya vägar byggs och omfattar utvalda sträckor av motorvägar, expressvägar och så kallade första, andra och tredjeklassvägar. Det enda som skiljer sig åt vad gäller differentieringen är att det till skillnad mot i Tjeckien finns en högre avgift för lastbilar

---

<sup>24</sup> Hemsidan för den statliga aktören med ansvar för vägavgifter i Polen, <http://www.gddkia.gov.pl/en/1126/motorway-tolls>, uppgifter har även hämtats från [www.viatoll.pl](http://www.viatoll.pl)

<sup>25</sup> Sveriges ambassad, Warszawa.

<sup>26</sup> Hemsidan för operatören av motorvägen A2, <https://www.autostrada-a2.pl/payments>

<sup>27</sup> Portugal Tolls, nationell informationssida om vägtullar i Portugal, <http://www.portugaltolls.pt/en/web/portal-de-portagens/home?anchor=column-3>

<sup>28</sup> Sveriges ambassad, Lissabon.

<sup>29</sup> Financial Times, 25 augusti 2013, High Toll Charges leave Portugal's drivers on road to nowhere.

respektive bussar över 12 ton. Även i Slovakien utvidgas det inkluderade nätverket kontinuerligt, så även under 2014.<sup>30 31</sup>

## Tjeckien

Sedan 2007 har Tjeckien på sina motorvägar och ett fåtal större vägar som inte har motorvägsstandard, ett avståndsbaserat friflödessystem för fordon över 3,5 tons vikt. Både inhemska och utländska lastbilar avgiftsbeläggs och intäkterna går till en statlig fond för infrastruktur.<sup>32</sup> Under 2014 har nätet fortsatt att byggas ut, med målet att samtliga motorvägar ska vara inkluderade till 2017. På hemsidan<sup>33</sup> för den tjeckiska myndigheten som ansvarar för avgiftssystemet uppdateras både nya tariffer och nya sträckor kontinuerligt. Avgiften differentieras efter fordonskategori, antal axlar, miljöklass samt typ av väg, men inte efter vikt.<sup>34</sup>

## Tyskland

Vägavgifter för fordon allmänt i Tyskland har behandlats i avsnitt 1.3.

## Ungern

Det avståndsbaserade vägavgiftssystemet som Ungern planerade att införa 2013 fick inte godkänt av EU-kommissionen, en omarbetning krävdes.<sup>35</sup> Det är oklart om Ungern tillgodosåg allt det som EU-kommissionen krävde, men faktum är att Ungern sedan juli 2013 har ett elektroniskt avståndsbaserat system som täcker in de största vägarna i landet. Drygt 6 500 km väg omfattas, såväl motorvägar som huvudleder. Avgiften tas ut för godsfordon över 3,5 ton och differentieras efter antalet axlar och miljöklass. Till skillnad mot exempelvis Slovakien och Tjeckien ingår inte bussar i detta avgiftssystem. För bussar och lättare fordon finns ett vinjett-system.<sup>36 37</sup>

## Österrike

I Österrike introducerades ett avståndsbaserat friflödessystem för tunga lastbilar redan 2004. Landet hann därmed före Tyskland vars system inte kom igång förrän 2005, trots att de lämnade Eurovinjettsamarbetet redan 2003. Sett till Österrikes centrala läge i Europa är det inte förvånande att de har varit tidigt ute med avgiftsbeläggning av trafik (en vinjett för personbilar introducerades redan 1997), i synnerhet har deras mål varit att kunna ta betalt för det slitage och de utsläpp som förorsakas av all transittrafik.<sup>38</sup>

Avgiften differentieras efter antal axlar och miljöklass och beror på körd sträcka. Även bussar och husbilar ingår. Dessutom tar Österrike ut högre avgifter för specifika sektioner (exempelvis vägtunnlar) av sitt motorvägsnät.<sup>39 40</sup>

---

<sup>30</sup> Hemsidan för den statliga aktören med ansvar för vägavgifter i Slovakien, <https://www.emyto.sk/web/guest>

<sup>31</sup> Sveriges ambassad, Wien.

<sup>32</sup> Sveriges ambassad, Prag.

<sup>33</sup> Hemsidan för den statliga aktören med ansvar för vägavgifter i Tjeckien, <http://www.mytocz.eu/en/index.html>

<sup>34</sup> Road Pricing in Europe, s. 39, 43, 46.

<sup>35</sup> COMMISSION OPINION of 13.8.2013 in accordance with Article 7h(2) of Directive 1999/62/EC concerning the introduction of a new tolling arrangement in Hungary.

<sup>36</sup> HU-GO, hemsidan för Ungerns elektroniska vägavgiftssystem, <http://www.hu-go.hu>

<sup>37</sup> Sveriges ambassad, Budapest.

<sup>38</sup> Road Pricing in Europe, s. 20, 24.

<sup>39</sup> Hemsidan för den statliga aktören med ansvar för vägavgifter i Österrike, <http://www.asfinag.at/toll/toll-for-hgv-and-bus>

<sup>40</sup> Sveriges ambassad, Wien.

## 2.2 Avståndsbaserade system med fysiska barriärer (bom)

Avståndsbaserade system vars början och slut markeras med olika former av bomsystem är ingen ny företeelse. Liknande anordningar har funnits nästan lika länge som det har funnits ordentligt byggda vägar. Romarikets berömda vägsystem hade vanligtvis tullavgifter vid broar och bergspass. En bom är en relativt enkel konstruktion, som i en mer modern variant har ersatts med friflödessystem där genomfarten avläses elektroniskt (se föregående avsnitt). I flera EU-länder lever dock systemet med fysiska bommar kvar, dels på grund av sin enkelhet, dels på grund av de stora kostnader som ett systembyte innebär. Dessutom finns det ett signaleringsvärde i att specifika vägsträckor är inhägnade av bommar, eftersom de ofta är byggda i en form av offentlig-privat samverkan där privatägda företag ofta ansvarar för driften och avgiftsinsamlingen för de sträckor som de har byggt. I ett friflödessystem blir en sådan lösning svårare att operera.

### Frankrike

I Frankrike finns det sedan länge olika former av vägtullar för motorvägar, broar och tunnlar. Flertalet av dessa sträckor är delägda av privata företag i olika konstruktioner. De senaste åren har ett system för avståndsbaserade avgifter utarbetats och vid årsskiftet 2013-2014 var det ytterst nära att införas.<sup>41</sup> Det system som utformades var i jämförelse med till exempel det tyska systemet, mycket omfattande med stora möjligheter till differentiering av avgiften. Både geografiskt och baserat på fordonsegenskaper som vikt och miljöklass etc. Samtidigt innebär detta att ett potentiellt avgiftsuttag kunde läggas nära marginalkostnaden. Men ett omfattande system är även ett dyrt system.

Alla förberedelser var i princip klara för ett införande, men den franska regeringen backade efter starka protester. Det var framför allt i Bretagne som protesterna var omfattande och till viss del våldsamma. Detta trots att Frankrike hade för avsikt att ge perifera regioner (däribland Bretagne) lättnader i avgiftssystemet.<sup>42</sup> Det är dock oklart om EU-kommissionen skulle ha godkänt dessa lättnader. Det formella beslutet från Frankrikes regering blev att införandet skjuts upp på obestämd tid.

Men då förberedelserna hade kommit långt innebar beslutet att stoppa projektet att stora kostnader inte kunde undvikas. I januari 2015 rapporterade Reuters och andra medier att den franska staten skulle tvingas betala 43 miljoner euro i skadestånd till Atlantia, huvudägaren till Ecomouv, det företag som hade bildats för att sköta avgiftssystemet. Uppgårelsen innebär att Ecomouv upplöses, samt att Atlantia ska ersättas för sina omfattande investeringskostnader vid byggandet av systemet. Källorna anger även att den franska staten kan komma att behöva betala en liknande summa till banker som har varit involverade i projektet.<sup>43</sup> Andra källor uppger den eventuella kostnaden för franska skattebetalare till en och en halv miljard euro under 2015.

---

<sup>41</sup> Sveriges ambassad, Paris.

<sup>42</sup> <http://www.eurotoll.fr/en/informations> respektive [http://www.lemonde.fr/economie/article/2013/11/09/le-gouvernement-reporterait-l-ecotaxe-a-l-ete-2014\\_3511094\\_3234.html?xtmc=ecotax&xtcr=7](http://www.lemonde.fr/economie/article/2013/11/09/le-gouvernement-reporterait-l-ecotaxe-a-l-ete-2014_3511094_3234.html?xtmc=ecotax&xtcr=7)

<sup>43</sup> Reuters 2 januari 2015, France to pay Ecomouv 403 million euros for scrapping ecotax toll; Le Monde 31 december 2014, L'Etat versera 839 millions d'euros à Ecomouv.

## Grekland

Grekland har sedan lång tid tillbaka haft motorvägstullar där en vägavgift tas ut från samtliga fordon. De större motorvägarna täcks av systemet. Som ett led i Greklands finansiella ståbad har tullavgifterna höjts kraftigt under de senaste åren.

Avgifter varierar beroende på vilken storleksklass fordonet hänförs till och det finns sex klasser. På exempelvis en motorvägssträcka som passerar Aten betalar en personbil 2,80€ medan en långtradare betalar 11,20€ för samma sträcka.<sup>44</sup>

## Irland

Irland har sedan 1979 haft vägtullar där en vägavgift tas ut från samtliga fordon. En traditionell bomkonstruktion med personal, samt möjlighet till förbetalad automatisk passering är den dominerande konstruktionen. För kortare sträckor, broar och tunnlar erläggs en engångsavgift vid påfarten, t.ex. Dublintunneln. För längre sträckor varierar priset efter antalet körda kilometer och fordonets kategori.

Det finns flera sätt att betala avgiften: antingen vid bemannade betalbås längs vägarna eller på vissa ställen med en elektronisk transponder. På de stora transportaxlarna såsom M 50 eller M 1 kan avgiften betalas via transponder eller via foto och faktura. När fordonet kör på den avgiftsbelagda motorvägen fångas bilens nummerskylt upp och den läggs sedan till grund för debiteringen. Tekniken som används liknar den som används vid trängselskatter i Sverige, varigenom registreringsskylten fotograferas. Flertalet av de nya större vägarna som byggs i Irland sker genom OPS-lösningar, vilket innebär att det finns en idé om att infrastrukturen i sin helhet ska finansieras av framtida vägavgifter.<sup>45 46</sup>

## Italien

I Italien är i stort sett alla motorvägar avgiftsbelagda för samtliga fordon. I regel används ett traditionellt bomsystem med både kontant betalning och automatisk passering. Undantagna motorvägar finns främst i södra Italien som en form av regionalpolitik. Dessutom finns trängselskatt i Rom där ett liknande system som i Stockholm används.<sup>47</sup>

Den dominerande aktören i driften av avgiftsbelagda motorvägar i Italien är Autostrade per l'Italia, vilka även driver avgiftsbelagda motorvägar i andra länder, samt ägde det konsortium som skulle ha ansvarat för driften av det nya avståndsbaserade systemet i Frankrike.<sup>48</sup>

På majoriteten av de italienska motorvägarna är avgiften proportionellt till den sträcka som fordonet kör. Avgiften beror också på antal axlar från två- till fem- eller fleraxlade fordon. Även fordonets rutt kan komma att påverka beloppet och bergssträckor eller områden med flera viadukter eller tunnlar höjer avgiften. På ett fåtal vägar tillämpas ett enklare system och avgiften utgår från ett schablonbelopp beroende på fordonets klass. Det planeras också för att i enstaka fall differentiera avgiften efter euroklass.

Avgifterna har främst ambitionen att generera intäkter för underhåll och nyinvestering.<sup>49</sup>

---

<sup>44</sup> Sveriges ambassad, Athen.

<sup>45</sup> Toll Charges, National Roads Authority, Irland, <http://www.nra.ie/tolling-information/toll-charges/>

<sup>46</sup> Sveriges ambassad, Dublin.

<sup>47</sup> Road Pricing in Europe, second version, s. 79, 82-83.

<sup>48</sup> About us, Autostrade per l'italia, <http://www.autostrade.it/en/chi-siamo>

<sup>49</sup> Sveriges ambassad, Rom.

## Kroatien

I Kroatien avgiftsbeläggs fordon på motorvägar och vissa broar och tunnlar. Systemet som används liknar det i t.ex. Frankrike och Italien genom att det även finns möjlighet till snabbare passage genom bommarna om en elektronisk ombordenhet används. Fordonen delas in i olika kategorier beroende på antal axlar och vikt. Samtliga lastbilar över 3,5 ton tillhör samma kategori. Därigenom är differentieringen minimal, sett i jämförelse med många andra länder. Vägavgiften baseras på körd sträcka eller vid passage av broar och tunnlar.<sup>50</sup> Under 2015 finns det möjlighet till en rabatterad avgift för lastbilar beroende på deras miljöklass. Lastbilar med euroklass IV får 3 procent rabatt och de med euroklass V får 5 procent rabatt. Det är oklart om rabatten kommer att kvarstå på permanent basis eller om det är en temporär åtgärd.<sup>51</sup>

## Slovenien

I Slovenien används ett system där fordon över 3,5 ton betalar en vägtull, medan övriga fordon behöver ha en vinjett. För de tunga lastbilarna är motorvägarna och huvuddelen av de större expressvägarna inkluderade i systemet och 28 tullstationer är spridda över vägnätet och vid gränsövergångarna. Systemet är väl utbyggt och täcker in alla viktiga huvudvägar. Avgifter började tas ut redan på 1970-talet. Avgiften differentieras efter antal axlar och vikt, samt sedan 2010 även efter miljöklass. Liksom i Österrike finns det undantag från den generella tullavgiftens prisnivå då tunneln vid Karavanke har en höjd avgift.<sup>52</sup>

Betalningen sker vid passering av tullstationerna och antingen stannar man i en tullstation och betalar manuellt eller så används ett så kallat ABC tag eller ett DARS-kort som möjliggör att föraren inte behöver stanna vid passeringen utan endast måste sänka hastigheten till 40 km/h.<sup>53</sup>

## Spanien

Spanien har ett system med fysiska bommar som har många likheter med systemen i till exempel Frankrike och Italien. En stor skillnad är dock att långt ifrån alla motorvägar är avgiftsbelagda. Det finns stora skillnader mellan olika delar av landet. I Katalonien, Baskien samt omkring Madrid är avgiftsbelagda motorvägar vanliga. Det finns även en sammanhängande avgiftsbelagd kustmotorväg utefter i stort sett hela Spaniens östkust, samt i vissa delar av Galicien i nordväst. Men därutöver finns det omfattande skattefinansierade motorvägsavsnitt som är helt gratis att färdas på. Många av Spaniens motorvägar drivs av företag genom koncessionslösningar. Acesa är en dominerande aktör. Avgifterna differentieras efter vikt och antalet axlar. Det saknas däremot differentiering efter miljöklass.<sup>54</sup>

Dessutom finns det separata avgifter för tunnlar (4 stycken fanns år 2010). Här är även tiden på dygnet en faktor som gör att avgiften varierar.<sup>55</sup>

För närvarande studeras möjligheten att införa tvång för tunga fordon att köra på avgiftsbelagd motorväg när sådan finns. Samtidigt skulle åkarna subventioneras med 50 procent av vägtullen. Syftet är framförallt att reducera olyckor på hårt trafikerade vägar snarare än av

---

<sup>50</sup> Sveriges ambassad, Zagreb.

<sup>51</sup> Hemsidan för Croatian Motorways Maintenance and Toll Payment Ltd. <http://hac.hr/en>

<sup>52</sup> Hemsidan för DARS, den statliga aktören med ansvar för vägavgifter i Slovenien, <http://www.dars.si>

<sup>53</sup> Sveriges ambassad, Wien.

<sup>54</sup> Road Pricing in Europe, second version, s. 130-134.

<sup>55</sup> Road Pricing in Europe, first version, s. 73.

miljö- eller vägslitageskäl. Åkeriindustrin har varit kritisk till alla typer av avgifter hittills, vilket har lett till att tidigare planer på obligatoriska vägavgifter för tunga fordon aldrig genomförts.<sup>56</sup>

## 2.3 Tidsbaserade vinjettsystem (Eurovinjettsamarbetet)

Eurovinjettsamarbetet har på många sätt varit en föregångare i Europa. Det innebär att en lastbil endast behöver en dekal, och kan färdas utan hinder mellan de länder som ingår i samarbetet. Men sedan Tyskland lämnade samarbetet 2003 har den geografiska länken brutits i och med att lastbilar från Benelux behöver passera Tyskland på sin väg mot Skandinavien.

Eurovinjettsamarbetet kan komma att upphöra inom rimlig närtid om fler av samarbetsländerna lämnar det. Då upphör nämligen de stordriftsfördelar som finns med systemet, samt de fördelar som finns för brukarna. I dagsläget är Belgien det samarbetsland som har kommit längst i sina planer på att införa ett annat system, och därigenom lämna samarbetet. Men även Sverige kan komma att följa efter om en vägslitageavgift införs. Frågan är då hur Danmark och Nederländerna agerar, eftersom de inte hänger ihop geografiskt, samt får ökade administrativa kostnader. Detta är även två länder som tidigare har gjort utredningar med syftet gå över till ett avståndsbaserat system.

### Belgien

Belgien ingår i Eurovinjettsamarbetet, men har sedan en tid ambitioner att införa ett avståndsbaserat avgiftssystem. Initiativet går under namnet Viapass. 2014 enades de belgiska regionerna Flandern, Vallonien och Bryssel om ett samarbetsavtal, samt en intention att upphandla en s.k. *Single Service Provider* med uppdrag att utforma, bygga, finansiera och driva systemet.<sup>57</sup>

I februari 2015 presenterades systemets utformning. Samma nätverk som ingår i dagens Eurovinjettsystem ska ingå, och det innefattar samtliga fordon från 3,5 ton och uppåt. Avgiften baseras på sträcka, vikt, utsläppsklass och vägkategori. Det ska vara möjligt att betala före eller efter genomförd resa.<sup>58</sup> Systemet beräknas vara introducerat 2016.<sup>59</sup>

---

<sup>56</sup> Sveriges ambassad, Madrid.

<sup>57</sup> Flemish government approves Cooperation Agreement on kilometer charge, Viapass hemsida, 12 februari 2014.

<sup>58</sup> About Viapass, <http://www.viapass.be/en/about-viapass/>

<sup>59</sup> Sveriges ambassad, Bryssel p.t. Stockholm.

## Danmark

I Danmark fanns det långt gångna planer på att införa en avståndsbaserad vägavgift för tunga lastbilar. I sitt arbete med att ta fram en modell för detta föll valet på en utformning som är lik den som används i Tyskland. Efter politisk oenighet och till följd av befarade stora systemkostnader, samt ökade kostnader för näringslivet, stoppades introduktionen i Danmark. Danmark hade kommit långt utredningsmässigt, men inga fysiska strukturer hade byggts. Det betydande utredningsarbetet kan dock leda till en kort startsträcka för Danmark, om den politiska inriktningen ändras.

## Nederländerna

I Nederländerna har det funnits planer på att gå från sitt tidsbaserade vinjettsystem till att införa ett avståndsbaserat system, liknande det i Tyskland. Men planerna har inte realiserats, och den officiella hållningen är att de först vill avvakta hur introduktionen av systemet går i de andra länder som ska implementera avståndsbaserade system. I synnerhet får en eventuell introduktion i Belgien betydande konsekvenser för Nederländerna, men även Danmarks eventuella planer på att lämna Eurovinjettsystemet har angetts som en viktig faktor för Nederländernas framtida beslut.<sup>60</sup>

Kort uttryckt fanns planer på kilometerskatt tidigare men dessa lades ner i samband med regeringskrisen 2010. Det finns två vägtunnlar som är avgiftsbelagda för alla fordon och härtill finns planer på att finansiera två nya motorvägar med vägavgifter.<sup>61</sup>

## Luxemburg

Luxemburg ingår i Eurovinjettsamarbetet och har inte signalerat några planer på att lämna det. Det finns inte heller några officiella planer på att införa ett avståndsbaserat vägavgiftssystem.<sup>62</sup> Men ett eventuellt Belgiskt utträde kan förväntas tvinga fram en ny lösning för Luxemburg. Vad som händer i grannländerna har stor betydelse för en så liten stat som Luxemburg. Det visas av de starka reaktioner<sup>63</sup> som har kommit efter Tysklands planerade införande av en vägavgift för personbilar. Luxemburg har i detta läge mer noggrant börjat analysera olika alternativ.<sup>64</sup>

## Sverige

Den regering som tillträdde hösten 2014 meddelade i sin regeringsförklaring att *En vägslitageavgift kommer att införas för att finansiera förbättringar av infrastrukturen*.<sup>65</sup> Senare har infrastrukturminister Anna Johansson meddelat att det kan bli svårt att hinna införa systemet under innevarande mandatperiod. En vägslitageavgift kommer i princip att innebära att Sverige inför ett avståndsbaserat avgiftssystem. Det finns redan ett betydande utredningsunderlag, men också många olika vägval. Den 30 april 2015 beslutade Regeringen tillsätta en utredning som ska lämna förslag på hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar kan utformas. Arbetet ska redovisas senast den 9 december 2016.<sup>66</sup>

---

<sup>60</sup> Nieuwsblad Transport, 9 mars 2012, Afschaffing Eurovignet mogelijk uitgesteld.

<sup>61</sup> Sveriges ambassad, Haag.

<sup>62</sup> Svenska ambassaden, Bryssel p.t. Stockholm.

<sup>63</sup> Luxemburger Wort, 17 september 2014, Bettel attacks German motorway tax plans as "foreigner tolls".

<sup>64</sup> Luxemburger Wort, 26 september 2014, Luxembourg needs to think about road tax.

<sup>65</sup> Sveriges regering, regeringsförklaringen oktober 2014.

<sup>66</sup> Dir. 2015:47.



## 2.4 Tidsbaserade nationella vinjettsystem

Den nationella vinjetten är den form av vägavgift som EU-kommissionen helst vill få bort från den gemensamma inre marknaden. Det är en form av avgift som i och med det utvidgade europeiska samarbetet borde kunna försvinna inom överskådlig tid. Därmed är det till viss del överraskande att två nya länder har infört en nationell vinjett de senaste åren: Lettland och Storbritannien. Samtidigt finns det en inbyggd rationalitet i dessa beslut eftersom en nationell vinjett är enklast och minst kostsam att införa. För Bulgarien och Rumänien har detta säkerligen spelat en stor roll. Införandet av en nationell vinjett kan även ses som ett första steg mot en mer utvecklad lösning. Värt att notera är även att samtliga nationella vinjetter nu finns i elektronisk version.

### Bulgarien

Bulgarien introducerade vägavgifter 2004 i form av en vinjett. Samtliga godsfordon på väg ingår, oavsett vikt, och systemet gäller för det statliga vägnätet, vilket täcker in samtliga större vägar. Priserna differentieras efter axlar, vikt och euroklass.<sup>67</sup>

Världsbanken har engagerats för att få till stånd ett transparent system med elektronisk debitering. Tanken är att framöver införa ett kilometerbaserat avgiftssystem. Regeringen fäster stor vikt vid EU-finansierade infrastruktursatsningar med fokus på rikstäckande motorvägar. Avsaknad av ett rikstäckande motorvägsnät och bristande transparens har inte gjort det möjligt att införa ett avståndsbaserat vägavgiftssystem för tunga fordon tidigare.<sup>68</sup>

### Lettland

Lettland införde sin tidsbaserade vägavgift i juli 2014. Syftet med avgiften är att minska trafiken, stärka underhåll och utveckling av det statliga vägnätet, samt uppmuntra användandet av mer miljövänliga fordon. Avgiften måste betalas av de som använder de största statliga vägarna i Lettland och gäller för fordon och fordonskombinationer över 3,5 ton. Liksom i övriga EU används euro/miljöklass, axelkonfiguration och vikt som differentieringsgrund. Betalning sker med dygnsavgift, veckoavgift, månadsavgift eller årsavgift. Vald period börjar den tidpunkt då betalningen sker.<sup>69 70</sup>

### Litauen

I Litauen finns det sedan 2005 en nationell vinjett för lastbilar och bussar. Systemet omfattar stora delar av Litauens huvudvägnät. Avgiften differentieras efter miljöklass och vikt samt typ av fordon, men antalet axlar är inte en grund för differentiering, till skillnad mot huvuddelen av avgiftssystemen inom EU.<sup>71</sup>

---

<sup>67</sup> Vignette stickers, hemsidan för Bulgarian Ministry of Regional Development and Public Works, <http://www.api.bg/index.php/en/vinetni-stikeri>

<sup>68</sup> Sveriges ambassad, Sofia p.t. Stockholm.

<sup>69</sup> Motorway (road) user charge – vignette – in Latvia, Hemsidan för Lettlands Vägtrafiksäkerhetsdirektorat, [http://www.csdd.lv/eng/about\\_\\_us\\_csdd/?doc=2540](http://www.csdd.lv/eng/about__us_csdd/?doc=2540)

<sup>70</sup> Sveriges ambassad, Riga.

<sup>71</sup> User charges (vignettes), hemsidan för Lithuanian Road Administration [http://www.lra.lt/en.php/road\\_charges\\_and\\_tolls/user\\_charge\\_vignettes/8591](http://www.lra.lt/en.php/road_charges_and_tolls/user_charge_vignettes/8591)

Ett förslag om att införa en avståndsbaserad vägavgift diskuteras sedan två år på transportministeriet och man väntar på politiskt beslut om att gå vidare. Möjligen kan detta ske mot slutet av året.<sup>72</sup>

## Rumänien

I Rumänien differentieras vägavgiften för lastbilar efter vikt och antal axlar. De har ett vinjett-system som omfattar de nationella motorvägarna. 2010 ersattes det pappersbaserade systemet med ett elektroniskt system, som möjliggör automatisk kontroll vid utvalda fasta installationer. På ett fåtal platser (tre broar) finns även vägtullar, men föraren måste ändå ha en giltig vinjett för att kunna passera.<sup>73 74</sup>

## Storbritannien

I april 2014 infördes en vägavgift (vinjett) för lastbilar över 12 ton. Avgiften är tidsbaserad och varierar efter fordonets vikt och axelkonfiguration. Avgiften gäller för hela det statliga vägnätet i England, Skottland, Wales och Nordirland. På ett liknande sätt som i Sverige betalar nationella fordon vägavgiften samtidigt som sin fordonsskatt.<sup>75</sup> I samband med införandet av avgiften sänkte Storbritannien fordonsskatten. Enligt Storbritanniens transport departement innebär detta att över 90 procent av de inhemska tunga lastbilarna inte får ökade totalkostnader.<sup>76</sup>

Till skillnad mot de flesta andra av EU:s medlemsländer differentierar inte Storbritannien sin avgift efter miljöklass.<sup>77</sup> Det strider mot grundprincipen i Eurovinjettdirektivets bestämmelser, men det finns undantag som kan utnyttjas, vilket med största sannolikhet är vad Storbritannien gör i detta fall.<sup>78</sup>

## 2.5 Avsaknad av vägavgiftssystem

2015 saknar endast fyra medlemsländer i EU nationella vägavgiftssystem. Estland, Finland i EU:s nordöstra hörn, samt de båda ö-nationerna Cypern och Malta. Det är medlemsländer med liten befolkning och perifera geografiska lägen, långt borta från de mest trafikerade europeiska godsstråken på väg. Samtidigt är detta länder vars inhemska transporter är beroende av lastbilstransporter. Orsaken till att just dessa länder inte har avfört avgifter varierar och ska inte behandlas här. Men på lite längre sikt är det ett rimligt antagande att andelen länder som inte tar ut vägavgifter från lastbilar succesivt kommer att minska.

### Estland

Det saknas ett nationellt vägavgiftssystem i Estland. Intressant att notera är att den före detta transportkommissionären Siim Kallas, som kommer från Estland, i mars 2015 uttalade sig om att det i EU endast är Finland och Estland som år 2015 inte tar ut vägavgifter för att finansiera

---

<sup>72</sup> Sveriges ambassad, Vilnius.

<sup>73</sup> RO-vignette, informatin op hemsidan för National Union of Road Hauliers from Romania, <http://www.untrr.ro>

<sup>74</sup> Sveriges ambassad, Bukarest.

<sup>75</sup> Sveriges ambassad, London.

<sup>76</sup> Department for Transport, Storbritannien, HGV road user levy.

<sup>77</sup> UK Government, HGV Road User Levy Act 2013 <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2013/7/contents>

<sup>78</sup> EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2011/76/EU av den 27 september 2011 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer.

sin väginfrastruktur. Siim Kallas antydde att det är tydligt åt vilket håll framtiden är på väg och att det därmed vore lämpligt för Estland att arbeta med frågan. Sett till Siim Kallas starka ställning i Estland, samt det faktum att hans parti nu innehar regeringsmakten, bör det ses som starka indikatorer på att landet kan komma att agera i avgiftsfrågan inom de närmaste åren.<sup>79</sup>

För att säkra en hållbar finansiering av transportnätet på land övervägs införande av vägavgifter efter 2018. En analys av olika modeller för beskattning av transportsystemet har nyligen initierats, i vilken det ingår att överväga lämpliga vägavgifter och också studera socioekonomiska effekter. Det ska bland annat genomföras en studie av andra länders erfarenheter och principer och tekniska lösningar anpassade för Estland ska föreslås. Uppdraget ska redovisas under september 2015 och är avsett att utgöra underlag för kommande politiska beslut.<sup>80</sup>

## Finland

Det saknas ett nationellt vägavgiftssystem i Finland. Till skillnad mot större delen av övriga EU har fokus inte varit tunga lastbilar, utan personbilar, när det gäller planer på att eventuellt införa en vägavgift. En statlig utredning ledd av tidigare Nokiachefen Jorma Ollila överlämnade ett förslag till vägavgift för personbilar i december 2013, men detta har än så länge inte resulterat i att något beslut har tagits i frågan.<sup>81</sup>

Det har undersökts om det skulle vara lönsamt att införa vägavgifter på tunga fordon men slutsatsen har varit att skattebördan på finska lastbilar skulle bli för hög.<sup>82</sup>

## Malta

Det saknas ett nationellt vägavgiftssystem i Malta och inget tyder på att detta kommer att ändras inom överskådlig tid.

## Cypern

Det saknas ett nationellt vägavgiftssystem i Cypern och inget tyder på att detta kommer att ändras inom överskådlig tid.<sup>83</sup>

## 2.6 Förväntad framtida utveckling på nationell nivå

Tabell 1.1 på sidan 12 beskriver situationen i januari 2013 och 2015. Om den tabellen hade kunnat kompletteras med en kolumn för 2025 är det mycket möjligt att den hade sett markant annorlunda ut. En trolig utveckling de kommande tio åren är att antalet länder med avståndsbaserade friflödessystem ökar, samt att återstående länder som saknar nationella avgiftssystem (med undantag för de små ö-nationerna Cypern och Malta) inför någon form av system.

<sup>79</sup> The Baltic Course, 19 mars 2015, Kallas: Estonia will not escape road tax.

<sup>80</sup> Sveriges ambassad, Tallin.

<sup>81</sup> Yle, 16 december 2013, Nya skatter föreslås för vägtrafiken.

<sup>82</sup> Sveriges ambassad, Helsingfors.

<sup>83</sup> Sveriges ambassad, Nicosia.

Som beskrivningen i föregående avsnitt visar är Belgien det land som ligger närmast införandet av ett avståndsbaserat friflödessystem, men länder som Nederländerna, Sverige och Danmark utreder eller har utrett frågan och kan förväntas ha genomfört en förändring om perspektivet är 2025. Till denna grupp kan eventuellt även Frankrike läggas, vars system i princip var redo att startas upp när de tvingades avbryta införandet. Det kan även spekuleras i att fler länder följer Portugals initiativ, där införandet av friflödessystem har kunnat ske utan att stora ombyggnationer har krävts. I dessa fall handlar det om att omvandla existerande infrastruktur från gratisvägar till betalvägar. En inriktning som kan komma att bli ett reellt alternativ i fler länder om ekonomin fortsätter att vara ansträngd. Det bör framför allt vara länder med bomsystem som kan genomföra liknande åtgärder. Samtidigt ska det noteras att "omvandling" av vägar i likhet med i Portugal har stött på juridiska problem och det har cirkulerat uppgifter i portugisisk media om att systemet måste ändras.<sup>84</sup>

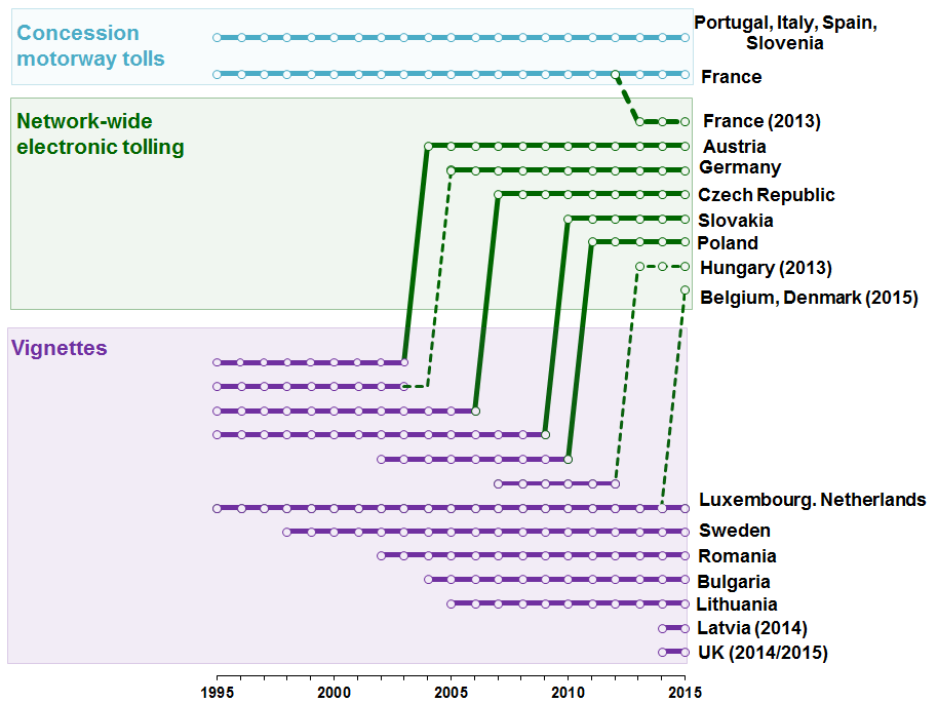
Huruvida Estland och Finland inför ett system, och vilken utformning det får, kan komma att avgöras av grannländerna. Till dags dato har de baltiska staterna inte övervägt någon form av gemensamt system. Istället har de en efter en inför nationella vinjetter.

Diskussionen kan knytas an till figur 1, som beskriver den konvergens som har skett i ett längre perspektiv. Elektroniska avgifter som täcker in hela vägsystem har gradvis vunnit mark. Under 2000-talet har 5 länder (Österrike, Tyskland, Tjeckien, Slovakien, Polen) lämnat ett tidsbaserat vinjettsystem till förmån för elektroniska avståndsbaserade avgifter som täcker in hela vägsystem. Notera att figuren även tar med exempel på länder som förväntas göra motsvarande förändring den kommande tiden. Här är dock Frankrike, Belgien och Danmark felaktigt angivna då de inte har genomfört det systemskifte som förväntades när rapporten som figur 1 ingår i skrevs. Det kan även ifrågasättas om Polen till fullo hör hemma i det "gröna fältet" eftersom det där även finns vägtullar motsvarande "concession motorway tolls". Däremot är årtalen som anges för Ungern, Lettland och Storbritannien korrekta. Oavsett de "optimistiska" beskrivningarna för vissa länder ger figuren nedan en god bild av hur utvecklingen har sett ut de senaste 20 åren.<sup>85</sup>

---

<sup>84</sup> Algarve Daily News, 13 februari 2015, EC rules that Portugal's tolls are illegal.

<sup>85</sup> *Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*, Final Report, s. 31.



Figur 1: utveckling av typ av avgiftssystem för kommersiella vägtransporter.<sup>86</sup>

<sup>86</sup> Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, Final Report, s. 31.



# Referenser

## Rapporter

Comission staff working document, Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures.

Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, Final Report, DG MOVE, 2014.

Report on the State of the EU Road Haulage Market, AECOM, 2014.

Road Pricing in Europe, first version, RDW/EReg, 2010.

Road Pricing in Europe, second version, RDW/EReg, 2012.

## EU-kommissionen och ministerrådet

COMMISSION OPINION of 13.8.2013 in accordance with Article 7h(2) of Directive 1999/62/EC concerning the introduction of a new tolling arrangement in Hungary.

EU-kommissionens arbetsprogram för 2015, KOM (2014) 910 slutlig.

EU-kommissionens arbetsprogram för 2015, bilaga 1, KOM (2014) 910 slutlig.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2011/76/EU av den 27 september 2011 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer.

Pressmeddelande, Council agrees its position on lorry sizes, 8837/14, ministerrådet, 5 juni 2014.

The programme of the Latvian Presidency of the Council of the European Union, [https://eu2015.lv/images/PRES\\_prog\\_2015\\_EN-final.pdf](https://eu2015.lv/images/PRES_prog_2015_EN-final.pdf)

Uttalande EU:s transportkommissionär Siim Kallas, GERMAN ROAD CHARGING (MAUT), 27 oktober 2014.

## Artiklar

Algarve Daily News, 13 februari 2015, EC rules that Portugal's tolls are illegal.

Die Welt 27 februari 2015, EU-Juristen sehen Diskriminierung durch Pkw-Maut.

EurActiv 9 januari 2014, Germany stands firm on road toll scheme that irritates EU.

EurActiv 26 januari 2015, Commissioner calls for standardised road pricing in member states.

Financial Times, 25 augusti 2013, High Toll Charges leave Portugal's drivers on road to nowhere.

Luxemburger Wort, 17 september 2014, Bettel attacks German motorway tax plans as "foreigner tolls".

Luxemburger Wort, 26 september 2014, Luxembourg needs to think about road tax.

Nieuwsblad Transport, 9 mars 2012, Afschaffing Eurovignet mogelijk uitgesteld.

Reuters 2 januari 2015, France to pay Ecomouv 403 million euros for scrapping ecotax toll; Le Monde 31 december 2014, L'Etat versera 839 millions d'euros à Ecomouv.

The Baltic Course, 19 mars 2015, Kallas: Estonia will not escape road tax.

Yle, 16 december 2013, Nya skatter föreslås för vägtrafiken.

### **Nationella vägavgiftssystem: hemsidor, uttalanden**

About Viapass, <http://www.viapass.be/en/about-viapass/>

About us, Autostrade per l'italia, <http://www.autostrade.it/en/chi-siamo>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Frågor och svar om avgifter för lastbilar, <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/FAQs/Lkw-Maut/lkw-maut-faq.html>

Debatt i Deutscher Bundestag 13 juni 2013, Kontroverse um Horst Seehofers Pkw-Maut-Pläne.

Department for Transport, HGV road user levy, <https://www.gov.uk/government/collections/hgv-road-user-levy>

Department for Transport, Storbritannien, HGV road user levy.

Hemsida med information om tyska "Umweltzone" <http://www.feinstaubvignette.de>

Flemish government approves Cooperation Agreement on kilometer charge, Viapass hemsida, 12 februari 2014.

Hemsidan för den statliga aktören med ansvar för vägavgifter i Tjeckien, <http://www.myto.cz/en/index.html>

Hemsidan för den statliga aktören med ansvar för vägavgifter i Slovakien, <https://www.emyto.sk/web/guest>

Hemsidan för den statliga aktören med ansvar för vägavgifter i Österrike, <http://www.asfinag.at/toll/toll-for-hgv-and-bus>

Hemsidan för den statliga aktören med ansvar för vägavgifter i Polen, <http://www.gddkia.gov.pl/en/1126/motorway-tolls>, uppgifter har även hämtats från [www.viatoll.pl](http://www.viatoll.pl)

Hemsidan för operatören av motorvägen A2, <https://www.autostrada-a2.pl/payments>

Hemsidan för Croatian Motorways Maintenance and Toll Payment Ltd. <http://hac.hr/en>

Hemsidan för DARS, den statliga aktören med ansvar för vägavgifter i Slovenien, <http://www.dars.si>

HU-GO, hemsidan för Ungerns elektroniska vägavgiftssystem, <http://www.hu-go.hu>

Informationsblad från Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Infopapier zur Pkw-Maut/Infrastrukturabgabe.

Motorway (road) user charge – vignette – in Latvia, Hemsidan för Lettlands Vägtrafiksäkerhetsdirektorat, [http://www.csdd.lv/eng/about\\_\\_us\\_csdd/?doc=2540](http://www.csdd.lv/eng/about__us_csdd/?doc=2540)



Portugal Tolls, nationell informationssida om vägtullar i Portugal,  
<http://www.portugaltolls.pt/en/web/portal-de-portagens/home?anchor=column-3>

RO-vignette, informatin op hemsidan för National Union of Road Hauliers from Romania,  
<http://www.untrr.ro>

Sveriges regering, regeringsförklaringen oktober 2014.

Sveriges regering, Avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar, Dir. 2015:47.

Toll Charges, National Roads Authority, Irland, <http://www.nra.ie/tolling-information/toll-charges/>

Vignette stickers, hemsidan för Bulgarian Ministry of Regional Development and Public Works,  
<http://www.api.bg/index.php/en/vinetni-stikeri>

UK Government, HGV Road User Levy Act 2013  
<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2013/7/contents>

User charges (vignettes), hemsidan för Lithuanian Road Administration  
[http://www.lra.lt/en.php/road\\_charges\\_and\\_tolls/user\\_charge\\_vignettes/8591](http://www.lra.lt/en.php/road_charges_and_tolls/user_charge_vignettes/8591)

### **Sammanställd information från svenska ambassader i EU**

Sveriges ambassad, Aten. *Svar på beställning av underlag om kilometerskatt.* 2015-03-27.

Sveriges ambassad, Berlin. *Berlin: Svar på beställning av underlag om kilometerskatt.* 2015-03-24.

Sveriges ambassad, Bryssel p.t. Stockholm. *Beställning av underlag om kilometerskatt m.m.* 2015-03-18.

Sveriges ambassad, Budapest. *Ungern: Svar på beställning av underlag om kilometerskatt.* 2015-03-27.

Sveriges ambassad, Bukarest. *Beställning av underlag om kilometerskatt m.m.* 2015-03-31.

Sveriges ambassad, Dublin p.t. Stockholm. *Vägavgifter i Irland.* 2015-03-27.

Sveriges ambassad, Haag. *NL -Svar på beställning av underlag om kilometerskatt.* 2015-03-27.

Sveriges ambassad, Helsingfors. *Beställning av underlag om kilometerskatt.* 2015-03-23.

Sveriges ambassad, Lissabon. *Portugal: svar på beställning av underlag om kilometerskatt m.m.* 2015-03-31.

Sveriges ambassad, London. *Storbritannien: Svar på beställning av underlag om kilometerskatt.* 2015-03-25.

Sveriges ambassad, Madrid. *System för avståndsbaserade vägavgifter i Spanien -svar på beställning.* 2015-03-20.

Sveriges ambassad, Nicosia. *Beställning av underlag om kilometerskatt m.m.* 2015-03-30.

Sveriges ambassad, Paris. *Paris: Svar på beställning av underlag om kilometerskatt.* 2015-03-27.

Sveriges ambassad, Prag. *Kilometerskatt i Tjeckien.* 2015-03-23.

Sveriges ambassad, Riga. *Svar på beställning av underlag om kilometerskatt.* 2015-03-27.

Sveriges ambassad, Rom. *Italien och vägavgifter - svar på beställning från N-dep.* 2015-03-25.

Sveriges ambassad, Sofia p.t. Stockholm. *Kilometerskatt i Bulgarien - svar på beställning.* 2015-03-26.

Sveriges ambassad, Tallin. *Beställning av underlag om kilometerskatt m.m.* 2015-03-20.

Sveriges ambassad, Vilnius. *Kilometerskatt i Litauen - svar på beställning.* 2015-03-27.

Sveriges ambassad, Warszawa. *Beställningssvar Polen: Underlag om kilometerskatt.* 2015-03-27.

Sveriges ambassad, Wien. *Wien: Svar på beställning av underlag om kilometerskatt.* 2015-03-27.

Sveriges ambassad, Zagreb. *Kilometerskatt i Kroatien - svar på beställning.* 2015-03-27.





Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.