

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och planering
Patrik Nylander

Diarienummer
Utr 2023/34
Datum
2023-09-01

Yttrande över promemorian Genomförande av ändringar i eurovinjettdirektivet (LI2023/02489)

Enligt Trafikanalys är promemorian tydlig i sitt syfte. Förslaget är en partiell implementering av eurovinjettdirektivet, men kan i princip ligga till grund för ett system som gäller hela vägnätet förutsatt att ingen tidsbaserad s.k. Eurovinjettavgift tas ut.

Pålagan är rättsligt konstruerad som en avgift vilket förhindrar differentiering i linje med transportpolitikens kostnadsansvar på grund av en avsaknad av "motprestation". Det betyder att lagen inte blir användbar för att införa ett kostnadseffektivt och styrande system för hela vägnätet, utan snarare är konstruerad för infrastrukturavgifter som införs på nya objekt i samband med att de öppnas, i Sverige Motalabron, Sundsvallsbron och från 1 oktober 2023 även Skurubron.¹ Det är dock inte tydligt i promemorian att förslaget är anpassat just för denna typ av projekt. I den nu gällande *Lag (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg* finns en större tydlighet genom att det redan i tillämpningsområdet, för TEN-T-vägar, sker en begränsning till "vägavsnitt i form av en bro eller en tunnel eller en väg genom ett bergspass".

Trafikanalys ser därför förslaget som en implementering av direktivet, anpassat till de infrastrukturavgifter som Sverige idag tillämpar. Trafikanalys vill framhålla att transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Enligt Trafikanalys är en viktig grund för samhällsekonomisk effektivitet att inriktningen vid avgiftsättning bör vara trafikpolitikens kostnadsansvar, det vill säga att transportpolitiskt motiverade skatter och avgifter bör motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader.

Med det som bakgrund har Trafikanalys några synpunkter nedan som rör förslaget till Lag om infrastrukturavgifter (pm kap 4). Övriga delar av promemorian har Trafikanalys inga specifika synpunkter på.

4.3 Fordon som får undantas från avgiftsplikt

Enligt promemorian gör tekniska skäl det svårt att undanta bussar med en totalvikt över 14 ton från avgiftsplikt. Därför föreslås att undantag från avgiftsplikt på allmän väg ska göras för (alla) tunga bussar.

Trafikanalys årliga undersökning om trafiksektorns samhällsekonomiska kostnader konstaterar att persontrafik med buss (biodiesel) betalar i mindre utsträckning för sina samhällsekonomiska kostnader än tåg och har en internaliseringsgrad om drygt 40

¹ [Infrastrukturavgift - Transportstyrelsen](#)

procent och icke-internaliserade externa kostnader i landsbygdstrafik om 13 öre per personkilometer och betydligt högre i tätort. Bussar som drivs med höginblandat biobränsle (till exempel HVO) är undantagna från energi- och koldioxidskatt och har därför 0 procent i internaliseringsgrad. De orsakar dock icke-internaliserade externa kostnader i form av bland annat olyckor och slitage minst i samma storleksordning som annan busstrafik oavsett drivmedel.²

Enligt promemorian har det "ansetts att kollektivtrafik med buss bör främjas och att det därför finns skäl att undanta bussar i sådan trafik från avgiftsplikt." Trafikanalys menar att det undantag som föreslås i princip inte är i linje med transportpolitikens kostnadsansvar. Möjligen kan undantaget motiveras med att incitamentseffekten blir liten med de korta sträckor som avgiften avses tillämpas på, att det saknas konkurrensytor med spårburen trafik och att en sådan förenkling av avgiftssystemet är värdefull.

4.9 Bestämmande av avgifter

Lagens föreslagna utformning ger möjlighet att sätta ned infrastrukturavgifter helt eller delvis i glesbefolkade områden. Samtidigt redovisar regeringen bedömningen att den möjligheten inte bör tillämpas.

Trafikanalys menar att det i princip finns goda skäl att i lagen tillåta en möjlighet att differentiera avgifterna mellan tätort och glesbygd, eftersom de samhällsekonomiska marginalkostnaderna³ skiljer sig väsentligt åt mellan tätort och glesbygd, och ser därför positivt på att lagen ger en sådan möjlighet. Med det begränsade tillämpningsområde som lagen i praktiken nu avses få har detta emellertid ringa betydelse.

4.10.2 Differentiering av infrastrukturavgifter för utsläppsfria fordon

Trafikanalys har inga invändningar mot att utnyttja möjligheten i artikel 7.9 d att sätta ned infrastrukturavgiften för utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt mellan 3 500 och 4 250 kilogram.

4.10.4 Differentiering och avgift på grund av trängsel

Trafikanalys ställer sig bakom regeringens bedömning att en särskild trängselavgift inte bör införas givet det begränsade tillämpningsområde som avgifterna avser.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Björn Olsson på avdelningen för styrmedels- och omvärldsanalys (STOA). Avdelningschef Gunnar Eriksson har också deltagit i ärendets beredning.

Mattias Viklund
Generaldirektör

² Trafikanalys (2023), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2022*, sid 6, [Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2022 \(trafa.se\)](https://trafa.se/transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-for-2022)

³ Trafikanalys (2023), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2022*, [Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2022 \(trafa.se\)](https://trafa.se/transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-for-2022)