

Konsekvensutredning av förslag på ny föreskrift om beräkning av utsläppsminskningsskurvan vid indelning i koldioxidutsläppsklass

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår nya föreskrifter som innehåller bestämmelser som möjliggör beräkning av utsläppsminskningsskurvan vid indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Sverige är sedan den 1 januari 1998 anslutet till ett samarbete för gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar. Detta regleras i Europaparlamentet och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer, även kallat Eurovinjettdirektivet.

Eurovinjettdirektivet har ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520, vad gäller uttag av avgifter för fordon för användningen av vissa infrastrukturer. Försättningsvis benämns detta det ändrade Eurovinjettdirektivet. Förändringen innebär bland annat att fordon behöver indelas i koldioxidutsläppsklasser och att vägavgifter ska differentieras utifrån dessa klasser. Svenska fordon som kör i internationell vägtrafik kan under vissa förutsättningar behöva betala infrastrukturavgifter utifrån den koldioxidutsläppsklass fordonet tillhör.

Enligt det ändrade Eurovinjettdirektivet ska medlemsstaterna differentiera infrastrukturavgifter för tunga fordon utifrån fordonens utsläpp av koldioxid i syfte att minska koldioxidutsläppen. Ju mer koldioxid ett fordon släpper ut, desto högre infrastrukturavgift ska tas ut för fordonet. För att åstadkomma en sådan avgiftsstruktur ska tunga fordon delas in i koldioxidutsläppsklasser. Koldioxidutsläppsklasserna är klass 1, 2, 3, 4 eller 5. Indelningen i koldioxidutsläppsklasser införlivas i svensk rätt genom lag (2024:173) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser samt förordning (2024:193) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

Koldioxidutsläppsklass ska registreras i vägtrafikregistret enligt bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen (2019:382).

Transportstyrelsen beräknar vilken klass fordonet ska indelas i, baserat på fordonets registrerade uppgifter. För att avgöra om fordonet ska ha koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 måste beräkningsformeln för utsläppsminkningskurvan användas i enlighet med den definition som ges i artikel 2.37 i det ändrade Eurovinjettdirektivet. Transportstyrelsen har fått bemyndigande att meddela föreskrifter om hur en utsläppsminkningskurva ska fastställas.

2. Vad ska uppnås?

Målet är att implementera EU-rättsliga bestämmelser som framgår av det förändrade Eurovinjettdirektivet avseende beräkning av koldioxidutsläppsklass.

De nya föreskrifterna ska innehålla bestämmelser som rör utsläppsminkningskurvan för beräkning av koldioxidutsläppsklass. Genom föreskrifterna införlivas de skyldigheter som följer av ändringen av Eurovinjettdirektivet i svensk rätt.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs kommer Sverige inte fullgöra sina EU-rättsliga förpliktelser att implementera förändringarna i Eurovinjettdirektivet. Det kommer att innebära att vissa fordon indelas i fel koldioxidutsläppsklass, vilket i sin tur medför att beräkningen av vägavgift baseras på felaktig koldioxidutsläppsklass. Detta kan bland annat innebära att fordonsägaren får betala en högre avgift. Att inte göra något är därmed inte ett alternativ.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Något alternativ som inte innebär reglering finns inte då ändringarna i Eurovinjettdirektivet måste införlivas i svensk rätt (se avsnitt 3.1).

3.3 Regleringsalternativ

Regleringsalternativ 1: Införa hur utsläppsminkningskurvan ska beräknas i nya föreskrifter (Transportstyrelsens förslag)

I detta regleringsalternativ föreslår vi att bestämmelser om utsläppsminkningskurvan förs in i nya föreskrifter genom transformering. Bestämmelsen i föreskriftsförslaget utgår från direktivets lydelse av utsläppsminkningskurvan i artikel 2.37 i det ändrade Eurovinjettdirektivet. Bestämmelserna behövs för att uppfylla internationella förpliktelser och möjliggöra användandet av utsläppsminkningskurvan vid beräkning av tunga fordon indelning i respektive koldioxidutsläppsklass.

Transportstyrelsen gör en beräkning utifrån de uppgifter för fordonet som finns i vägtrafikregistret för att avgöra vilken av klasserna fordonet ska delas in i. Vid indelning i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 ska

utsläppsminskningsskurvan enligt 5 § lag (2024:173) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser användas i beräkningen.

EU-kommissionen har informerat om att utsläppsminskningen sker i alltför långsam takt, varför vissa av faktorerna (RET_{sgY}) och ($rCO2sg$) kommer att behöva justeras i närtid i förordning (EU) 2019/1242. Den transformerade beräkningsformeln som framgår av direktiv 1999/62/EG bedöms dock inte behöva ändras i närtid. Då vissa faktorer som används i beräkningsformeln kommer att förändras görs en dynamisk hänvisning till nämnda EU-förordning. EU-förordningen är direkt tillämplig i nationell rätt, varför Sverige behöver tillse att dessa ändringar får omedelbart genomslag.

Regleringsalternativ 2: Införa regler om beräkning av utsläppsminskningsskurvan genom ändring av Transportstyrelsens befintliga föreskrifter (TSFS 2015:63)

I detta regleringsalternativ förs bestämmelserna om utsläppsminskningsskurvan in i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret. Föreskrifterna innehåller i sin nuvarande form närmare bestämmelser i de avseenden som anges i vägtrafikdatalagen (2019:369), lagen (2019:370) om fordons registrering och användning, vägtrafikdataförordningen (2019:382) och förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. Föreskrifterna innehåller bland annat också bestämmelser inom olika områden såsom registrering av fordon och registreringsskyltar.

Regleringsalternativ 3: Införa regler om beräkning av utsläppsminskningsskurvan genom ändring av Transportstyrelsens befintliga föreskrifter (TSFS 2009:59)

I detta regleringsalternativ förs bestämmelserna om utsläppsminskningsskurvan in i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret. Föreskrifterna innehåller i sin nuvarande form närmare bestämmelser om vilka uppgifter om ett fordon ska föras in i vägtrafikregistret.

4. Vilka är berörda?

De som är berörda av föreskriftsförslaget är företag, medborgare och stat.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

Effekterna av den nya regleringen i lagen och förordningen finns beskrivna i prop. 2023/24:64. I denna konsekvensutredning utreds effekterna av införandet av föreskrifterna.

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Förslaget får inga konsekvenser för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Företag bedöms inte bli tvungna att köpa tjänster av experter, inga behov av investeringar förväntas uppstå, företags personalstyrkas storlek eller sammansättning bedöms inte påverkas av föreskriftsförslaget.

Förslaget innebär att företag som är fordonsägare betalar rätt avgifter baserade på rätt koldioxidutsläppsklass i enlighet med vad som framgår av vägtrafikregistret.

Andra som påverkas är aktörer utomlands som tar ut infrastrukturavgifter baserat på koldioxidutsläppsklassen.

5.2 Medborgare

Medborgare som är fordonsägare av tungt fordon påverkas av förslaget.

Effekten är att ett fordon är indelat i rätt koldioxidutsläppsklass i vägtrafikregistret, vilket i sin tur medför att medborgare som är fordonsägare av tunga fordon i slutändan betalar rätt avgifter som är baserade på koldioxidutsläppsklassen.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen behöver ta fram nya föreskrifter samt göra nödvändiga IT-anpassningar i vägtrafikregistret.

Skatteverket berörs avseende de fordon där vägavgiftens storlek ska beräknas utifrån (rätt) koldioxidutsläppsklass. Skatteverket behöver ta fram nya rutiner för hantering av ärenden som kan komma in till myndigheten. Transportstyrelsen administrerar vägavgifter för Skatteverkets räkning. Transportstyrelsen ansvarar även för att beräkna och registrera (rätt) koldioxidutsläppsklass. Detta möjliggörs av föreslagen reglering, men förslaget medför ingen ytterligare konsekvens för Skatteverket.

5.4 Miljö

Syftet med införandet av koldioxidutsläppsklass är främst utifrån miljömässiga skäl och innebär en möjlighet att kunna differentiera avgifter utifrån ett tungt fordon utsläpp av koldioxid.

Transportstyrelsen ansvarar för att beräkna och registrera (rätt) koldioxidutsläppsklass. Detta görs möjligt av föreslagen reglering men förslaget medför inga ytterligare miljömässiga effekter eller ändrade styrmedel.

5.5 Externa effekter

Införandet av koldioxidutsläppsklass och differentieringen av avgifter baserad på ett fordon's koldioxidutsläppsklass kan bidra till minskade utsläpp till luft och vatten.

Transportstyrelsen ansvarar för att beräkna och registrera (rätt) koldioxidutsläppsklass. Detta möjliggörs av föreslagen reglering, men förslaget medför inga ytterligare externa effekter.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

I regleringsalternativ 2 och 3 har Transportstyrelsen utrett möjligheten att införa föreskriftsändringarna i någon av de befintliga föreskrifterna som finns inom fordon's registreringsområdet, där TSFS 2015:63 och TSFS 2009:59 har varit föremål för utredning. Dessa föreskrifter har dock bedömts ha ett syfte och innehåll som avsevärt skiljer från reglering av formeln som ska användas vid beräkning. Att ändå införa formeln för beräkning av utsläppsminskningsskurvan i någon av dessa föreskrifter skulle kunna medföra att föreskrifterna får ett otydligt ändamål.

Transportstyrelsens bedömning är att det därmed inte är lämpligt att föra in de nya reglerna i dessa föreskrifter utifrån de skäl som anförts ovan, varför Transportstyrelsen förordar att nya föreskrifter tas fram enligt regleringsalternativ 1.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen har getts ett bemyndigande genom förordning (2024:193) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklass att föreskriva om hur utsläppsminskningsskurvan ska beräknas.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Föreskriftsförslaget går inte utöver det som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler.

Förslaget innehåller inga tekniska krav, varför de inte bedöms omfattas av anmälningsskyldighet, enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Föreskriftsförslagen innebär inte några nya krav på tjänsteleverantörer, varför förslagen inte behöver anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

Förslaget innehåller inga krav som innebär reglering av yrken, varför någon anmälan enligt lag (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer eller proportionalitetsprövning enligt förordning (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer inte behöver göras.

Förslaget innehåller inte några datalokaliseringskrav varför någon anmälan enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen (dataflödesförordningen) inte behöver göras.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Enligt artikel 4 i det ändrade Eurovinjettdirektivet regleras att medlemsstaterna senast den 25 mars 2024 ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv.

I ändring av förordning (1997:1140) om vägavgift för vissa tunga fordon föreslås att avgifter baserade på koldioxidutsläppsklassen ska tas ut från och med den 1 januari 2025.

Föreskriftsförslaget är försenat och planeras istället att träda ikraft den 3 november 2024, vilket sammanfaller med när förändringen i IT-systemet (vägtrafikregistret) först kan genomföras. Transportstyrelsen gör bedömningen att föreskrifternas ikraftträdande oavsett sker innan konsekvenser för den enskilde kan uppkomma med anledning av förseningen.

Informationsinsatser

Transportstyrelsen gör bedömningen att det inte finns behov av särskild informationsinsats om att utsläppsminskningsskurvan beräknas utifrån den föreslagna formeln.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Föreskriftsförslaget bedöms inte påverka funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Föreskriftsförslaget påverkar hänsynsmålet indirekt. Transportstyrelsen ansvarar för att beräkna och registrera (rätt) koldioxidutsläppsklass. Detta möjliggörs av föreslagen reglering.

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Företag som är fordonsägare betalar rätt avgifter baserade på rätt koldioxidutsläppsklass i enlighet med vad som framgår av vägtrafikregistret.			Förslaget får inga konsekvenser för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.
Medborgare	Medborgare som är fordonsägare betalar rätt avgifter baserade på rätt koldioxidutsläppsklass i enlighet med vad som framgår av vägtrafikregistret.			Medborgare som är fordonsägare av tungt fordon påverkas av förslaget om de har fordon.
Staten m.fl.				Transportstyrelsen får vissa nya arbetsuppgifter. Transportstyrelsen behöver ta fram föreskrifter och göra nödvändiga IT-anpassningar i vägtrafikregistret.
Externa effekter				
Totalt				

D. Samråd

Det finns inget krav på samråd enligt förordningen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.