

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Finansdepartementet

Yttrande över Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet (promemoria)

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

I remissen ingår förslag till ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Vidare föreslås ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon och ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).

Sverige är sedan den 1 januari 1998 anslutet till ett samarbete i form av ett gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar. I vägavgiftssamarbetet deltar förutom Sverige även Danmark, Nederländerna och Luxemburg. Det direktiv som på EU-nivå reglerar uttag av vägavgifter ändrades i februari 2022. Ändringarna innebär i huvudsak att fordon behöver delas in i koldioxidutsläppsklasser och att vägavgiften ska differentieras utifrån dessa klasser. Avgiftsplikten ska också utvidgas till att avse fler fordon. I samarbetskommittén för ett vägavgiftssamarbete där Sverige ingår har avtalsparterna kommit överens om att anpassa vägavgiften till de beslutade ändringarna i direktivet. Avgiften ska därför, utöver nuvarande differentieringar utifrån antal axlar respektive krav på utsläpp av föroreningar som ställs på ett fordon's motor, även differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass. En generell men begränsad höjning av avgiftsnivåerna genomförs samtidigt som differentieringen. Från och med den 26 mars 2027 utvidgas vidare vägavgiftsplikten till att omfatta motorfordon och motorfordonskombinationer med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, samt motorfordonskombinationer där motorfordonet väger upp till 3 500 kilogram och har draganordning för påhängsvagn. Vägavgiftspliktiga motorfordon och motorfordonskombinationer som väger mindre än 12 000 kilogram betalar en tredjedels lägre vägavgift än övriga. Det föreslås även ändringar av fordonsskatten för vissa fordon till följd av att vägavgiftsplikten utvidgas.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I promemorian anges, som nämnts, att Sverige sedan den 1 januari 1998 är anslutet till ett samarbete i form av ett gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar. I vägavgiftssamarbetet deltar förutom Sverige även Danmark, Nederländerna och Luxemburg. Förslagen som lämnas i promemorian anges vara en följd av att eurovinjettsamarbetet 2023 har kommit överens om ett protokoll om ändring i

samarbetsavtalet. Merparten av de ändringar i lagen om vägavgift som föreslås, däribland differentieringen utifrån koldioxidutsläppsklass och utvidgningen av avgiftsplikten, har sin grund i det ändrade eurovinjettdirektivet. Något alternativ till att genomföra dessa ändringar anges inte finnas om Sverige ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt direktivet. På annan plats i promemorian anges ytterligare bakgrundsinformation om det aktuella direktivet och samarbetet om vägavgifterna.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en tillräckligt tydlig beskrivning av bakgrunden till och syftet med förslaget.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen anges att alternativet till den generella höjning av avgiftsnivåerna som föreslås är att inte höja nivåerna. Det skulle i så fall innebära att eurovinjettsamarbetet i stort skulle förlora intäkter från vägavgiften till följd av att avgiften differentieras. En sådan ändring skulle därtill kräva att protokollet först omförhandlades med de övriga samarbetsländerna. Förslagen till följdändringar vad gäller fordonsskatt anges syfta till att säkerställa att bestämmelserna om fordonsskatt fungerar även när nya fordon omfattas av vägavgift. Om förslaget inte genomförs kommer det att saknas bestämmelser om vad som gäller för sådana fordon. Det anges att alternativet till den ändring som föreslås skulle vara att sänka fordonsskatten mer eller mindre än vad som nu föreslås. En högre fordonsskatt skulle enligt förslagsställaren innebära att vissa av fordonen skulle betala mer i fordonsskatt än ett tyngre fordon av motsvarande typ. Detta bedömer förslagsställaren inte vara lämpligt. Den fordonsskatt som föreslås anges vara i nivå med eller lägre än den lägsta fordonsskatt som betalas av den lägsta befintliga viktclassen för fordon av samma typ och en lägre fordonsskatt bedöms inte motiverad. Något alternativ till att genomföra de ändringar som följer av Eurovinjettdirektivet (vilket anges gälla för merparten av de föreslagna bestämmelserna) anges inte finnas.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår att ett nollalternativ där ingen ändras bedöms åtminstone till stor del skulle vara oförenligt med Sveriges skyldigheter enligt Eurovinjettdirektivet. När det gäller inriktningen på det förslag som lämnas beskrivs vissa alternativ och det anges vilka skäl som förslagsställaren sett för att inte välja dessa. Det hade visserligen kunnat förbättra konsekvensutredningens transparens om det exempelvis hade förtydligats om det finns särskilda skäl till att en lägre fordonsskatt än den som föreslås inte anses motiverad och vilka dessa skäl är. Ett sådant förtydligande är emellertid inte obligatoriskt och beskrivningen kan anses tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Det anges i konsekvensutredningen att förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten.

I andra delar av promemorian beskrivs ändringarna i direktivet. Där anges bland annat att Eurovinjettdirektivet ändrades senast genom Europaparlamentets och rådets direktiv 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, nedan det ändrade eurovinjettdirektivet. Ändringarna anges påverka

förutsättningarna för att ta ut vägavgifter i flera avseenden. De ändringar i nationell rätt som föranleds av det ändrade direktivet ska huvudsakligen genomföras av medlemsstaterna senast den 25 mars 2024, men i vissa fall finns andra tidsfrister. (För en utförlig beskrivning se kapitel 4 i promemorian, sidorna 31-33). Det finns också mer utförliga beskrivningar av ändringar i samarbetsavtalet. Det anges att de stater som deltar i eurovinjettsamarbetet, och därmed utgör avtalsparter inom samarbetet, genom samarbetsavtalet har förpliktat sig folkrättsligt gentemot varandra att ta ut vägavgift enligt avtalets bestämmelser. För att avtalsparterna ska kunna uppfylla sina förpliktelser enligt det ändrade eurovinjettdirektivet utan att bryta mot sina skyldigheter enligt samarbetsavtalet krävs därmed ändringar i avtalet. Avtalsparterna – Sverige, Danmark, Nederländerna och Luxemburg – har mot den bakgrunden undertecknat ett protokoll om ändring av avtalet av den 9 februari 1994 om uttag av en avgift på tunga fordon som använder vissa vägar för att tillämpa Europaparlamentet 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 på fordon för användningen av vissa infrastrukturer, nedan protokollet. Protokollets lydelse framgår av bilaga 1. (För den utförliga beskrivningen av ändringar i avtalet se kapitel 5 i promemorian, sidorna 33 – 35, och den nyss nämnda bilagan). I följande kapitel där föreslagna bestämmelser beskrivs mer i detalj ställs dessa också i förekommande fall i relation till de EU-rättsliga bestämmelserna.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår att bakgrunden till förslaget till stor del följer av ändringar i EU-rätten och att förslagsställaren bedömer att de föreslagna bestämmelserna stämmer överens med denna rätt. Det finns utförlig och specifik information. Regelrådet finner inget som uppenbart talar för att andra EU-rättsliga aspekter än de som finns i promemorian borde ha tagits upp. Beskrivningen är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I konsekvensutredningen anges att ikraftträdande av förslagen är beroende av utformningen av protokollet om ändring i samarbetsavtalet och dess ratificering. Vilken dag som kommer att bli aktuell för ikraftträdande beror på vid vilken tidpunkt som alla samarbetsländerna har ratificerat protokollet och av bestämmelserna i protokollet. Ändringarna föreslås därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Ett ikraftträdande kan tidigast bli den 1 januari 2025 vad gäller lagförslaget i avsnitt 1.1. Vad avser lagförslagen i avsnitt 1.2 och 1.3 ska ikraftträdande ske den 26 mars 2027. Alternativet att ange ett annat ikraftträdande skulle enligt förslagsställaren riskera att medföra att tillämpningen i Sverige avviker från vad som avtalats genom protokollet. En sådan ordning vore inte lämplig. Protokollets bestämmelser bedöms medge tid för anpassning och förberedelser för berörda aktörer, såsom myndigheter och företag, från det att riksdagen beslutar om förslagen. Vidare anges att i den del förslagen medför en utvidgning av avgiftsplikten till nya fordon kan det finnas särskilt behov av att berörda myndigheter genomför informationsinsatser. Sådana insatser kan exempelvis ske genom riktad information eller genom att uppdatera befintliga och eventuellt ta fram nya vägledning hos respektive myndighet. Övriga ändringar bedöms inte medföra särskilda behov av informationsinsatser utöver vad som är normalt vid regeländringar.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår på ett tydligt sätt vilka överväganden som ligger bakom vald tidpunkt för ikraftträdande. Vidare finns det en beskrivning av behovet av informationsinsatser som är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det anges i konsekvensutredningen att det totala antalet svenskregistrerade lastbilar i trafik är omkring 695 000. Av dessa har cirka 86 000 en totalvikt över 3 500 kilogram, vilket innebär att de klassas som tunga lastbilar. De tunga lastbilarna står för omkring en tredjedel av det totala trafikarbetet (antal fordonskilometer) som utförs av svenska lastbilar i Sverige. Transportarbetet (antal tonkilometer) i inrikes godstransporter på väg utförs i praktiken uteslutande av tunga lastbilar. Antalet svenska tunga lastbilar som omfattas av vägavgift uppskattas till omkring 67 000. Dessa är registrerade på cirka 16 200 ägare, vilka i stort sett uteslutande utgörs av juridiska personer. Drygt hälften av företagen i fråga äger endast en vägavgiftspliktig lastbil. Andelen ägare med fem eller färre sådana lastbilar uppgår till nästan 90 procent. Drygt en procent av ägarna av vägavgiftspliktiga lastbilar äger fler än 30 sådana lastbilar, och dessa fordon utgör tillsammans omkring en tredjedel av den totala vägavgiftspliktiga fordonsflottan. Mot bakgrund av ovan kan de flesta ägare till vägavgiftspliktiga lastbilar anses vara framför allt små eller medelstora företag. Den vanligaste branschtillhörigheten för de cirka 16 200 företag som i dag äger vägavgiftspliktiga fordon är godstransport på väg. Lastbilar registrerade hos företag med sådan verksamhet utgör omkring 59 procent av den vägavgiftspliktiga fordonsflottan. Därefter kommer företag inom bygg- och anläggningsverksamhet. Omkring 12 procent av de vägavgiftspliktiga lastbilarna är registrerade hos sådana företag. Andelen lastbilar som är registrerade hos företag verksamma inom avfall och återvinning uppgår till cirka 7 procent av den vägavgiftspliktiga fordonsflottan. Motsvarande andel för företag verksamma inom handel, tillverkning respektive uthyrning uppgår vardera till omkring 4–5 procent.

Den föreslagna generella höjningen av vägavgiftsnivåerna med 1,9 procent 2025 medför en ökad årlig kostnad för samtliga företag som betalar vägavgift. Vid sidan av effekter för de företag som står som ägare av vägavgiftspliktiga lastbilar kan även tillverkare av sådana fordon påverkas av de föreslagna ändringarna.

Det anges också att det idag gäller avgiftsplikt för motorfordon eller ledad motorfordonskombination med en totalvikt på minst 12 000 kilogram om fordonet är avsett uteslutande för godstransport på väg. Antalet svenskregistrerade tunga lastbilar som uppfyller övriga kriterier för att omfattas av vägavgift, men vars vikt understiger gränsen för avgiftsplikt, uppskattas till cirka 8 400. Denna grupp av fordon föreslås bli vägavgiftspliktig den 26 mars 2027. De i dag icke-vägavgiftspliktiga tunga lastbilarna under 12 000 kilogram anges vara registrerade på ungefär 5 000 företag. Mer än 85 procent av dessa företag anges endast ha en sådan lastbil och över 98 procent av företagen står registrerade som ägare till fem eller färre sådana lastbilar. Drygt 20 företag står som registrerad ägare till 30 eller fler av de berörda lastbilarna. Ändringarna som föreslås träda i kraft under 2027 kan således antas beröra framför allt mindre företag. Omkring 23 procent av lastbilarna med en totalvikt som inte överstiger 12 000 kilogram och som i dag inte är vägavgiftspliktiga till följd av sin vikt är registrerade hos företag som angett att de är verksamma inom transport av gods på väg. Företag inom byggverksamhet och handel står som ägare till 15 procent vardera. Ytterligare vardera 6–7 procent av de aktuella fordonen återfinns hos företag inom jordbruk och skogsbruk, tillverkning samt uthyrning.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns information om de berörda företagen både när det gäller vilken bransch de tillhör, hur många de bedöms vara och hur stora de bedöms vara

(baserat på hur många fordon de har, om inte annat). Det är värdefullt att det finns separata redovisningar av berörda företag för de olika delarna av förslaget. Branschmässig tillhörighet är ovanligt tydligt redovisad. Även företagens antal och storlek är tydligt redovisad.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

I konsekvensutredningen anges följande. Den föreslagna generella höjningen av vägavgiftsnivåerna med 1,9 procent 2025 medför en ökad årlig kostnad för samtliga företag som betalar vägavgift. Med den växelkurs som används för att räkna om nu gällande vägavgiftsnivåer från euro till kronor motsvarar den föreslagna höjningen för fordon som betalar årlig vägavgift en ökad kostnad om mellan cirka 150 och 490 kronor per år. Det anges att för mer än hälften av de svenskregistrerade vägavgiftspliktiga lastbilarna tas i dag vägavgift ut enligt euro-utsläppsklass VI, minst 4 axlar. Till 2025 anges denna andel kunna väntas öka till omkring två tredjedelar av den vägavgiftspliktiga fordonsflottan. För dessa lastbilar skulle vägavgiften komma att höjas med cirka 260 kronor per år. Företagens administrativa kostnader påverkas inte av förslagen.

Vidare anges att den föreslagna differentieringen av vägavgiften efter lastbilens koldioxidutsläppsklass kommer gynna ägare av nya lastbilar i koldioxidutsläppsklasserna 2–5 som i och med förslaget får en lägre avgift. Utsläppsklass 4 avser utsläppsnåla tunga fordon, till utsläppsklass 5 hör utsläppsfria fordon. Avgiften för lastbilar i koldioxidutsläppsklass 1 påverkas däremot inte av differentieringen. (För en beskrivning av innebörden i utsläppsklasserna hänvisas till sidorna 31 – 32 i promemorian). Då lastbilar som registrerats för första gången före den 1 juli 2019 endast i undantagsfall placeras i någon annan koldioxidutsläppsklass än koldioxidutsläppsklass 1 kommer en mycket stor andel av den befintliga vägavgiftspliktiga fordonsflottan inte påverkas av differentieringen vid införandet. Det finns ingen säker prognos för hur de vägavgiftspliktiga fordonen kommer fördelas över de olika koldioxidutsläppsklasserna. Fordon som 2025 placeras i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 uppskattas av förslagsställaren tillsammans kunna uppgå till något över 3 procent av den svenska vägavgiftspliktiga fordonsflottan och motsvarande andel för koldioxidutsläppsklass 5 uppskattas till något under 3 procent. Antalet fordon i koldioxidutsläppsklass 4 bedöms vara mycket begränsat. Andelen lastbilar i koldioxidutsläppsklass 2–5 kan väntas öka över tid i takt med att äldre lastbilar lämnar flottan samtidigt som nya lastbilar med lägre koldioxidutsläpp tillkommer. En lastbil i koldioxidutsläppsklass 2–5 får enligt förslaget en nedsatt vägavgift utifrån vilken koldioxidutsläppsklass den tillhör. I en tabell illustreras vad nedsättningen kan komma att innebära i termer av kr per år. I tabellen kan utläsas att en helt eldriven lastbil kan få vägavgiften nedsatt med antingen 6 231 eller 10 385 kr per år, beroende på om avgiften betalas enligt högst 3 axlar eller minst 4 axlar. Den nedsatta vägavgiften anges utgöra ett stöd till företag som vill investera i en lastbil med lägre utsläpp. Merkostnaden för att äga en batterielektrisk tung lastbil uppskattades 2022 till cirka 200 000–300 000 kr per år jämfört med att äga en motsvarande diesellastbil, givet att inget stöd fås för inköp av lastbilen. Med de stöd som kunde erhållas 2022 uppskattades den årliga totalkostnaden att äga en batterielektrisk lastbil i stället vara drygt 100 000 kr högre än för en motsvarande modell med dieseldrift. Vid sidan av effekter för de företag som står som ägare av vägavgiftspliktiga lastbilar kan även tillverkare av sådana fordon påverkas av de föreslagna ändringarna. I den mån differentieringen av vägavgiften utifrån koldioxidutsläppsklass påverkar försäljningen av lastbilar med lägre utsläpp anges detta kunna ha en positiv effekt för fordonsindustrin och

dess konkurrenskraft på det sättet att den inhemska marknaden för inte minst eldrivna lastbilar kan komma att växa snabbare än annars.

När det gäller de förslag som träder i kraft 2027 anges bland annat följande. Antalet lättare tunga lastbilar har minskat trendmässigt över tid. Det uppskattas därför att mellan 7 000 och 8 000 lastbilar kan bli berörda av att vägavgiftsplikten utvidgas den 26 mars 2027.

Vägavgiften för dessa fordon föreslås tas ut på en nivå motsvarande två tredjedelar av vägavgiften för ett jämförbart fordon med en totalvikt överstigande 12 000 kilogram.

Utvidgningen av vägavgiften till fordon under 12 000 kilogram anges innebära en årlig ökad kostnad för berörda företag om mellan 5 545 och 17 431 kr per fordon i koldioxidutsläppsklass 1. Om lastbilen tillhör koldioxidutsläppsklass 2–5 sätts avgiften ned. Andelen lastbilar tillhörande euro-utsläppsklass VI väntas 2027 utgöra mer än 90 procent av de tillkommande lastbilarna medan resten tillhör euro-utsläppsklass V. För tillkommande lastbilar i euro-utsläppsklass VI och koldioxidutsläppsklass 1 antar förslagsställaren att vägavgift kan tas ut med 5 545 eller 9 232 kr, beroende på om avgiften betalas enligt högst 3 axlar eller minst 4 axlar. Fordonsskatten för de tunga lastbilar som blir vägavgiftspliktiga den 26 mars 2027 föreslås anpassas till de skattenivåer som gäller för andra vägavgiftspliktiga lastbilar. Fordonsskatt tas i dag ut med mellan 2 232 och 3 801 kr per år för de berörda lastbilarna. I samband med utvidgningen av vägavgiften föreslås fordonsskatten sänkas till antingen 1 000 eller 300 kr, där det högre beloppet avser dieseldrivna lastbilar under 7 000 kilogram med anordning för påhängsvagn. Dessa anges emellertid vara mycket få till antalet. För merparten av de lastbilar som föreslås bli vägavgiftspliktiga den 26 mars 2027 kommer enligt ovan således en vägavgift tas ut om 5 545 alternativt 9 232 kr per år, samt fordonsskatt om 300 kr per år. Detta jämför förslagsställaren med nuvarande fordonsskatt. För de flesta av de berörda lastbilarna anges denna i dag uppgå till 2 420 eller 3 801 kr per år. Kostnadsökningen för huvuddelen av de tillkommande lastbilarna uppskattas därmed till mellan 2 044 och 7 112 kr per år. Beloppen avser fordon tillhörande koldioxidutsläppsklass 1. För fordon i koldioxidutsläppsklass 2–5 blir vägavgiften, och därmed också kostnadsökningen, lägre. Som en följd av att vägavgiftsplikten utvidgas under 2027 föreslås även lätta lastbilar försedda med draganordning för påhängsvagn bli avgiftspliktiga. Antalet sådana fordon i trafik uppgår enligt förslagsställaren idag till mellan 150 och 200. Mer än 80 procent av fordonen tillhör euro-utsläppsklass V eller renare. Med samma antagande om växelkurs för omräkning mellan euro och kr som ovan innebär detta att vägavgiften för de flesta av de berörda fordonen kan komma att uppgå till mellan 9 232 och 9 797 kr per år. Beloppen avser fordon tillhörande koldioxidutsläppsklass 1. Vid nedsatt avgift för fordon i koldioxidutsläppsklass 2–5 blir vägavgiften lägre. För dessa fordon tas i dag ut fordonsskatt enligt det koldioxidbaserade systemet, där skattens storlek avgörs bland annat av fordonens koldioxidutsläpp. Detta föreslås inte förändras i och med att fordonen blir vägavgiftspliktiga.

Utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt från 3 500 till högst 4 250 kilogram föreslås undantas från vägavgift i anslutning till att viktgränsen för vägavgiftsplikt sänks 2027. Denna typ av fordon anges vara mycket ovanliga i Sverige i dag. Det föreslagna undantaget från vägavgift anges emellertid utgöra ett visst incitament för företag att investera i sådana fordon och kan därmed bidra till att antalet på sikt ökar. Den vägavgift som vid avsaknad av undantaget kan antas gälla för dessa fordon från 2027 anges vara antingen 1 413 eller 2 316 kr, beroende på om avgiften betalas enligt högst 3 axlar eller minst 4 axlar.

Företag som äger lastbilar som blir avgiftspliktiga till följd av att vägavgiften utvidgas 2027 får ökade kostnader till följd av förslaget. Kostnaderna anges uppvägas till viss del för de flesta företag av den föreslagna justeringen av fordonsskatten. Det bedöms inte att de förändringar

som föreslås från 2027 kommer påverka företagens administrativa kostnader. Fordonsägaren får ett inbetalningskort på det aktuella beloppet från Transportstyrelsen när avgiften ska betalas in. Ställs lastbilen av under en period för vilken avgift redan betalats eller om den ändras så att ny avgift ska tas ut betalar Transportstyrelsen tillbaka eventuell överskjutande del av vägavgiften per automatik.

För svenska tillverkare av fordon som omfattas av det förslag som träder i kraft under 2027 väntas den utvidgade vägavgiften enligt förslagsställaren få en begränsad positiv effekt. Detta motiveras med att Volvokoncernen och Scania främst tillverkar lastbilar med en vikt som överstiger 12 000 kilogram.

Av all godstransport med tunga lastbilar på svenska vägar anges omkring 7 procent utgöras av körningar med utlandsregistrerade lastbilar. Eftersom den genomsnittliga körsträckan är betydligt längre för dessa än för svenska lastbilar uppgår de utländska lastbilarnas andel av såväl trafik- som transportarbetet i godstransport med tunga lastbilar på svenska vägar dock till cirka 20 procent. Utländska lastbilar som kör på motorvägar och vissa andra europavägar i Sverige omfattas, liksom inhemska lastbilar, av vägavgift. Till skillnad från svenska lastbilar, för vilka årlig vägavgift betalas, finns för utländska lastbilar även möjlighet att betala avgiften per dag, vecka eller månad. Uppgifter från försäljningen inom eurovinjettsamarbetet i sin helhet anges visa att endagsvinjetter utgör nästan 90 procent av alla sålda vinjetterna för utländska fordon. Veckovinjetter utgör knappt 10 procent. Månadsvinjetter är vanligare än årsvinjetter, men dessa står tillsammans endast för lite mer än 1 procent av försäljningen. Eftersom en vinjett för ett utländskt fordon är giltig i samtliga samarbetsländer går det inte att säga hur många vinjetter som köps för trafik i ett enskilt land. Intäkter från samarbetet delas i stället mellan länderna i enlighet med en fördelningsnyckel. I den mån utländska företag berörs av de ändringar som föreslås anges detta gälla framför allt de förslag som träder i kraft under 2025. Detta beror på att utlandsregistrerade lastbilar som trafikerar svenska vägar som regel kan antas ha en totalvikt som uppgår till minst 12 000 kilogram och främst användas för fjärrtransport. De ändringar som föreslås träda i kraft 2027 rör tunga lastbilar mellan 3 501 och 11 999 kilogram, vilka normalt sett kan antas användas för lokala och regionala transporter.

Justeringen av dags- och veckoavgifter som föreslås träda i kraft 2025 leder till ökade intäkter inom eurovinjettsamarbetet. Den redovisade offentligfinansiella effekten för 2025 består nästintill uteslutande av Sveriges andel av denna intäktsökning. Justeringen i sig leder uppskattningsvis till att det samlade avgiftsuttaget för utlandsregistrerade lastbilar som trafikerar svenska vägar kan öka med upp emot 10 procent. Eftersom vägavgift för svenskregistrerade lastbilar endast tas ut per år påverkar de ändrade dags- och veckoavgifterna inte avgiftsuttaget för inhemska lastbilar.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en förhållandevis tydlig beskrivning av hur kostnaderna påverkas per fordon till följd av förslaget. Utifrån den beskrivning som förslagsställaren har gjort av de berörda företagen, framstår det som att en ganska stor andel av de berörda företagen enbart har ett fordon och såvitt Regelrådet kan förstå kommer då kostnadsförändringen för dessa företag överensstämma med kostnadsförändringen för det slags fordon de disponerar. För företag som enbart har ett fordon går det att få intrycket att kostnadsförändringen inte kommer att bli stor. Regelrådet anser att konsekvensutredningen hade kunnat bli tydligare när det gäller påverkan per företag om några exempelberäkningar hade gjorts som visade vad effekten kan bli för några företag med olika antal fordon i sin flotta. Detta är emellertid inte obligatoriskt. Det går att få en uppfattning om storleksordningen på förändringen även med befintlig information.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på företagens tidsåtgång, kostnader och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Kostnadsökningarna som följer av förslagen till generella höjningar av vägavgifter år 2025 anges vara små i relation till övriga kostnader förknippade med tung trafik. Förslagen bedöms därför inte ha någon negativ påverkan på berörda företags konkurrensförmåga. Den sammantagna kostnadsökningen till följd av de förslag som träder i kraft 2027 bedöms inte, i förhållande till övriga kostnader förknippade med tung trafik, bli så stor att berörda företags konkurrenskraft påverkas.

Regelrådet gör följande bedömning. Generellt sett bedömer Regelrådet att även en mindre kostnadsökning kan få betydelse för ett litet företag. Samtidigt kan det vara riktigt att effekten för konkurrensförhållandena av denna enskilda ändring blir begränsad. Utsagan att förslaget inte har någon negativ påverkan på konkurrensförmåga skulle ha vunnit på ett mer utvecklat resonemang om varför detta skulle vara fallet. Eftersom det ändå finns en tydlig beskrivning av berörda företag och i viss mån tydlig beskrivning av kostnadspåverkan är det möjligt att förstå något om vad som ligger till grund för bedömningen. Därför kan även befintlig beskrivning anses tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Inget anges om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet finner inget som uppenbart talar för att en påverkan på företagen i andra avseenden kommer att uppstå. Bristen är därför inte väsentlig.

Regelrådet finner, utifrån förutsättningarna i ärendet, avsaknad av information om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Inget anges om särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning.

Regelrådet gör följande bedömning. Inte minst mot bakgrund av att det förefaller finnas en stor andel företag med högst ett fordon, vilket kan ses som en indikation på en mindre verksamhet, hade det varit motiverat att redovisa även en kort bedömning. Skulle det vara så att regelverkets utformning inte medger ett särskilt hänsynstagande till mindre företag, hade detta kunnat anges. När beskrivning saknas är konsekvensutredningen ofullständig i detta avseende.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning bristfällig.

Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen håller tillräcklig kvalitet när det gäller bakgrund och syfte med förslaget, alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd samt förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Även redovisningen avseende

särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande, behov av speciella informationsinsatser och berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är tillräckligt tydlig. Beskrivningen av påverkan på kostnader och verksamhet och påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag hade kunnat förtydligas i vissa avseenden men är tillräcklig även i befintligt skick. Eftersom inget uppenbart talar för att det skulle bli en påverkan på företagen i andra avseenden är avsaknad av redovisning om sådan påverkan acceptabel. Däremot är det en brist att inget anges om särskild hänsyn till små företag, inte minst med tanke på att det framstår som att en inte obetydlig andel av de berörda företagen är små. Det är möjligt att en kortfattad bedömning hade varit tillräcklig men frågan hade i vart fall behövt kommenteras. Att det finns en brist i detta avseende är emellertid inte av sådan betydelse att det blir avgörande för helhetsbedömningen.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 11 oktober 2023.

I beslutet deltog: Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Lennart Renbjør och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av: Erik Palm.



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Erik Palm
Föredragande