

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Diarienummer
Utr 2012/53
Datum
2012-12-12

Yttrande över betänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (dnr Fi2012/3786)

Trafikanalys yttrande avgränsas till vissa delar av betänkandet.

Sammanfattande kommentar till avsnitt 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.7

Det finns enligt Trafikanalys uppfattning idag flera faktorer som talar för att en generell lagstiftning av den modell utredningen föreslår riskerar bli obsolet:

- Osäkerhet kring hur Eurovinjettdirektivet samt annan EU-lagstiftning om vägavgifter och tullar utvecklas (EU-kommissionen har indikerat att ett lagstiftningspaket inom området väntas till juni 2013).
- Osäkerhet kring Eurovignette-samarbetet/tidsbaserade vägavgifters framtid (Danmark, Nederländerna och Belgien har framskridna planer på ett utträde).
- Osäkerhet kring Sveriges framtida strategi kring avgiftsbeläggning av vägsträckor.
- Osäkerhet kring det transeuropeiska vägnätets framtida utformning.

Trafikanalys anser att det i detta läge inte finns tillräckliga skäl till att föreslå en generell lagstiftning som vidgar det geografiska tillämpningsområdet av Eurovinjettdirektivet. Det vore mer pragmatiskt att utveckla en lagstiftning som mer direkt möter de behov vi står inför nu. I synnerhet om staten ser det som viktigt att så långt som möjligt försöka att leva upp till de avtal som har slutits med berörda kommuner.

Om det geografiska tillämpningsområdet (avsnitt 3.3) begränsas till det som föreskrivs i Eurovinjettdirektivet bibehålls definitivt en möjlighet att separera Motalabron från de två övriga broarna. Eventuellt går det att argumentera för att även Skurubron faller utanför Eurovinjettdirektivets räckvidd och att avgifterna därmed till högre utsträckning kan utformas efter svenska preferenser. Förslaget att inkludera hela det allmänna vägnätet, som utredningen föreslår, förefaller i dag ha fler nackdelar än fördelar.

Trafikanalys anser även att det finns skäl till att överväga införande av både en avgift (motsvarande infrastrukturavgiften) och en miljöskatt (motsvarande avgiften för externa kostnader) för de aktuella broarna. Det skulle möjliggöra marginalkostnadsprissättning och starkare beaktande av transportpolitiska mål. Ett sådant angreppssätt skulle också hålla avgiftsdelen skatterättsligt "ren" (från inslag av skatt). Rätt utformad skulle en sådan skatt inte behöva revideras på kort eller på medellång sikt. Trafikanalys är medvetet om att sådana skatteintäkter inte med automatik skulle tillfalla Trafikverket.

För- och nackdelar måste onekligen vägas mot varandra. Om utgångspunkten är att i högre grad beakta ingångna avtal och transportpolitiska mål, liksom att tillämpa

marginalkostnadsprissättning, finns det mycket som talar **mot** att begränsa avgiftsintaget till enbart infrastrukturavgiften så som utredningen föreslår.

Inkludering av Utländska fordon (3.9) och Beslut om infrastrukturavgift (3.11)

Trafikanalys delar utredningens uppfattning att utländska fordon bör betala avgift, men en tydlig redogörelse för nettointäkter saknas i både kapitel 3 och kapitel 6. Dessutom skulle det vara bra med en riskanalys kring effekter av en prishöjning från Euro Parking Collection, ett företag som förefaller dominera marknaden. Avseende utländska fordonsägares möjligheter att betala infrastrukturavgifter anser Trafikanalys att utredningen överlag föreslår bra lösningar, men informationen till utländska fordonsägare som ska använda infrastrukturen måste vara mycket tydlig för att missförstånd ska undvikas. I synnerhet då utredningen föreslår att utländska fordonsägare som inte har betalat i tid, ska betala både tilläggsavgift och avgift. De medel som ska täcka in informationsåtgärder framstår vid en snabb överblick som små. Att 3,2 miljoner ska räcka framstår som orimligt, när bl.a. ett utskick till 900 000 fordonsägare ingår bland insatserna.

Val av teknisk lösning (3.10)

Trafikanalys anser att utredaren gör en balanserad bedömning som framstår som rimlig i sammanhanget.

Sammanfattande kommentar till kapitel 4 – Överväganden avseende det europeiska systemet för elektroniska vägtullar

Avseende de överväganden som görs i kapitel 4 har inte Trafikanalys något specifikt att framföra utöver att det är viktigt att tillgodose möjligheter att ta fram statistik baserat på passager genom avgiftssystemen.

Trafikanalys står gärna till förfogande för en närmare diskussion kring myndighetens analys av betänkandets förslag.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Mathias Nilsen har varit föredragande. Avdelningschef Gunnar Eriksson har deltagit i ärendets beredning.

Brita Saxton
Generaldirektör