

2017-09-08

Ert dnr:
N2017/03932/MRT

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Erik Levander

Näringsdepartementet
10333 STOCKHOLM

Europeiska kommissionens förslag inom ramen för sitt mobilitetspaket

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på Europeiska kommissionens förslag inom ramen för sitt mobilitetspaket.

Remissen avser sex rättsakter och SKL har valt att kommentera fyra av de sex rättsakterna enligt nedan.

1. Förslag till ändring av Eurovinjettdirektivet 1999/62/EG (COM_2017_275_EN_ACTE_f och COM_2017_276_EN_ACTE_f) Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

SKL stödjer Kommissionens ambition att utveckla principen ”förorenaren betalar”, detta då klimatet är en våra viktigaste framtidsfrågor. SKL noterar direktivets ambition att sänka miniminivåer för fordonsskatt på tunga fordon med syftet att tillhandahålla ett incitament att gå över till vägtullar som tydligare relaterar till faktisk användning av väginfrastrukturen. Förbundet noterar också de föreslagna förändringarna av direktivets regler om obligatoriskt uttag av avgift för luftföroreningar och buller på vissa vägar från och med den 1 januari 2021, liksom kravet på differentiering efter koldioxidutsläpp, vilket kan komma att påverka utformningen av infrastrukturavgifterna framöver.

Mot bakgrund av ovan anser SKL dock i likhet med Näringsdepartementet att förslagen om hur infrastrukturavgifter ska tas ut i unionen behöver analyseras vidare¹. SKL anser att det bör vara upp till respektive medlemsstat att välja hur olika infrastrukturavgifter ska användas samt bestämma på vilket sätt intäkter från skatter och avgifter används.

Nuvarande direktiv omfattar vägavgifter och vägtullar för godsfordon med en högsta tillåten bruttovikt om mer än 3,5 ton. SKL ser positivt på att direktiven enligt förslaget utvidgas till att gälla även bussar, personbilar, minibussar och lätta lastbilar. Detta eftersom problemen med koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trängsel orsakas av

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/fakta-pm-om-eu-forslag/direktiv-om-vagavgifter-for-tunga-lastbilar_GV06FPM136

alla fordon. Det är dock viktigt att konstatera att direktivet inte tvingar medlemsstaterna att införa vägavgifter eller vägtullar.

Förbundet ställer sig tveksamt till Kommissionens förslag att fasa ut Euro-utsläppsklasser som motiveras av att fordonen blir allt renare i EU. Dagens miljözoner är ett viktigt instrument för våra större medlemmar i dess styrning av tung trafik i tätort. Idag finns miljözoner i 8 kommuner och i och med Miljözonsutredningen TSV 2015-4545 väntas dessa användas även framöver för t.ex. lätta fordon.

2. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2004/52/EG om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen (omarbetning) (COM_2017_280_EN_ACTE_f)

SKL ser positivt på Kommissionens förtydligande av regelverket kring elektroniska vägtullssystem som ger medlemsstaterna möjlighet att utbyta information om dem som underlåter att betala vägavgifter, i de fall där vägtullsystemen inte kräver installation av fordonsutrustning. Denna ändring är nödvändig för att ge möjlighet till exempelvis gränsöverskridande indrivning av vägtullar i städer (inklusive system för trängselavgifter) och när det gäller andra system för elektroniska vägtullstransaktioner med teknik för automatisk nummerplåtsavläsning.

3. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter (COM_2017_277_EN_ACTE_f)

Förbundet noterar Kommissionens ambition att både utge ett tolkningsmeddelande om Arbetstidsdirektivet 2003/88/EG och rapporten om genomförande av Arbetstidsdirektivet. Samtidigt kommer Kommissionen med skarpa förslag om ändring i förordningen (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter (COM_2017_277_EN_ACTE_f)

Förbundet ser i likhet med Näringsdepartementet² i stora delar positivt på Kommissionens ambition att harmonisera tillämpningen av regelverket gällande kör

² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/fakta-pm-om-eu-forslag/forordningarna-om-kor--och-vilotider-och_H406FPM103

och vilotider. De föreslagna ändringarna påverkar inte den samlade fördelningen mellan kör och vilotid men samtidigt inskränks flexibiliteten avsevärt genom förändringen av kompensationsvillkoren³.

Kompensationen efter en förkortad veckovila skall idag läggas tillsammans med annan vila på minst nio timmar (dygnsvila). Denna möjlighet försvinner i det föreliggande förslaget. Kompensationen ska istället tas tillsammans med en veckovila på minst 45 timmar. Det innebär att möjligheterna för kompensationstillfällen sjunker från ca 25 st till endast de 2-3 reguljära veckovilorna inom fyrveckors perioden. Detta innebär en begränsning i flexibiliteten för vägtransportnäringarna.

SKL förespråkar möjligheten att generellt tillåta kompensationsledighet inom ”skälig tid”. Detta ska kunna definieras i nationell lagstiftning eller kollektivavtal mellan nationella arbetsmarknadsparterna. SKL anser att ett allt för detaljreglerat direktiv skapar mindre flexibilitet.

SKL påtalar att arbetsgivarorganisationerna i synnerhet värnar om att kunna vara fortsatt flexibla med hur kör- och vilotider tillämpas gällande/ inom vilken tid kompensationsledighet ska tas ut även i framtiden. Detta gäller i synnerhet samhällsviktiga offentliga tjänster såsom exempelvis ambulanssjukvård och vinterväghållning.

4. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU när det gäller utstationering av förare i vägtransportsektorn (COM_2017_278_EN_ACTE_f)

SKL vill inledningsvis påtala att förbundet inte har några specifika synpunkter på de detaljändringar som föreslås i de två direktiven. Förbundet anser det förståeligt och positivt att Kommissionen vill förtydliga och förbättra kontrollen av Vg-arbetsstidsdirektivet 2002/15/EG.

Implementeringen av direktivet har varit ojämn mellan medlemsstaterna, och mot den bakgrunden anser SKL att Kommissionen istället för att införa fler kontroller av arbetstid bör fokusera på att få implementeringen av gällande direktiv att fungera.

SKL vill värna om de möjligheter för olika lösningar som finns i direktiven och som skapat förutsättning för nationella lösningar. Det är därför en viktig

³ Ändring av Förordning (EG) nr 561/2006 Artikel 8

förutsättning att befintliga regler i dessa direktiv värnas och utvecklas och inte detaljregleras.

Sveriges Kommuner och Landsting

Anders Henriksson
Vice ordförande