

U 35/2025 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG vad gäller förlängning av den period under vilken utsläppsfria tunga fordon kan omfattas av betydligt lägre infrastruktur- eller vägavgifter eller undantag från betalning av sådana avgifter

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen för kännedom Europeiska kommissionens förslag av den 27 juni 2025 till ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG vad gäller förlängning av den period under vilken utsläppsfria tunga fordon kan omfattas av betydligt lägre infrastruktur- eller vägavgifter eller undantag från betalning av sådana avgifter.

Helsingfors den 21 augusti 2025

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Ledande sakkunnig Juha Tervonen

21.8.2025

**EUROPEISKA KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 1999/62/EG VAD GÄLLER
FÖRLÄNGNING AV DEN PERIOD UNDER VILKEN UTSLÄPPSFRIA TUNGA
FORDON KAN OMFATTAS AV BETYDLIGT LÄGRE INFRASTRUKTUR- ELLER
VÄGAVGIFTER ELLER UNDANTAG FRÅN BETALNING AV SÅDANA AVGIFTER**

1 Bakgrund

Europeiska kommissionen offentliggjorde den 27 juni 2025 ett förslag COM (2025) 348 final om ändring av direktiv 1999/62/EG vad gäller förlängning av den period under vilken utsläppsfria tunga fordon kan omfattas av betydligt lägre infrastruktur- eller vägavgifter eller undantag från betalning av sådana avgifter.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG finns bestämmelser om uttag av avgifter på fordon för användningen av väginfrastrukturer. Beslut om uttag av avgifter ska fattas nationellt. Direktivet har ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362¹ genom att göra det obligatoriskt att differentiera infrastruktur- eller vägavgifterna för tunga fordon beroende på koldioxidutsläpp eller tillämpa en separat avgift för externa kostnader i enlighet med exakta regler och referensvärden. I denna ändring av direktivet gavs medlemsstaterna möjlighet att avsevärt sänka infrastruktur- eller vägavgifterna eller bevilja undantag från betalning av dem för utsläppsfria tunga fordon fram till den 31 december 2025. Med ett utsläppsfritt fordon avses enligt förordning (EU) 2019/1242² ett fordon utan förbränningsmotor, eller med en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 1 g CO₂/kWh. Avgifterna för externa kostnader beroende på koldioxidutsläpp kan inom samma tidsfrist höjas genom beslut av en medlemsstat till högst det dubbla jämfört med de värden som anges i direktivet.

Om kommissionens förslag hölls inget offentligt samråd. Under beredningen av förslaget ordnade kommissionen riktade samråd med specifika berörda parter, däribland sammanslutningar för transportörer och fordonstillverkare, civilsamhället och nationella myndigheter.

2 Förslagets syfte

¹ [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 på fordon för användningen av vissa infrastrukturer.](#)

² [Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar \(EG\) nr 595/2009 och \(EU\) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG.](#)

Förslaget till ändring av direktivet grundar sig på EU:s konkurrenskraftskompass³ som styr den ekonomiska politiken under kommissionens nuvarande mandatperiod, samt på Given för en ren industri⁴, som kombinerar klimatåtgärder och konkurrenskraft i en tillväxtstrategi för gemenskapen. Särskild uppmärksamhet fästs vid de tekniska förändringarna inom bilindustrin bland annat på grund av digitalisering och koldioxidsnålhet. Kommissionen har därför antagit en handlingsplan för Europas fordonsindustri⁵, som innehåller särskilda incitament för att främja ibruktagandet av utsläppsfria fordon, inklusive tunga fordon. Målet att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon 2025 (15 procent jämfört med 2019 års värden) kan uppnås genom att förbättra de traditionella fordonens effektivitet. För att uppnå senare mål måste användningen av utsläppsfria fordon snabbt utökas. Betydligt lägre vägavgifter eller undantag från betalning av sådana kan minska de totala kostnaderna för utsläppsfria fordon och förbättra lönsamheten för investeringar i dem. Syftet med kommissionens förslag är att ge fortsatt möjlighet att ta ut betydligt lägre avgifter på utsläppsfria tunga fordon och att dra nytta av dess effektivitet.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

I direktiv 1999/62/EG finns det bestämmelser om differentiering av infrastruktur- och vägavgifterna för tunga fordon enligt koldioxidutsläppsklasserna (1–5) för fordonen. Avgiften för utsläppsfria tunga fordon (koldioxidutsläppsklass 5) kan vara 50–75 procent lägre än avgiften för koldioxidutsläppsklass 1. I direktivet finns det dessutom bestämmelser om ett tillfälligt undantag (från den 24 mars 2022 till den 31 december 2025), som ger medlemsstaterna möjlighet att sänka avgifterna för utsläppsfria tunga fordon med mer än 75 procent eller helt bevilja undantag från betalning av sådana avgifter.

Den ändring av direktiv 1999/62/EG som kommissionen nu föreslår ger medlemsstaternas fortsatt möjlighet att bevilja utsläppsfria tunga fordon betydligt lägre infrastruktur- eller vägavgifter eller undantag från betalning av dessa avgifter. I syfte att hjälpa europeiska tillverkare att uppnå målet om att minska koldioxidutsläppen från nya tunga fordon i enlighet med förordning (EU) 2019/1242, föreslår kommissionen att undantaget förlängs till den 30 juni 2031. Från och med den 1 juli 2031 kan utsläppsfria tunga fordon beviljas högst 75 procent lägre infrastruktur- eller vägavgifter jämfört med uttaget av avgifter för fordon i koldioxidutsläppsklass 1.

4 Rättslig grund, subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen

Förslagets rättsliga grund är för direktiv 1999/62/EG artiklarna 71 och 93 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, vilka nu motsvaras av artiklarna 91 och 113 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). De bestämmelser i direktivet som påverkas av förslaget är de som avser infrastruktur- eller vägavgifter för fordon. I kommissionens förslag omfattas detta område av nuvarande artikel 91.1.

³ [Meddelande från kommissionen till europaparlamentet, europeiska rådet, rådet, europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén. En konkurrenskraftskompass för EU. COM\(2025\) 30 final.](#)

⁴ [Meddelande från kommissionen till europaparlamentet, rådet, europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén. Given för en ren industri: en gemensam färdplan för konkurrenskraft och fossilfrihet. COM\(2025\) 85 final.](#)

⁵ [Meddelande från kommissionen till europaparlamentet, rådet, europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén. Handlingsplan för Europas fordonsindustri. COM\(2025\) 95 final.](#)

Artikel 91 i EUF-fördraget gäller trafikfrågor om vilka Europaparlamentet och rådet fattar beslut i ett medbeslutandeförfarande där det räcker med kvalificerad majoritet för att rådet ska bilda en ståndpunkt. Enligt artikeln ska parlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén fastställa gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier, de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat, åtgärder för att förbättra transportsäkerheten samt alla andra lämpliga bestämmelser. Artikel 113 i EUF-fördraget gäller i sin tur skattefrågor i vilka det för att fatta beslut krävs enhällighet bland alla medlemsstater. Enligt artikeln ska rådet enhälligt i enlighet med ett särskilt lagstiftningsförfarande och efter att ha hört Europaparlamentet och Ekonomiska och sociala kommittén anta bestämmelser om harmonisering av lagstiftningen om omsättningsskatter, punktskatter och andra indirekta skatter eller avgifter, i den mån en sådan harmonisering är nödvändig för att säkerställa att den inre marknaden upprättas och fungerar och för att undvika snedvridning av konkurrensen.

I samband med behandlingen av direktiv 2022/362/EU om ändring av direktiv 1999/62/EG ansåg rådets rättstjänst att den rättsliga grunden för direktiv 1999/62/EG i fråga om bestämmelserna om vägavgifter är artikel 91 i EUF-fördraget, medan bestämmelserna om fordonsskatt omfattas av artikel 113 i EUF-fördraget. Kommissionens aktuella förslag COM(2025) 348 final gäller en ändring av direktivets vägavgiftsbestämmelser. Därför ska artikel 91 i EUF-fördraget tillämpas på behandlingen av ärendet.

I fråga om subsidiariteten har EU delad befogenhet med medlemsstaterna i fråga om reglering inom transportsektorn enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget. Förslaget omfattas således av subsidiaritetsprincipen. Kommissionen konstaterar att en anpassning av de befintliga bestämmelserna dock endast kan göras av EU själv. De nationella myndigheterna fattar beslut om tillämpande av undantaget i direktiv 1999/62/EG.

Klimatförändringen är ett gränsöverskridande problem som inte kan lösas enbart med nationella eller lokala åtgärder. Klimatåtgärderna måste samordnas inom EU och om möjligt på global nivå. Bakgrunden till förslaget kan anses vara den europeiska klimatlagen⁶, där EU:s åtagande att uppnå klimatneutralitet senast 2050 fastställs och det mellanliggande målet höjs genom att sätta som mål att senast 2030 minska nettoutsläppen med minst 55 procent jämfört med 1990. Den 2 juli 2025 föreslog kommissionen en lagändring där EU:s klimatomål för 2040 är att minska nettoutsläppen av växthusgaser med 90 procent jämfört med 1990 års nivåer⁷.

Det förslag från kommissionen som nu behandlas syftar till att förbättra effekten av direktivet om infrastruktur- och vägavgifter för att minska utsläppen från tunga vägtransporter genom att uppmuntra till att ta i bruk utsläppsfria fordon. Målet om att minska utsläppen kan inte främjas tillräckligt på medlemsstatsnivå eftersom det i många fall handlar om gränsöverskridande transporter och den europeiska fordonsmarknaden.

Kommissionen anser att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen, eftersom det främjar uppnåendet av redan fastställda mål utan att överskrida vad som är nödvändigt för att

⁶ [Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna \(EG\) nr 401/2009 och \(EU\) 2018/1999 \(europeisk klimatlag\).](#)

⁷ [Proposal for a Regulation of the European parliament and of the council amending Regulation \(EU\) 2021/1119 establishing the framework for achieving climate neutrality. COM/2025/524 final.](#)

uppnå unionens mål att minska utsläppen av växthusgaser på ett kostnadseffektivt sätt och samtidigt säkerställa rättvisa och miljöintegritet.

Vid bedömningen av proportionalitetsprincipen ska beaktas att direktiv 1999/62/EG inte kräver att en medlemsstat inför vägavgifter eller förutsätter en höjning av de befintliga avgifterna.

Statsrådet anser att förslagets rättsliga grund är lämplig. Statsrådet anser också att förslaget är förenligt med proportionalitets- och subsidiaritetsprincipen.

5 Förslagets konsekvenser

5.1 Konsekvenser för den nationella lagstiftningen

I Finland finns ingen lagstiftning om vägavgifter. Direktiv 1999/62/EG har genomförts nationellt i fråga om bilaga I till direktivet. I bilagan fastställs miniminivåer för den drivkraftsskatt för tunga fordon med en högsta vikt på över 12 ton som fastställs i fordonsskattelagen (1281/2003). Om infrastruktur- eller vägavgifter införs i Finland i vägnät som omfattas av direktiv 1999/62/EG bör de regleras genom nationell lag, om vilken kommissionen ska notifieras minst sex månader före införandet. I dokumentet Ett starkt och engagerat Finland, Förhandlingsresultat om regeringsprogrammet 16.6.2023 föreslås det att en vinjettavgift införs i fråga om tunga godstransporter. Kommissionens förslag kommer att ha betydelse för den lag som ska stiftas om vinjettavgiften eftersom det ger möjlighet att besluta nationellt om incitament till att börja använda utsläppsfria fordon i Finland.

5.2 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för marknaden

Kommissionen gör ingen bedömning av förslagets ekonomiska konsekvenser på medlemsstatsnivå eller på gemenskapsnivå. Förslagets ekonomiska betydelse för trafikföretagen och vägtransportkostnaderna i de enskilda medlemsstaterna och i hela gemenskapen beror på hur stora lättnader som tillämpas i vägavgiftssystem med olika omfattning och avgiftsnivå i medlemsstaterna, hur många utsläppsfria fordon som tas i bruk tack vare undantaget och i vilken utsträckning de trafikerar avgiftsbelagda vägnät under undantagets giltighetstid. Eftersom det inte finns någon vägavgift i Finland kommer förslaget under nuvarande förhållanden inte att ha någon direkt inverkan på Finlands transportkostnader.

Konsekvenser kan uppstå i Finland som en indirekt förbättring av tillgången till utsläppsfria fordon på den europeiska fordonsmarknaden. Marknadsutvecklingen kommer inte nödvändigtvis att gynna Finland på ett sätt som helt motsvarar de övriga medlemsstaterna, eftersom maximimåtten och -vikterna för fordonskombinationer som används i Finland är större än de allmänna maximistorlekarna inom gemenskapen i övrigt. Transportkostnaderna för Finlands export och import kan sjunka marginellt i de europeiska vägnäten, om utsläppsfria fordon används för transporter.

Om man i Finland inför en vinjettavgift för tung trafik i enlighet med regeringsprogrammet kan det vara möjligt att i de differentieringar som beror på koldioxidutsläpp enligt direktiv 1999/62/EG dra nytta av de betydligt lägre avgifter eller undantag från betalning som det tillfälliga undantaget tillåter för utsläppsfria fordon under några år. Det är dock inte möjligt att bedöma konsekvenserna utan att först fastställa vinjettavgiftens egenskaper i sin helhet. Om en betydligt lägre avgift eller undantag från betalning tillämpas på utsläppsfria fordon minskar avkastningen från vinjettavgiften till staten under undantagets giltighetstid. I december 2024 var 126 utsläppsfria, helt eldrivna lastbilar i användning i Finland, medan totalt 89 529 lastbilar användes i trafik.

5.3 Sociala konsekvenser

Konsekvenserna av kommissionens förslag hänför sig på EU-nivå till den sociala dimensionen av den tunga vägtrafikens miljökonsekvenser genom att minska hälsoriskerna med hjälp av prissättning av vägtrafiken. Konsekvenser kommer att uppstå i Finland om man inför infrastruktur- eller vägavgifter som tillämpar det förlängda undantaget i kommissionens förslag.

5.4 Miljökonsekvenser

Kommissionens förslag stöder uppnåendet av målen att minska utsläppen från tunga fordon på EU-nivå. Finland kan indirekt dra nytta av utvecklingen av den europeiska fordonsmarknaden och förbättringen av tillgången till utsläppsfria fordon samt av den ökade användningen av utsläppsfria fordon. Om man i Finland inför infrastruktur- eller vägavgifter, kan tillämpande av undantaget påskynda minskningen av miljöolägenheterna i Finland.

5.5 Administrativa konsekvenser

I Finland finns ingen lagstiftning om vägavgifter och förslaget kommer inte att ha några direkta administrativa konsekvenser. Om man däremot inför infrastruktur- eller vägavgifter i Finland, skall tillämpande av undantaget påverka planeringen av avgiftssystemet och uttaget av avgifter under undantagets giltighetstid.

6 Förslagets förhållande till grundlagen samt de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

Ett centralt mål med förslaget är att minska utsläppen från vägtransporter och på så vis bekämpa klimatförändringen. När utsläppsfria fordon blir vanligare kan man även minska partikelutsläppen och de övriga konsekvenser som påverkar luftkvaliteten och människornas hälsa. Därför kan det anses att förslaget främjar den grundläggande miljörättigheten och allas rätt till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen. Det kan anses att förslaget respekterar de grundläggande rättigheterna i enlighet med EU:s stadga och främjar i synnerhet målet om miljöskydd enligt artikel 37.

7 Ålands behörighet

Förslaget gäller vägtrafik, som enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) omfattas av landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet.

8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens institutioner och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter

Kommissionens förslag presenterades för rådets arbetsgrupp för landtransporter den 4 juli 2025. Flera medlemsstater stödde förslaget i samband med presentationen. Kommissionen uppmanar Europaparlamentet och rådet att överväga att påskynda antagandet av förslaget, eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla den 31 december 2025.

Behandlingen i Europaparlamentet har ännu inte inletts.

9 Nationell behandling av förslaget

Statsrådets skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet. I beredningen har därtill hörts sakkunnigperspektiv vid Transport- och kommunikationsverket och finansministeriet.

Utkastet till U-skrivelse behandlades i juli 2025 i ett skriftligt förfarande i EU-sektionen för skatter (EU-9), EU-transportsektionen (EU-22) och EU-miljösektionen (EU-23), som är underställda kommittén för EU-ärenden.

10 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet har tidigare stött kommissionens förslag om ändring av direktiv 1999/62/EG i syfte att minska koldioxidutsläppen från tung vägtrafik med hänsyn till koldioxidutsläppsklassen för tunga nyttofordon utrustade med effektiva släpvagnar i U-skrivelsen U 17/2023 rd⁸.

Statsrådet stöder det allmänna målet i kommissionens förslag om att minska koldioxidutsläpp från tunga vägtransporter och anser att det är nödvändigt, med beaktande av möjligheten att fatta beslut om tillämpande av undantaget under dess giltighetstid genom ett nationellt beslut.

Statsrådet stöder målet i kommissionens förslag om att främja ibruktagandet av utsläppsfria tunga fordon inom EU.

Statsrådet anser att det är viktigt att även stora fordonsdimensioner och laststorlekar beaktas vid klassificeringen av tunga fordons effektivitet.

⁸ [Statsrådets U-skrivelse U 17/2023 rd.](#)