



Näringsdepartementet

2017-07-03

Dokumentbeteckning

KOM(2017)275

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer.

KOM(2017)276

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer vad gäller vissa bestämmelser om fordonsbeskattning.

Sammanfattning

Förslagen innehåller ändringar i direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (även kallat Eurovinjettdirektivet).

Direktivet reglerar vägavgifter, vägtullar samt fordonskatter för tunga fordon över 3,5 ton för användandet av TEN-T-vägar och motorvägar. Direktivet tvingar inte medlemsstaterna att införa vägavgifter eller vägtullar, men om medlemsstaten väljer att ta ut vägavgifter eller vägtullar på det transeuropeiska vägnätet eller motorvägar måste de uppfylla direktivets villkor. I direktivet används begreppet vägtull i betydelsen distansbaserad avgift samt begreppet vägavgift i betydelsen tidsbaserad avgift. Dessa begrepp används i denna promemoria utan ställningstagande om dessa avgifter enligt svensk lag är att betrakta som skatt eller avgift.

Kommissionens syfte med förslagen är att göra framsteg med tillämpningen av principerna att användaren och förorenaren betalar. Kommissionen vill minska trafikens miljöeffekter och ekonomiska kostnader orsakade av trängsel. I flera medlemsstater blir väginfrastrukturen allt sämre på grund av

bristande underhåll och utländska väganvändare diskrimineras, anser kommissionen.

2016/17:FPM101

Förslagen innebär att direktivet utökas till att omfatta vägtullar och vägavgifter även för bussar, personbilar, minibussar och lätta lastbilar. Möjligheten att tillämpa vägavgifter fasas enligt förslagen ut, 2023 för tunga fordon och 2027 för lätta fordon. Dagens euroklassdifferentiering fasas ut och vägtullar för tunga fordon måste enligt förslagen, under vissa förutsättningar, inkludera avgiftskomponenter för externa effekter för luftföroreningar och/eller buller.

Förslagen innehåller en möjlighet att införa trängsel som en komponent i vägtullen. Möjligheten att differentiera infrastrukturavgiften i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen eller främja trafiksäkerheten, fasas i stället ut. Möjligheten att räkna upp infrastrukturavgiften (ta ut en högre avgift än vad som annars följer av direktivet) vid trängsel utvidgas.

Förslagen innehåller ett krav på differentiering av infrastrukturavgiften för tunga fordon efter koldioxidutsläpp.

Förslagen innebär vidare att intäkterna från trängselkomponenten i en vägtull eller motsvarande värde ska användas till att adressera problem med trängsel, särskilt genom att underlätta för kollektivtrafik, motverka flaskhalsar på TEN eller utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändare.

Förslagen innebär en succesiv sänkning av gällande mininivåer för fordonskatt till noll under fem år. Syftet är att tillhandhålla ett incitament att gå över till avståndsbaserade vägavgifter.

Regeringen stödjer kommissionens ambition att utveckla principen om att förorenaren ska betala genom en prissättning av koldioxid. Innan regeringen tar ytterligare ställning behöver förslagen analyseras vidare.

1 Förslagen

1.1 Ärendets bakgrund

Det så kallade Eurovinjettdirektivet (direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, senast ändrat genom direktiv 2013/22/EU) är tillämpligt på fordonsskatter samt vägavgifter och vägtullar för användandet av vissa vägar som tas ut för lastbilar och lastbils kombinationer med en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton. I direktivet används begreppet vägtull i betydelsen distansbaserad avgift samt begreppet vägavgift i betydelsen tidsbaserad avgift. Dessa begrepp används i denna promemoria utan ställningstagande om dessa avgifter enligt svensk lag är att betrakta som skatt eller avgift.

Det första Eurovinjettdirektivet antogs 1993. Ett viktigt syfte med direktivet är att säkerställa en väl fungerande inre marknad, vilket görs genom att reglera nivån på de avgifter som medlemsstaterna får ta ut och att säkerställa att avgifterna tas ut på ett icke-diskriminerande sätt. Genom direktiv 2011/76/EU infördes regler kring uttag av avgifter för buller och utsläpp. Genom en rättelse 2016 höjdes maxbeloppen för vägavgifter och avgifter för luftföroreningar och buller i vägtullar.

Förslagen är en del av paketet för rörlighet vars första del presenterades den 31 maj 2017. Kommissionen ser behov av att minska trafikens miljöeffekter där koldioxidutsläpp särskilt lyfts fram, och ser att problem med att trängsel orsakar ekonomiska kostnader. I flera medlemsstater blir väginfrastrukturen allt sämre på grund av bristande underhåll och utländska väganvändare diskrimineras, anser kommissionen. Kommissionen syftar med förslagen är att adressera dessa problem och göra framsteg med tillämpningen av principerna att användaren och förorenaren betalar.

1.2 Förslagets innehåll

1.2.1 Fordon

Nuvarande direktiv omfattar vägavgifter och vägtullar för godsfordon med en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton. Enligt ändringsförslaget ska direktivet gälla fordonskatter för tunga godsfordon, samt vägtullar och vägavgifter som tas ut av fordon. Förslaget innebär därmed att direktivet utökas till att omfatta vägtullar och vägavgifter även för bussar, personbilar, minibussar och lätta lastbilar.

Dagens direktiv innehåller en möjlighet att under vissa kriterier undanta godsfordon under 12 ton från direktivets regler. Förslaget innebär att denna möjlighet endast gäller till 31 december 2019.

1.2.2 Vägavgifter

Från och med den 1 januari 2018 får vägavgifter inte införas för tunga fordon. Vägavgifter som har införts före det datumet får behållas till den 31 december 2023. Trots detta ska från och med den 1 januari 2020 de vägavgifter och vägtullar som i dag tas ut för tunga fordon gälla för alla tunga fordon, således även bussar.

Förslaget innebär att vägavgifter regleras för lätta fordon (personbil, minibuss och lätt lastbil). Enligt förslaget får vägavgifter för lätta fordon inte införas efter direktivets ikraftträdande, och de får inte tas ut efter den 31 december 2027. Vägavgifter och vägtullar för lätta fordon får enligt förslaget differentieras efter fordonens miljöprestanda till och med den 31 december 2021. Från och med den 1 januari 2022 måste vägtullar och den årliga vägavgiften för lätta fordon differentieras efter koldioxid och förorenande utsläpp.

Externa effekter

Dagens direktiv kräver att infrastrukturavgiften differentieras efter EURO-utsläppsklass om ingen avgift för externa effekter tas ut som en del av vägtullen. Kravet tas bort den 31 december 2020 enligt förslaget.

Direktivet reglerar idag hur avgifter för externa kostnader som buller och luftföroreningar får beräknas och tas ut om medlemsstaten väljer att ta ut dem. Förslaget innebär att om medlemsstaten väljer att ta ut vägtullar för tunga fordon, så måste dessa inkludera avgifter för buller och luftföroreningar från och med den 1 januari 2021. Kravet gäller på minst de vägar där de miljökador som orsakas av tunga fordon är större än de miljökador som tunga fordon genomsnittligt orsakar. Direktivet föreslås även innehålla ändrade regler om beräkningsmetoder för dessa avgifter samt för referensvärden.

Förslaget innehåller en möjlighet att införa trängsel som en komponent i vägtullen på varje del av vägnätet där det finns trängsel. Den får endast tillämpas på sträckor och tider där det normalt råder trängsel. Om en trängselkomponent tas ut, ska den tas ut för alla fordon enligt förslaget. Medlemsstaten ska tydligt ange på vilka delar av TEN och motorvägsnätet som trängselkomponenten tas ut samt under vilka perioder pålagan tas ut. Medlemsstaten ska också redovisa vilka delar av det vägnätet som är storstadsväg respektive icke-storstadsväg. Med storstadsväg menas enligt förslaget tätort med mer än 250 000 invånare. Trängselkomponenten får inte sättas högre än de maxnivåer som föreslås. Ekvivalensfaktorer ska användas för att fastställa förhållandet mellan trängselavgiftsnivåerna för fordonskategorierna lätta fordon, stela tunga godsfordon, bussar respektive ledade tunga godsfordon, med stigande nivåer där de senare betalar mer.

Förslaget innebär att effektiviteten av avgiften ska övervakas när det gäller att minska trängsel. Vid behov ska anpassningar av trängselpålagan göras vart tredje år. Den möjlighet att differentiera infrastrukturavgiften i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen eller främja trafiksäkerheten på vissa villkor som dagens direktiv ger, upphör enligt förslaget att gälla efter 31 december 2021.

Uppräkning

Dagens direktiv innehåller en möjlighet att räkna upp infrastrukturavgiften (ta ut en högre avgift än vad som annars följer av direktivet) vid trängsel i bergsregioner. Förslaget innehåller en vidare möjlighet där begränsningen till bergsregion tas bort. Infrastrukturavgiften får därmed räknas upp på grund av trängsel under vissa villkor. Uppräkning får inte tas ut om en trängselkomponent tas ut i vägtullen.

Uppräkningen får inte överstiga 15 procent, eller 25 procent i vissa fall som beskrivs nedan, av de viktade genomsnittliga infrastrukturavgifterna. Uttaget ska begränsas i tid, och exakt vägavsnitt för uppräkningsen måste anges. Kommissionen ska informeras om uppräkningsen, och förslaget innehåller en möjlighet för kommissionen att genom genomförandeakter avslå eller begära ändringar i medlemsstatens avgiftsplaner. Intäkterna från uppräkningsen ska enligt förslaget användas för att finansiera anläggning av transportinfrastruktur inom det stornät som identifieras i enlighet med kapitel III i förordning (EU) 1315/2013, som direkt bidrar till att avhjälpa trängsel eller miljöskador i samma korridor som uppräkningsen tas ut. Om uppräkningsen görs till 25 procent måste intäkterna användas till investering i gränsöverskridande avsnitt av stornätskorridorerna.

Koldioxiddifferentiering

För de medlemsstater som väljer att tillämpa en infrastrukturavgift, innehåller förslaget ett krav på differentiering av infrastrukturavgiften för tunga fordon efter koldioxidutsläpp. Differentieringen ska baseras på referensvärden för koldioxidutsläpp och en relevant fordonskategorisering, vilka förslås antas av kommissionen genom delegerade akter. Medlemsstaterna ska differentiera infrastrukturavgiften inom ett år från datumet då den delegerade akten träder i kraft. Differentieringen får inte utformas så att den genererar högre totala intäkter. Avgiftskomponenter för luftföroreningar och buller påverkas inte av koldioxiddifferentieringen.

1.2.4 Användning gav intäkter

Enligt dagens direktiv bör intäkterna från infrastrukturavgifter och avgifter för externa effekter eller motsvarande värde komma transportsektorn till godo. Förslaget innebär att direktivets skrivning om att detta krav ska anses uppfyllt om ett belopp motsvarande minst 15 procent av intäkterna används till åtgärder på TEN-nätet tas bort.

Förslaget innebär vidare att intäkterna från trängselkomponenten i en vägtull eller motsvarande värde ska användas till att adressera problem med trängsel, särskilt genom att underlätta för kollektivtrafik, motverka flaskhalsar på TEN-nätet eller utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändare.

1.2.5 Rapportering

Enligt förslaget ska varje medlemsstat årligen offentliggöra en rapport om de vägtullar och vägavgifter som tas ut på dess territorium. Rapporten ska redovisa hur intäkterna används samt kvaliteten på de vägar där vägavgifter eller vägtullar tas ut. För redovisning av kvaliteten ska nyckeltal för vägtans kvalitet, trafiksäkerhet samt trängselnivå användas. Kommissionen ska inom tre år efter att det ändrade direktivet trätt i kraft anta en genomförandeakt där harmoniserade nyckeltal fastställs.

Dagens direktiv fastställer minimivåer för fordonsskatt på tunga godsfordon. Den förslagna ändringen beträffande fordonsbeskattning i direktivet när det gäller skatter på tunga fordon består i en succesiv sänkning av minimivåerna till noll, dvs. i fem steg som tas ut under fem på varandra följande år och som vart och ett utgör 20 procent av de nuvarande minimivåerna. Syftet är att tillhandhålla ett incitament att gå över till vägtullar. Tillämpningen av fordonsskatter utgör en kostnad som måste bäras av branschen även om vägtullar börjar tas ut och kan därför fungera som hinder för införandet av vägtullar.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Sverige tar sedan den 1 januari 1998 ut en vägavgift för tunga lastbilar inom ramen för ett samarbete som nu inkluderar Danmark, Luxemburg och Nederländerna (Eurovinjettsamarbetet). Den närmare utformningen av den gemensamma vägavgiften regleras i det samarbetsavtal om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar, som skrevs under i Bryssel den 9 februari 1994. Avtalet är publicerat i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ 1997:50). I Sverige regleras vägavgiften i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Samarbetet innebär att lastbilar och lastbils kombinationer med en totalvikt på minst 3,5 ton måste betala en avgift för att använda vägnätet under en viss tidsperiod. När vägavgiften är betald kan lastbilen köras i samtliga anslutna länder utan att betala en ny avgift. Avgiftsbeloppet är beroende av antalet axlar och vilka utsläppskrav fordonet uppfyller. För svenskregistrerade fordon är vägavgiften en skatt medan den för utlandsregistrerade fordon är en tvingande avgift. Från och med den 1 januari 2020 måste även bussar omfattas av vägavgifter om medlemsstaten tar ut sådana. Kommissionens förslag innebär att vägavgifter inte längre får tas ut av tunga fordon efter den 31 december 2023.

Uttag av infrastrukturavgifter på allmänna vägar utom färjor och på vissa enskilda vägar regleras i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. Om en vägavgift tas ut får infrastrukturavgifter (vägtull) endast tas ut på broar, tunnlar och vägar genom bergspass. 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, kan komma att påverka utformningen av infrastrukturavgifterna.

Förslagen innebär att undantaget för de trängselskatter som finns i Stockholm och Göteborg behålls, så Lag (2004:629) om trängselskatt berörs inte av förslagen.

Förslagen innebär att vägavgifter inte längre är tillåtna efter 31 december 2023 för tunga fordon och efter 31 december 2027 för lätta fordon. Intäkterna från de vägavgifter för tunga fordon (varav utländska fordon står för cirka en fjärdedel) som Sverige tar ut idag enligt lag (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon är cirka 0,9 miljarder kronor (2016).

Infrastrukturavgifter som tas ut på vissa broar kan påverkas av förändringar i direktivet. Ytterligare analys krävs för att avgöra huruvida intäkterna påverkas.

Rapportering av nyckeltal kan medföra administrativa kostnader.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Klimatet är en av mänsklighetens största utmaningar och särskilda insatser krävs för att minska utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn. Regeringen stödjer därför kommissionens ambition att utveckla principen om att förorenaren ska betala genom en prissättning av koldioxid. Hur direktiven påverkar Sveriges möjligheter att införa de skatter och avgifter på transporter som krävs för att nå våra klimatmål och hur förslagen förhåller sig till annan EU-lagstiftning behöver analyseras.

När det gäller användning av intäkter kan regeringen acceptera formuleringen i dagens direktiv. Regeringen kan inte acceptera de delar av förslagen som innebär att intäkter ska användas på visst vis.

Förslagen innehåller komplexa förslag till förändrade beräkningsmetoder, villkor för uttag av komponenter, med mera, som behöver analyseras vidare innan regeringen tar ytterligare ställning.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaterna har ännu inte formulerat klara ståndpunkter. Efterkommissionens presentation av förslagen vid TTE-rådets möte 8 juni 2017 uttalade några medlemsstater att de ansåg att det borde vara upp till varje medlemsstat att själv avgöra om den vill använda tidsbaserade eller avståndsbaserade avgifter. Det var dock inte uttalat huruvida dessa uttalanden gällde tunga fordon eller personbilar.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är för närvarande okända.

Kommissionens förslag remitterades av Regeringskansliet den 2 juni med sista svarsdatum den 31 augusti 2017. Därutöver erbjöds remissinstanserna att inkomma med preliminära synpunkter senast den 16 juni 2017.

Preliminära synpunkter har lämnats av Transportföretagen, Bil Sweden, Jernkontoret, Näringslivets Transportråd och Skogsindustrierna.

Transportföretagen stöder sedan länge principen om internalisering av externa effekter i transportsektorn. De noterar också riktlinjerna om öronmärkning av intäkterna från sådan internalisering inom ramen för Eurovignette, som de tror på sikt skulle kunna underlätta införande av sådana styrmedel i Sverige, direkt inriktade på miljöeffekterna.

Bil Sweden anser att en successiv reducering av fordonsskatten till noll under en femårsperiod för samtliga tunga lastbilekipage är en fullt logisk och nödvändig åtgärd vid införande av avståndsbaserade vägtullssystem.

Jernkontoret ansluter till principen att transporternas externa effekter internaliseras men anser också att den praktiska utformningen av avgiftssystemet måste ske på ett sätt som inte äventyrar ekonomisk tillväxt och näringslivets konkurrenskraft. EU:s medlemsstater skiljer sig åt och ska enligt Jernkontorets mening därför ha möjlighet att välja hur de vill implementera olika infrastrukturavgifter och internalisera externa kostnader. Jernkontoret anser vidare att det är positivt att förslaget öppnar för att intäkter från avgifter ska kunna öronmärkas för infrastruktursatsningar.

Näringslivets Transportråd instämmer i de av Jernkontoret lämnade preliminära synpunkterna.

Skogsindustrierna håller med om principen att transporternas externa effekter internaliseras men anser också att den praktiska utformningen av avgiftssystemet måste ske på ett sätt som inte äventyrar ekonomisk tillväxt och näringslivets konkurrenskraft. EU:s medlemsstater skiljer sig åt och ska enligt Skogsindustriernas mening ha möjlighet att välja hur de vill implementera olika infrastrukturavgifter och internalisera externa kostnader. Skogsindustrierna tillstyrker förslaget att intäkter från avgifter ska kunna öronmärkas för infrastruktursatsningar. Skogsindustrierna avstyrker dock förslaget att avgifterna ska variera beroende på CO₂-utsläpp eftersom det skulle medföra en dubbelbeskattning med energiskattedirektivet.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

I kommissionens förslag anges den rättsliga grunden vara artikel 91 i EUF-fördraget (transporträttslig grund och därmed beslut med kvalificerad majoritet) för de delar som avser vägtullar och vägavgifter. De bestämmelser

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

3.2.1 Fordonsbeskattning

Kommissionen anser att förslaget är i överensstämmelse med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen. Den ändrade inriktningen av kapitel II om fordonbeskattning är nödvändig för att göra det möjligt för medlemsstaterna att gradvis sänka skatterna på tunga fordon och kan bara göras på unionsnivå. Utan ett ingripande på EU-nivå skulle medlemsstaterna fortsätta att vara skyldiga att tillämpa den lägsta fordonsskatten även om de har infört eller avser införa ett lämpligare instrument för att täcka infrastrukturkostnaderna. Kommissionen menar vidare att förslaget inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målsättningen om en bättre tillämpning av principen att ”användaren/förorenaren betalar”. Regeringen delar kommissionens bedömningar i dessa delar.

3.2.2 Vägtullar och vägavgifter samt slutbestämmelser

Kommissionen bedömer att förslagen till ändringar av kapitel III och IV om vägtullar och vägavgifter samt slutbestämmelser är förenliga med subsidiaritetsprincipen av i huvudsak följande skäl. Även om det råder delad kompetens på transportområdet, kan de nuvarande reglerna endast ändras på EU-nivå. Utvidningen av reglerna till personbilar, bussar och lätta lastbilar är motiverad eftersom även dessa fordon bidrar till problemen på EU- och global nivå med bl.a. sämre kvalitet på infrastrukturen, höga koldioxidutsläpp från vägtrafiken, buller och trängsel. Ett inkluderande av dessa fordon bidrar också till att minska riskerna för att medlemsstaterna behandlar tillfälliga väganvändare eller fordon som är registrerade i ett annat land annorlunda än inhemska väganvändare och fordon. Att tillämpningsområdet utökas till bussar bidrar till att minska riskerna för en snedvridning av marknaden för persontransporter, särskilt i förhållande till järnvägstransporter. Problemen med koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trängsel är vidare något som orsakas av alla fordon som nyttjar infrastrukturen. Kommissionen framhåller också i sin konsekvensbedömning att den diskriminering av utländska fordon som möjliggörs genom oproportionerlig prissättning av vignetter endast kan adresseras på överstatlig nivå, och att detta problem måste lösas för att undvika kedjereaktioner där stater designar system med syfte att avgiftsbelägga utländska fordon. Regeringen instämmer i kommissionens argumentation och konstaterar att en enhetlig och mer heltäckande ramlagstiftning avseende vägtullar och vägavgifter är ett viktigt bidrag för att uppfylla de eftersträvade målsättningarna om en bättre miljö samt en effektivare och rättvisare inre

vägtransportmarknad. Sådana ramar kan endast skapas på EU-nivå. Regeringen anser därför att förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

2016/17:FPM101

Kommissionen bedömer att förslagen till ändringar av kapitel III och IV även är förenliga med proportionalitetsprincipen av i huvudsak följande skäl. De föreslagna åtgärderna bidrar endast till att uppnå målen med principerna förörenaren och användaren betalar. Problemen med bl.a. sämre kvalitet på infrastrukturen, höga koldioxidutsläpp från vägtrafiken, buller och trängsel är inte enbart relaterade till tunga fordon och det är därför nödvändigt att få till stånd sammanhängande regler som gäller för alla fordon för att komma åt problemen. Förslagen går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål. Kostnaderna för medlemsstaterna, företag och medborgare är vidare begränsade i förhållande till de potentiella vinsterna med ändringarna. Förslagen innebär inte heller ett krav för medlemsstaterna att införa vägtullar, utan harmoniserar endast sättet att beräkna och ta ut sådana dessa för det fall de införs. Regeringen har inte funnit skäl att göra någon annan bedömning än den kommissionen har gjort vad gäller förslagets förenlighet med proportionalitetsprincipen.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslagen har remiterats och remissvaren ska ha inkommit till Näringsdepartementet den 31 augusti 2017. Remissinstanserna erbjöds möjlighet att inkomma med preliminära synpunkter på förslagen senast 16 juni 2017. De preliminära synpunkter som inkommit redovisas under avsnitt 2.4.

Det estniska ordförandeskapet kommer att inleda diskussioner om förslagen med en policydebatt vid rådsmötet den 5 december 2017.

En första behandling i rådsarbetsgrupp beräknas ske under september 2017.

4.2 Fackuttryck/termer

Direktivet och den svenska lagstiftningen innehåller ett antal termer. Det som i direktivet och i denna promemoria benämns vägtull, och som är synonymt med begreppet distansbaserad avgift, benämns i Sverige infrastrukturavgifter vid uttag av finansierande avgifter på broarna i Sundsvall och Motala. I övrigt används i Sverige begreppet vägslitageskatt.

Direktivets begrepp vägavgift, det vill säga den tidsbaserade avgiften, används även i Sverige.

Begrepp i direktivet	Motsvarande begrepp i svensk rätt
Vägtull (distansbaserad avgift)	Infrastrukturavgift

bestående av en infrastrukturavgift och/eller en avgift (skatt) för externa effekter i form av luftföroreningar och buller. Med förslagen läggs även trängsel till som extern effekt)	Vägslitageskatt/vägslitageavgift
Vägavgift (tidsbaserad avgift)	Vägavgift
Avgifter som är särskilt utformade för att minska trängsel eller motverka miljöpåverkan, inklusive dålig luftkvalitet på vägar i tätbebyggda områden, inbegripet de vägar i det transeuropeiska nätet som går genom tätbebyggda områden (art. 9.1a)	Trängselskatt