

Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet

Juni 2023

Promemorians huvudsakliga innehåll

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 vägavgiftssamarbetet 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.

Regeringen har den 29 mars 2023 undertecknat ett protokoll om ändring av samarbetsavtalet tillsammans med övriga samarbetsländer. I promemorian föreslås att vägavgifterna höjs och differentieras i enlighet med vad som överenskommit. Det föreslås även ändringar av fordonsskatten för vissa fordon till följd av att vägavgiftsplikten utvidgas.

Innehållsförteckning

1	Lagtext	4
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	4
1.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12
1.3	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	20
2	Genomförande av ändringar i eurovinjettdirektivet och samarbetsavtalet för eurovinjettsamarbetet	30
3	Bakgrund och gällande rätt	30
4	Det ändrade eurovinjettdirektivet	31
5	Ändringar i samarbetsavtalet	33
6	En förändrad vägavgift	36
7	Vissa följdändringar vad gäller fordonsskatt	46
8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	47
9	Konsekvensanalys	53
10	Författningskommentar	61
10.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	61
10.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	69
10.3	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	74
Bilaga 1	Protokoll om ändring av samarbetsavtalet	75

1 Lagtext

1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

dels att 2 a, 5, 11, 13, 21 och 25 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 17 b–17 d och 23 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §²

I denna lag avses med

– eurovinjettdirektivet:

Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på fordon för användningen av väginfrastrukturer, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362,

– euro-utsläppsklass: *sådan utsläppsklass som anges i bilaga 0 till eurovinjettdirektivet,*

– koldioxidutsläppsklass: *sådan utsläppsklass som anges i 9 § lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser, eller motsvarande utsläppsklass för utländskt fordon,*

– fordonsgrupp: *detsamma som i 1 § lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser,*

– undergrupp av fordon: *detsamma som i 1 § lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.*

Med fordonsår avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordon årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret avses med fordonår det år under

Med fordonsår avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordon årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret avses med fordonår det år under

¹ Jfr 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 Senaste lydelse 2006:474.

vilket fordonet första gången togs i bruk. vilket fordonet första gången togs i bruk.

5 §³

För fordon som är eller bör vara registrerat i det svenska vägtrafikregistret (svenskt fordon), och som inte är avställt eller tillfälligt registrerat, betalas vägavgift för rätten att använda det svenska vägnätet. För utländskt fordon betalas vägavgift för rätten att använda motorvägar och de vägar som anges i bilaga 1.

Avgiftsplikt gäller för motorfordon eller ledad motorfordonskombination med en totalvikt på minst 12 000 kilogram om fordonet är avsett *uteslutande* för godstransport på väg. Avgiftsplikt gäller för motorfordon eller ledad motorfordonskombination med en totalvikt på minst 12 000 kilogram om fordonet är avsett *för eller används* för godstransport på väg.

För svenskt fordon med draganordning grundas avgiftsplikten på den högsta tillåtna totalvikt som fordonskombinationen kan ha.

Nuvarande lydelse

11 §⁴

Vägavgift tas ut enligt följande, med olika belopp beroende på antal axlar och vilka krav på *utsläpp av föroreningar* som ett fordon som uppfyller, *i enlighet med sådan EURO-utsläppsklass för ett fordon som*

– när det gäller klasserna 0–V, *avses i bilaga 0 till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU och*

– när det gäller klass VI, *avses i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG, i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) nr 133/2014.*

<i>Högst 3 axlar</i>				
<i>EURO-klass</i>	<i>Avgift per år i euro</i>	<i>Avgift per månad i euro</i>	<i>Avgift per vecka i euro</i>	<i>Avgift per dag i euro</i>
<i>0</i>	<i>1 407</i>	<i>140</i>	<i>37</i>	<i>12</i>
<i>I</i>	<i>1 223</i>	<i>122</i>	<i>32</i>	<i>12</i>
<i>II</i>	<i>1 065</i>	<i>106</i>	<i>28</i>	<i>12</i>
<i>III</i>	<i>926</i>	<i>92</i>	<i>24</i>	<i>12</i>
<i>IV</i>	<i>842</i>	<i>84</i>	<i>22</i>	<i>12</i>
<i>V</i>	<i>796</i>	<i>79</i>	<i>21</i>	<i>12</i>

³ Senaste lydelse 2001:570.

⁴ Senaste lydelse 2019:155.

VI	750	75	20	12
<i>eller renare</i>				

<i>Minst 4 axlar</i>				
<i>EURO-klass</i>	<i>Avgift per år i euro</i>	<i>Avgift per månad i euro</i>	<i>Avgift per vecka i euro</i>	<i>Avgift per dag i euro</i>
0	2 359	235	62	12
I	2 042	204	54	12
II	1 776	177	47	12
III	1 543	154	41	12
IV	1 404	140	37	12
V	1 327	132	35	12
VI	1 250	125	33	12
<i>eller renare</i>				

Vägavgift för fordon som inte uppfyller de utsläppskrav som anges i bilaga 0 till direktiv 1999/62/EG tas ut i enlighet med *EURO-klass 0*.

Vägavgift för sådant EEV-fordon som avses i bilaga 0 till direktiv 1999/62/EG tas ut i enlighet med *EURO-klass V*.

För ett svenskt fordon med draganordning bestäms vägavgiften efter det största möjliga antalet axlar som en fordonskombination kan ha.

Föreslagen lydelse

11 §

Vägavgift tas ut enligt följande, med olika belopp beroende på antal axlar och vilka krav som ett fordons motor uppfyller *avseende koldioxidutsläppsklass samt, i förekommande fall, euro-utsläppsklass*.

<i>Högst 3 axlar</i>					
<i>Koldioxid-utsläppsklass</i>	<i>Euro-utsläppsklass</i>	<i>Avgift per år i euro</i>	<i>Avgift per månad i euro</i>	<i>Avgift per vecka i euro</i>	<i>Avgift per dag i euro</i>
1	0	1 434	143	50	14
	I	1 246	124	44	12
	II	1 085	108	38	11
	III	944	94	33	9
	IV	858	85	30	9
	V	811	81	28	8
	VI	764	76	27	8
	<i>eller renare</i>				
2		688	68	24	7
3		592	59	21	6

4	459	45	16	5
5	191	19	7	2

<i>Minst 4 axlar</i>					
<i>Koldioxid- utsläpps- klass</i>	<i>Euro- utsläpps- klass</i>	<i>Avgift per år i euro</i>	<i>Avgift per månad i euro</i>	<i>Avgift per vecka i euro</i>	<i>Avgift per dag i euro</i>
1	0	2 404	240	84	24
	I	2 081	208	73	21
	II	1 810	181	63	18
	III	1 572	157	55	16
	IV	1 431	143	50	14
	V	1 352	135	47	14
	VI	1 274	124	45	13
	<i>eller renare</i>				
2		1 146	114	40	12
3		987	98	35	10
4		764	76	27	8
5		319	31	12	4

Vägavgift för fordon som inte uppfyller de utsläppskrav som anges i bilaga 0 till eurovinjettdirektivet tas ut i enlighet med *euro-utsläppsklass 0*.

Vägavgift för sådant EEV-fordon som avses i bilaga 0 till eurovinjettdirektivet tas ut i enlighet med *euro-utsläppsklass V*.

För ett svenskt fordon med draganordning bestäms vägavgiften efter det största möjliga antalet axlar som en fordonskombination kan ha.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 §

Vägavgift *skall* betalas under kalendermånaden före den månad då avgiftsperioden börjar om inte annat följer av andra eller tredje stycket.

När avgiftsplikt inträder *skall* vägavgift betalas senast tre veckor efter avgiftspliktens inträde.

Om ett fordon's beskaffenhet ändras så att vägavgift *skall* tas ut med annat belopp *skall* ny

Vägavgift *ska* betalas under kalendermånaden före den månad då avgiftsperioden börjar om inte annat följer av andra eller tredje stycket *eller av 17 b §*.

När avgiftsplikt inträder *ska* vägavgift betalas senast tre veckor efter avgiftspliktens inträde.

Om ett fordon's beskaffenhet ändras så att vägavgift *ska* tas ut med annat belopp *ska* ny vägavgift

vägavgift beslutas. Vägavgift *skall* betalas senast tre veckor efter utgången av den kalendermånad under vilken registreringsbesiktningen skedde eller senast skulle ha skett.

beslutas. Vägavgift *ska* betalas senast tre veckor efter utgången av den kalendermånad under vilken registreringsbesiktningen skedde eller senast skulle ha skett.

17 b §

Om ett fordons koldioxidutsläppsklass ändras till en lägre klass efter en omprövning enligt 10 § första stycket 1 lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser, ska det påverka fordonets vägavgift först för avgiftsperioder som påbörjas på eller efter den dag då den nya klassificeringen börjar gälla.

Om en vägavgift redan har beslutats för ett sådant fordon, ska skillnaden mellan den beslutade avgiften och den nya högre vägavgiften (tillkommande avgift) betalas.

Tillkommande avgift ska betalas senast 30 dagar efter beslutet om tillkommande avgift.

17 c §

Om ett fordons koldioxidutsläppsklass ändras efter en ny bedömning enligt 11 § lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser, ska skillnaden mellan den beslutade avgiften och en ny lägre vägavgift (överskjutande avgift) återbetalas.

Återbetalning ska ske med ett belopp som motsvarar överskjutande avgift för antalet dagar för vilka avgift har betalats, räknat från och med den dag då den nya koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas för den fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som fordonet tillhör. Varje dag ska anses utgöra 1/360 av ett helt år.

Om överskjutande avgift ska återbetalas och vägavgift för den

period som den överskjutande avgiften avser ännu inte har betalats, får vägavgiften sättas ned. Sådant beslut fattas genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.

17 d §

Tillkommande avgift enligt 17 b § eller överskjutande avgift enligt 17 c § ska betalas av eller återbetalas till den som är eller bör vara registrerad som ägare i vägtrafikregistret vid den tidpunkt från vilken beslutet om ändring av koldioxidutsläppsklass gäller.

21 §⁵

Vägavgift ska inte betalas för fordonet för den tid som motsvarande avgift enligt det i Bryssel den 9 februari 1994 underskrivna avtalet om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar och det i Bryssel den 18 september 1997 underskrivna protokollet avseende Sveriges anslutning till avtalet, betalats i annat land. Avtalet har ändrats genom de i Bryssel den 22 mars 2000, 21 oktober 2010 och 6 december 2017 underskrivna ändringsprotokollen. Avtalet och protokollen publiceras i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ).

Vägavgift ska inte betalas för fordonet för den tid som motsvarande avgift enligt det i Bryssel den 9 februari 1994 underskrivna avtalet om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar och det i Bryssel den 18 september 1997 underskrivna protokollet avseende Sveriges anslutning till avtalet, betalats i annat land. Avtalet har ändrats genom de i Bryssel den 22 mars 2000, 21 oktober 2010, 6 december 2017 och 29 mars 2023 underskrivna ändringsprotokollen. Avtalet och protokollen publiceras i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ).

⁵ Senaste lydelse 2019:155.

23 a §

Om resultatet av en omräkning enligt 23 § av ett belopp i 11 § överstiger de gränser som gäller enligt artikel 7a.2 första stycket eurovinjettdirektivet, ska det omräknade beloppet i stället fastställas till det högsta belopp i svenska kronor som är tillåtet enligt artikeln.

Om resultatet av en omräkning enligt 23 § av ett belopp i 11 § för koldioxidutsläppsklass 2–5 innebär en lägre procentuell nedsättning än den lägsta procentsatsen i det intervall i artikel 7a.3 första stycket eurovinjettdirektivet som är tillämpligt, ska det omräknade beloppet i stället fastställas till det högsta belopp i svenska kronor som är tillåtet enligt artikeln.

Om ett belopp ska justeras enligt såväl första som andra stycket, ska beloppet fastställas till det lägsta av beloppen.

25 §⁶

Ett avgiftspliktigt fordon får inte användas, om föreskriven vägavgift inte har betalats.

Ett avgiftspliktigt fordon får inte användas, om föreskriven vägavgift inte har betalats. *I fråga om vägavgift som ska betalas enligt 17 b § gäller detta dock först efter att den tid inom vilken avgiften skulle ha betalats har löpt ut.*

Första stycket *skall* inte tillämpas om ett betalningsuppdrag avseende vägavgiften har lämnats till en bank eller liknande betalningsförmedlare, även om vägavgiften inte har hunnit bokföras på det sätt som föreskrivs i 15 § andra stycket.

Första stycket *ska* inte tillämpas om ett betalningsuppdrag avseende vägavgiften har lämnats till en bank eller liknande betalningsförmedlare, även om vägavgiften inte har hunnit bokföras på det sätt som föreskrivs i 15 § andra stycket.

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.
 3. För fordon som tillhör en fordonsgroup eller undergroup av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 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, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 2 och 3 från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordning (EU) 2019/1242 och trätt i kraft.

4. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 4

a) om referensvärden för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet den 31 december 2023 eller tidigare, från och med ikraftträdandet, eller

b) om referensvärden för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet efter den 31 december 2023, tre år efter offentliggörandet av genomförandeakten eller från det tidigare datum som bestäms av regeringen.

5. De belopp i euro som anges i 11 § i den nya lydelsen ska räknas om till svenska kronor. Vid omräkningen ska den kurs i svenska kronor av euro som avses i 23 § användas och avrundning ska ske nedåt till närmaste lägre hela kronal. Vid behov ska sådan justering av det omräknade beloppet som följer av 23 a § göras. De omräknade beloppen fastställs av regeringen inför ikraftträdandet och gäller till utgången av det kalenderår ikraftträdandet sker.

6. Har en vägavgift beslutats före ikraftträdandet ska mellanskillnaden mellan den beslutade vägavgiften och en ny högre vägavgift respektive en ny lägre avgift enligt 11 § i den nya lydelsen betalas eller återbetalas för tiden från och med ikraftträdandet till utgången av avgiftsperioden. Varje kalendermånad ska anses utgöra 1/12 och varje dag 1/360 av ett helt år.

7. Mellanskillnaden ska betalas av, eller återbetalas till, den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet.

8. Om en mellanskillnad ska återbetalas och den vägavgift som beslutades enligt 11 § i den äldre lydelsen ännu inte har betalats, får vägavgiften sättas ned i stället för att mellanskillnad återbetalas. Beslut om nedsättning fattas genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.

9. Återbetalning enligt punkt 8 behöver inte ske om det belopp som ska återbetalas understiger 50 kronor. Detsamma gäller om avgiften ska sättas ned i stället för att mellanskillnaden återbetalas.

10. Mellanskillnaden ska betalas senast 30 dagar efter ikraftträdandet.

11. En mellanskillnad som understiger 300 kronor behöver inte betalas.

12. Användningsförbudet i 25 § i den nya lydelsen ska tillämpas först efter den sista betalningsdagen för en mellanskillnad.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

dels att 5, 6, 11, 23 och 23 a §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 11 a och 11 b §§, av följande lydelse.

Lydelse enligt 1.1

Föreslagen lydelse

5 §

För fordon som är eller bör vara registrerat i det svenska vägtrafikregistret (svenskt fordon), och som inte är avställt eller tillfälligt registrerat, betalas vägavgift för rätten att använda det svenska vägnätet. För utländskt fordon betalas vägavgift för rätten att använda motorvägar och de vägar som anges i bilaga 1.

Avgiftsplikt gäller för motorfordon eller *ledad* motorfordonskombination *med en totalvikt på minst 12 000 kilogram* om fordonet är avsett för eller används för godstransport på väg.

Avgiftsplikt gäller för motorfordon *med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram* eller motorfordonskombination *med sådant fordon*, om fordonet är avsett för eller används för godstransport på väg. *Avgiftsplikt gäller även för motorfordonskombination med motorfordon med en totalvikt på upp till 3 500 kilogram med anordning för påhängsvagn, om fordonet är avsett för eller används för godstransport på väg.*

För svenskt fordon med draganordning grundas avgiftsplikten på den högsta tillåtna totalvikt som fordonskombinationen kan ha.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §²

Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

1. Försvarsmakten,
2. Polismyndigheten eller Säkerhetspolisen,
3. staten, en kommun eller någon annan och fordonet är avsett att användas för räddningstjänst, och
4. väghållningen.

¹ Jfr 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 Senaste lydelse 2014:669.

En förutsättning för undantag enligt första stycket är att fordonet bär yttre kännetecken som visar att fordonet tillhör någon av de angivna kategorierna.

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG eller yrkestrafiklagen (2012:210).

Avgiftsplikt gäller inte heller för 1. fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG eller yrkestrafiklagen (2012:210), och

2. utsläppsfritt fordon enligt artikel 2.29 i eurovinjettdirektivet, om fordonet har en totalvikt på högst 4 250 kilogram.

För fordonskombinationer är det motorfordonet som är avgörande för om kombinationen är undantagen från avgiftsplikt.

Lydelse enligt lagförslag 1.1

11 §

Vägavgift tas ut enligt följande, med olika belopp beroende på antal axlar och vilka krav som ett fordons motor uppfyller avseende koldioxidutsläppsklass samt, i förekommande fall, euro-utsläppsklass.

		Högst 3 axlar			
Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
1	0	1 434	143	50	14
	I	1 246	124	44	12
	II	1 085	108	38	11
	III	944	94	33	9
	IV	858	85	30	9
	V	811	81	28	8
	VI eller renare	764	76	27	8
2		688	68	24	7

3	592	59	21	6
4	459	45	16	5
5	191	19	7	2

Minst 4 axlar					
Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
1	0	2 404	240	84	24
	I	2 081	208	73	21
	II	1 810	181	63	18
	III	1 572	157	55	16
	IV	1 431	143	50	14
	V	1 352	135	47	14
	VI	1 274	124	45	13
	eller renare				
2		1 146	114	40	12
3		987	98	35	10
4		764	76	27	8
5		319	31	12	4

Vägavgift för fordon som inte uppfyller de utsläppskrav som anges i bilaga 0 till eurovinjettdirektivet tas ut i enlighet med euro-utsläppsklass 0.

Vägavgift för sådant EEV-fordon som avses i bilaga 0 till eurovinjettdirektivet tas ut i enlighet med euro-utsläppsklass V.

För ett svenskt fordon med draganordning bestäms vägavgiften efter det största möjliga antalet axlar som en fordonskombination kan ha.

Föreslagen lydelse

11 §

Vägavgift tas ut enligt följande, om inte annat anges i 11 a §, med olika belopp beroende på antal axlar och vilka krav som ett fordons motor uppfyller avseende koldioxidutsläppsklass samt, i förekommande fall, euro-utsläppsklass.

Högst 3 axlar					
Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
1	0	1 434	143	50	14
	I	1 246	124	44	12
	II	1 085	108	38	11
	III	944	94	33	9
	IV	858	85	30	9
	V	811	81	28	8
	VI eller renare	764	76	27	8
2		688	68	24	7
3		592	59	21	6
4		459	45	16	5
5		191	19	7	2

Minst 4 axlar					
Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
1	0	2 404	240	84	24
	I	2 081	208	73	21
	II	1 810	181	63	18
	III	1 572	157	55	16
	IV	1 431	143	50	14
	V	1 352	135	47	14
	VI eller renare	1 274	124	45	13
2		1 146	114	40	12
3		987	98	35	10
4		764	76	27	8
5		319	31	12	4

11 a §

För motorfordon och motorfordonskombination med en totalvikt som understiger 12 000 kilogram tas vägavgift ut enligt följande, med olika belopp beroende på antal axlar och vilka krav som ett fordon's motor uppfyller avseende koldioxidutsläppsklass samt, i förekommande fall, euro-utsläppsklass.

<i>Högst 3 axlar</i>					
<i>Koldioxid- utsläpps- klass</i>	<i>Euro- utsläpps- klass</i>	<i>Avgift per år i euro</i>	<i>Avgift per månad i euro</i>	<i>Avgift per vecka i euro</i>	<i>Avgift per dag i euro</i>
1	0	956	95	33	10
	I	831	83	29	8
	II	723	72	25	7
	III	629	62	22	6
	IV	572	57	20	6
	V	541	54	19	5
	VI eller renare	510	51	18	5
2		459	45	16	4
3		395	39	14	4
4		306	30	11	3
5		130	13	5	2
<i>Minst 4 axlar</i>					
<i>Koldioxid- utsläpps- klass</i>	<i>Euro- utsläpps- klass</i>	<i>Avgift per år i euro</i>	<i>Avgift per månad i euro</i>	<i>Avgift per vecka i euro</i>	<i>Avgift per dag i euro</i>
1	0	1 603	160	56	16
	I	1 387	138	49	14
	II	1 206	120	42	12
	III	1 048	104	37	10
	IV	954	95	33	10
	V	901	90	32	9
	VI eller renare	849	84	30	8
2		764	76	27	7

3	658	65	23	6
4	510	51	18	5
5	213	21	8	2

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 b §

Vägavgift för fordon som inte uppfyller de utsläppskrav som anges i bilaga 0 till eurovinjettdirektivet tas ut i enlighet med euro-utsläppsklass 0.

Vägavgift för sådant EEV-fordon som avses i bilaga 0 till eurovinjettdirektivet tas ut i enlighet med euro-utsläppsklass V.

För svenskt fordon med draganordning bestäms vägavgiften efter den högsta tillåtna totalvikt och det största möjliga antal axlar som fordonskombinationen kan ha.

23 §³

Vägavgiften ska betalas i svenska kronor. De belopp i euro som anges i 11, 17 och 22 §§ omräknas till svenska kronor för varje kalenderår.

Vägavgiften ska betalas i svenska kronor. De belopp i euro som anges i 11, *11 a*, 17 och 22 §§ omräknas till svenska kronor för varje kalenderår.

Omräkning sker enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Om ett belopp som beräknas för ett visst år före avrundning avviker från föregående års belopp med mindre än 5 procent, ska föregående års belopp fortsätta att gälla.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade belopp som enligt denna lag ska tas ut under påföljande kalenderår. Beloppen avrundas nedåt till närmaste lägre hela krontal.

Lydelse enligt lagförslag 1.1

Föreslagen lydelse

23 a §

Om resultatet av en omräkning enligt 23 § av ett belopp i 11 § överstiger de gränser som gäller enligt artikel 7a.2 första stycket eurovinjettdirektivet, ska det

Om resultatet av en omräkning enligt 23 § av ett belopp i 11 *eller 11 a §* överstiger de gränser som gäller enligt artikel 7a.2 första stycket eurovinjettdirektivet, ska

³ Senaste lydelse 2008:478.

omräknade beloppet i stället fastställas till det högsta belopp i svenska kronor som är tillåtet enligt artikeln.

Om resultatet av en omräkning enligt 23 § av ett belopp i 11 § för koldioxidutsläppsklass 2–5 innebär en lägre procentuell nedsättning än den lägsta procentsatsen i det intervall i artikel 7ga.3 första stycket eurovinjettdirektivet som är tillämpligt, ska det omräknade beloppet i stället fastställas till det högsta belopp i svenska kronor som är tillåtet enligt artikeln.

Om ett belopp ska justeras både enligt första och andra stycket, ska beloppet fastställas till det lägsta av beloppen.

det omräknade beloppet i stället fastställas till det högsta belopp i svenska kronor som är tillåtet enligt artikeln.

Om resultatet av en omräkning enligt 23 § av ett belopp i 11 *eller 11 a* § för koldioxidutsläppsklass 2–5 innebär en lägre procentuell nedsättning än den lägsta procentsatsen i det intervall i artikel 7ga.3 första stycket eurovinjettdirektivet som är tillämpligt, ska det omräknade beloppet i stället fastställas till det högsta belopp i svenska kronor som är tillåtet enligt artikeln.

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs sig till tiden före ikraftträdandet.
 3. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 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, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 2 och 3 från och med den dag då en utsläppsminskingskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordning (EU) 2019/1242 och trätt i kraft.
 4. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 4 tre år efter att referensvärden för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet, eller från det tidigare datum som bestäms av regeringen.
 5. De belopp i euro som anges i 11 a § ska räknas om till svenska kronor. Vid omräkningen ska den kurs i svenska kronor av euro som avses i 23 § i den nya lydelsen användas och avrundning ska ske nedåt till närmaste lägre hela krontal. Vid behov ska sådan justering av det omräknade beloppet som följer av 23 a § i den nya lydelsen göras. De omräknade beloppen fastställs av regeringen inför ikraftträdandet och gäller till utgången av det kalenderår ikraftträdandet sker.
 6. För svenskt fordon som vägavgift ska betalas för enligt 11 a § vid ikraftträdandet påbörjas den första avgiftsperioden samma dag som ikraftträdandet. Vägavgift för sådant fordon ska betalas senast 30 dagar

efter ikraftträdandet. Vägavgiften ska betalas av den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet.

7. Användningsförbudet i 25 § ska tillämpas först efter den sista betalningsdagen för avgift som ska betalas enligt 11 a § vid ikraftträdandet.

1.3 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för vägtrafikskatt som avser tid före ikraftträdandet.

Nuvarande lydelse

Bilaga 2¹

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
B Tung lastbilar			
1. Tung lastbilar som inte kan drivas med diesellojja	3501 –	984	–
2. Tung lastbilar som kan drivas med diesellojja			
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar			
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501–5 999	3 094	–
	6 000–6 999	3 426	–
	7 000–7 999	5 413	–
	8 000–8 999	6 430	–
	9 000–9 999	8 429	–

	10 000–10 999	8 857	–
	11 000–11 999	11 775	–
	12 000–12 999	13 365	–
	13 000–13 999	16 875	–
	14 000–	17 737	–
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	7 000–7 999	1 727	–
	8 000–8 999	2 084	–
	9 000–10 999	3 423	–
	11 000–12 999	4 751	–
	13 000–	7 213	–
2.2 med anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501– 4 999	2 669	–
	5 000– 5 999	2 826	–
	6 000– 6 999	3 525	–
	7 000– 7 999	8 453	–
	8 000– 8 999	11 021	–
	9 000– 9 999	11 811	–
	10 000–10 999	15 676	–
	11 000–11 999	16 476	–
	12 000–12 999	17 486	–
	13 000–13 999	18 496	–
	14 000–14 999	19 506	–
	15 000–	20 015	–
2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	7 000–17 999	4 638	–
	18 000–19 999	6 416	–
	20 000–	9 491	–
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,			

2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon	3 501– 8 999	2 420	–
	9 000– 9 999	2 547	–
	10 000–10 999	2 821	–
	11 000–11 999	3 801	–
	12 000–12 999	4 781	–
	13 000–13 999	5 261	–
	14 000–14 999	5 937	–
	15 000–15 999	6 480	–
	16 000–16 999	8 210	–
	17 000–	9 908	–
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon	7 000–	300	–
2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon	3 501–11 999	2 232	–
	12 000–12 999	3 041	–
	13 000–13 999	3 811	–
	14 000–14 999	4 581	–
	15 000–15 999	5 351	–
	16 000–16 999	6 711	–
	17 000–17 999	7 571	–
	18 000–18 999	8 943	–
	19 000–19 999	10 451	–
	20 000–	11 024	–
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon	7 000–	500	–
2.5 utan draganordning, med två hjulaxlar,			

2.5.1 inte vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137)
om vägavgift för vissa
tungta fordon

3 501– 8 999	2 420	–
9 000– 9 999	2 547	–
10 000–10 999	2 821	–
11 000–11 999	3 801	–
12 000–12 999	4 781	–
13 000–13 999	5 261	–
14 000–14 999	5 937	–
15 000–15 999	6 480	–
16 000–16 999	8 210	–
17 000–	9 908	–

2.5.2 vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137)
om vägavgift för vissa
tungta fordon

12 000–12 999	317	–
13 000–13 999	879	–
14 000–14 999	1 236	–
15 000–	2 799	–

2.6 utan draganordning,
med tre hjulaxlar,

2.6.1 inte vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137)
om vägavgift för vissa
tungta fordon

3 501–11 999	2 232
12 000–12 999	3 041
13 000–13 999	3 811
14 000–14 999	4 581
15 000–15 999	5 351
16 000–16 999	6 711
17 000–17 999	7 571
18 000–18 999	8 943
19 000–19 999	10 451
20 000–	11 024

2.6.2 vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137)
om vägavgift för vissa
tungta fordon

12 000–16 999	552	–
17 000–18 999	1 134	–
19 000–20 999	1 471	–
21 000–22 999	2 268	–

	23 000–	3 525	–
2.7 utan draganordning, med fyra eller flera hjulaxlar			
2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon			
	3 501–11 999	2 232	–
	12 000–12 999	3 041	–
	13 000–13 999	3 811	–
	14 000–14 999	4 581	–
	15 000–15 999	5 351	–
	16 000–16 999	6 711	–
	17 000–17 999	7 571	–
	18 000–18 999	8 943	–
	19 000–19 999	10 451	–
	20 000–	11 024	–
2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon			
	12 000–16 999	552	–
	17 000–18 999	1 134	–
	19 000–22 999	1 471	–
	23 000–24 999	1 492	–
	25 000–26 999	2 329	–
	27 000–28 999	3 698	–
	29 000–	5 486	–

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
B Tunga lastbilar			
1. Tunga lastbilar som inte kan drivas med dieselloja	3501 –	984	–
2. Tunga lastbilar som kan drivas med dieselloja			
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar			
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501–5 999	3 094	–
	6 000–6 999	3 426	–
	7 000–7 999	5 413	–
	8 000–8 999	6 430	–
	9 000–9 999	8 429	–
	10 000–10 999	8 857	–
	11 000–11 999	11 775	–
	12 000–12 999	13 365	–
	13 000–13 999	16 875	–
	14 000–	17 737	–
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501– 6 999	1 000	–
	7 000– 7 999	1 727	–

² Senaste lydelse 2014:1502.

	8 000– 8 999	2 084	–
	9 000–10 999	3 423	–
	11 000–12 999	4 751	–
	13 000–	7 213	–

2.2 med anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,

2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

	3 501– 4 999	2 669	–
	5 000– 5 999	2 826	–
	6 000– 6 999	3 525	–
	7 000– 7 999	8 453	–
	8 000– 8 999	11 021	–
	9 000– 9 999	11 811	–
	10 000–10 999	15 676	–
	11 000–11 999	16 476	–
	12 000–12 999	17 486	–
	13 000–13 999	18 496	–
	14 000–14 999	19 506	–
	15 000–	20 015	–

2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

	3 501– 6 999	1 000	–
	7 000–17 999	4 638	–
	18 000–19 999	6 416	–
	20 000–	9 491	–

2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,

2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

	3 501– 8 999	2 420	–
	9 000– 9 999	2 547	–
	10 000–10 999	2 821	–
	11 000–11 999	3 801	–
	12 000–12 999	4 781	–

	13 000–13 999	5 261	–
	14 000–14 999	5 937	–
	15 000–15 999	6 480	–
	16 000–16 999	8 210	–
	17 000–	9 908	–
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501–	300	–
2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501–11 999	2 232	–
	12 000–12 999	3 041	–
	13 000–13 999	3 811	–
	14 000–14 999	4 581	–
	15 000–15 999	5 351	–
	16 000–16 999	6 711	–
	17 000–17 999	7 571	–
	18 000–18 999	8 943	–
	19 000–19 999	10 451	–
	20 000–	11 024	–
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501– 6 999	300	–
	7 000–	500	–
2.5 utan draganordning, med två hjulaxlar,			
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501– 8 999	2 420	–
	9 000– 9 999	2 547	–
	10 000–10 999	2 821	–
	11 000–11 999	3 801	–
	12 000–12 999	4 781	–

	13 000–13 999	5 261	–
	14 000–14 999	5 937	–
	15 000–15 999	6 480	–
	16 000–16 999	8 210	–
	17 000–	9 908	–
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501–11 999	300	–
	12 000–12 999	317	–
	13 000–13 999	879	–
	14 000–14 999	1 236	–
	15 000–	2 799	–
2.6 utan draganordning, med tre hjulaxlar,			
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501–11 999	2 232	
	12 000–12 999	3 041	
	13 000–13 999	3 811	
	14 000–14 999	4 581	
	15 000–15 999	5 351	
	16 000–16 999	6 711	
	17 000–17 999	7 571	
	18 000–18 999	8 943	
	19 000–19 999	10 451	
	20 000–	11 024	
2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501–11 999	300	–
	12 000–16 999	552	–
	17 000–18 999	1 134	–
	19 000–20 999	1 471	–
	21 000–22 999	2 268	–
	23 000–	3 525	–
2.7 utan draganordning, med fyra eller flera hjulaxlar			

2.7.1 inte vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137)
om vägavgift för vissa
tungta fordon

3 501–11 999	2 232	–
12 000–12 999	3 041	–
13 000–13 999	3 811	–
14 000–14 999	4 581	–
15 000–15 999	5 351	–
16 000–16 999	6 711	–
17 000–17 999	7 571	–
18 000–18 999	8 943	–
19 000–19 999	10 451	–
20 000–	11 024	–

2.7.2 vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137)
om vägavgift för vissa
tungta fordon

3 501–11 999	300	–
12 000–16 999	552	–
17 000–18 999	1 134	–
19 000–22 999	1 471	–
23 000–24 999	1 492	–
25 000–26 999	2 329	–
27 000–28 999	3 698	–
29 000–	5 486	–

2 Genomförande av ändringar i eurovinjettdirektivet och samarbetsavtalet för eurovinjettsamarbetet

Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer har ändrats genom 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 för fordon för användningen av vissa infrastrukturer. De fyra stater som deltar i ett samarbete i form av ett gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar har mot bakgrund av det ändrade direktivet undertecknat ett protokoll om ändring av det mellanstatliga avtal som reglerar samarbetet.

Ett genomförande av ändringarna vad avser vägavgift kräver vissa ändringar i svensk lagstiftning.

3 Bakgrund och gällande rätt

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, nedan eurovinjettsamarbetet. I samarbetet deltar förutom Sverige även Danmark, Nederländerna och Luxemburg.

Sveriges uttag av vägavgift regleras på nationell nivå i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, nedan lagen om vägavgift. Vägavgift tas ut för motorfordon och ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kilogram som uteslutande är avsedda för godstransport på väg. För svenskregistrerade fordon tas vägavgift ut för rätten att använda hela det svenska vägnätet. För utländska fordon tas vägavgift ut för rätten att använda motorvägar samt vissa europavägar som inte är motorvägar. Vägavgift kan betalas för dag, vecka, månad eller år. För svenska fordon betalas vägavgift per år. När vägavgiften är betald kan fordonet användas i samtliga anslutna länder utan att ny vägavgift behöver betalas. Har vägavgift för ett utländskt fordon betalats i ett annat land inom samarbetet, genom internetportalen eller vid de försäljningsställen som finns utanför samarbetsländerna, behöver någon avgift alltså inte betalas i Sverige.

Den närmare utformningen av den gemensamma vägavgiften regleras i det i Bryssel den 9 februari 1994 underskrivna samarbetsavtalet om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar, nedan samarbetsavtalet. Samarbetsavtalet är publicerat i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ 1997:50). I Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer, nedan eurovinjettdirektivet, finns vidare bl.a. bestämmelser om hur vägavgifter ska utformas.

4 Det ändrade eurovinjettdirektivet

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 påverkar 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.

Eurovinjettdirektivets tillämpningsområde har genom de beslutade ändringarna utvidgats från att omfatta fordon för godstransporter på väg med en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3 500 kilogram, s.k. tunga godsfordon, till att även bl.a. omfatta lätta fordon och andra tunga fordon än godsfordon. Möjligheten att under vissa förutsättningar endast ta ut vägavgift för tunga godsfordon med en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 000 kilogram upphör vidare från och med den 26 mars 2027.

I det ändrade direktivet har det genom artikel 7ga även införts en skyldighet för EU:s medlemsstater att differentiera vägavgifter för tunga fordon utifrån koldioxidutsläpp. Av artikel 7ga.2 och 3 framgår att differentieringen innebär att de fordon som omfattas av avgiftsplikt delas in i fem koldioxidutsläppsklasser och att vägavgiften för de fordon som ingår i klasserna 2–5 ska sänkas i förhållande till klass 1. En sänkning ska ske med 5–15 procent för koldioxidutsläppsklass 2, 15–30 procent för koldioxidutsläppsklass 3, 30–50 procent för koldioxidutsläppsklass 4 och 50–75 procent för koldioxidutsläppsklass 5. Det saknas hinder mot att även differentiera utifrån euro-utsläppsklasser. Vidare följer det av artikel 7ga.4 att differentieringen inte får vara utformad för att generera ytterligare intäkter.

Bestämmelserna om koldioxidutsläppsklasser hänvisar till viss del till bestämmelser i andra EU-rättsakter. Bland annat hänvisas till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 om fastställande av normer från 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, nedan förordning (EU) 2019/1242. I den förordningen finns bestämmelser om normer för koldioxidutsläpp, referensvärden, utsläppsminskningsskurvor m.m. för vissa i förordningen angivna undergrupper av nya tunga lastbilar. Vilka fordon som omfattas av förordningen framgår av artikel 2.1 a–d i förordningen (och bilaga 1 punkt 1 som delar in berörda fordon i undergrupper). De undergrupper av nya tunga lastbilar som omfattas av förordningen är dels påbyggnadsbilar eller dragbilar med axelkonfiguration 4x2 och en högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som överstiger 16 ton, dels påbyggnadsbilar eller dragbilar med axelkonfiguration 6x2. En lastbil anses ny om den har registrerats för första gången från och med den 1 juli 2019.

Enligt artikel 7ga.2 i det ändrade direktivet omfattar den lägsta koldioxidutsläppsklassen, klass 1, samtliga fordon som inte tillhör någon av klasserna 2–5.

Koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 omfattar fordon i en viss undergrupp av fordon som har registrerats för första gången under rapporteringsperioden för ett visst år. För att tillhöra någon av dessa klasser ska fordonet vid registreringstidpunkten vidare ha ett koldioxidutsläpp som med mer än fem procent för klass 2 och mer än åtta procent för klass 3 understiger den fastställda utsläppsminskningsskurvan för den undergrupp av fordon som fordonet tillhör och den rapporteringsperiod som fordonet registrerats under. Dessa koldioxidutsläppsklasser tillämpas endast för fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242, se vidare nedan.

Koldioxidutsläppsklass 4 avser utsläppsnåla tunga fordon. Definitionen av sådana fordon skiljer mellan fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242 och fordon som inte gör det. Ett fordon som omfattas av förordningen anses vara ett utsläppsnålt tungt fordon om fordonets koldioxidutsläpp är lägre än hälften av referensvärdet för koldioxidutsläpp för alla fordon i den fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som fordonet tillhör. För ett tungt fordon som inte omfattas av förordningen krävs i stället att dess koldioxidutsläpp är lägre än hälften av referensvärdet för koldioxidutsläpp för den fordonsgrupp som fordonet tillhör.

Till utsläppsklass 5 hör utsläppsfria fordon. Med detta avses utsläppsfria tunga fordon enligt definitionen i förordning (EU) 2019/1242 samt vissa fordon utan förbränningsmotor. Enligt förordningen är ett tungt fordon att betrakta som utsläppsfritt om det saknar förbränningsmotor eller har förbränningsmotor som antingen släpper ut mindre än 1 g CO₂/kWh, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG samt om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG, och dess genomförandeakter, eller mindre än 1 g CO₂/km, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och dess genomförandeakter.

I artikel 7ga.1 andra och tredje styckena finns vidare vissa bestämmelser om när medlemsstaterna ska börja tillämpa de olika koldioxidutsläppsklasserna för olika grupper av fordon. Av bestämmelserna framgår att medlemsstaterna ska tillämpa samtliga koldioxidutsläppsklasser på de undergrupper av tunga fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 senast två år efter offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp för dessa undergrupper av fordon i de genomförandeakter som antas i enlighet med artikel 11.1 i den förordningen.

För de grupper av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 ska differentiering utifrån koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 tillämpas senast två år efter offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp för den berörda gruppen i genomförandeakter som antas i enlighet med artikel 7ga.7. Av artikel 7ga.7 följer att Europeiska kommissionen, nedan kommissionen, ska anta genomförandeakter för att fastställa referensvärden för koldioxidutsläpp

för de fordonsgrupper som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordningen senast sex månader efter det att en sådan rapport som avses i artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning har offentliggjorts. Det är möjligt att utsläppsminskningskurvor i framtiden kommer att fastställas även för dessa fordonsgrupper. Om sådana kurvor fastställs ska differentieringen för koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 tillämpas för fordon i dessa grupper från och med den dag då de nya kurvorna för minskade koldioxidutsläpp träder i kraft.

Enligt artikel 7ga.2 andra stycket ska medlemsstaterna säkerställa att klassificeringen av ett fordon i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 omprövas vart sjätte år efter dagen för första registrering av fordonet och att fordonet, i tillämpliga fall, omklassificeras till den relevanta utsläppsklassen på grundval av vad som gäller vid den tidpunkten. Omklassificeringen ska, med avseende på en vägavgift, börja gälla senast på den första giltighetsdag som inträffar på eller efter dagen för den omklassificeringen.

Enligt eurovinjettdirektivet kan två eller flera medlemsstater samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem som är tillämpligt inom hela territoriet. Av artikel 8.3 i det ändrade direktivet framgår att för sådana system ska vissa av de tidsfrister som anges i artikel 7ga.1 andra och tredje styckena för att börja tillämpa differentieringarna förlängas till och med den 25 mars 2025 eller, om referensvärdena för koldioxidutsläpp offentliggörs efter den 24 mars 2022, tre år efter offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp.

Eurovinjettdirektivet innehåller ett flertal möjligheter till undantag från avgiftsplikt. I samband med ändringarna i direktivet har några ytterligare möjligheter till undantag tillkommit. Bland dem en möjlighet för medlemsstaterna att undanta fordon med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt som överstiger 3 500 kilogram och understiger 7 500 kilogram från vägavgift, förutsatt att dessa används för transport av egen utrustning eller leverans av varor och transporter inte sker mot ersättning. Även utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på högst 4 250 kilogram får undantas från vägavgift.

Eurovinjettdirektivet innehåller även regler om hur vägavgiftens storlek för olika tidsperioder ska förhålla sig till varandra. Av artikel 7a.2 i det ändrade eurovinjettdirektivet följer att vägavgift ska tas ut för perioder om en dag, en vecka, en månad och ett år. Månadsavgiften ska inte överstiga 10 procent av årsavgiften, veckoavgiften ska inte överstiga 5 procent av årsavgiften och dagsavgiften ska inte överstiga 2 procent av årsavgiften. I bilaga II till eurovinjettdirektivet finns vidare vissa maximibelopp för vägavgiften. Dessa har höjts något i det ändrade direktivet. Vidare har det maximibelopp om 13 euro som tidigare gällde för dagsavgifter tagits bort.

5 Ändringar i samarbetsavtalet

De stater som deltar i eurovinjettsamarbetet, och därmed utgör avtalsparter inom samarbetet, har genom samarbetsavtalet folkrättsligt förpliktat sig

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.

I dagsläget är vägavgiften differentierad utifrån euro-utsläppsklass och antal axlar. Avtalsparterna inom eurovinjettsamarbetet har i protokollet kommit överens om att det vid införandet av en differentiering utifrån fordonets koldioxidutsläppsklass endast ska differentieras utifrån euro-utsläppsklass inom koldioxidutsläppsklass 1. De lägre avgifterna i koldioxidutsläppsklass 2–4 beräknas därvid med utgångspunkt i avgiften för den högsta euro-utsläppsklassen inom koldioxidutsläppsklass 1 (jfr artikel 7ga.3 andra stycket i det ändrade eurovinjettdirektivet).

För koldioxidutsläppsklass 2–4 har en överenskommelse nåtts med innebörden att avgiften för dessa klasser differentieras utifrån vad som utgör mittpunkt i respektive differentieringsintervall enligt direktivet. För klass 5 har vägavgiften satts ned med den maximala procentsatsen. Vilka procentsatser som avgiften har differentierats med för utsläppsklass 2–5 framgår av tabell 5.1.

Tabell 5.1 Differentieringar

Koldioxidutsläppsklass	Intervall enligt artikel 7ga.3	Vald differentiering
2	5–15 %	10 %
3	15–30 %	22,5 %
4	30–50 %	40 %
5	50–75 %	75 %

Att vägavgiften differentieras betyder, allt annat lika, att intäkterna från vägavgiften minskar. Differentieringen får enligt det ändrade eurovinjettdirektivet inte vara utformad för att generera ytterligare intäkter. Något hinder mot att kompensera för intäktsminskningen finns däremot inte.

Avtalsparterna har mot den bakgrunden kommit överens om en generell höjning av avgiften i syfte att kompensera för det intäktsbortfall inom samarbetet som differentieringen i sig innebär. Storleken på höjningen har beräknats utifrån den uppskattade effekten av differentieringen för den samlade fordonsflottan i Sverige, Danmark och Nederländerna. Luxemburgs fordonsflotta har på grund av dess ringa storlek inte tagits med vid beräkningen. Resultatet är att avgiften höjs med 1,9 procent för att kompensera för intäktsbortfallet.

Den tidigare enhetliga högsta dagsavgiften om 13 euro för samtliga fordonskategorier har tagits bort i det ändrade direktivet. I protokollet har

avtalsparterna kommit överens om att differentiera även dagsavgiften utifrån utsläppsklasser.

Då beloppen behöver avrundas till hela euro och intervallen i artikel 7ga.3 i vissa fall ställer upp ytterligare begränsningar har avtalsparterna i några fall kommit överens om att justera beloppen för att dessa ska vara i enlighet med direktivet. De avgifter som avtalsparterna kommit överens om framgår av bilaga 1.

Inom eurovinjettsamarbetet utnyttjas för närvarande möjligheten att undanta tunga godsfordon vars vikt understiger 12 000 kilogram från vägavgiftsplikt. Eftersom den möjligheten försvinner från och med den 26 mars 2027 behöver vägavgift därefter tas ut av fordon med högsta tekniskt tillåtna totalvikt mellan 3 501 kilogram och 11 999 kilogram. Det finns inte något hinder mot att föreskriva en lägre avgift för fordon inom detta viktintervall samt bestämma avgiften schabloniserat. Avtalsparterna har mot den bakgrunden kommit överens om att avgiften ska vara en tredjedel lägre för fordon inom viktintervallet än för fordon vars vikt överstiger intervallet.

Utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt på högst 4 250 kilogram undantas i protokollet från vägavgiftsplikt. Detta undantag är obligatoriskt för avtalsparterna att införa.

I protokollet införs vidare en möjlighet för avtalsparterna att utnyttja möjligheten att inom sina respektive territorier undanta fordon med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt som överstiger 3 500 kilogram och understiger 7 500 kilogram från avgiftsplikt, förutsatt att dessa används för transport av egen utrustning eller leverans av varor och transporter inte sker mot ersättning. Det är alltså valfritt för avtalsparterna att införa detta undantag.

I protokollet finns bestämmelser om när differentieringen utifrån koldioxidutsläppsklass senast ska tillämpas för fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, samt vad som gäller för fordon som inte omfattas av den artikeln. Dessa bestämmelser motsvarar i stort vad som anges i artikel 7ga och 8.3 i det ändrade eurovinjettdirektivet. En skillnad i förhållande till direktivet är att differentieringen ska tillämpas med beaktande av uppfattningen hos samordningskommittén för eurovinjettsamarbetet. Avtalsparterna ges därigenom möjlighet att komma överens om tidigare tillämpningsdatum än det sista datum som följer av eurovinjettdirektivet. Parterna är dock även enligt protokollet skyldiga att följa de tidsramar som direktivet ställer upp.

Protokollet träder i kraft först efter att samtliga avtalsparter skriftligen på diplomatisk väg har meddelat Generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd att deras nationella konstitutionella krav för ikraftträdande har uppfyllts. För svenskt vidkommande får en för riket bindande överenskommelse som förutsätter lagändringar inte ingås utan riksdagens godkännande (10 kap. 3 § första stycket 1 regeringsformen). En förutsättning för att protokollet ska kunna träda i kraft är således att riksdagen först har lämnat sitt godkännande.

6 En förändrad vägavgift

Promemorians förslag: Vägavgiften differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass. En begränsad höjning av avgiftsnivåerna genomförs samtidigt. Även dagsavgiften differentieras utifrån utsläppsklasser. Bestämmelser om betalning och återbetalning av vägavgift införs för de fall där ett fordonets koldioxidutsläppsklass har ändrats. Har vägavgiften inte ännu betalats får avgiften sättas ned i stället för att återbetalas. Tillkommande avgift ska betalas 30 dagar efter beslutet om ändrad koldioxidutsläppsklass. Användningsförbud ska gälla först efter att den tid inom vilken avgiften skulle ha betalats har löpt ut.

Från och med den 26 mars 2027 utvidgas vägavgiftsplikten till att omfatta motorfordon med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram, motorfordonskombinationer med sådana fordon samt motorfordonskombinationer med motorfordon med en totalvikt på upp till 3 500 kilogram med anordning för påhängsvagn. Vägavgiften för dessa fordon ska vara en tredjedel lägre än för övriga fordon. Ett undantag från vägavgiftsplikt införs för utsläppsfria fordon som har en högsta tekniskt tillåten totalvikt på högst 4 250 kilogram.

Promemorians bedömning: Undantag från vägavgiftsplikt bör inte införas för fordon mellan 3 501 kilogram och 7 499 kilogram som används för transport av egen utrustning eller leverans av varor och där transporterarna inte sker mot ersättning.

Skälen för promemorians förslag och bedömning

De ändringar i samarbetsavtalet som följer av protokollet innebär att lagen om vägavgift behöver ändras i flera avseenden. Den största ändringen är att avgiften behöver differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass. Vidare behöver avgiftsnivåerna anpassas till protokollet. Ett förfarande behöver lagregleras för ändringar i vägavgiftens storlek till följd av att fordonets koldioxidutsläppsklass har omprövats. Att möjligheten att undanta tunga godsfordon under 12 000 kilogram försvinner medför dessutom att avgiftsplikten behöver utvidgas.

Vägavgiften differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass och avgiftsnivåerna anpassas till protokollet

Den koldioxiddifferentiering som följer av ändringarna i eurovinjettdirektivet och samarbetsavtalet förutsätter att fordonen delas in i fem koldioxidutsläppsklasser. Indelningen utgår enligt artikel 7ga i det ändrade eurovinjettdirektivet bl.a. från fordonens utsläpp av koldioxid jämfört med vissa referensvärden och utsläppsminskningsskurvor. Artikel 7ga är inte enbart tillämplig på vägavgifter, utan gäller även vid uttag av s.k. infrastrukturavgifter. I Sverige tas infrastrukturavgift ut med stöd av lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. Ett arbete med att genomföra ändringarna i eurovinjettdirektivet vad avser infrastrukturavgifter pågår inom Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. I samband med detta föreslås i promemorian Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg (LI2023/02489), vilken för närvarande är under

remissbehandling, att det ska införas en ny lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Därigenom kommer koldioxidutsläppsklass 1–5 att definieras i lag, med samma innebörd som i eurovinjettdirektivet och samarbetsavtalet.

Av enhetlighetsskäl framstår det som lämpligt att även för vägavgiften utgå från den indelning i koldioxidutsläppsklasser som anges i den föreslagna lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. För ett svenskt fordon kommer därmed den indelning i koldioxidutsläppsklasser som Transportstyrelsen ska göra enligt den föreslagna lagen att gälla även vid uttag av vägavgift. Uppgiften kommer att finnas i vägtrafikregistret. Mot denna bakgrund föreslås att det anges att med koldioxidutsläppsklass avses detsamma som i den föreslagna lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

För ett utländskt fordon kommer indelningen i koldioxidutsläppsklasser inte att göras av Transportstyrelsen utan det delas i stället in i en koldioxidutsläppsklass enligt lagstiftningen i det land där det hör hemma. Eftersom indelningens utformning följer direkt av eurovinjettdirektivet kommer den utländska indelningen normalt dock att motsvara den som gäller enligt den föreslagna lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Denna indelning bör få genomslag även när vägavgift tas ut av utländska fordon för användande av de svenska vägar som omfattas av vägavgiftsplikt. För fordon som är registrerade i ett annat EU-land kommer uppgift om den koldioxidutsläppsklass som fordonet har indelats i att finnas tillgänglig genom det europeiska informationsutbytet avseende fordon och körkort, Eucaris.

Av artikel 7j.2a i det ändrade eurovinjettdirektivet följer bl.a. att om föraren eller, i förekommande fall transportören, inte kan styrka fordonets utsläppsklass vid tillämpning av artikel 7ga får medlemsstaterna tillämpa vägavgifter upp till den högsta tillåtna nivån. Om uppgift om ett fordonets koldioxidutsläppsklass skulle saknas finns möjlighet att med stöd av 12 § lagen om vägavgift och 4 kap. 10 § vägtrafikskattelagen (2006:227), nedan vägtrafikskattelagen, beräkna avgiften efter skälig grund. Bedömningen bör då göras med utgångspunkt i vad som anges i den föreslagna lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Något behov av ytterligare bestämmelser bedöms inte föreligga.

Av artikel 7j.2a i det ändrade eurovinjettdirektivet följer vidare att medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att väganvändaren kan redovisa fordonets utsläppsklass åtminstone elektroniskt före användningen av infrastrukturen. Bestämmelsen är ny i det ändrade eurovinjettdirektivet. Bestämmelsen torde främst bli tillämplig för utländska fordon eftersom uppgifter för svenska fordon normalt hämtas direkt från vägtrafikregistret. Vad gäller utländska fordon hanteras dock betalningen av vägavgift inom eurovinjettsamarbetet genom en gemensamt upphandlad tjänsteleverantör. Den närmare regleringen kring betalning av vägavgift för utländska fordon hanteras inte i lagen om vägavgift. Det finns därför inte anledning att föreslå några särskilda bestämmelser i lagen om vägavgift vad avser redovisning av utsläppsklass för utländska fordon. Vad gäller de svenska fordonen hämtas som nämnts ovan uppgifter om koldioxidutsläppsklass och euro-utsläppsklass direkt från vägtrafikregistret och anges inte för varje tillfälle infrastrukturen används. Koldioxidutsläppsklass kommer fastställas enligt den föreslagna

lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Om ett fordon saknar uppgift i vägtrafikregistret finns möjlighet att insända uppgifter till de berörda myndigheterna, Transportstyrelsen och Skatteverket, som kan ligga till grund för beslut om koldioxidutsläppsklass eller vägavgift. Något behov av att särskilt i lagen om vägavgift införa bestämmelser om att uppgifter ska kunna lämnas in elektroniskt bedöms inte föreligga.

Avtalsparterna har i protokollet till samarbetsavtalet kommit överens om vilka belopp vägavgift ska tas ut med, samt att avgiften i koldioxidutsläppsklass 1 ska differentieras utifrån euro-utsläppsklass. Differentieringen av vägavgiftsuttaget och vägavgiftens belopp föreslås utformas i enlighet med protokollet. De belopp som föreslås för fordon i de olika utsläppsklasserna framgår av tabell 6.1 och 6.2.

Tabell 6.1 Föreslagna avgiftsbelopp, fordon med högst tre axlar

Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
1	0	1 434	143	50	14
	I	1 246	124	44	12
	II	1 085	108	38	11
	III	944	94	33	9
	IV	858	85	30	9
	V	811	81	28	8
	VI eller renare	764	76	27	8
2		688	68	24	7
3		592	59	21	6
4		459	45	16	5
5		191	19	7	2

Tabell 6.2 Föreslagna avgiftsbelopp, fordon med minst fyra axlar

Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
1	0	2 404	240	84	24
	I	2 081	208	73	21
	II	1 810	181	63	18
	III	1 572	157	55	16
	IV	1 431	143	50	14
	V	1 352	135	47	14
	VI eller renare	1 274	124	45	13

Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
2		1 146	114	40	12
3		987	98	35	10
4		764	76	27	8
5		319	31	12	4

Från och med den 26 mars 2027 behöver vägavgiftsplikten utvidgas, i och med att den nuvarande möjligheten till undantag från avgiftsplikt för tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt som understiger 12 000 kilogram försvinner. De förslag som föranleds av avskaffandet av undantaget redogörs för nedan under rubriken ”Utvidgad vägavgiftsplikt från och med den 26 mars 2027”.

Ändrat avgiftsuttag till följd av ändrad koldioxidutsläppsklass

Av artikel 7ga.1 och 7ga.2 i det ändrade eurovinjettdirektivet följer att medlemsstaterna vid differentieringen av vägavgiften ska säkerställa att klassificeringen av ett fordon i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 omprövas vart sjätte år efter dagen för första registrering av fordonet och att fordonet, i tillämpliga fall, omklassificeras till den relevanta utsläppsklassen på grundval av de tröskelvärden som gäller vid den tidpunkten. Omklassificeringen ska enligt direktivet, med avseende på en vägavgift, börja gälla senast på den första giltighetsdag som inträffar på eller efter dagen för omklassificeringen.

Utformningen av bestämmelserna i det ändrade eurovinjettdirektivet innebär vidare att det inte kan uteslutas att uppgifter om både ett fordon och om t.ex. referensvärden eller utsläppsminskningsskurvor för olika undergrupper av fordon inte finns tillgängliga vid det tillfälle när ett fordon ska delas in i en koldioxidutsläppsklass. Om fordonets koldioxidutsläppsklass inte kan bedömas kommer det att indelas i den lägsta koldioxidutsläppsklassen, dvs. klass 1. Om referensvärden eller utsläppsminskningsskurvor beslutas efter tilldelningen av koldioxidutsläppsklass och det innebär att fordonet bör tillhöra en annan koldioxidutsläppsklass än den första, bör fordonet omklassificeras.

Avtalsparterna inom eurovinjettsamarbetet har i protokollet till samarbetsavtalet därför kommit överens om hur detta ska hanteras i fråga om vägavgiften. Klassificeringen av ett fordon i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 ska alltså omprövas vart sjätte år efter dagen för första registrering av fordonet. Om vägavgift tas ut vid datumet för omprövning ska den nya koldioxidutsläppsklassen ligga till grund för vägavgift för första gången för den efterföljande avgiftsperioden, dvs. den avgiftsperiod som påbörjas på eller efter den dag från vilken den nya koldioxidutsläppsklassen gäller. I protokollet har även tagits in bestämmelser som reglerar tillämpning av koldioxid-differentieringen på nya grupper av fordon om referensvärden offentliggörs enligt artikel 7ga.7 i det ändrade direktivet. Koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 ska då, med beaktande av samordningskommitténs uppfattning, tillämpas vad gäller vägavgiften

senast tre år efter offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp i genomförandeakter från kommissionen. Om förordning (EU) 2019/1242 ändras så att den omfattar de koldioxidutsläpp som är relevanta för en grupp eller undergrupp av fordon för vilken referensvärden för koldioxidutsläpp offentliggörs ska de avtalslutande parterna tillämpa referensvärdena och koldioxidutsläppsklass 2 och 3 vad gäller vägavgiften inom den tidsram som ställs upp i den rättsakt som ändrar förordning (EU) 2019/1242.

Den omklassificering av svenska fordon till ny koldioxidutsläppsklass som följer av direktivets bestämmelser hanteras, på samma sätt som ovan beskrivits vad avser indelning av svenska fordon i koldioxidutsläppsklasser, i Landsbygds- och infrastrukturdepartementets promemoria *Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg*.

Protokollets bestämmelser om hur omklassificeringen av fordon till ny koldioxidutsläppsklass ska hanteras vad gäller uttaget av vägavgift omfattas dock inte av ovan nämnda promemoria utan behöver genomföras i denna promemoria. Storleken på vägavgiften för ett fordon bör normalt följa den koldioxidutsläppsklass som fordonet har delats in i. Det finns därför ett behov av att kunna ändra vägavgiftsuttaget i såväl höjande som sänkande riktning när ett fordons koldioxidutsläppsklass har ändrats. För närvarande innehåller lagen om vägavgift bestämmelser med innebörden att vägavgift ska betalas eller återbetalas till svenska fordon bl.a. när ett fordons beskaffenhet ändras så att vägavgift tas ut med ett annat belopp. Det bedöms lämpligt att komplettera dessa med särskilda bestämmelser som reglerar hanteringen av de ändringar av vägavgiften som behöver göras för svenska fordon när ett fordons koldioxidutsläppsklass har ändrats.

I de fall där ett fordon i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 ska omklassificeras sex år efter den ursprungliga registreringen av fordonet kommer omklassificeringen innebära att fordonet hamnar i en lägre koldioxidutsläppsklass. Den nya koldioxidutsläppsklassen ska enligt protokollet ligga till grund för vägavgift för första gången för avgiftsperiod som påbörjas på eller efter den dag från vilken den nya koldioxidutsläppsklassen gäller. I många fall kommer den nya koldioxidklassen därmed kunna beaktas redan vid ordinarie debitering av vägavgift för närmast kommande vägavgiftsperiod. Eftersom debitering sker en viss tid före avgiftsperiodens början kan det dock föreligga situationer där vägavgift har hunnit debiteras utifrån den tidigare koldioxidutsläppsklassen. I dessa fall får det anses lämpligt att skillnaden mellan den vägavgift som har debiterats och den vägavgift som följer av den nya koldioxidutsläppsklassen beslutas särskilt genom ett beslut om tillkommande avgift. Det föreslås därför att en särskild bestämmelse förs in om detta i lagen. Ett beslut om tillkommande avgift kommer således inte att ersätta det ursprungliga beslutet om vägavgift, utan blir ett självständigt beslut samtidigt som den ursprungligen beslutade avgiften kvarstår och ska betalas i vanlig ordning. För att underlätta för fordonsägarna föreslås att den tillkommande avgiften ska betalas senast 30 dagar efter beslutet om sådan avgift. Även beslutet om tillkommande avgift ska så långt som möjligt fattas genom automatiserad behandling. Samma bestämmelser om omprövning och överklagande som gäller för

andra beslut om vägavgift tillämpas även för beslut om tillkommande avgift.

Ett par exempel kan beskriva hur hanteringen kan komma att fungera. Ett fordon omklassificeras den 23 februari 2028 från koldioxidutsläppsklass 2 till koldioxidutsläppsklass 1. Nästa vägavgiftsperiod för fordonet inleds den 1 april 2028. För den innevarande vägavgiftsperioden kommer vägavgiftens storlek inte att påverkas. När Transportstyrelsen ska besluta vägavgift för vägavgiftsperioden som påbörjas den 1 april 2028 kommer avgiftens storlek att utgå från koldioxidutsläppsklass 1. Om nästa vägavgiftsperiod för fordonet i stället inleds den 29 februari 2028 kommer Transportstyrelsen redan ha beslutat vägavgift för perioden. Transportstyrelsen fattar då ett särskilt beslut om tillkommande avgift. Detta beslut kommer avse mellanskillnaden mellan den debiterade vägavgiften för koldioxidutsläppsklass 2 och vägavgiften för koldioxidutsläppsklass 1 för hela vägavgiftsperioden från den 29 februari 2028–28 februari 2029. Den tillkommande avgiften ska betalas senast 30 dagar efter beslutet om tillkommande avgift.

Som nämnts ovan kan ett fordons koldioxidutsläppsklass även komma att ändras om referensvärden respektive utsläppsminskningkurvor fastställs för ytterligare fordonsundergrupper utöver de som i dagsläget omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242. I dessa fall kommer fordonet att placeras i en högre koldioxidutsläppsklass. Om vägavgift redan har beslutats för en pågående eller kommande vägavgiftsperiod bör skillnaden mellan den vägavgift som har beslutats baserat på den tidigare koldioxidutsläppsklassen och den vägavgift som ska betalas baserat på den nya koldioxidutsläppsklassen (överskjutande avgift) återbetalas. Även i dessa fall bedöms det enklast att hantera detta genom att det fattas ett särskilt beslut. Bestämmelser om återbetalning av vägavgift i dessa fall föreslås därmed införas. Den ändrade klassificeringen föreslås i detta fall ligga till grund för vägavgift för tid från och med den dag då koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas för den fordonsgrupp som fordonet tillhör. Vilken dag detta är följer av de övergångsbestämmelser som föreslås i avsnitt 8. Av administrativa skäl bör beloppet beräknas schabloniserat. En dag anses därvid utgöra 1/360 av ett helt år. Om vägavgiften för den period som den överskjutande avgiften som ska återbetalas avser inte är betald föreslås att vägavgiften i stället får sättas ned.

Även här kan ett exempel beskriva hur hanteringen kan komma att fungera. Det antas att en viss grupp av fordon från den 1 juli 2027 ska omfattas av koldioxidutsläppsklass 4 till följd av att kommissionen har beslutat om referensvärden för den aktuella gruppen med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet. Ett fordon har vägavgiftsperiod som löper från den 1 januari 2027–1 januari 2028. Transportstyrelsen beslutar den 1 juli 2027 om omklassificering av fordonet från koldioxidutsläppsklass 1 till utsläppsklass 4. Ett beslut om återbetalning av överskjutande vägavgift fattas därefter avseende mellanskillnaden mellan den debiterade vägavgiften för koldioxidutsläppsklass 1 och vägavgiften för koldioxidutsläppsklass 4 från den 1 juli 2027 till slutet av vägavgiftsperioden.

Även om Transportstyrelsen i exemplet ovan hade beslutat om omklassificeringen först den 1 augusti 2027 ska återbetalning av vägavgift

till följd av omklassificeringen ske från den dag när avgift enligt koldioxidutsläppsklass 4 ska tillämpas för den aktuella fordonsggruppen enligt lagen om vägavgift. Detta innebär att återbetalningen av vägavgift även i ett sådant fall ska omfatta vägavgift från den 1 juli 2027.

Vid beslut om betalning av tillkommande vägavgift eller återbetalning av överskjutande vägavgift föreslås att vägavgiften ska betalas av eller återbetalas till den som är eller bör vara registrerad som ägare i vägtrafikregistret vid den tidpunkt från vilken beslutet om omklassificering gäller. Om föreskriven vägavgift inte har betalats för ett vägavgiftspliktigt fordon gäller i dag som huvudregel att fordonet inte får användas. Undantag görs endast när ett betalningsuppdrag avseende vägavgiften har lämnats till en bank eller liknande betalningsförmedlare. Bestämmelsens nuvarande utformning skulle medföra att i de fall en tillkommande vägavgift ska betalas för ett fordon vars koldioxidutsläppsklass har ändrats, får fordonet alltså inte användas mellan att avgiften har debiterats och att avgiften har betalats eller ett betalningsuppdrag har lämnats. För dessa situationer föreslås i stället att användningsförbudet inträder först när fristen för att betala den tillkommande vägavgiften har löpt ut.

Det kan även uppkomma andra situationer där ett fordons koldioxidutsläppsklass kan behöva ändras. I den föreslagna lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser har därför föreslagits en bestämmelse som innebär att Transportstyrelsen ska ompröva klassificeringen av ett fordon i en viss koldioxidutsläppsklass om fordonsägaren begär det eller det finns andra skäl. Det skulle t.ex. kunna vara fråga om att felaktiga uppgifter har legat till grund för indelningen i koldioxidutsläppsklass. Till skillnad från ovan beskrivna situationer är det här inte fråga om sådana redan nu kända situationer där det finns anledning att införa särskilda bestämmelser om betalning och återbetalning av vägavgiften. I stället bör, på samma sätt som i andra situationer där de uppgifter i vägtrafikregistret som ligger till grund för beslutet om vägavgift visar sig vara felaktiga, omprövning av vägavgiften ske enligt bestämmelserna i 4 kap. vägtrafikskattelagen. Omprövning av vägavgiften kan därvid ske såväl i höjande som sänkande riktning. Några ändringar av nu gällande bestämmelser bedöms inte behövas för att hantera dessa situationer.

Vad avser utländska fordon innehåller lagen om vägavgift endast en generell bestämmelse om återbetalning i 22 §. I övrigt regleras hanteringen betalning av vägavgift i förordning eller föreskrifter med stöd av 24 § lagen om vägavgift. Någon ändring i lagen om vägavgift bedöms inte behövas avseende vägavgift vid omklassificering av utländska fordon.

Utvidgad vägavgiftsplikt från och med den 26 mars 2027

De ändringar i samarbetsavtalet som följer av protokollet innebär att vägavgiften ska omfatta samtliga fordon och ledade fordonskombinationer med högsta tekniskt tillåtna totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, förutsatt att dessa är avsedda för godstransport eller används för detta. Till och med den 25 mars 2027 ska vägavgift dock inte tas ut för fordon eller fordonskombinationer med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt som understiger 12 000 kilogram. Efter den dagen ska fordon eller

fordonskombinationer vars högsta tekniskt tillåtna lastade vikt överstiger 3 500 kilogram men understiger 12 000 kilogram vara avgiftspliktiga om de uppfyller övriga förutsättningar för avgiftsplikt, men en tredjedels lägre avgift ska då tas ut. Kretsen fordon som omfattas av vägavgiftsplikt behöver följaktligen utvidgas och nya bestämmelser om vägavgiftens storlek för dessa fordon införs.

Att möjligheten till undantag från vägavgiftsplikt för tunga godsfordon vars vikt understiger 12 000 kilogram upphör innebär att avgiftsplikt ska gälla för motorfordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram och som är avsedda för godstransport. För att dessa fordon ska omfattas av vägavgift är det tillräckligt att gränsen för vägavgiftsplikt i 5 § lagen om vägavgift ändras från minst 12 000 kilogram till överstigande 3 500 kilogram.

Direktivets bestämmelser om fordon omfattar dock även fordonskombinationer. Även vissa lätta motorfordon, dvs. motorfordon vars totalvikt uppgår till högst 3 500 kilogram, kan ingå i fordonskombinationer vars högsta tekniskt tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kilogram, även om motorfordonets vikt utanför fordonskombinationen inte överstiger denna gräns.

Det är angeläget att vägavgiftssystemet även fortsättningsvis är enkelt att tillämpa. Bland lätta motorfordon bedöms endast dragfordon för påhängsvagnar typiskt sett vara av sådan karaktär att de, såsom en fordonskombination, bör betraktas som tillhörande tunga fordon. Det kan konstateras att ett sådant fordon normalt endast transporterar gods när det utgör en del i en fordonskombination. För att inte bygga upp ett alltför komplicerat och administrativt betungande system föreslås därför att vägavgiftsplikten för motorfordon upp till 3 500 kilogram endast ska omfatta svenska dragfordon för påhängsvagn. I praktiken innebär det att mycket få lätta motorfordon kommer att omfattas av vägavgift eftersom antalet svenska fordon i den kategorin är begränsat och det även kan antas att få utländska fordon av det slaget kör i Sverige.

Bestämmelsen om avgiftsplikt föreslås därför från den 26 mars 2027 utformas på sådant sätt att avgiftsplikt omfattar motorfordon med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram eller motorfordonskombination med sådant fordon samt motorfordonskombination med motorfordon med en totalvikt på upp till 3 500 kilogram med anordning för påhängsvagn.

Vägavgiften för de fordon och fordonskombinationer vars totalvikt ligger inom intervallet 3 501 kilogram till 11 999 kilogram föreslås differentieras för koldioxidutsläppsklasser och euro-utsläppsklasser på motsvarande sätt som för övriga fordon, se beskrivning ovan under rubriken ”Vägavgiften differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass och avgiftsnivåerna anpassas till protokollet”. I enlighet med vad som följer av protokollet föreslås dock att dessa fordon ska betala en tredjedels lägre vägavgift än de fordon och fordonskombinationer vars totalvikt uppgår till minst 12 000 kilogram. En särskild bestämmelse i lagen om vägavgift föreslås införas vilken anger vägavgiftens differentiering och storlek för dessa fordon. På motsvarande sätt som i dag gäller vid bedömning av om ett fordon omfattas av vägavgiftsplikt eller inte och vid bestämmande av vägavgiftens storlek föreslås att för svenskt fordon med draganordning ska vägavgiften bestämmas efter den högsta tillåtna totalvikt och det största möjliga antal axlar som fordonskombinationen kan ha. De belopp som

föreslås för fordon och fordonskombinationer inom intervallet 3 501 kilogram till 11 999 kilogram i de olika utsläppsklasserna framgår av tabell 6.3 och 6.4.

Tabell 6.3 Föreslagna avgiftsbelopp, fordon 3 501 kilogram till 11 999 kilogram med högst tre axlar

Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
1	0	956	95	33	10
	I	831	83	29	8
	II	723	72	25	7
	III	629	62	22	6
	IV	572	57	20	6
	V	541	54	19	5
	VI eller renare	510	51	18	5
2		459	45	16	4
3		395	39	14	4
4		306	30	11	3
5		130	13	5	2

Tabell 6.4 Föreslagna avgiftsbelopp, fordon 3 501 kilogram till 11 999 kilogram med minst fyra axlar

Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
1	0	1 603	160	56	16
	I	1 387	138	49	14
	II	1 206	120	42	12
	III	1 048	104	37	10
	IV	954	95	33	10
	V	901	90	32	9
	VI eller renare	849	84	30	8
2		764	76	27	7
3		658	65	23	6
4		510	51	18	5
5		213	21	8	2

Vissa andra ändringar

Utöver ovan beskrivna ändringar medför det nya protokollet en ytterligare ändring av bestämmelserna om vilka fordon som omfattas av avgiftsplikt. För närvarande omfattas motorfordon eller ledade motorfordons-

kombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kilogram av avgiftsplikt, förutsatt att de är avsedda uteslutande för godstransport på väg. Med detta avses lastbilar eller lastbilskombinationer som är inrättade för godstransport (prop. 1997/98:12 s. 32).

Ändringarna i samarbetsavtalet innebär att vägavgiften omfattar fordon och ledade fordonskombinationer förutsatt att dessa är avsedda för eller används för godstransport. Detta innebär i förhållande till nuvarande svenska bestämmelser att ordet ”uteslutande” inte längre kvarstår och att orden ”eller används för” tillkommit. Det föreslås att dessa ändringar görs även i 5 § lagen om vägavgift. I praktiken bedöms detta dock inte medföra någon större ändring av bestämmelsens tillämpningsområde. Även fortsättningsvis bedöms det vara fråga om lastbilar och lastbilskombinationer som är inrättade för godstransport (jfr t.ex. a. prop. s. 12 och s. 47). Av praktiska skäl, särskilt när det gäller längre vägavgiftsperioder, är det naturligt att bedömningen av avgiftsplikt får utgå främst från den avsedda användningen, dvs. det ändamål som fordonet är inrättat för. Tillägget av ”används för” i den svenska lagstiftningen är inte avsett att ändra på detta förhållande. Att ett fordon som inte är inrättat för godstransport transporterar gods tillfälligtvis bör således normalt inte påverka vägavgiftsplikten.

Enligt protokollet ska medlemsstaterna undanta utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på 4 250 kilogram från avgiftsplikt. De batterier som finns i utsläppsfria fordon är ofta relativt tunga. Samma typ av fordon, t.ex. en mindre lastbil, kan om det har en förbränningsmotor definieras som ett lätt fordon vars vikt inte överstiger 3 500 kilogram, samtidigt som fordonet i stället väger mer än 3 500 kilogram och därmed definieras som ett tungt fordon om det drivs med ett batteri. Utan en särskild reglering skulle det leda till att två till synes likadana fordon skulle kunna hamna inom eller utanför vägavgiften. Undantaget i protokollet föreslås därför tas in som en särskild bestämmelse i lagen om vägavgift.

Vidare får medlemsstaterna enligt protokollet på sina territorier undanta från avgiftsplikt fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt som överstiger 3 500 kilogram samt understiger 7 500 kilogram och som föraren använder för transport av egen utrustning eller leverans av varor och transporter inte sker mot ersättning. De fordon som skulle kunna omfattas av denna undantagsmöjlighet bedöms vara svåra att urskilja från övriga fordon inom den aktuella viktklassen. Det kan även antas att de endast en del av tiden används för sådana ändamål som omfattas av undantaget. Sammantaget bedöms det inte lämpligt att införa ett undantag för dessa fordon i svensk lagstiftning.

Eurovinjettdirektivet innehåller vissa bestämmelser som uppställer ramar för fastställandet av vägavgifter, t.ex. 7a.2 första stycket och 7a.3 första stycket. Vägavgiften fastställs i euro, såväl i protokollet som i den svenska lagstiftningen, och omräknas sedan till svenska kronor per varje kalenderår enligt bestämmelserna i 23 § lagen om vägavgift. Om det omräknade beloppet för ett visst år avviker från föregående års belopp med mindre än 5 procent ska dock föregående års belopp fortsätta gälla. Vidare avrundas beloppen nedåt till närmaste lägre hela kronor. Utformningen av bestämmelserna om omräkning skulle kunna medföra att förhållandet mellan vägavgiften i svenska kronor för olika tidsperioder, t.ex. avgift per år och avgift per dag, ändras något i förhållande till det ursprungliga

förhållande som föreligger mellan beloppen i euro. För att säkerställa att inte avgifterna i svenska kronor för någon av tidsperioderna överstiger de gränser som fastställs i direktivet föreslås att det införs en ny bestämmelse om justering av det omräknade beloppet i vissa fall. En sådan justering föreslås ske om det belopp som blir resultatet av en omräkning enligt 23 § av en vägavgift överstiger de gränser som gäller enligt artikel 7a.2 första stycket. Beloppet ska då i stället fastställas till det högsta belopp i svenska kronor som är tillåtet enligt artikeln. På motsvarande sätt föreslås en justering göras om det belopp som blir resultatet av en omräkning enligt 23 § av ett belopp för koldioxidutsläppsklass 2–5 innebär en lägre procentuell nedsättning i förhållande till det omräknade beloppet för koldioxidutsläppsklass 1 än den lägsta procentsatsen i det intervall som anges i artikel 7ga.3 första stycket för den aktuella koldioxidutsläppsklassen. I det fallet ska i stället beloppet fastställas till det högsta belopp i svenska kronor som är tillåtet enligt artikeln. Den föreslagna justeringen ska göras i anslutning till den årliga omräkningen och det därvid justerade beloppet utgör det belopp som regeringen fastställer enligt 23 § tredje stycket lagen om vägavgift.

Lagförslag

Förslagen innebär, vad avser lagförslag med ikraftträdande tidigast den 1 januari 2025, ändringar i 2 a, 5, 11, 13, 21 och 25 §§ lagen om vägavgift för vissa tunga fordon samt att 17 b–17 d och 23 a §§ införs i samma lag. Förslagen innebär vidare, vad avser lagförslag med ikraftträdande 26 mars 2027, ändringar i 5, 6, 11, 23 och nya 23 a §§ lagen om vägavgift för vissa tunga fordon samt att 11 a och 11 b §§ införs i samma lag.

7 Vissa följdändringar vad gäller fordonsskatt

Promemorians förslag: Fordonsskatten för de tunga lastbilar som blir vägavgiftspliktiga den 26 mars 2027 anpassas till de skattenivåer som gäller för andra vägavgiftspliktiga lastbilar. Fordonsskatten för tunga lastbilar som kan drivas med dieselolja sätts till 300 kronor per år för lastbilar utan draganordning och lastbilar med annan draganordning samt sätts till 1 000 kronor per år för lastbilar med anordning för påhängsvagn.

Skälen för promemorians förslag: Fordonsskatt för tunga fordon tas ut enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) och baseras bl.a. på fordonets skattevikt, antal axlar och förekomsten av anordning för påhängsvagn eller annan draganordning. För tunga vägavgiftspliktiga lastbilar är fordonsskatten lägre än för motsvarande lastbilar som inte är vägavgiftspliktiga. Skattebeloppen följer av bilaga 2 till vägtrafikskattelagen.

Genom de ändringar som föreslagits i avsnitt 6 kommer fler fordon mellan 3 501 och 11 999 kilogram att omfattas av vägavgift än i dag. För

vägavgiftspliktiga lastbilar i de viktintervall som de tillkommande fordonen tillhör finns inte i den nuvarande bilagan till vägtrafikskattelagen några skattebelopp. Bilagan behöver därmed kompletteras med skattebelopp för sådana vägavgiftspliktiga lastbilar. Vid fastställandet av skattebeloppen bör ledning tas i de belopp som i dag tas ut för närmast högre viktklasser av vägavgiftspliktiga lastbilar. Samtidigt bedöms det motiverat att hålla systemet så enkelt som möjligt. Det föreslås mot denna bakgrund att fordonsskatten sätts till 300 kronor för de flesta av de dieseldrivna vägavgiftspliktiga lastbilar som tillkommer. Det motsvarar det lägsta belopp som i dag tas ut för någon kategori av vägavgiftspliktiga lastbilar. Detta belopp föreslås tas ut för lastbilar utan draganordning under 12 000 kilogram och lastbilar med annan draganordning än anordning för påhängsvagn under 7 000 kilogram.

Vad gäller dieseldrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn är fordonsskatten för såväl icke vägavgiftspliktiga som vägavgiftspliktiga lastbilar uppbyggd på sådant sätt att en högre fordonsskatt tas ut för sådana fordon än för fordon i motsvarande viktklass med annan draganordning. Detta beror på att släpfordonet i detta fall, dvs. påhängsvagnen, inte är beskattad. För att även fortsättningsvis behålla denna logik föreslås att fordonsskatten för dieseldrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn under 7 000 kilogram sätts till 1 000 kronor.

Vad gäller övriga tillkommande vägavgiftspliktiga lastbilar finns det redan i dag tillämpliga skattebelopp i lagstiftningen. Något behov av att komplettera lagstiftningen finns därmed inte för dessa fordon.

Lagförslag

Förslaget innebär ändringar i bilaga 2 till vägtrafikskattelagen.

8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag: Ändringarna i lagen om vägavgift ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Äldre bestämmelser i lagen ska gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Övergångsbestämmelser införs vad gäller tillämpningen av koldioxidsläppsklass 2–4 för fordon som tillhör en grupp eller undergrupp som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242. Koldioxidsläppsklasserna 2 och 3 tillämpas på ett sådant fordon från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av samma förordning och trätt i kraft. Om referensvärden för koldioxidutsläpp har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet senast den 31 december 2023 för den grupp eller undergrupp som ett fordon tillhör, tillämpas koldioxidsläppsklass 4 från och med ikraftträdandet för de fordon som omfattas av lagförslagen. Har referensvärden offentliggjorts efter

detta datum tillämpas koldioxidutsläppsklass 4 tre år efter offentliggörandet av genomförandeakten eller från det tidigare datum som bestäms av regeringen.

De belopp i euro som anges i 11 § i den nya lydelsen och den nya 11 a § ska räknas om till svenska kronor. Vid omräkningen ska den kurs i svenska kronor av euro som avses i 23 § användas och avrundning ska ske nedåt till närmaste lägre hela krontal. De omräknade beloppen fastställs av regeringen inför ikraftträdandet och gäller till utgången av det kalenderår ikraftträdandet sker.

Har en vägavgift beslutats före ikraftträdandet enligt äldre bestämmelser ska mellanskillnaden mellan den beslutade vägavgiften och en ny högre vägavgift respektive en ny lägre avgift enligt 11 § i den nya lydelsen betalas eller återbetalas för tiden från och med ikraftträdandet till utgången av avgiftsperioden.

Mellanskillnaden ska betalas av, eller återbetalas till, den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet.

Om en mellanskillnad ska återbetalas och den vägavgift som beslutades enligt 11 § i dess tidigare lydelse ännu inte har betalats, får vägavgiften sättas ned.

Återbetalning av mellanskillnad behöver inte ske om det belopp som ska återbetalas understiger 50 kronor. Detsamma gäller om avgiften ska sättas ned i stället för att mellanskillnad återbetalas.

En mellanskillnad ska betalas senast 30 dagar efter ikraftträdandet.

En mellanskillnad som understiger 300 kronor behöver inte betalas. Användningsförbudet i 25 § ska för en mellanskillnad tillämpas först efter den sista betalningsdagen.

För fordon som blir avgiftspliktiga i och med att 11 a § träder i kraft gäller, utöver vad som anges ovan om betalning av avgift, att den första avgiftsperioden för dessa fordon inleds samma dag som ikraftträdandet.

Ändringarna i vägtrafikskattelagen ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser ska gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Promemorians bedömning: Koldioxidutsläppsklass 5, i de fall tillräckliga uppgifter är tillgängliga, och koldioxidutsläppsklass 1 tillämpas för samtliga vägavgiftspliktiga fordon från ikraftträdandet.

Skälen för promemorians förslag och bedömning

Lagförslagets ikraftträdande

De ändringar i samarbetsavtalet som följer av protokollet ska träda i kraft den första dagen i den första månaden efter det senaste av de datum då respektive regeringar skriftligen på diplomatisk väg har meddelat Rådets generalsekretariat att deras nationella konstitutionella krav för ikraftträdande har uppfyllts. Om ikraftträdandet infaller den 1 december 2024, den 1 januari 2025 eller den 1 februari 2025 ska de ändrade avgiftsnivåerna dock träda i kraft den 25 mars 2025. Om ikraftträdandet infaller den 1 mars 2025 eller senare ska de ändrade avgiftsnivåerna för fordon vars totalvikt uppgår till minst 12 000 kilogram träda i kraft den första dagen i månaden efter utgången av en period om två månader efter protokollets ikraftträdande.

Med hänsyn till protokollets bestämmelser om ikraftträdande är det inte möjligt att nu avgöra vid vilken tidpunkt de föreslagna ändringarna av vägavgiften i avsnitt 1.1 kan träda i kraft. Lagen föreslås därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer. En höjning av vägavgiften ska enligt protokollet ske tidigast den 1 januari 2025.

Protokollets bestämmelser om vägavgift för fordon och fordonskombinationer vars högsta tekniskt tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kilogram men understiger 12 000 kilogram ska tillämpas från och med den 26 mars 2027. För att så ska kunna ske måste protokollet först träda i kraft. Fram till ikraftträdandet av protokollet kan det således inte med visshet anges att de föreslagna ändringarna i avsnitt 1.2 ska träda i kraft den dagen. Även dessa ändringar föreslås därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

De följdändringar som föreslås för fordonsskatten tar sikte på de fordon som enligt protokollet ska bli vägavgiftspliktiga den 26 mars 2027. Såsom angetts ovan kan det datumet dock inte med säkerhet anges innan protokollet träder i kraft. För att säkerställa att bestämmelserna i vägtrafikskattelagen om hantering av vägtrafikskatt i samband med ändringar i lagen kan tillämpas såsom avsett bör ikraftträdandet för förslaget till ändringar i vägtrafikskattelagen följa ikraftträdandet för förslaget till ändring i lagen om vägavgift i avsnitt 1.2. Det föreslås därför att även ändringarna i avsnitt 1.3 ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Koldioxiddifferentiering för fler fordon

Differentieringen utifrån koldioxidutsläpp ska tillämpas på de undergrupper av nya tunga fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 senast den 25 mars 2025 eller, om referensvärdena för koldioxidutsläpp offentliggörs efter den 24 mars 2022, tre år efter offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp. Sådana värden offentliggjordes av kommissionen i genomförandebeslut (EU) 2021/781 av den 10 maj 2021 om offentliggörande av en förteckning över vissa koldioxidvärden per tillverkare samt genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från alla nya tunga fordon som registrerats i unionen och referensvärden för koldioxidutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 avseende rapporteringsperioden för år 2019.

Eftersom referensvärden således har offentliggjorts innan den 24 mars 2022 är det från och med den 25 mars 2025 som medlemsstaterna är skyldiga att differentiera vägavgiften. Protokollet ska dock, beroende på när det träder i kraft, som tidigast tillämpas från och med den 1 januari 2025. Vägavgiften kan därför komma att differentieras från en tidigare tidpunkt än den 25 mars 2025. Något hinder mot detta finns inte i eurovinjettdirektivet.

Det föreslås mot den ovanstående bakgrunden att nya fordon som tillhör de undergrupper av tunga fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, ska omfattas fullt ut av differentieringen redan när 2025 års lagändringar träder i kraft, oavsett om ikraftträdandet äger rum den 25 mars 2025 eller vid en tidigare

tidpunkt. Det föreligger därmed inte något behov av särskilda övergångsbestämmelser för dessa fordon.

För de fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, är förutsättningarna för att differentiera vägavgiften annorlunda och varierar mellan de olika koldioxidutsläppsklasserna. Mot bakgrund av att kommissionen den 14 februari 2023 föreslagit vissa ändringar i förordning (EU) 2019/1242 kan förutsättningarna vidare komma att ändras. Eftersom något beslut om ändringar ännu inte fattats bör övergångsbestämmelserna i nuläget utformas utifrån den nuvarande lydelsen av det ändrade eurovinjettdirektivet. Det föreslås dock att det tydligt anges att hänvisningarna till artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 avser förordningen i dess ursprungliga lydelse, dvs. en s.k. statisk hänvisning.

När det gäller koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 kan dessa tillämpas för grupper av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, först efter att en utsläppsminskingskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom en unionsrättsakt som ändrar punkt 5.1 i bilaga I till förordningen. EU:s medlemsstater är enligt det ändrade eurovinjettdirektivet skyldiga att tillämpa dessa klasser från och med den dag då de nya kurvorna träder i kraft. En övergångsbestämmelse föreslås införas som anger att för fordon som tillhör en grupp eller undergrupp som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i ursprunglig lydelse, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 2 och 3 från och med den dag då en utsläppsminskingskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordning (EU) 2019/1242 och trätt i kraft.

En tillämpning av koldioxidutsläppsklass 4 för grupper av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, förutsätter att referensvärden för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Enligt direktivet ska utsläppsklassen i det fallet tillämpas senast tre år efter offentliggörandet av genomförandeakten. Utformningen av direktivet ger utrymme för att inom denna ram välja en tidigare tidpunkt för tillämpning av utsläppsklass 4. Eftersom en sådan rapport som ska ligga till grund för genomförandebeslut enligt artikel 7ga.7 kan antas komma att offentliggöras avseende vissa fordonsgrupper och genomförandebeslutet enligt 7ga.7 ska fattas inom sex månader efter offentliggörandet kan det komma att finnas offentliggjorda referensvärden redan före ikraftträdandet av de ändringar som föreslås i denna promemoria.

Av protokollet följer att utsläppsklass 4 kan tillämpas från ett tidigare datum om samarbetsländerna inom samordningskommittén är överens om detta. Någon färdig överenskommelse om detta finns inte ännu inom samordningskommittén. Det kan dock antas att genomförandebeslutet enligt artikel 7ga.7 inom samarbetet kommer att bedömas kunna ligga till grund för tillämpning av utsläppsklass 4 redan från ikraftträdandet för sådana fordonsgrupper som omfattas av genomförandebeslutet, om beslutet offentliggörs senast den 31 december 2023. Om det under beredningen av detta ärende visar sig att ett datum närmare ikraftträdandet

kan överenskommas inom samordningskommittén kan det vara lämpligt att beakta detta redan i propositionen genom att ändra datumet.

För att ytterligare möjliggöra att koldioxidutsläppsklass 4 kan tillämpas för nya fordonsgrupper så snart som det är praktiskt möjligt bör det, för fordonsgrupper som omfattas av ett genomförandebeslut som offentliggörs efter den 31 december 2023, därutöver ges en möjlighet för regeringen att bestämma ett tidigare tillämpningsdatum än tre år efter offentliggörandet. Detta skulle vara till fördel för de fordonsägare vars fordon skulle kvalificera sig för koldioxidutsläppsklass 4. Ett sådant tidigare tillämpningsdatum skulle endast bli aktuellt om detta överenskomms gemensamt inom samordningskommittén för eurovinjettavtalet. Genom en sådan lösning säkerställs även att avtalsparterna kan börja tillämpa koldioxidutsläppsklass 4 vid samma tidpunkt. Övergångsbestämmelsen föreslås i denna del utformas så att koldioxidutsläppsklass 4 tillämpas för dessa fordon från och med ikraftträdandet om referensvärden för koldioxidutsläpp för gruppen eller undergruppen har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i det ändrade eurovinjettdirektivet den 31 december 2023 eller tidigare och i övriga fall tre år efter offentliggörandet av genomförandeakten, eller från det tidigare datum som bestäms av regeringen.

Vad slutligen gäller koldioxidutsläppsklass 1 och 5 så omfattar utsläppsklass 1 sådana fordon som inte omfattas av någon av de andra koldioxidutsläppsklasserna. Koldioxidutsläppsklass 5 omfattar sådana fordon som saknar förbränningsmotor eller har en förbränningsmotor vars koldioxidutsläpp understiger vissa angivna värden. Även för fordon som inte omfattas av artikel 2.1. a–d i förordning (EU) 2019/1242, i ursprunglig lydelse, bör uppgift om vilka fordon som saknar förbränningsmotor vara tillgänglig. För de flesta fordonsgrupper bör även uppgift om fordonets koldioxidutsläpp vara tillgängliga. Tillräckliga uppgifter för att möjliggöra en tillämpning av koldioxidutsläppsklass 5 bör därmed i de flesta fall föreligga redan vid ikraftträdandet. Enligt eurovinjettdirektivet ska även koldioxidutsläppsklass 1 och 5 tillämpas för grupper av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 i ursprunglig lydelse senast tre år efter att referensvärdena enligt artikel 7ga.7 har offentliggjorts. Det finns dock inte något som hindrar att utsläppsklasserna tillämpas tidigare. Det bedöms i detta fall saknas anledning att inte tillämpa koldioxidutsläppsklasserna redan vid ikraftträdandet för samtliga fordon. Någon särskild övergångsbestämmelse bedöms inte behövas för tillämpning av koldioxidutsläppsklass 1 och 5 vad gäller fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen.

Omräkning av belopp vid ikraftträdandena

Vägavgift ska enligt 23 § lagen om vägavgift betalas i svenska kronor. De belopp i de föreslagna 11 och 11 a §§ i samma lag som anges i euro måste beräknas i svenska kronor vid införandet av ändringarna i vägavgiften.

I likhet med vad som gäller för den årliga omräkningen enligt 23 § lagen om vägavgift bör omräkning ske enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan det år som de

ändringarna av avgiftsnivåerna i 11 och 11 a §§ lagen om vägavgift träder i kraft och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Regeringen bör bemyndigas att räkna om de belopp som ska tas ut från det att lagen träder i kraft till kalenderårets slut och fastställa dessa inför ikraftträdandet. Beloppen avrundas nedåt till närmaste lägre hela kronal. Eftersom omräkningen av de nya avgiftsbeloppen endast ska göras i samband med ändringarna i lagen om vägavgift, bör detta framgå av övergångsbestämmelserna till respektive ändringsförfattning.

En hänvisning till den i avsnitt 6 föreslagna bestämmelsen om justering av det omräknade beloppet i vissa fall föreslås också läggas in i övergångsbestämmelserna.

Ändrade avgiftsnivåer och utvidgad vägavgiftsplikt

Vid övergången till de föreslagna vägavgiftsnivåerna bör det i övergångsbestämmelserna till lagändringarna framgå hur vägavgift ska beräknas när vägavgift innan ikraftträdandet har betalats för tid som omfattar tid efter ikraftträdandet. I anslutning till att vägavgiften höjs och differentieras 2025 kan avgiften komma att höjas för vissa fordon men sänkas för andra fordon. Det bör därför införas övergångsbestämmelser till den lagen om betalning respektive återbetalning av vägavgift. Av administrativa skäl bör beloppet beräknas schabloniserat. Har vägavgift beslutats före ikraftträdandet enligt äldre föreskrifter ska mellanskillnaden mellan den beslutade avgiften och en ny vägavgift enligt 11 § i dess nya lydelse antingen betalas eller återbetalas för tiden från och med ikraftträdandet till utgången av avgiftsperioden. Varje kalendermånad ska anses utgöra 1/12 och varje dag 1/360 av ett helt år.

Om de ändrade avgiftsnivåerna medför att vägavgiften för ett fordon sänks och den tidigare gällande vägavgiften inte redan har betalats, bör det finnas möjlighet att sätta ned avgiften i stället för att återbetala mellanskillnaden. En sådan möjlighet finns i dag bl.a. när ett fordon's beskaffenhet har ändrats så att vägavgift ska tas ut med annat belopp. Beslut om nedsättning fattas då genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret. Det saknas anledning att hantera den nu aktuella situationen annorlunda. En sådan övergångsbestämmelse bör därför införas. Av övergångsbestämmelserna bör även framgå att det är den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet av lagändringarna som ska betala mellanskillnaden, alternativt har rätt till återbetalning av densamma, och att betalning ska ske senast 30 dagar efter ikraftträdandet.

För att minska den administrativa bördan till följd av ändringar i avgifter med små belopp med anledning av ändringen av vägavgiftsnivåerna vid övergången till dessa så bör den som är avgiftsskyldig inte betala mellanskillnaden om den understiger 300 kronor. Om den avgiftsskyldige i stället har rätt att få mellanskillnaden återbetald bör återbetalning på motsvarande sätt som vid annan återbetalning enligt lagen om vägavgift underlåtas av belopp som understiger 50 kronor (jfr 19 § lagen om vägavgift). Detsamma bör gälla om avgiften sätts ned i stället för att återbetalas.

Enligt 25 § lagen om vägavgift får ett avgiftspliktigt fordon inte användas, om föreskriven vägavgift inte har betalats. I övergångsbestämmelserna föreslås tas in en bestämmelse om att användnings-

förbudet i 25 § lagen om vägavgift ska gälla först efter sista betalningsdag för mellanskillnad som ska betalas till följd av de föreslagna lagändringarna.

Under år 2027 kommer vägavgiftsplikten att utvidgas till fordon vars högsta tekniskt tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kilogram och understiger 12 000 kilogram. Eftersom dessa fordon inte kan få en lägre vägavgift än tidigare är det inte aktuellt att införa särskilda övergångsbestämmelser om återbetalning eller nedsättning av vägavgift. Det finns dock ett behov av särskilda bestämmelser om vad som gäller för betalning av vägavgift för de fordon som vägavgiftsplikten utvidgas till. Det föreslås därför att övergångsbestämmelser införs i detta avseende. Bestämmelserna bör motsvara de för 2025 års lagändringar i relevanta delar. Det föreslås även att det klargörs att den första avgiftsperioden för de fordon som avgiftsplikten utvidgas till påbörjas samma dag som ikraftträdandet.

Ändrad fordonsskatt

I 5 kap. 13–14 §§ vägtrafikskattelagen finns bestämmelser om betalning och återbetalning av fordonsskatt i samband med ändringar i vägtrafikskattelagen. Bestämmelserna reglerar hur skatten ska beräknas, vem som är skattskyldig m.m. Även vad gäller fordonsskatt finns vissa beloppsgränser vid betalning av tillkommande skatt eller återbetalning av mindre belopp. De befintliga bestämmelserna bedöms tillräckliga. I övergångsbestämmelserna föreslås därmed endast anges att äldre bestämmelser fortfarande gäller för vägtrafikskatt som avser tid före ikraftträdandet.

9 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skatte- eller avgiftsreglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På längre sikt, och för att analysera andra konsekvenser än de offentligfinansiella effekterna, kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skatte- och avgiftsbaser tillåts påverkas av regeländringen.

Syfte och alternativa lösningar

Förslagen är en följd av att eurovinjettsamarbetet 2023 har kommit överens om ett protokoll om ändring i samsamarbetsavtalet. 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 finns inte om Sverige ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt direktivet.

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 syftar 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. Alternativen till den ändring som föreslås skulle vara att sänka fordonsskatten mer eller mindre än vad som nu föreslås. En högre fordonsskatt skulle dock innebära att vissa av fordonen skulle betala mer i fordonsskatt än ett tyngre fordon av motsvarande typ. Detta bedöms inte lämpligt. Den fordonsskatt som föreslås är i nivå med eller lägre än den lägsta fordonsskatt som betalas av den lägsta befintliga viktklassen för fordon av samma typ och en lägre fordonsskatt bedöms inte motiverad.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten.

Ikraftträdande och särskilda informationsinsatser

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 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.

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 vägledningar hos respektive myndighet. Övriga ändringar bedöms inte medföra särskilda behov av informationsinsatser utöver vad som är normalt vid regeländringar.

Offentligfinansiella effekter

Till följd av förslagen som träder i kraft 2025 uppskattas intäkterna årligen öka med omkring 50 miljoner kronor brutto och 50 miljoner kronor netto. Förändringarna som träder i kraft 2027 väntas öka intäkterna med

ytterligare omkring 23 miljoner kronor brutto och 18 miljoner kronor netto (delårseffekt). Den varaktiga effekten av samtliga föreslagna förändringar uppskattas till omkring 74 miljoner kronor per år i ökade intäkter.

Effekter för företagen

Det totala antalet svenskegistrerade lastbilar i trafik är omkring 695 000.¹ 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.

Vägavgiften är i dag differentierad efter euro-utsläppsklass och antal axlar, se Tabell 9.1. För omkring 75 procent av de svenskegistrerade vägavgiftspliktiga lastbilarna tas avgift ut motsvarande den för fordon med minst 4 axlar. Strax under 90 procent av lastbilarna som betalar vägavgift är av euro-utsläppsklass V eller VI.

Tabell 9.1 Årlig vägavgift enligt 2023 års nivåer, kronor

Euro-utsläppsklass	Högst 3 axlar	Minst 4 axlar
0	15 300	25 652
I	13 299	22 205
II	11 581	19 312
III	10 069	16 779
IV	9 156	15 267

¹ Uppgifter nedan rörande fordonsflottan i detta avsnitt är baserade på information i vägtrafikregistret den 31 december 2022.

Euro-utsläppsklass	Högst 3 axlar	Minst 4 axlar
V	8 655	14 430
VI eller renare	8 155	13 592

Effekter av de förslag som träder i kraft under 2025

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 kronor² motsvarar den föreslagna höjningen för fordon som betalar årlig vägavgift en ökad kostnad om mellan cirka 150 och 490 kronor per år. För mer än hälften av de svenskregistrerade vägavgiftspliktiga lastbilarna tas i dag vägavgift ut enligt euro-utsläppsklass VI, minst 4 axlar. Till 2025 kan denna andel väntas öka till omkring två tredjedelar av den vägavgiftspliktiga fordonsflottan. För dessa lastbilar skulle vägavgiften komma att höjas med cirka 260 kronor per år. Kostnadsökningarna som följer av förslagen är små i relation till övriga kostnader förknippade med tung trafik. Förslagen bedöms därför inte ha någon negativ påverkan på berörda företags konkurrensförmåga. Företagens administrativa kostnader påverkas inte av förslagen.

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. Avgiften för lastbilar i koldioxidutsläppsklass 1 påverkas däremot inte av differentieringen. 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 hög 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 sig i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 uppskattas här 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. Tabell 9.2 nedan illustrerar vad nedsättningen kan komma att innebära i termer av kronor per år. Enligt tabellen kan en helt eldriven lastbil få vägavgiften nedsatt med antingen 6 231 eller 10 385 kronor per år, beroende på om avgiften betalas enligt högst 3 axlar eller minst 4 axlar.

Den nedsatta vägavgiften utgör 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 kronor 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 kronor högre än för en motsvarande modell med dieseldrift.³

Tabell 9.2 Nedsättning av vägavgift för lastbilar i koldioxidutsläppsklass 2–5 jämfört med motsvarande avgift för lastbilar i euro-utsläppsklass VI koldioxidutsläppsklass 1, kronor per år

Koldioxidutsläppsklass	Högst 3 axlar	Minst 4 axlar
2	826	1 392
3	1 870	3 121
4	3 316	5 546
5	6 231	10 385

Omräkning av belopp från euro till kronor enligt växelkurs den 3 oktober 2022

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 kan detta ha en positiv effekt för fordonsindustrin och dess konkurrenskraft i det att den inhemska marknaden för inte minst eldrivna lastbilar kan komma att växa snabbare än annars.

Effekter av de förslag som träder i kraft under 2027

I dag 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 är registrerade på ungefär 5 000 företag. Mer än 85 procent av företagen har endast 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

³ Uppgifterna avser fasta och rörliga kostnader utslagna över lastbilens livslängd, s.k. total cost of ownership, och är hämtade från WSP (2022) *Stödsystem för lastbilar*.

aktuella fordonen återfinns hos företag inom jordbruk och skogsbruk, tillverkning samt uthyrning.

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 innebär en årlig ökad kostnad för berörda företag om mellan 5 545 och 17 431 kronor per fordon i koldioxidutsläppsklass 1, med de växelkursantaganden som görs ovan. 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 antas här vägavgift kunna tas ut med 5 545 eller 9 232 kronor, 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 kronor per år för de berörda lastbilarna. I samband med utvidgningen av vägavgiften föreslås fordonsskatten sänkas till antingen 1 000 eller 300 kronor, där det högre beloppet avser dieseldrivna lastbilar under 7 000 kilogram med anordning för påhängsvagn. Dessa är dock 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 kronor per år, samt fordonsskatt om 300 kronor per år. Detta kan jämföras med nuvarande fordonsskatt. För de flesta av de berörda lastbilarna uppgår denna i dag till 2 420 eller 3 801 kronor per år. Kostnadsökningen för huvuddelen av de tillkommande lastbilarna uppskattas därmed till mellan 2 044 och 7 112 kronor 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 i dag 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 kronor som ovan innebär detta att vägavgiften för de flesta av de berörda fordonen kan komma att uppgå till mellan 9 232 och 9 797 kronor 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 är mycket ovanliga i Sverige i dag. Det föreslagna undantaget från vägavgift utgör dock 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 är antingen 1 413 eller 2 316 kronor, beroende på om avgiften betalas enligt högst 3 axlar eller minst 4 axlar. Växelkursen för omräkning från euro till kronor är här samma som ovan.

Företag som äger lastbilar som blir avgiftspliktiga till följd av att vägavgiften utvidgas 2027 får ökade kostnader till följd av förslaget. Kostnaderna uppvägs för de flesta företag till viss del av den föreslagna justeringen av fordonsskatten. Den sammantagna kostnadsökningen bedöms dock inte, i förhållande till övriga kostnader förknippade med tung trafik, bli så stor att berörda företags konkurrenskraft påverkas. Det bedöms inte heller att de förändringar som föreslås 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 få en begränsad positiv effekt. Detta då Volvokoncernen och Scania främst tillverkar lastbilar med en vikt över 12 000 kilogram.

Utlandsregistrerade lastbilar

Av all godstransport med tunga lastbilar på svenska vägar utgörs omkring 7 procent 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 visar att endagarsvinjetter 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 gäller det 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 fjärtransport. 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.

Effekter för kommuner och regioner

Förslagen kan få konsekvenser för kommuner och regioner främst i de fall bolag i sådan regi står som ägare till vägavgiftspliktiga lastbilar. Då kostnadsökningarna som följer av förslaget är små bedöms dock inte effekterna på berörda regioner och kommuner vara märkbara.

Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Införandet av en koldioxidifferentiering i vägavgiften och utvidgningen till fler fordon samt följdändringarna vad avser fordonsskatten får vissa effekter för Transportstyrelsen och Skatteverket.

För Transportstyrelsen uppkommer bl.a. behov av utveckling av datasystem och annan teknisk utveckling samt informationsinsatser. Ändringarna, bland annat utvidgningen till fler fordon, innebär vidare en viss ökning av de löpande kostnaderna för administrationen av vägavgiften. Utgångspunkten är att tillkommande kostnader för Transportstyrelsen kan hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Förslagen kan innebära vissa ytterligare löpande kostnader för Skatteverket. Förslagen innebär bland annat att fler fordon kommer att omfattas av vägavgift, vilket ökar antalet ärenden som Skatteverket ska hantera. Det kommer även att uppstå kostnader för informationsinsatser. Utgångspunkten är att tillkommande kostnader för Skatteverket kan hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Effekterna för de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms bli små. Införandet av ytterligare differentieringar, utvidgningen till fler fordon och övriga ändringar bedöms kunna föranleda en begränsad ökning av antalet överklaganden. Eventuella kostnader till följd av ändringarna bedöms kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Effekter för miljön

I den mån den nedsatta vägavgiften för lastbilar i koldioxidutsläppsklass 2–5 påverkar företagens beslut att investera i lastbilar med lägre utsläpp kan förslaget antas bidra till att påskynda minskningen av utsläppen från transportsektorn i Sverige. Storleken på nedsättningen i förhållande till den uppskattade merkostnaden för att köpa t.ex. en batterielektrisk lastbil bedöms dock inte vara tillräcklig för att den nedsatta vägavgiften ensam ska kunna antas få någon betydande effekt på fordonsflottans utveckling och därigenom koldioxidutsläppen från tunga godstransporter på väg. Det

stöd som nedsättningen utgör kan dock komplettera annan befintlig styrning som främjar omställningen av den tunga fordonsflottan.

Övriga effekter

Då kostnadsökningarna som följer av förslagen är små i relation till övriga kostnader förknippade med tung trafik bedöms de inte ha några märkbara effekter på ekonomisk jämställdhet eller sysselsättning.

Förslagen bedöms inte påverka inflationen, och de bedöms inte heller ha några märkbara regionalekonomiska effekter eller fördelningseffekter.

10 Författningskommentar

10.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

2 a § *I denna lag avses med*

– eurovinjettdirektivet: Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på fordon för användningen av väginfrastrukturer, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362,

– euro-utsläppsklass: sådan utsläppsklass som anges i bilaga 0 till eurovinjettdirektivet,

– koldioxidutsläppsklass: sådan utsläppsklass som anges i 9 § lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser, eller motsvarande utsläppsklass för utländskt fordon,

– fordonsgrupp: detsamma som i 1 § lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser,

– undergrupp av fordon: detsamma som i 1 § lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

Med fordonsår avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordonets årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret avses med fordonsår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

I paragrafen definieras några återkommande begrepp i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 6.

I *första stycket*, som är nytt, anges först hur den EU-rättsakt som genomförs genom lagen benämns i lagen samt rättsaktens fullständiga namn. Hänvisningen till eurovinjettdirektivet avser direktivet i lydelsen enligt direktiv (EU) 2022/362, en s.k. statisk hänvisning.

Därefter anges vad som avses med ”euro-utsläppsklass”. Definitionen motsvarar i sak bestämmelserna om EURO-utsläppsklass i nuvarande 11 § första stycket. I det ändrade eurovinjettdirektivet har även kraven för Euro VI tagits in i bilaga 0 till direktivet. Den nuvarande hänvisningen till förordning (EG) 595/2009 tas därför bort.

Vidare införs en ny definition av vad som avses med ”koldioxidutsläppsklass” genom en hänvisning till 9 § lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Paragrafens

bestämmelser gäller för såväl svenska som utländska fordon såvitt avser uttag av vägavgift. För svenska fordon kommer uppgift om fordonets koldioxidutsläppsklass att finnas i vägtrafikregistret. Utländska fordon kommer inte att tilldelas en koldioxidutsläppsklass enligt svensk lagstiftning men ska uppfylla samma krav som svenska fordon. I de fall där ett utländskt fordon har delats in i koldioxidutsläppsklass enligt en motsvarande utländsk lagstiftning ska denna klassificering användas.

Begreppen ”fordonsgrupp” och ”undergrupp av fordon” införs. De används i lagen i den betydelse som de har i 1 § lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Definitionerna har sin grund i artikel 2.1 leden 34 och 35 i det ändrade eurovinjettdirektivet och används i lagen endast i samband med differentieringen utifrån koldioxidutsläppsklasser.

Som en följdändring flyttas det nuvarande första stycket till ett nytt *andra stycke*. En redaktionell ändring görs samtidigt.

5 § För fordon som är eller bör vara registrerat i det svenska vägtrafikregistret (svenskt fordon), och som inte är avställt eller tillfälligt registrerat, betalas vägavgift för rätten att använda det svenska vägnätet. För utländskt fordon betalas vägavgift för rätten att använda motorvägar och de vägar som anges i bilaga 1.

Avgiftsplikt gäller för motorfordon eller ledad motorfordonskombination med en totalvikt på minst 12 000 kilogram om fordonet är avsett *för eller används* för godstransport på väg.

För svenskt fordon med draganordning grundas avgiftsplikten på den högsta tillåtna totalvikt som fordonskombinationen kan ha.

Paragrafen anger vilka fordon som vägavgift ska betalas för. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 2 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.

I *andra stycket* ersätts orden ”avsett uteslutande för” med ”avsett för eller används för”. På samma sätt som tidigare omfattas lastbilar och lastbils kombinationer som är inrättade för godstransport av vägavgiftsplikt (jfr t.ex. tidigare skrivningar i prop. 1997/98:12 s. 12 och 47). Av praktiska skäl, särskilt när det gäller längre vägavgiftsperioder, är det naturligt att bedömningen av avgiftsplikt utgår främst från den avsedda användningen, dvs. det ändamål som fordonet är inrättat för. Tillägget av ”används för” i den svenska lagstiftningen är inte avsett att ändra på detta förhållande. Att ett fordon som inte är inrättat för godstransport tillfälligtvis medför gods påverkar således normalt inte vägavgiftsplikten.

11 §

I paragrafen anges vilka belopp som vägavgift ska tas ut med. Paragrafen genomför artikel 7ga i det ändrade eurovinjettdirektivet såvitt avser differentiering utifrån koldioxidutsläppsklass. Övervägandena finns i avsnitt 6.

Av *första stycket* följer hur avgiften ska differentieras och med vilka belopp den tas ut. Bestämmelserna ändras genom införandet av en differentiering utifrån koldioxidutsläppsklasser. Avgiften differentieras efter ändringarna utifrån koldioxidutsläppsklass och antal axlar. För fordon i koldioxidutsläppsklass 1 differentieras avgiften även utifrån euro-utsläppsklass. Vad som avses med koldioxidutsläppsklass och euro-

utsläppsklass anges i det nya första stycket i 2 a §. Ändringarna innebär att vissa fordon kommer att få betala en lägre vägavgift än med nuvarande bestämmelser och andra fordon kommer att få betala en högre vägavgift. Hur betalning och återbetalning av avgift ska hanteras vid ikraftträdandet följer av övergångsbestämmelserna.

Ändringarna i *andra* och *tredje styckena* är endast redaktionella.

13 § Vägavgift ska betalas under kalendermånaden före den månad då avgiftsperioden börjar om inte annat följer av *andra* eller *tredje stycket* eller av *17 b §*.

När avgiftsplikt inträder ska vägavgift betalas senast tre veckor efter avgiftspliktens inträde.

Om ett fordonns beskaffenhet ändras så att vägavgift ska tas ut med annat belopp ska ny vägavgift beslutas. Vägavgift ska betalas senast tre veckor efter utgången av den kalendermånad under vilken registreringsbesiktningen skedde eller senast skulle ha skett.

I paragrafen finns bestämmelser om när vägavgift ska betalas. Övervägandena finns i avsnitt 4.

Ändringen i *första stycket* föranleds av införandet av nya *17 b §* och de avvikande bestämmelser om betalningstidpunkt som den paragrafen innehåller.

Ändringarna i *andra* och *tredje styckena* är endast språkliga.

17 b § Om ett fordonns koldioxidutsläppsklass ändras till en lägre klass efter en omprövning enligt *10 § första stycket 1 lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser*, ska det påverka fordonets vägavgift först för avgiftsperioder som påbörjas på eller efter den dag då den nya klassificeringen börjar gälla.

Om en vägavgift redan har beslutats för ett sådant fordon, ska skillnaden mellan den beslutade avgiften och den nya högre vägavgiften (tillkommande avgift) betalas.

Tillkommande avgift ska betalas senast 30 dagar efter beslutet om tillkommande avgift.

Paragrafen, som är ny, anger när en tillkommande avgift ska beslutas och hur en sådan avgift ska betalas. Paragrafen genomför artikel 7ga.2 andra stycket i det ändrade eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.

Av *första stycket* framgår att om ett fordonns koldioxidutsläppsklass har ändrats med stöd av *10 § första stycket 1 lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser*, ska den nya koldioxidutsläppsklassen ligga till grund för vägavgift för första gången för avgiftsperiod som påbörjas på eller efter den dag från vilken den nya koldioxidutsläppsklassen gäller. Om ett fordonns vägavgiftsperiod påbörjas den 1 januari ett visst år och koldioxidutsläppsklassen ändras den 1 juli, är det alltså först för den vägavgift som påbörjas den 1 januari året därpå som den ändrade koldioxidutsläppsklassen får genomslag.

I *andra stycket* anges att tillkommande vägavgift ska betalas om fordonets koldioxidutsläppsklass har ändrats efter att ett sådant beslut om avgift som avses i första stycket har fattats och ändringen innebär att vägavgiften ska höjas.

I tredje stycket anges att tillkommande avgift ska betalas senast 30 dagar efter att beslutet om sådan avgift har fattats.

17 c § Om ett fordonets koldioxidutsläppsklass ändras efter en ny bedömning enligt 11 § lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser, ska skillnaden mellan den beslutade avgiften och en ny lägre vägavgift (överskjutande avgift) återbetalas.

Återbetalning ska ske med ett belopp som motsvarar överskjutande avgift för antalet dagar för vilka avgift har betalats, räknat från och med den dag då den nya koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas för den fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som fordonet tillhör. Varje dag ska anses utgöra 1/360 av ett helt år.

Om överskjutande avgift ska återbetalas och vägavgift för den period som den överskjutande avgiften avser ännu inte har betalats, får vägavgiften sättas ned. Sådant beslut fattas genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.

Paragrafen, som är ny, anger när en överskjutande avgift ska återbetalas och hur återbetalningen ska gå till. Övervägandena finns i avsnitt 4.

Av första stycket framgår att överskjutande vägavgift ska återbetalas om fordonets koldioxidutsläppsklass har ändrats efter en ny bedömning enligt 11 § lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser och ändringen innebär att vägavgiften ska sänkas.

I andra stycket anges att det belopp som ska återbetalas beräknas schabloniserat och utifrån det antal dagar för vilka avgift har betalats, räknat från och med den dag då den nya koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas vad gäller vägavgiften för den fordonsgrupp som fordonet tillhör. Återbetalningen avser således skillnaden mellan den betalda vägavgiften per dag, beräknad enligt schablonen, och den nya vägavgiften per dag, beräknad enligt schablonen, för det antal dagar som föreligger från den dag då den nya koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas vad gäller vägavgiften för den fordonsgrupp som fordonet tillhör och fram till avgiftsperiodens slut. Vilken dag koldioxidutsläppsklassen ska börja tillämpas för den aktuella fordonsgruppen följer av punkt 3 och 4 i övergångsbestämmelserna. Om den tidpunkt från vilken koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas enligt övergångsbestämmelserna ligger före den tidpunkt från vilket beslutet om omklassificering enligt den föreslagna lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser gäller så ska vägavgift återbetalas även för tiden före omklassificeringen. Det är således den tidpunkt för tillämpning vad avser vägavgiften enligt övergångsbestämmelserna som är avgörande för beräkningen av återbetalningsbeloppet.

I tredje stycket anges att vägavgift får sättas ned om överskjutande avgift ska återbetalas och vägavgiften inte har betalats för den period som den överskjutande avgiften avser. Beslut om nedsättning fattas genom automatiserad behandling. Hur det belopp som nedsättning ska ske med beräknas och vem som har rätt till nedsättning regleras i de föregående styckena om återbetalning samt i 17 d §. Bestämmelsen ger inte någon ovillkorlig rätt att få avgiften nedsatt i stället för återbetald. Skäl att inte sätta ned avgiften kan bl.a. finnas när det inte är samma person som har rätt till återbetalning respektive är betalningsskyldig för den ursprungliga

avgiften. I sådana fall återbetalas avgiften i stället till den som har rätt till detta.

17 d § Tillkommande avgift enligt 17 b § eller överskjutande avgift enligt 17 c § ska betalas av eller återbetalas till den som är eller bör vara registrerad som ägare i vägtrafikregistret vid den tidpunkt från vilken beslutet om ändring av koldioxidutsläppsklass gäller.

Paragrafen är ny och reglerar vem som vid ändring av ett fordon's koldioxidutsläppsklass är skyldig att betala tillkommande vägavgift enligt 17 b § respektive har rätt till återbetalning enligt 17 c §, Övervägandena finns i avsnitt 6.

Skyldigheten att betala tillkommande vägavgift respektive rätten till återbetalning kopplas till ägarskapet för det fordon vars koldioxidutsläppsklass har ändrats vid den tidpunkt då koldioxidutsläppsklassen ändras, dvs. den tidpunkt från vilken beslutet om ändring av koldioxidutsläppsklassen enligt lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser gäller.

21 § Vägavgift ska inte betalas för fordonet för den tid som motsvarande avgift enligt det i Bryssel den 9 februari 1994 underskrivna avtalet om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar och det i Bryssel den 18 september 1997 underskrivna protokollet avseende Sveriges anslutning till avtalet, betalats i annat land. Avtalet har ändrats genom de i Bryssel den 22 mars 2000, 21 oktober 2010, 6 december 2017 och 29 mars 2023 underskrivna ändringsprotokollen. Avtalet och protokollen publiceras i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ).

Av paragrafen framgår att vägavgift inte ska betalas för den tid som motsvarande avgift enligt det samarbetsavtal som ligger till grund för uttag av vägavgift avseende utländska fordon har betalats i ett annat land.

Avtalet som ligger till grund för uttag av vägavgift avseende utländska fordon har senast ändrats genom det ändringsprotokoll som undertecknades i Bryssel den 29 mars 2023. Ett tillägg om detta görs därför i paragrafen.

23 a § Om resultatet av en omräkning enligt 23 § av ett belopp i 11 § överstiger de gränser som gäller enligt artikel 7a.2 första stycket eurovinjettdirektivet, ska det omräknade beloppet i stället fastställas till det högsta belopp i svenska kronor som är tillåtet enligt artikeln.

Om resultatet av en omräkning enligt 23 § av ett belopp i 11 § för koldioxidutsläppsklass 2–5 innebär en lägre procentuell nedsättning än den lägsta procentsatsen i det intervall i artikel 7g.3 första stycket eurovinjettdirektivet som är tillämpligt, ska det omräknade beloppet i stället fastställas till det högsta belopp i svenska kronor som är tillåtet enligt artikeln.

Om ett belopp ska justeras enligt såväl första som andra stycket, ska beloppet fastställas till det lägsta av beloppen.

I paragrafen, som är ny, anges att de belopp som anges i 11 § i vissa fall ska justeras vid omräkning enligt 23 §. Övervägandena finns i avsnitt 6.

Av första stycket framgår att ett omräknat belopp ska justeras om det överstiger de gränser som anges i artikel 7a.2 i det ändrade

eurovinjettdirektivet. Beloppet fastställs då till det högsta belopp i kronor som artikeln tillåter.

Av *andra stycket* följer att justering även ska ske när ett omräknat belopp innebär en för låg nedsättning i förhållande till koldioxidutsläppsklass 1 vid en jämförelse med de intervall som anges i artikel 7ga.3 i samma direktiv. Beloppet fastställs då till det högsta belopp i kronor som artikeln tillåter.

Av *tredje stycket* följer att ett belopp som ska justeras enligt både första och andra stycket ska fastställas till det lägsta av beloppen.

25 § Ett avgiftspliktigt fordon får inte användas, om föreskriven vägavgift inte har betalats. *I fråga om vägavgift som ska betalas enligt 17 b § gäller detta dock först efter att den tid inom vilken avgiften skulle ha betalats har löpt ut.*

Första stycket *ska* inte tillämpas om ett betalningsuppdrag avseende vägavgiften har lämnats till en bank eller liknande betalningsförmedlare, även om vägavgiften inte har hunnit bokföras på det sätt som föreskrivs i 15 § andra stycket.

I paragrafen anges när ett fordon ska beläggas med användningsförbud till följd av att vägavgift inte har betalats. Övervägandena finns i avsnitt 6.

I *första stycket* införs en särskild bestämmelse avseende tillkommande avgift som enligt nya 17 b § ska betalas till följd av att ett fordons koldioxidutsläppsklass har ändrats. För sådan avgift gäller användningsförbud först efter att den tid inom vilken den tillkommande avgiften skulle ha betalats har löpt ut. Detta innebär att om den ursprungliga vägavgiften för den aktuella vägavgiftsperioden har betalats uppkommer inte något användningsförbud vid tidpunkten för beslutet om tillkommande avgift utan först när betalningstiden för den tillkommande avgiften löpt ut. Bestämmelsen avser dock bara den betalningsskyldighet som avser den tillkommande avgiften. Om den ursprungliga vägavgiften inte har betalats gäller även fortsättningsvis användningsförbud för fordonet enligt den generella bestämmelsen i första meningen med anledning av den obetalda ursprungliga avgiften även om det samtidigt skulle föreligga ett beslut om tillkommande avgift där betalningstiden ännu inte löpt ut.

Ändringen i *andra stycket* är endast språklig.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.
3. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 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, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 2 och 3 från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordning (EU) 2019/1242 och trätt i kraft.
4. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 4

a) om referensvärden för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet den 31 december 2023 eller tidigare, från och med ikraftträdandet, eller

b) om referensvärden för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet efter den 31 december 2023, tre år efter offentliggörandet av genomförandeakten eller från det tidigare datum som bestäms av regeringen.

5. De belopp i euro som anges i 11 § i den nya lydelsen ska räknas om till svenska kronor. Vid omräkningen ska den kurs i svenska kronor av euro som avses i 23 § användas och avrundning ska ske nedåt till närmaste lägre hela krontal. Vid behov ska sådan justering av det omräknade beloppet som följer av 23 a § göras. De omräknade beloppen fastställs av regeringen inför ikraftträdandet och gäller till utgången av det kalenderår ikraftträdandet sker.

6. Har en vägavgift beslutats före ikraftträdandet ska mellanskillnaden mellan den beslutade vägavgiften och en ny högre vägavgift respektive en ny lägre avgift enligt 11 § i den nya lydelsen betalas eller återbetalas för tiden från och med ikraftträdandet till utgången av avgiftsperioden. Varje kalendermånad ska anses utgöra 1/12 och varje dag 1/360 av ett helt år.

7. Mellanskillnaden ska betalas av, eller återbetalas till, den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet.

8. Om en mellanskillnad ska återbetalas och den vägavgift som beslutades enligt 11 § i den äldre lydelsen ännu inte har betalats, får vägavgiften sättas ned i stället för att mellanskillnad återbetalas. Beslut om nedsättning fattas genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.

9. Återbetalning enligt punkt 8 behöver inte ske om det belopp som ska återbetalas understiger 50 kronor. Detsamma gäller om avgiften ska sättas ned i stället för att mellanskillnaden återbetalas.

10. Mellanskillnaden ska betalas senast 30 dagar efter ikraftträdandet.

11. En mellanskillnad som understiger 300 kronor behöver inte betalas.

12. Användningsförbudet i 25 § i den nya lydelsen ska tillämpas först efter den sista betalningsdagen för en mellanskillnad.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna innehåller bestämmelser om när lagen ska träda i kraft och om fortsatt tillämpning av äldre bestämmelser. Det anges också bl.a. när vissa bestämmelser ska börja tillämpas. Genom bestämmelserna genomförs delar av artikel 7ga.1 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.

De ändrade avgiftsnivåer som har föreslagits med anledning av ändringarna i samarbetsavtalet kan inte träda i kraft förrän samtliga avtalsparter har ratificerat ändringsprotokollet. Det är inte möjligt att ange när ratificering kan ske. Tidpunkten för ikraftträdandet bestäms därför enligt *första punkten* av regeringen. Ikraftträdande kan ske antingen den 1 januari 2025, den 25 mars 2025 eller, vid ett senare ikraftträdande än den 25 mars 2025, den första dagen i månaden efter utgången av en period om två månader efter protokollets ikraftträdande.

Av *andra punkten* framgår att äldre bestämmelser gäller för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandedatumet.

När de olika koldioxidutsläppsklasserna i 11 § ska börja tillämpas är olika för de fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i ursprunglig lydelse, och de fordon som inte gör det. Vid ikraftträdandet kommer samtliga koldioxidutsläppsklasser tillämpas för nya fordon som tillhör de undergrupper av fordon som omfattas av artikel

2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 i ursprunglig lydelse. Artikeln omfattar undergrupper av nya tunga lastbilar som är dels påbyggnadsbilar eller dragbilar med axelkonfiguration 4x2 och en högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som överstiger 16 ton, dels påbyggnadsbilar eller dragbilar med axelkonfiguration 6x2. En lastbil anses ny om den har registrerats för första gången från och med den 1 juli 2019. Därutöver kommer koldioxidutsläppsklass 1 och, i de fall tillräckliga uppgifter finns tillgängliga, koldioxidutsläppsklass 5 att tillämpas för andra fordonsgrupper och för fordon som registrerats för första gången före den 1 juli 2019 redan vid ikraftträdandet. När koldioxidutsläppsklass 2, 3 och 4 ska tillämpas för andra fordonsgrupper följer av tredje och fjärde punkten. Begreppet referensvärde för koldioxidutsläpp för en fordonsgrupp används här i den betydelse det har i artikel 2.1 led 38 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Med utsläppsminskningsskurva avses en sådan kurva för minskade koldioxidutsläpp som följer av artikel 2.1 led 37 i samma direktiv.

Av *tredje punkten* framgår att koldioxidutsläppsklass 2 och 3 tillämpas på fordon som tillhör en grupp eller undergrupp som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i ursprunglig lydelse, först från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordningen och trätt i kraft.

I *fjärde punkten* anges när koldioxidutsläppsklass 4 ska tillämpas på fordon som inte omfattas av 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 i ursprunglig lydelse. Om referensvärden för koldioxidutsläpp har fastställts i en genomförandeakt för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör och detta har skett före den 31 december 2023, ska utsläppsklassen tillämpas från och med ikraftträdandet. Fastställs referensvärden efter det datumet ska utsläppsklassen tillämpas tre år efter offentliggörandet av genomförandeakten. Regeringen ges vidare möjlighet att bestämma ett tidigare tillämpningsdatum. Detta blir aktuellt om avtalsparterna i eurovinjettsamarbetet kommer överens om att tillämpa koldioxidutsläppsklassen innan treårsfristen har löpt ut.

Femte punkten innebär att regeringen genom förordning inför ikraftträdandet ska fastställa de omräknade belopp som ska tas ut fr.o.m. att lagen träder i kraft till utgången av det kalenderår ikraftträdandet sker. Omräkningen sker i tillämpliga delar på det sätt som beskrivs i 23 § i lagen om vägavgift för vissa tunga fordon, dvs. enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Beloppen avrundas nedåt till närmaste lägre hela krontal. Vid behov ska även en sådan justering som regleras i nya 23 a § göras innan beloppen fastställs.

Av *sjätte punkten* framgår hur vägavgift ska beräknas när vägavgift har beslutats före ikraftträdandet enligt äldre bestämmelser för tid som sträcker sig till efter ikraftträdandet. Mellanskillnaden mellan den beslutade vägavgiften och en ny vägavgift enligt 11 § i dess nya lydelse ska betalas eller återbetalas för tiden från ikraftträdandet till utgången av avgiftsperioden. För kalendermånad utgör avgiften 1/12 och för dag 1/360 av vägavgiften för helt år.

Av *sjunde punkten* framgår att det är den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet som är skyldig att betala, respektive har rätt till återbetalning av, en mellanskillnad enligt sjätte punkten.

Av *åttonde punkten* framgår att avgiften får sättas ned i stället för att mellanskillnaden återbetalas, om den avgift som beslutades enligt 11 § i dess tidigare lydelse ännu inte har betalats när rätten till återbetalning uppkommer.

Av *nionde punkten* framgår att återbetalning eller nedsättning inte behöver ske för belopp som understiger 50 kronor.

Av *tionde punkten* framgår när mellanskillnaden senast ska betalas.

Av *elfte punkten* framgår att en mellanskillnad som understiger 300 kronor inte behöver betalas.

Av *tolfte punkten* framgår att i fråga om mellanskillnad gäller användningsförbudet i 25 § först efter sista betalningsdag för mellanskillnaden. Sista betalningsdag är enligt tionde punkten senast 30 dagar efter ikraftträdandet.

10.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

5 § För fordon som är eller bör vara registrerat i det svenska vägtrafikregistret (svenskt fordon), och som inte är avställt eller tillfälligt registrerat, betalas vägavgift för rätten att använda det svenska vägnätet. För utländskt fordon betalas vägavgift för rätten att använda motorvägar och de vägar som anges i bilaga 1.

Avgiftsplikt gäller för motorfordon *med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram* eller motorfordonskombination *med sådant fordon*, om fordonet är avsett för eller används för godstransport på väg. *Avgiftsplikt gäller även för motorfordonskombination med motorfordon med en totalvikt på upp till 3 500 kilogram med anordning för påhängsvagn, om fordonet är avsett för eller används för godstransport på väg.*

För svenskt fordon med draganordning grundas avgiftsplikten på den högsta tillåtna totalvikt som fordonskombinationen kan ha.

Paragrafen anger vilka fordon som vägavgift ska betalas för. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 2 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.

I *andra stycket* utvidgas vägavgiftsplikten till att, utöver den befintliga kretsen avgiftspliktiga fordon, även avse samtliga motorfordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram samt motorfordonskombinationer med sådana fordon. Även motorfordonskombinationer där dragfordonets vikt inte överstiger 3 500 kilogram och draganordningen är för påhängsvagn blir avgiftspliktiga. De fordon som avses är främst s.k. N₁ BC-fordon, dvs. dragfordon för påhängsvagn där dragfordonet är konstruerat och tillverkat primärt för godsbefordran samt inte väger mer än 3 500 kilogram. Vad som avses med påhängsvagn framgår av 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

6 § Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

1. Försvarsmakten,

2. Polismyndigheten eller Säkerhetspolisen,
3. staten, en kommun eller någon annan och fordonet är avsett att användas för räddningstjänst, och
4. väghållningen.

En förutsättning för undantag enligt första stycket är att fordonet bär yttre kännetecken som visar att fordonet tillhör någon av de angivna kategorierna.

Avgiftsplikt gäller inte heller för

1. fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG eller yrkestrafiklagen (2012:210), och

2. utsläppsfritt fordon enligt artikel 2.29 i eurovinjettdirektivet, om fordonet har en totalvikt på högst 4 250 kilogram.

För fordonskombinationer är det motorfordonet som är avgörande för om kombinationen är undantagen från avgiftsplikt.

I paragrafen anges vilka fordon som är undantagna från vägavgiftsplikt. Genom paragrafen genomförs artikel 7.9 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.

I tredje stycket införs en punktlista där första punkten utgörs av det nuvarande tredje stycket. Andra punkten innebär att utsläppsfria fordon med en totalvikt på högst 4 250 kilogram undantas från vägavgiftsplikt.

11 §

I paragrafen anges vilka belopp som vägavgift ska tas ut med. Paragrafen genomför artikel 7ga i det ändrade eurovinjettdirektivet såvitt avser differentiering utifrån koldioxidutsläppsklass. Övervägandena finns i avsnitt 6.

Genom ändringen i första stycket förtydligas att paragrafen endast ska tillämpas på motorfordon och motorfordonskombinationer vars vikt uppgår till minst 12 000 kilogram. De övriga ändringarna innebär att andra och tredje styckena utgår ur paragrafen och flyttas till 11 b §.

11 a §

I paragrafen, som är ny, anges vilka belopp som vägavgift ska tas ut med för fordon vars totalvikt understiger 12 000 kilogram. Övervägandena finns i avsnitt 6.

Av första stycket följer att för motorfordon och motorfordonskombinationer med totalvikt under 12 000 kilogram gäller vad som anges i denna paragraf i stället för vad som anges i 11 §.

Andra stycket anger hur vägavgift tas ut och med vilka belopp. Bestämmelserna om hur avgiften tas ut motsvarar nuvarande 11 § första stycket. Beloppen anges i två tabeller.

11 b § *Vägavgift för fordon som inte uppfyller de utsläppskrav som anges i bilaga 0 till eurovinjettdirektivet tas ut i enlighet med euro-utsläppsklass 0.*

Vägavgift för sådant EEV-fordon som avses i bilaga 0 till eurovinjettdirektivet tas ut i enlighet med euro-utsläppsklass V.

För svenskt fordon med draganordning bestäms vägavgiften efter den högsta tillåtna totalvikt och det största möjliga antal axlar som fordonskombinationen kan ha.

I paragrafen, som är ny, anges hur vägavgiften ska bestämmas för fordon i koldioxidutsläppsklass 1 som inte uppfyller någon euro-utsläppsklass. Det anges även hur avgiften ska bestämmas för s.k. EEV-fordon och hur avgiften bestäms för fordon med draganordning. Övervägandena finns i avsnitt 6.

Paragrafen gäller både för vägavgift som påförs med stöd av 11 § och 11 a §.

Första och andra styckena motsvarar nuvarande 11 § andra och tredje styckena.

I tredje stycket anges att storleken på vägavgiften för ett svenskt fordon med draganordning bestäms efter högsta tillåtna totalvikt. Detta motsvarar vad som gäller enligt 5 § vid bedömningen av sådana fordons avgiftsplikt. Bestämmelsen innebär att ett vägavgiftspliktigt fordon som väger 7 000 kilogram och har draganordning kommer att betala vägavgift enligt 11 §, eftersom ett sådant fordon i regel kan dra en släpvagn på 5 000 kilogram (jfr prop. 1997/98:12 s. 47). Vidare anges att avgiften för svenskt fordon med draganordning bestäms utifrån det största möjliga antal axlar som fordonskombinationen kan ha, vilket motsvarar vad som gäller enligt nuvarande 11 § fjärde stycket.

23 § Vägavgiften ska betalas i svenska kronor. De belopp i euro som anges i 11, 11 a, 17 och 22 §§ omräknas till svenska kronor för varje kalenderår.

Omräkning sker enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Om ett belopp som beräknas för ett visst år före avrundning avviker från föregående års belopp med mindre än 5 procent, ska föregående års belopp fortsätta att gälla.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade belopp som enligt denna lag ska tas ut under påföljande kalenderår. Beloppen avrundas nedåt till närmaste lägre hela krontal.

Av paragrafen framgår att vägavgiften ska omräknas från euro till svenska kronor för varje kalenderår samt hur omräkningen ska gå till. Övervägandena finns i avsnitt 6.

I första stycket läggs till en hänvisning till nya 11 a §. Genom ändringen kommer även beloppen i den nya 11 a § omräknas till kronor för varje kalenderår.

23 a § Om resultatet av en omräkning enligt 23 § av ett belopp i 11 *eller* 11 a § överstiger de gränser som gäller enligt artikel 7a.2 första stycket eurovinjettdirektivet, ska det omräknade beloppet i stället fastställas till det högsta belopp i svenska kronor som är tillåtet enligt artikeln.

Om resultatet av en omräkning enligt 23 § av ett belopp i 11 *eller* 11 a § för koldioxidutsläppsklass 2–5 innebär en lägre procentuell nedsättning än den lägsta procentsatsen i det intervall i artikel 7ga.3 första stycket eurovinjettdirektivet som är tillämpligt, ska det omräknade beloppet i stället fastställas till det högsta belopp i svenska kronor som är tillåtet enligt artikeln.

Om ett belopp ska justeras både enligt första och andra stycket, ska beloppet fastställas till det lägsta av beloppen.

I paragrafen anges att de belopp som anges i 11 § och 11 a § i vissa fall ska justeras vid omräkning enligt 23 §. Övervägandena finns i avsnitt 6.

Genom ändring i *första* och *andra styckena* omfattar bestämmelsen även de belopp som anges i nya 11 a §.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.
3. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 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, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 2 och 3 från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordning (EU) 2019/1242 och trätt i kraft.
4. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 4 tre år efter att referensvärden för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet, eller från det tidigare datum som bestäms av regeringen.
5. De belopp i euro som anges i 11 a § ska räknas om till svenska kronor. Vid omräkningen ska den kurs i svenska kronor av euro som avses i 23 § i den nya lydelsen användas och avrundning ska ske nedåt till närmaste lägre hela kronor. Vid behov ska sådan justering av det omräknade beloppet som följer av 23 a § i den nya lydelsen göras. De omräknade beloppen fastställs av regeringen inför ikraftträdandet och gäller till utgången av det kalenderår ikraftträdandet sker.
6. För svenskt fordon som vägavgift ska betalas för enligt 11 a § vid ikraftträdandet påbörjas den första avgiftsperioden samma dag som ikraftträdandet. Vägavgift för sådant fordon ska betalas senast 30 dagar efter ikraftträdandet. Vägavgiften ska betalas av den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet.
7. Användningsförbudet i 25 § ska tillämpas först efter den sista betalningsdagen för avgift som ska betalas enligt 11 a § vid ikraftträdandet.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna innehåller bestämmelser om lagens ikraftträdande och om fortsatt tillämpning av äldre föreskrifter. Det anges också när vissa bestämmelser ska börja tillämpas. Genom bestämmelserna genomförs delar av artikel 7ga.1 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.

De lagändringar som har föreslagits har sin grund i ändringar i samarbetsavtalet som ska tillämpas från och med den 26 mars 2027. Ändringsprotokollet kan inte träda i kraft förrän samtliga avtalsparter har ratificerat ändringsprotokollet. Innan detta har skett går det inte att med visshet ange att de föreslagna ändringarna ska träda i kraft. Tidpunkten för ikraftträdandet bestäms därför enligt *första punkten* av regeringen.

Av *andra punkten* framgår att äldre bestämmelser gäller för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandedatumet.

När de olika koldioxidutsläppsklasserna i 11 a § ska börja tillämpas är olika för de fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i ursprunglig lydelse, och de fordon som inte gör det. Vid

ikraftträdandet kommer samtliga koldioxidutsläppsklasser tillämpas för nya fordon som tillhör de undergrupper av fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 i ursprunglig lydelse. Artikeln omfattar såvitt här är aktuellt undergrupper av nya tunga lastbilar som är påbyggnadsbilar eller dragbilar med axelkonfiguration 6x2. En lastbil anses ny om den har registrerats för första gången från och med den 1 juli 2019. Därutöver kommer koldioxidutsläppsklass 1 och, i de fall tillräckliga uppgifter finns tillgängliga, koldioxidutsläppsklass 5 att tillämpas för andra fordonsgrupper och för fordon som registrerats för första gången före den 1 juli 2019 redan vid ikraftträdandet. När koldioxidutsläppsklass 2, 3 och 4 ska tillämpas för andra fordonsgrupper följer av tredje och fjärde punkten. Begreppet referensvärde för koldioxidutsläpp för en fordonsgrupp används här i den betydelse det har i artikel 2.1 led 38 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Med utsläppsminskningskurva avses en sådan kurva för minskade koldioxidutsläpp som följer av artikel 2.1 led 37 i samma direktiv.

Av *tredje punkten* framgår att koldioxidutsläppsklass 2 och 3 tillämpas på fordon som tillhör en grupp eller undergrupp som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i ursprunglig lydelse, först från och med den dag då en utsläppsminskningskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordningen och trätt i kraft.

I *fjärde punkten* anges när koldioxidutsläppsklass 4 ska tillämpas på fordon som inte omfattas av 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 i ursprunglig lydelse. Utsläppsklassen ska tillämpas tre år efter att referensvärden för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt. Regeringen ges vidare möjlighet att bestämma ett tidigare tillämpningsdatum. Detta blir aktuellt om avtalsparterna i eurovinjettsamarbetet kommer överens om att tillämpa koldioxidutsläppsklassen innan treårsfristen har löpt ut.

Femte punkten innebär att regeringen genom förordning inför ikraftträdandet ska fastställa de omräknade belopp som ska tas ut fr.o.m. att lagen träder i kraft till utgången av det kalenderår ikraftträdandet sker. Omräkningen sker i tillämpliga delar på det sätt som beskrivs i 23 § i lagen om vägavgift för vissa tunga fordon, dvs. enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Beloppen avrundas nedåt till närmaste lägre hela krontal. Vid behov ska även en sådan justering som regleras i nya 23 a § göras innan beloppen fastställs.

Av *sjätte punkten* framgår när den första avgiftsperioden påbörjas för de fordon som blir avgiftspliktiga enligt 11 a § vid ikraftträdandet. Vidare framgår det när sådan avgift ska betalas och vem som är skyldig att betala den.

I *sjunde punkten* anges att i fråga om avgift som ska betalas enligt 11 a § vid ikraftträdandet gäller användningsförbudet i 25 § först efter sista betalningsdag för avgiften. Sista betalningsdag är enligt sjätte punkten senast 30 dagar efter ikraftträdandet.

10.3 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Bilaga 2 innehåller bestämmelser om fordonsskattens storlek för olika kategorier av tunga fordon. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Ändringarna i bilagan innebär att det införs belopp för fordonsskatt för vägavgiftspliktiga lastbilar från 3 501 kilogram i punkterna 2.1.2, 2.2.2, 2.3.2, 2.4.2, 2.5.2, 2.6.2 och 2.7.2.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för vägtrafikskatt som avser tid före ikraftträdandet.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna innehåller bestämmelser om den nya lagens ikraftträdande och om fortsatt tillämpning av äldre föreskrifter. Det anges också när vissa bestämmelser ska börja tillämpas. Övervägandena finns i avsnitt 8.

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 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

Regeringarna i Konungariket Danmark, Storhertigdömet Luxemburg, Konungariket Nederländerna och Konungariket Sverige,

som är parter i avtalet av den 9 februari 1994 om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar, nedan kallat *avtalet*, ändrat genom

protokollet av den 18 september 1997 om Konungariket Sveriges anslutning till ovannämnda avtal,

protokollet av den 22 mars 2000 som ingåtts för att tillämpas tillsammans med Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer,

protokollet av den 21 oktober 2010 som ingåtts för att tillämpas tillsammans med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG av den 17 maj 2006 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer och för att införa ett papperslöst vinjettsystem, samt

protokollet av den 6 december 2017 som ingåtts för att tillämpas tillsammans med Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer,

som beaktar antagandet av 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, nedan kallat *direktivet*,

med avsikt att Konungariket Danmark, Storhertigdömet Luxemburg, Konungariket Nederländerna och Konungariket Sverige från och med den 1 januari 2025 ska tillämpa den differentiering som avses i andra och tredje styckena i artikel 7ga.1 i direktivet och tillämpa vägavgifter endast på tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt på minst 12 ton till och med den 25 mars 2027, varefter avgiften ska tillämpas på tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt som överstiger 3,5 ton,

har kommit överens om följande:

Artikel 1

I den första hänvisningen i ingressen till avtalet ska orden "som senast ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011" ersättas av orden "som senast ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022".

Artikel 2

Artikel 2 i avtalet ska ändras på följande sätt:

1) I punkt 1 ska orden "artikel 2 a, c, e och f" ersättas med "artikel 2.1 leden 6, 16, 29, 32, 33, 34, 35 och 38".

2) I punkt 1 ska orden "som senast ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011" ersättas med "som senast ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022".

3) I punkt 2 ska definitionen av *fordon* ersättas med följande:
"fordon: motorfordon med minst fyra hjul avsett eller använt, eller ledad fordonskombination avsedd eller använd, för godstransporter på väg med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt som överstiger 3,5 ton, i enlighet med artikel 2.1 leden 17, 18 och 19 i direktivet."

4) I punkt 2 ska en definition av *direktivet* införas med följande innebörd:
"direktivet: Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer, som senast ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022,"

Artikel 3

Artikel 3.1 i avtalet ska ersättas med följande:

"1. I enlighet med bestämmelserna i detta avtal ska de avtalslutande parterna från och med den 1 januari 1995 ta ut en gemensam vägavgift av fordon för användning av motorvägar. I enlighet med artikel 7.13 i direktivet tillämpas vägavgifterna till och med den 25 mars 2027 endast på fordon med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt på minst 12 ton."

Artikel 4

Artikel 4 i avtalet ska ändras på följande sätt:

1) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Från den vägavgift som avses i artikel 3 får de avtalsslutande parterna inom sina respektive territorier undanta fordon som endast tillfälligt körs på allmänna vägar hos den avtalsslutande part där fordonet är registrerat och som används av fysiska eller juridiska personer vars huvudsysselsättning inte är godstransport, förutsatt att den transportverksamhet som utförs av dessa fordon inte snedvrider konkurrensen samt att Europeiska kommissionen har gett sitt samtycke.”

2) Punkterna 3 och 4 ska betecknas punkterna 5 och 6.

3) Efter punkt 2 ska följande två punkter införas:

”3. Utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt på högst 4,25 ton ska undantas från den vägavgift som avses i artikel 3.

4. Från den vägavgift som avses i artikel 3 får de avtalsslutande parterna inom sina respektive territorier undanta fordon med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt som överstiger 3,5 ton och understiger 7,5 ton och som används för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete eller för leverans av varor som producerats hantverksmässigt, såvida transporten inte utförs mot betalning eller annan ersättning.”

Artikel 5

Artikel 8 i avtalet ska ändras på följande sätt:

1) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Till och med den 31 december 2024 är vägavgiften, inklusive administrationskostnader, för fordon med:

Euro-utsläppsklass	Per år	
	Högst tre axlar	Minst fyra axlar
ICKE EURO	1 407 euro	2 359 euro
EURO I	1 223 euro	2 042 euro
EURO II	1 065 euro	1 776 euro
EURO III	926 euro	1 543 euro
EURO IV	842 euro	1 404 euro
EURO V	796 euro	1 327 euro
EURO VI eller renare	750 euro	1 250 euro

Euro-utsläppsklass	Per månad	
	Högst tre axlar	Minst fyra axlar
ICKE EURO	140 euro	235 euro
EURO I	122 euro	204 euro
EURO II	106 euro	177 euro
EURO III	92 euro	154 euro
EURO IV	84 euro	140 euro

Bilaga 1

EURO V	79 euro	132 euro
EURO VI eller renare	75 euro	125 euro

Euro-utsläppsklass	Per vecka	
	Högst tre axlar	Minst fyra axlar
ICKE EURO	37 euro	62 euro
EURO I	32 euro	54 euro
EURO II	28 euro	47 euro
EURO III	24 euro	41 euro
EURO IV	22 euro	37 euro
EURO V	21 euro	35 euro
EURO VI eller renare	20 euro	33 euro

Euro-utsläppsklass	Per dag	
	Högst tre axlar	Minst fyra axlar
ICKE EURO	12 euro	12 euro
EURO I	12 euro	12 euro
EURO II	12 euro	12 euro
EURO III	12 euro	12 euro
EURO IV	12 euro	12 euro
EURO V	12 euro	12 euro
EURO VI eller renare	12 euro	12 euro

2) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Från och med den 1 januari 2025 är vägavgiften, inklusive administrationskostnader, för fordon med:

Koldioxidutsläppsklass	Euro-utsläppsklass	Per år	
		Högst tre axlar	Minst fyra axlar
1	ICKE EURO	1 434 euro	2 404 euro
	EURO I	1 246 euro	2 081 euro
	EURO II	1 085 euro	1 810 euro
	EURO III	944 euro	1 572 euro
	EURO IV	858 euro	1 431 euro
	EURO V	811 euro	1 352 euro
	EURO VI eller renare	764 euro	1 274 euro
2		688 euro	1 146 euro
3		592 euro	987 euro
4		459 euro	764 euro
5		191 euro	319 euro

Koldioxidutsläppsklass	Per månad		Minst fyra axlar
	Euro-utsläppsklass	Högst tre axlar	
1	ICKE EURO	143 euro	240 euro
	EURO I	124 euro	208 euro
	EURO II	108 euro	181 euro
	EURO III	94 euro	157 euro
	EURO IV	85 euro	143 euro
	EURO V	81 euro	135 euro
	EURO VI eller renare	76 euro	124 euro
2		68 euro	114 euro
3		59 euro	98 euro
4		45 euro	76 euro
5		19 euro	31 euro

Koldioxidutsläppsklass	Per vecka		Minst fyra axlar
	Euro-utsläppsklass	Högst tre axlar	
1	ICKE EURO	50 euro	84 euro
	EURO I	44 euro	73 euro
	EURO II	38 euro	63 euro
	EURO III	33 euro	55 euro
	EURO IV	30 euro	50 euro
	EURO V	28 euro	47 euro
	EURO VI eller renare	27 euro	45 euro
2		24 euro	40 euro
3		21 euro	35 euro
4		16 euro	27 euro
5		7 euro	12 euro

Koldioxidutsläppsklass	Per dag		Minst fyra axlar
	Euro-utsläppsklass	Högst tre axlar	
1	ICKE EURO	14 euro	24 euro
	EURO I	12 euro	21 euro
	EURO II	11 euro	18 euro
	EURO III	9 euro	16 euro
	EURO IV	9 euro	14 euro
	EURO V	8 euro	14 euro
	EURO VI eller renare	8 euro	13 euro
2		7 euro	12 euro
3		6 euro	10 euro
4		5 euro	8 euro
5		2 euro	4 euro
”			

3) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Från och med den 26 mars 2027 är, trots vad som sägs i punkt 2, vägavgiften, inklusive administrationskostnader, för fordon med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt som överstiger 3,5 ton men understiger 12 ton:

Bilaga 1

		Per år	
Koldioxidutsläppsklass	Euro-utsläppsklass	Högst tre axlar	Minst fyra axlar
1	ICKE EURO	956 euro	1 603 euro
	EURO I	831 euro	1 387 euro
	EURO II	723 euro	1 206 euro
	EURO III	629 euro	1 048 euro
	EURO IV	572 euro	954 euro
	EURO V	541 euro	901 euro
	EURO VI eller renare	510 euro	849 euro
2		459 euro	764 euro
3		395 euro	658 euro
4		306 euro	510 euro
5		130 euro	213 euro

		Per månad	
Koldioxidutsläppsklass	Euro-utsläppsklass	Högst tre axlar	Minst fyra axlar
1	ICKE EURO	95 euro	160 euro
	EURO I	83 euro	138 euro
	EURO II	72 euro	120 euro
	EURO III	62 euro	104 euro
	EURO IV	57 euro	95 euro
	EURO V	54 euro	90 euro
	EURO VI eller renare	51 euro	84 euro
2		45 euro	76 euro
3		39 euro	65 euro
4		30 euro	51 euro
5		13 euro	21 euro

		Per vecka	
Koldioxidutsläppsklass	Euro-utsläppsklass	Högst tre axlar	Minst fyra axlar
1	ICKE EURO	33 euro	56 euro
	EURO I	29 euro	49 euro
	EURO II	25 euro	42 euro
	EURO III	22 euro	37 euro
	EURO IV	20 euro	33 euro
	EURO V	19 euro	32 euro
	EURO VI eller renare	18 euro	30 euro
2		16 euro	27 euro
3		14 euro	23 euro
4		11 euro	18 euro
5		5 euro	8 euro

Koldioxidutsläppsklass	Per dag		Bilaga 1
	Euro-utsläppsklass	Högst tre axlar	Minst fyra axlar
1	ICKE EURO	10 euro	16 euro
	EURO I	8 euro	14 euro
	EURO II	7 euro	12 euro
	EURO III	6 euro	10 euro
	EURO IV	6 euro	10 euro
	EURO V	5 euro	9 euro
	EURO VI eller renare	5 euro	8 euro
2		4 euro	7 euro
3		4 euro	6 euro
4		3 euro	5 euro
5		2 euro	2 euro
”			

4) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4.

a) I enlighet med artiklarna 7ga.1 och 8.3 i direktivet ska varje avtalsslutande part, med beaktande av samordningskommitténs uppfattning, tillämpa differentieringen i artikel 7ga senast tre år efter offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp för de undergrupper av tunga fordon som omfattas av artikel 2.1 första stycket a–d i förordning (EU) 2019/1242.

För grupper av tunga fordon som inte omfattas av den artikeln ska, med beaktande av samordningskommitténs uppfattning, koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 tillämpas senast tre år efter offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp i genomförandeakter från Europeiska kommissionen.

b) Om förordning (EU) 2019/1242 ändras så att den omfattar de koldioxidutsläpp som är relevanta för en grupp eller undergrupp av fordon för vilken referensvärden för koldioxidutsläpp offentliggörs ska de avtalsslutande parterna, med beaktande av samordningskommitténs uppfattning, tillämpa dessa referensvärden för koldioxidutsläpp och tillämpa koldioxidutsläppsklass 2 och 3 i enlighet med artikel 7ga.1 tredje och fjärde styckena i direktivet, inom den tidsram som ställs upp i den rättsakt som ändrar förordning (EU) 2019/1242.

c) I enlighet med artiklarna 7ga.1, 7ga.2 och 8.3 i direktivet ska varje avtalsslutande part, om det är tillgängligt, för varje typ av tungt fordon fastställa koldioxidutsläppsklasser 1, 2, 3, 4 och 5 samt säkerställa att klassificeringen av ett fordon i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 omprövas vart sjätte år efter dagen för första registrering av fordonet och att fordonet, i tillämpliga fall, omklassificeras till den relevanta utsläppsklassen på grundval av de tröskelvärden som gäller vid den tidpunkten.”

5) En ny punkt 5 ska införas:

”5. Om en vägavgift tas ut vid datumet för omklassificering enligt punkt 4 c ska omklassificeringen börja gälla den första dagen för en ny vinjett på eller efter dagen för den omklassificeringen.”

Artikel 6

I artikel 9.2 i avtalet ska led 3 ersättas med följande:

”3) Fordonets antal axlar, Euro-utsläppsklass, högsta tekniskt tillåtna lastade vikt, koldioxidutsläppsklass och, om tillgängligt, koldioxidutsläpp.”

Artikel 7

I artikel 14.1 i avtalet ska ett led 4 införas:

”4) samordning av det exakta datumet för tillämpning av referensvärden för koldioxidutsläpp enligt vad som avses i artikel 8.4 a och b i avtalet.”

Artikel 8

I artikel 20 i avtalet ska orden ”31 december 2029” ersättas med orden ”25 mars 2032”, i enlighet med artikel 7.11 och 7.12 i direktivet.

Artikel 9

1. Detta protokoll träder i kraft den första dagen i den första månaden efter det senaste av de datum då respektive regeringar skriftligen på diplomatisk väg har meddelat Generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd att deras nationella konstitutionella krav för ikraftträdande har uppfyllts.

2. Om det ikraftträdande som avses i första stycket infaller den 1 december 2024, den 1 januari 2025 eller den 1 februari 2025 ska avgiftsnivåerna i artikel 5.2 i protokollet träda i kraft den 25 mars 2025.

3. Om det ikraftträdande som avses i första stycket infaller den 1 mars 2025 eller efter detta datum ska avgiftsnivåerna i artikel 5.2 i protokollet träda i kraft den första dagen i månaden efter utgången av en period om två månader efter protokollets ikraftträdande.

4. Avgiftsnivåerna i artikel 5.1 i protokollet ska tillämpas till dess att avgiftsnivåerna i artikel 5.2 i protokollet ska tas ut i enlighet med punkterna 1, 2 eller 3 i denna artikel. Avgiftsnivåerna i artikel 5 gäller inte retroaktivt.

5. Depositarien ska underrätta regeringarna i samtliga avtalsslutande parter om meddelanden som avses i punkt 1 och om dagen då detta protokoll träder i kraft. Bilaga 1

Upprättat i Bryssel den 29 mars 2023 på danska, holländska, franska och svenska språken, vilka samtliga texter är lika giltiga, i en originalversion, som ska deponeras i arkivet hos Rådets generalsekretariat. Generalsekretariatet ska överlämna en bestyrkt kopia härav till var och en av de avtalsslutande parterna.