

## Promemoria om ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet

### Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men har följande synpunkter.

Transportstyrelsen delar inte uppfattningen att tillkommande kostnader för myndigheten kan hanteras inom befintliga ekonomiska ramar. Den uppskattade kostnaden för att genomföra nödvändiga systemmässiga och verksamhetsmässiga förändringar i enlighet med promemorians förslag uppgår till cirka 18 miljoner kronor.

Transportstyrelsen föreslår att EEV-fordon definieras i 2 a § i förslaget till lag om ändring i lagen om vägavgift för vissa tunga fordon.

Transportstyrelsen föreslår att begreppet ”svenskt fordon” i 5 § 3 stycket samma lag ersätts med ”motorfordon”.

Transportstyrelsen önskar tydliggörande av om 5 § tredje stycket avser fordon *avsett för eller används för godstransport på väg*.

Transportstyrelsen anser att det finns otydligheter om huruvida fordon som drivs med vätgas omfattas av undantaget från avgiftsplikt för utsläppsfria fordon med en totalvikt på högst 4 250 kg i förslaget till lag om ändring i lagen om vägavgift för vissa tunga fordon.

### Transportstyrelsens synpunkter

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

#### Författningsförslag

#### 2 a §

Transportstyrelsen föreslår att bestämmelsen kompletteras med en definition av EEV-fordon. Begreppet EEV-fordon återfinns i 11 b §.

## 5 §

Transportstyrelsen föreslår att begreppet ”svenskt fordon” ersätts med ”motorfordon” och att lydelsen således blir ”för motorfordon med draganordning grundas avgiftsplikten på den högsta tillåtna totalvikt som fordonskombinationen kan ha”.

Transportstyrelsen anser att regleringen blir tydligare om begreppet ”motorfordon” används genomgående.

Transportstyrelsen önskar tydliggörande av om bestämmelsens tredje stycke omfattar fordon *avsett för eller används för godstransport på väg*.

Om det ska uppfattas som att tredje stycket står för sig självt omfattas *dolly med vändskiva*. Dolly är inte ett motorfordon, se 2 § (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Om tredje stycket ska avse sådant fordon som är *avsett för eller används för godstransport på väg* kan andra och tredje stycket sammanföras.

## 6 § punkten 2

Transportstyrelsen anser inte att det är tydligt om fordon som drivs med vätgas omfattas av bestämmelsen.

Utifrån resonemanget på sidan 45 i promemorian motiveras undantaget för batteridrivna fordon till en högsta tekniskt tillåten lastad vikt om 4 250 kg med den extra vikt som batteriet utgör för batteridrivna fordon.

Utifrån formuleringen i 6 § punkten 2 tolkar Transportstyrelsen det som att också fordon som drivs med vätgas inkluderas i undantaget. Dessa fordon har inte den extra batterivikt som elfordon som inte drivs med vätgas har. Är det tänkt att fordon som drivs med vätgas ändå ska undantas?

## 9. Konsekvenser

### Ekonomiska konsekvenser

Transportstyrelsen delar inte uppfattningen att tillkommande kostnader för myndigheten kan hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Transportstyrelsen bedömer att kostnaden för att genomföra nödvändiga systemmässiga och verksamhetsmässiga förändringar i enlighet med promemorians förslag uppgår till cirka 18 miljoner kronor. Av den totala summan uppskattas cirka 14 miljoner kronor till nyutveckling av IT-systemen och cirka fyra miljoner kronor till verksamhetsrelaterad utveckling.

I enlighet med tidigare lämnat remissvar avseende implementeringen av förändringar i eurovinjettdirektivet behöver Transportstyrelsen säkerställa att det finns kompetens, bemanning och tid för att hantera det nya ansvaret.<sup>1</sup> För hantering av omprövningar och överklaganden av beslut om

---

<sup>1</sup> Transportstyrelsens remissvar avseende *Promemoria om genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg*, LI2023/02489.

utsläppsklass behöver myndigheten bland annat utveckla omprövningsformulär och ärendehanteringssystem. Hanteringen kommer även medföra ett ökat inflöde av ärenden och telefonsamtal till myndigheten vilket föranleder ett ökat resursbehov. Myndigheten ser även behov av att ändra ett flertal föreskrifter inom området.

### Påtaglig risk för förväxling mellan myndigheters ansvarsområden

Transportstyrelsen bedömer att förslagen medför en risk att medborgare och företag förväxlar Transportstyrelsens och Skatteverkets ansvarsområden avseende vägavgift. Skatteverket ansvarar sedan tidigare för hanteringen av omprövningar gällande vägavgift för tunga fordon. Transportstyrelsen kommer enligt förslaget till lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser att ansvara för omprövningar gällande koldioxidutsläppsklass. Detta utgör en svårighet för medborgare och företag att veta vart de ska vända sig för att få sitt ärende gällande vägavgift prövat. För att i möjligaste mån motverka ovanstående svårigheter krävs ett ökat samarbete mellan myndigheterna.

### Tunga fordon som används för privat bruk

Transportstyrelsen vill belysa att förslaget kan medföra att vissa privatpersoner blir belastade med en avgift som kan uppfattas som oskälig.

Förslaget innebär att ”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”.

Här uppstår en svårighet gällande hur *godstransport på väg* ska definieras eftersom det enligt Trafikanalys statistik *Fordon på väg 2022* finns cirka 260 lätta lastbilar i trafik som är registrerade som dragfordon. Ett antal av dessa ägs av privatpersoner och används i samband med utövande av olika sporter, främst rid- och motorsport. Sådana fordonskombinationer används i liten omfattning och är ofta av äldre årsmodell. Förslagen innebär att privatpersoner som äger denna typ av fordonskombinationer åläggs en vägavgift på drygt 9 000 kronor per år.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Anna Berggrund, strateg Jonny Geidne, utredare Mats Hjälms och Camilla Odén, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör