

Promemoria om höjd vägavgift m.m.

Promemoria 2008-06-26
Finansdepartementet

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	4
3	Bakgrund	9
4	Höjda vägavgiftsnivåer.....	9
5	Återbetalning av vägavgift	12
6	Ikraftträdande.....	13
7	Effekter av förslaget	13

1 Sammanfattning

I samarbetskommittén för vägavgiften har avtalsparterna kommit överens om att föreslå att vägavgiften höjs till EG:s nya maximinivåer. Skälet till höjningen är framförallt att bibehålla den totala avgiftsnivån och förstärka differentieringen av avgiften. I promemorian föreslås därför att vägavgiften höjs till de nya maximinivåerna för vägavgift och differentieringen efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordonets motor uppfyller föreslås utvidgas till att även omfatta nyare avgaskrav.

Bestämmelsen om att vägavgift endast återbetalas med belopp motsvarande återstående hela månader för vilken avgiften har betalats, föreslås slopas. Istället föreslås att vägavgiften återbetalas med belopp motsvarande den del av avgiften som belöper på antalet återstående dagar för vilka avgift har betalats. Därmed undviks avgiftsuttag för tid som fordonet inte får användas. Möjlighet till återbetalning föreslås även omfatta avgift som betalats för vecka eller månad, till skillnad mot nuvarande begränsning till årliga avgifter.

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

Härigenom föreskrivs, att 11, 17 och 21–22 §§ lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt 2008:478

11 §

Vägavgift tas ut med olika belopp beroende på antal axlar och vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordons motor uppfyller enligt följande.

Fordon som inte uppfyller de av Europeiska gemenskapen fastställda kraven i rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon¹ i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 96/1/EG av den 22 januari 1996 om ändring av direktiv 88/77/EEG².

Antal axlar	Avgift per år	Avgift per månad	Avgift per vecka	Avgift per dag
högst 3 axlar	960 euro	96 euro	26 euro	8 euro
4 eller fler axlar	1 550 euro	155 euro	41 euro	8 euro

Fordon med de egenskaper som anges i rad A i tabellen i punkt 8.3.1.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG i dess lydelse enligt direktiv 96/1/EG.

Antal axlar	Avgift per år	Avgift per månad	Avgift per vecka	Avgift per dag
högst 3 axlar	850 euro	85 euro	23 euro	8 euro
4 eller fler axlar	1 400 euro	140 euro	37 euro	8 euro

¹ EGT L 36, 9.2.1988, s. 33 (Celex 31988L0077), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG (EUT L 275, 20.10.2005, s. 1, Celex 32005L0055).

² EGT L 40, 17.2.1996, s. 1 (Celex 31996L0001).

Fordon med de egenskaper som anges i rad B i tabellen i punkt 8.3.1.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG i dess lydelse enligt direktiv 96/1/EG eller fordon som uppfyller högre ställda krav i senare lydelse.

Antal axlar	Avgift per år	Avgift per månad	Avgift per vecka	Avgift per dag
högst 3 axlar	750 euro	75 euro	20 euro	8 euro
4 eller fler axlar	1 250 euro	125 euro	33 euro	8 euro

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

Föreslagen lydelse

11 §

Vägavgift tas ut med olika belopp beroende på antal axlar och vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordon's motor uppfyller enligt följande.

Fordon som inte uppfyller de av Europeiska gemenskapen fastställda kraven i rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon³ i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 96/1/EG av den 22 januari 1996 om ändring av direktiv 88/77/EEG⁴.

Antal axlar	Avgift per år	Avgift per månad	Avgift per vecka	Avgift per dag
högst 3 axlar	1 332 euro	133,20 euro	35,52 euro	11 euro
4 eller fler axlar	2 233 euro	223,30 euro	59,55 euro	11 euro

Fordon med de egenskaper som anges i rad A i tabellen i punkt 8.3.1.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG i dess lydelse enligt direktiv 96/1/EG.

Antal axlar	Avgift per år	Avgift per månad	Avgift per vecka	Avgift per dag
högst 3 axlar	1 158 euro	115,80 euro	30,88 euro	11 euro
4 eller fler axlar	1 933 euro	193,30 euro	51,55 euro	11 euro

³ EGT L 36, 9.2.1988, s. 33 (Celex 31988L0077), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG (EUT L 275, 20.10.2005, s. 1, Celex 32005L0055).

⁴ EGT L 40, 17.2.1996, s. 1 (Celex 31996L0001).

Fordon med de egenskaper som anges i rad B i tabellen i punkt 8.3.1.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG i dess lydelse enligt direktiv 96/1/EG.

Antal axlar	Avgift per år	Avgift per månad	Avgift per vecka	Avgift per dag
högst 3 axlar	1 008 euro	100,80 euro	26,88 euro	11 euro
4 eller fler axlar	1 681 euro	168,10 euro	44,83 euro	11 euro

Fordon med de egenskaper som anges i rad A i tabellen 1 och 2 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/96/EG av den 13 december 1999 om ändring av direktiv 88/77/EEG⁵.

Antal axlar	Avgift per år	Avgift per månad	Avgift per vecka	Avgift per dag
högst 3 axlar	876 euro	87,60 euro	23,36 euro	11 euro
4 eller fler axlar	1 461 euro	146,10 euro	38,96 euro	11 euro

Fordon med de egenskaper som anges i rad B.1 i tabellen 1 och 2 i bilaga I till direktiv 1999/96/EG eller fordon som uppfyller högre ställda krav.

Antal axlar	Avgift per år	Avgift per månad	Avgift per vecka	Avgift per dag
högst 3 axlar	797 euro	79,70 euro	21,25 euro	11 euro
4 eller fler axlar	1 329 euro	132,90 euro	35,44 euro	11 euro

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

Lydelse enligt 2008:478

Föreslagen lydelse

17 §

Vägavgift ska betalas tillbaka om

1. avgiftsplikt upphör för ett fordon under tid för vilken vägavgift har betalats, eller

2. ett fordon's beskaffenhet ändras så att vägavgift ska tas ut med annat belopp.

I fall som avses i första stycket 1 återbetalas överskjutande belopp till den som var avgiftsskyldig när avgiftsplikten upphörde. Vägavgiften betalas tillbaka med ett belopp som motsvarar den del av avgiften som belöper på antalet återstående *hela månader* för vilka avgift har betalats, räknat från *det*

I fall som avses i första stycket 1 återbetalas överskjutande belopp till den som var avgiftsskyldig när avgiftsplikten upphörde. Vägavgiften betalas tillbaka med ett belopp som motsvarar den del av avgiften som belöper på antalet återstående *dagar* för vilka avgift har betalats, räknat från *och med*

⁵ EGT L 44, 16.2.2000, s. 1 (Celex31999L0096).

att avgiftsplikten upphörde. Från det belopp som ska återbetalas dras en avgift på 25 euro.

I fall som avses i första stycket 2 återbetalas överskjutande belopp till den som var avgiftsskyldig när registreringsbesiktning skedde. Återbetalning ska ske med ett belopp som motsvarar den del av avgiften som belöper på antalet återstående *hela månader* för vilka avgift har betalats, räknat från den dag registreringsbesiktning skedde.

den dag då avgiftsplikten upphörde. Från det belopp som ska återbetalas dras en avgift på 25 euro.

I fall som avses i första stycket 2 återbetalas överskjutande belopp till den som var avgiftsskyldig när registreringsbesiktning skedde. Återbetalning ska ske med ett belopp som motsvarar den del av avgiften som belöper på antalet återstående *dagar* för vilka avgift har betalats, räknat från *och med* den dag registreringsbesiktning skedde.

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 *det* i Bryssel den 22 mars 2000 underskrivna *protokollet för att tillämpa Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999*. 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 *och xx juli 2008* underskrivna *ändringsprotokollen*. Avtalet och protokollen publiceras i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ).

22 §

Beskattningsmyndigheten ska efter ansökan besluta om återbetalning av vägavgift som betalats i Sverige *och avser en avgiftsperiod på ett år*. Vägavgiften betalas tillbaka med ett belopp som motsvarar den del av avgiften som belöper på antalet återstående *hela månader* för vilka avgift har betalats, räknat från *det att* ansökan kom in.

Beskattningsmyndigheten ska efter ansökan besluta om återbetalning av vägavgift som betalats i Sverige. Vägavgiften betalas tillbaka med ett belopp som motsvarar den del av avgiften som belöper på antalet återstående *dagar* för vilka avgift har betalats, räknat från *och med den dag* ansökan kom in.

Från det belopp som ska återbetalas dras en avgift på 25 euro.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.
3. Har vägavgift beslutats före ikraftträdandet enligt äldre föreskrifter skall skillnaden mellan den beslutade och en ny, högre vägavgift enligt 11 § i dess nya lydelse (tillkommande avgift) betalas för tiden från och med ikraftträdandet till utgången av avgiftsperioden. För kalendermånad utgör avgiften 1/12 och för dag 1/360 av vägavgiften för helt år.
4. Den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet skall betala tillkommande avgift.
5. Tillkommande avgift skall betalas senast en månad efter ikraftträdandet.
6. Tillkommande avgift som understiger 300 kronor behöver inte betalas.
7. Användningsförbudet i 25 § skall för tillkommande avgift gälla först efter sista betalningsdag.

3 Bakgrund

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 (Eurovinjettsamarbetet). I vägavgiftssamarbetet deltar förutom Sverige även Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland. I Tyskland tas dock inte längre ut någon vägavgift.

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. Avtalet är publicerat i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ 1997:50). I Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer⁶ finns bestämmelser om utformningen av vägavgiften.

I Sverige regleras vägavgiften i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Vägavgift tas ut för motorfordon och motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kilogram som är avsedda uteslutande för godstransport på väg. Vägavgift kan betalas för dag, vecka, månad eller år. För fordon som är registrerade i det svenska vägtrafikregistret ska vägavgift betalas för ett helt år. När vägavgiften är betald kan fordonet användas i samtliga anslutna länder utan att ny vägavgift behöver betalas.

För svenskregistrerade fordon tas vägavgift ut för hela det svenska vägnätet. För utländska fordon tas vägavgift ut för färd på motorvägar samt på vissa europavägar som inte är motorvägar.

Har vägavgiften för ett utländskt fordon betalats i ett annat land inom samarbetet eller vid de försäljningsställen som finns utanför samarbetsländerna, behöver någon avgift inte erläggas i Sverige.

4 Höjda vägavgiftsnivåer

Förslag: Vägavgiften höjs till EG:s maximinivåer för vägavgift och differentieringen efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordons motor uppfyller utvidgas till att även omfatta nyare avgaskrav.

Skälen för förslaget: I direktiv 1999/62/EG anges årliga maximinivåer för vägavgiftens storlek. Den högsta tillåtna avgiftsnivån varierar med hänsyn till antalet axlar och vilka utsläppskrav fordonet uppfyller. Differentieringen efter utsläppskrav sker med utgångspunkt i EG:s avgaskrav. Vägavgiften per dag är, enligt direktivet, 8 euro för samtliga fordonskategorier och oavsett vilka avgaskrav som uppfylls. Samarbetsländerna har i ett protokoll om ändring av samarbetsavtalet den

⁶ EGT. L 187, 20.07.1999 s. 42 (Celex 31999L0062).

22 mars 2000 (SÖ 2002:46) kommit överens om att bestämma avgiftsnivån till den högsta möjliga enligt direktivet. Avgiftsnivåerna för år och dag uppgår således till de maximinivåer som anges i direktivet. I bilaga II till direktivet anges att högsta avgiftssats per månad och vecka ska stå i proportion till den tid infrastrukturen används. Inom ramen för vägavgiftssamarbetet har beräkningar gjorts för avgiftsnivåer avseende månad och vecka, med utgångspunkt i den årliga avgiften och med hänsyn tagen till att månads- och veckoavgift relativt sett kan utnyttjas i högre utsträckning än årlig avgift.

Närmare om EG-bestämmelser om avgaskrav för tunga fordon

Kraven för utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från dieselmotorer i tunga bilar (bussar och lastbilar med en totalvikt som överstiger 3 500 kg) finns i rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon⁷. I direktiv 88/77/EEG fastställs gränsvärden för utsläpp av kolmonoxid, oförbrända kolväten och kväveoxider. När det gäller små dieselmotorer har det gjorts vissa justeringar avseende kraven på partikelutsläpp i Europaparlamentets och rådets direktiv 96/1/EG om ändring av direktiv 88/77/EEG⁸. Dessa avgaskrav kallas EURO I och EURO II.

Som en del i Auto/Oil-programmet har det beslutats om nya krav för motorer i tunga bilar. Dessa krav följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller motorgas (LPG) vilka används i fordon och om ändring av rådets direktiv 88/77/EEG⁹. Den 1 oktober 2001 skulle utsläppen av samtliga reglerade ämnen minska med omkring 30 procent jämfört med år 2000 (EURO 3). Den 1 oktober 2006 skärptes avgaskraven på nytt (EURO 4). Jämfört med år 2000 halveras kväveoxidutsläppen per körd kilometer. Partikelkraven skärptes med cirka 87 procent, vilket innebar att de flesta nya tunga fordon behövde förses med partikelfälla.

Därutöver har Europaparlamentet och rådet antagit ytterligare ett direktiv om skärpta avgaskrav, direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon¹⁰. Direktivet innebär bland annat att gränsvärdet skärps för kväveoxider till en nivå som innebär att

⁷ EGT L 036, 9.2.1988 s. 33 (Celex 31988L0077).

⁸ EGT L 40, 17.2.1996, s. 1 (Celex 31996L0001).

⁹ EGT L 44, 16.2.2000, s. 1 (Celex 31999L0096).

¹⁰ EUT L 275, 20.10.2005, s. 1 (Celex 32005L0055).

en särskild efterreningsutrustning behövs (EURO 5). För tunga bilar har dessutom en frivillig kravnivå införts med särskilt låga utsläpp. Denna kravnivå är främst avsedd för fordon som drivs med andra bränslen än dieselolja och bensin. Med frivilliga kravnivå menas att det inte är nödvändigt att uppfylla avgaskraven vid en viss tidpunkt.

Nya avgiftsnivåer

I 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 användning av vissa infrastrukturer¹¹ har beslutats om höjda maximinivåer för vägavgift och att det ska vara möjligt att differentiera vägavgiften även med hänsyn till EG:s nya avgaskrav.

I samarbetskommittén för vägavgiften har avtalsparterna kommit överens om att föreslå att vägavgiften höjs till de nya maximinivåerna. För fordon som inte uppfyller EG:s avgaskrav, i direktiven benämnt EURO 0, innebär detta att vägavgiften föreslås uppgå till 1 332 euro per år för fordon med högst tre axlar och till 2 233 euro per år för fordon med minst fyra axlar, en höjning med cirka 45 procent. Antalet lastbilar som omfattas av denna höjning kommer dock att vara begränsat eftersom dessa fordon i stor utsträckning skrotas eller avyttras på annat sätt inom några år. För fordon som uppfyller de krav som benämns EURO I föreslås avgiften uppgå till 1 158 euro per år för fordon med högst tre axlar och till 1 933 euro per år för fordon med minst fyra axlar, innebärande en höjning med högst 40 procent. Fordon som uppfyller kraven för EURO II föreslås få en vägavgift som uppgår till 1 008 euro för fordon med högst tre axlar och till 1 681 per år för fordon med minst fyra axlar, en höjning runt 35 procent. För de fordon som uppfyller kraven för EURO III och EURO IV föreslås att avgiften endast höjs med ett mindre belopp. För fordon som uppfyller EURO III men inte EURO IV föreslås vägavgiften att uppgå till 876 euro per år för fordon med högst tre axlar och till 1 461 euro per år för fordon med minst fyra axlar, en höjning med cirka 18 procent. För fordon som uppfyller EURO IV eller högre ställda krav föreslås vägavgiften att uppgå till 797 euro per år för fordon med högst tre axlar och till 1 329 euro per år för fordon med minst fyra axlar, en höjning med cirka 7 procent. Avgiften per månad och vecka har bestämts på samma sätt som för tidigare gällande avgiftsnivåer, dvs. utifrån den årliga avgiften och med hänsyn till att månads- och veckoavgift relativt sett kan utnyttjas i högre utsträckning än årlig avgift. Avgiften per dag föreslås bestämmas till direktivets nya maximala nivå för daglig avgift, 11 euro.

Skälet till den föreslagna höjningen är framförallt att det i princip inte längre finns någon differentiering mellan mer eller mindre miljöanpassade lastbilar eftersom lastbilar med sämre miljöklass än EURO II successivt avregistreras i vägtrafikregistret (se rapport från Statens institut för kommunikationsanalys, Fordon 2007, Tema Miljö). Den nuvarande differentieringen av avgiftsnivåerna har således förlorat i aktualitet. En utökad differentiering av vägavgiften efter vilka krav på

¹¹ EUT L 158, 9.6.2006, s. 8 (Celex 32006L0038).

utsläpp av föroreningar som ett fordon's motor uppfyller kan även ses som ett led i arbetet med att anpassa trafikbeskattningen för den tunga godstrafiken till de kostnader den ger upphov till i fråga om bl.a. miljöpåverkan. Därtill kommer att avgiftsnivån per bil har minskat genom att fler fordon uppfyller kraven för EURO II eller striktare avgaskrav. En höjd avgiftsnivå säkerställer även det totala avgiftsuttaget.

De ändrade avgiftssatserna föreslås gälla från och med ikraftträdandet och utan hänsyn till om vägavgiften beslutats före denna tidpunkt.

5 Återbetalning av vägavgift

Förslag: Vid återbetalning ska vägavgiften återbetalas med ett belopp motsvarande den del av avgiften som belöper på antalet återstående dagar för vilka avgift har betalats. Återbetalning ska även ske för avgift som betalats för vecka eller månad.

Skälen för förslaget: I 17 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon har en möjlighet till återbetalning av vägavgift införts för fordonsägare som inte avser att bruka sitt fordon under tid för vilken vägavgift har betalats eller för det fall ett fordon's beskaffenhet ändras så att vägavgift ska tas ut med annat belopp. Vägavgiften betalas tillbaka med ett belopp som motsvarar den del av avgiften som belöper på antalet återstående hela månader för vilka avgift har betalats, räknat från det att avgiftsplikten upphörde eller från den dag registreringsbesiktning skedde. Bestämmelserna om att det vid återbetalning av vägavgift endast betalas tillbaka ett belopp motsvarande den del av avgiften som belöper på antalet återstående hela månader för vilka avgift har betalats, ska även gälla vid nedsättning enligt 17 a § samma lag. I 21 § samma lag regleras återbetalning för fordon som inte är registrerade i det svenska vägtrafikregistret. Även i dessa fall återbetalas vägavgiften med ett belopp som motsvarar den del av avgiften som belöper på antalet återstående hela månader. Begränsningen till hela återstående månader har sin grund i det avtal mellan samarbetsländerna som ingåtts i samband att samarbetet inleddes. I avtalets artikel 10.2 anges att återbetalning endast får omfatta återstående hela månader.

Det har vid olika tillfällen framförts kritik mot att en återbetalning begränsad till hela återstående månader missgynnar dem som betalar vägavgift för ett år. Som skäl anges främst att det innebär att avgift betalas för tid då fordonet inte får användas. Samarbetskommittén för vägavgiften har föreslagit en ändring i avtalet för vägavgiftssamarbetet som innebär att återbetalning inte måste begränsas till hela återstående månader. Ändringen i avtalet gör det möjligt att i stället införa återbetalning för återstående dagar.

För att undvika ett avgiftsuttag för tid som fordonet inte får användas föreslås därför att den del av avgiften som kan återbetalas utvidgas till att omfatta belopp motsvarande den del av avgiften som belöper på antalet återstående dagar för vilka avgift har betalats.

En utvidgning av möjligheten till återbetalning till att omfatta återstående dagar måste även gälla de utländska lastbilar som betalat vägavgiften i Sverige. Detta gäller oavsett om avgift betalats per år, månad eller dag. Skälet är främst att det annars kan ses som diskriminering av transporter med utländska lastbilar. Den tidigare begränsningen till att återbetalning endast kan ske vid årlig avgift föreslås därför tas bort. Det är liksom tidigare endast vägavgift som betalats i Sverige som kan återbetalas med stöd av den svenska lagstiftningen.

6 Ikraftträdande

Förslag: Ändringarna träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Skälen för förslaget: För att avgiften ska vara densamma oavsett vilket samarbetsland denna betalas i måste höjningen av avgiftsnivåerna göras vid samma tidpunkt i samarbetsländerna. Mot bakgrund av att det krävs en vaksamhet mot fördröjningar i samband med den nationella administrationen av vägavgiftshöjningen i samarbetsländerna, finns ett behov av att kunna anpassa tidpunkten för när de nya avgiftsnivåerna ska börja tillämpas.

Därtill kommer att det i anslutning till höjda avgiftsnivåer ska införas ett nytt betalningssystem för vägavgift beträffande lastbilar som inte är registrerade i det svenska vägtrafikregistret, vilket ytterligare kan komplicera en avgiftshöjning och kräva justering av tidpunkten för höjningen av vägavgiften. Avsikten är förvisso att betalningssystemet ska börja användas den 1 oktober 2008, men det är för närvarande inte möjligt att ange en definitiv tidpunkt med hänsyn till eventuella tekniska svårigheter som skulle kunna uppkomma, samt med hänsyn till fördröjningar i samband med den nationella administrationen i samarbetsländerna vid införandet av det nya betalningssystemet.

Mot bakgrund härav föreslås att regeringen bestämmer tidpunkt för när ändringarna ska träda i kraft. En höjning av vägavgiften bedöms kunna ske tidigast den 1 februari 2009.

7 Effekter av förslaget

Intäkterna från de vägavgifter som uppburits inom svenskt territorium tillfaller Sverige. Intäkter som kan hänföras till betalning av vägavgift i särskilda betalningsterminaler utanför de avtalsslutande ländernas territorium, skall fördelas mellan länderna efter vissa nyckeltal. Sverige erhåller cirka 17 % av de gemensamma intäkterna.

Intäkterna från vägavgiften uppgick år 2007 för Sveriges del till cirka 700 miljoner kronor. De beräkningar som gjorts av Finansdepartementet visar att en höjning av vägavgiften samt utökad differentiering utifrån vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordon's motor uppfyller, ger ökade skatteintäkter med cirka 110 miljoner kronor per år.

De föreslagna ändringarna om att reglerna för återbetalning av vägavgift utvidgas till belopp motsvarande den del av avgiften som belöper på antalet återstående dagar för vilka avgift har betalats, förväntas inte ge några offentligfinansiella effekter. För lastbilar registrerade i Sverige blir återbetalning aktuell när fordonet ställs av och på. Vad gäller utländska lastbilar är det endast ett fåtal som betalar vägavgift för ett helt år och en återbetalning per dag bedöms i praktiken inte bli aktuell för vägavgift som betalats för vecka och månad.

Förslaget om höjd vägavgift bidrar till att uppfylla miljö- och kvalitetsmålen frisk luft och bara naturlig försurning.