

Regeringens proposition

1997/98:12

Vägavgift för vissa tunga fordon

Prop.
1997/98:12

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 18 september 1997

Göran Persson

Erik Åsbrink
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner protokollet om Sveriges anslutning till avtalet om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar och antar en lag om vägavgift för vissa tunga fordon. Avtalslutande parter är Sverige å ena sidan och Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland å andra sidan. Avsikten är att Sverige skall gå med i det gemensamma vägavgiftssystem som länderna infört.

Vägavgiftssystemet består av en del för svenska fordon och en del för utländska fordon. Vägavgiften föreslås tas ut på motorfordon eller motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kilogram som är avsedda uteslutande för godstransport på väg. För svenska fordon föreslås att vägavgift tas ut för perioden ett år och på hela vägnätet. För utländska fordon föreslås att vägavgift tas ut för dag, vecka, månad eller år och på alla motorvägar, väg E 10, E 12 och E 14 samt vissa sträckningar av E 4, E 22 och E 65. Vidare föreslås, för svenska fordon, att fordonsskatten sänks, dock högst med ett belopp som motsvarar kostnaden för ett vägavgiftsbevis.

Lagen om vägavgift för vissa tunga fordon föreslås träda i kraft den 1 januari 1998. Övriga ändringar föreslås träda i kraft den 1 februari 1998.

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext.....	4
2.1	Förslag till lag om vägavgift för vissa tunga fordon.....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327).....	15
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.....	27
3	Ärendet och dess beredning.....	28
4	Vägavgift för vissa tunga fordon	30
4.1	Inledning	30
4.2	Tillträde	31
4.3	Avgiftspliktiga fordon	32
4.4	Avgiftsperiod.....	33
4.5	Avgiftssatser.....	33
4.6	Avgiftsskyldig	34
4.7	Vägavgiftsbevis.....	35
4.8	Avgiftsbelagda vägar.....	36
4.9	Försäljningsställen.....	38
4.10	Ecu-kurs	38
4.11	Kontroll	39
4.12	Återbetalning.....	39
4.13	Undantag	40
4.14	Straffbestämmelser.....	41
4.15	Ändringar i fordonsskattelagen m.m.....	42
4.16	Administration.....	43
4.17	Fördelning av de gemensamma avgiftsintäkterna	44
4.18	Tvist angående tolkning av direktivet	45
5	Ikraftträdande.....	45
6	Statsfinansiella effekter m.m.	45
7	Författningskommentar.....	46
7.1	Förslaget till lag om vägavgift för vissa tunga fordon.....	46
7.2	Förslaget till lag om ändring i fordonsskattelagen	53
7.3	Förslaget till lag om ändring i lagen om indrivning av statliga fordringar m.m.....	54
Bilaga 1	Sammanfattning av rapporten Vägavgift i Sverige	53
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanser.....	55
Bilaga 3	Lagrådsremissens lagförslag	56
Bilaga 4	Lagrådets yttrande	77
Bilaga 5	Avtalet.....	86
Bilaga 6	Protokollet.....	95

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde	Prop. 1997/98:12
den 18 september 1997	97 Bilaga 1

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner protokollet om Konungariket Sveriges anslutning till avtalet mellan Konungariket Belgien, Konungariket Danmark, Förbundsrepubliken Tyskland, Storhertigdömet Luxemburg och Konungariket Nederländerna om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar.
2. antar regeringens förslag till
 - lag om vägavgift för vissa tunga fordon,
 - lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327),
 - lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om vägavgift för vissa tunga fordon

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Vägavgift skall betalas till staten enligt denna lag.

2 § Beteckningar i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595), bilregisterkungörelsen (1972:599) och vägtrafikkungörelsen (1972:603), om inte annat sägs.

Beskattningsmyndighet m.m.

3 § Beskattningsmyndighet i fråga om vägavgift är Skattemyndigheten i Örebro län.

4 § Riksskatteverket är central förvaltningsmyndighet i fråga om vägavgift.

Avgiftspliktiga fordon

5 § För fordon som är eller bör vara registrerat i det svenska bilregistret (*svenskt fordon*), och som inte är avställt, 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 utslutande för godstransport på väg.

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

6 § Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

1. försvarsmakten,
2. polisväsendet,
3. civilförsvaret, brandväsendet eller annan räddningstjänst,
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.

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

Avgiftsskyldiga

7 § Avgiftsskyldig för svenskt fordon är ägaren.

Har fordonet flera ägare är de solidariskt ansvariga för den vägavgift som skall betalas.

Som ägare anses den som är eller bör vara upptagen i bilregistret som ägare. I fråga om ett fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare.

8 § Avgiftsskyldig för ett utländskt fordon är den som vid tidpunkten för användningen av de i 5 § första stycket andra meningen nämnda vägarna äger eller för fordonet eller beslutar om användningen av fordonet eller har nyttjanderätt till det.

Om det finns flera avgiftsskyldiga, är de solidariskt ansvariga för den vägavgift som skall betalas.

Avgiftspliktens inträde

9 § Avgiftsplikt för svenskt fordon inträder när fordonet införs i bilregistret eller, om fordonet samtidigt avställs, då avställningen upphör. Om fordonet är avställt på ägarens begäran, inträder avgiftsplikt då avställningen upphör. För icke avgiftspliktigt fordon som ändras till avgiftspliktigt fordon inträder avgiftsplikten när fordonet tas upp i bilregistret som avgiftspliktigt, eller om det samtidigt avställs, då avställningen upphör. För

fordon som tillhör någon av de i 6 § angivna kategorierna inträder avgiftsplikt när fordonet överläts till annan, eller om fordonet är avställt eller ställs av vid överlåtelsen, då avställningen upphör.

Avgiftsplikt för utländskt fordon inträder när fordonet används på motorvägar och de vägar som anges i bilaga 1.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

Avgiftsperioder

10 § För svenskt fordon betalas vägavgift för en avgiftsperiod om ett år.

För utländskt fordon betalas vägavgift för kalenderdag, vecka, månad eller år. Längsta avgiftsperiod är ett år.

Vägavgiftens storlek

11 § För motorfordon eller ledad motorfordonskombination med högst tre axlar tas vägavgiften ut med 6 257 kronor per år, 692 kronor per månad, 184 kronor per vecka och 55 kronor per dag. För motorfordon eller ledad motorfordonskombination med fyra eller flera axlar tas vägavgiften ut med 10 429 kronor per år, 1 154 kronor per månad, 304 kronor per vecka och 55 kronor per dag.

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

Beslut om vägavgift m.m. för svenskt fordon

12 § I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 36–39, 41–47 och 55 §§ fordonsskattelagen (1988:327) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

beskattningsmyndighet: Skattemyndigheten i Örebro län,
skattskyldig: avgiftsskyldig,
skatteperiod: avgiftsperiod,
skattskyldighet: avgiftsskyldighet,
skattebelopp: avgiftsbelopp.

Vid tillämpningen av denna lag görs efterprövning i stället för efterbeskattning. Vidare tas avgiftstillägg ut i stället för skattetillägg.

Betalning och återbetalning m.m.

Svenskt fordon

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 fordons beskaffenhet ändras så att vägavgift skall tas ut med annat belopp skall ny vägavgift beslutas. Vägavgift skall betalas senast tre

veckor efter utgången av den kalendermånad under vilken registreringsbesiktningen skedde eller senast skulle ha skett.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

14 § Vägavgift skall betalas av,

1. den som är eller bör vara registrerad som ägare i bilregistret vid ingången av kalendermånaden före avgiftsperioden,
2. när avgiftsplikt inträder, den som är eller bör vara registrerad som ägare i bilregistret vid avgiftspliktens inträde,
3. när ett fordons beskaffenhet ändras så att vägavgift tas ut med ett annat belopp, den som är registrerad som ägare i bilregistret när registreringsbesiktningen skedde eller senast skulle ha skett.

15 § Vägavgiften betalas genom insättning på särskilt konto.

Inbetalningen anses ha skett den dag inbetalningskort eller gireringshandlingar kommit in till Posten Aktiebolag eller, om staten har ingått avtal om förmedling av inbetalning av vägavgift med en bank, till banken.

16 § Vägavgiftsbevis utfärdas när betalning skett.

17 § Vägavgift skall betalas tillbaka om

1. avgiftsplikt upphör för ett fordon under tid för vilken vägavgift har betalats, eller
2. ett fordons beskaffenhet ändras så att vägavgift skall tas ut med annat belopp.

En förutsättning för återbetalning är att vägavgiftsbeviset ges in till beskattningsmyndigheten före utgången av den period för vilken avgiften har betalats.

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 att vägavgiftsbeviset kom in till beskattningsmyndigheten. Från det belopp som skall återbetalas dras en avgift på 230 kronor.

I fall som avses i första stycket 2 återbetalas överskjutande belopp till den som var avgiftsskyldig när registreringsbesiktning skedde. Återbetalning skall 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.

18 § Dröjsmålsavgift skall tas ut, om vägavgiften inte betalas inom den tid och i den ordning som har bestämts enligt denna lag.

Dröjsmålsavgiften tas ut enligt bestämmelserna i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Beskattningsmyndigheten får medge befrielse helt eller delvis från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift, om det finns särskilda skäl. Bestämmelserna om beslut om vägavgift i denna lag gäller även beslut om sådan befrielse.

19 § Vid beräkning av vägavgift, avgiftstillägg eller dröjsmålsavgift enligt 18 § andra stycket som skall påföras eller återbetalas skall beloppet avrundas till närmast lägre hela kronotal. Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

Belopp under 25 kronor behöver inte betalas in till staten och återbetalas inte heller.

Utländskt fordon

20 § Vägavgiften betalas genom köp av vägavgiftsbevis.

21 § Vägavgift skall inte betalas för fordonet, om ett giltigt bevis för betald väganvändning utfärdat i ett annat europeiskt land i överensstämmelse med 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, kan visas upp. Avtalet och protokollet publiceras i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ)¹.

22 § Beskattningsmyndigheten skall efter ansökan besluta om återbetalning av vägavgift för svenskt årsbevis om beviset ges in till beskattningsmyndigheten före utgången av den period för vilken avgiften har betalats. 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 vägavgiftsbeviset kom in.

Från det belopp som skall återbetalas dras en avgift på 230 kronor.

Reglering av vägavgiften enligt ecu-kursen

23 § De belopp i svenska kronor som anges i 11, 17 och 22 §§ omräknas per den 1 januari varje kalenderår. Beloppen i svenska kronor motsvarar de belopp i ecu som anges i artikel 8 och 10 i det i 21 § nämnda avtalet.

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

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade belopp som enligt denna lag skall tas ut under påföljande kalenderår. Beloppen avrundas nedåt.

Försäljning av vägavgiftsbevis avsedda för utländska fordon

24 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om försäljning av vägavgiftsbevis för utländska fordon.

¹ Sveriges internationella överenskommelser (SÖ) 1997:000.

Brukandeförbud

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

25 § Avgiftspliktigt fordon får inte användas, om föreskriven vägavgift inte har betalats.

Indrivning av vägavgift för svenskt fordon

26 § Om vägavgift inte betalas i rätt tid skall avgiften lämnas för indrivning. Regeringen får föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

Kontrollbestämmelser

27 § Ägaren av ett fordon är skyldig att se till att fordonet inte brukas i strid mot bestämmelserna i denna lag eller bestämmelser som har meddelats med stöd av denna lag.

Föraren av ett avgiftspliktigt fordon skall, vid färd på avgiftsbelagd väg, medföra beviset om betald vägavgift. Beviset skall på begäran av polismyndighet visas upp vid kontroll.

Straffbestämmelser m.m.

28 § Brukas ett fordon i strid mot 25 §, skall polisman ta hand om fordonets registreringsskyltar.

Den polisman som har tagit hand om registreringsskyltar får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

29 § Ägaren av ett fordon som brukas i strid mot 25 § sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 28 § döms till böter eller fängelse i högst sex månader, om han uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades.

Ägaren av ett fordon som på annat sätt brukas i strid mot 25 §, döms till penningböter, om han uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåtit att göra vad som ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades.

30 § Den som brukar någon annans fordon utan lov har samma skyldigheter som ägaren enligt 27 § och döms i ägarens ställe enligt 29 §. Det samma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma vem som får föra fordonet eller anlitar någon annan förare än den ägaren har utsett.

31 § I de fall som avses i 29 § döms även föraren till samma straff, om han kände till att fordonet inte fick brukas. Detta gäller dock inte när for-

donet provkörs vid besiktning eller inspektion enligt 35 § fordonskungörelsen (1972:595).

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

32 § I fråga om fordon som tillhör eller brukas av dödsbo, aktieföretag, ekonomisk förening eller annan juridisk person, skall ansvarsbestämmelserna tillämpas på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen. Om Vägverket på begäran av en juridisk person godtagit en viss fysisk person som bärare av ägares ansvar, skall dock bestämmelserna i stället gälla denne.

Ansvarsbestämmelserna för ägare eller brukare av fordon som är eller bör vara registrerat i det svenska bilregistret och inte är avställt skall i fråga om fordon som tillhör eller brukas av staten eller kommun tillämpas på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som ankommer på honom för att hindra att ett brott mot lagen begås men detta ändå sker på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas ansvarsbestämmelserna i stället på den överordnade.

33 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 27 § andra stycket döms till penningböter.

34 § Avgift enligt denna lag omfattas även av lagen (1971:1072) om förmansberättigade skattefordringar m.m. och lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter.

Överklagande

35 § I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 84–87 §§ fordonsskattelagen (1988:327) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

skatteperiod: avgiftsperiod,
efterbeskattning: efterprövning,
skattskyldig: avgiftsskyldig,
skattepliktig: avgiftspliktig.

Beslut enligt 22 § får ej överklagas.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998.

2. Bestämmelserna i 8, 20–22 och 24–35 §§, samt bestämmelserna i 5 och 9–10 §§, såvitt avser utländska fordon, tillämpas först från och med den 1 februari 1998.

3. För svenskt fordon som är avgiftspliktigt vid ikraftträdandet skall den första avgiftsperioden vara den 1 februari 1998 – den 31 januari 1999 och vägavgiften skall betalas senast den 20 januari 1998.

4. För svenskt fordon som blir avgiftspliktigt under januari månad 1998 skall den första avgiftsperioden vara den 1 februari 1998 – den 31 januari 1999 och vägavgiften skall betalas senast tre veckor efter avgiftspliktens inträde.

5. För svenskt fordon för vilket avgiftsplikt upphör under januari månad 1998 återbetalas erlagd vägavgift utan avdrag av den avgift som anges i 17 §. Prop. 1997/98:12 Bilaga 1

Väg nr	Från	Till
E 4	Uppsala (Gnista trafikplats)	Finska gränsen
E 10	Töre	Norska gränsen
E 12	Holmsund	Norska gränsen
E 14	Sundsvall	Norska gränsen
E 22	Karlskrona (Vedeby trafikplats)	Norrköping (Skälvs trafikplats)
E 65	Svedala (Svedala trafikplats)	Ystad (hamnen)

2.2 Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen
(1988:327)

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

Härigenom föreskrivs att bilaga 1 till fordonsskattelagen (1988:327) skall ha följande lydelse.

Bilaga 1 till fordonsskattelagen (1988:327)¹

Fordonsskatt

Nuvarande lydelse

Fordonsslåg	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
A Motorcyklar				
1	Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0- 76-	75 110 137	0 0
2	Annan motorcykel	0-	220	0
B Personbilar				
1	Personbil som inte kan drivas med diesellojla	0- 901-	900 585 734	0 149
2	Personbil som kan drivas med diesellojla			
	2.1 som enligt bilregistret har årsmodellsbeteckning 1993 eller äldre	0- 901-	900 1 172 1 468	0 297
	2.2 annan personbil	0- 901-	900 2 245 2 814	0 569
C Bussar				
1	Bussar som inte kan drivas med diesellojla	0- 1 601- 3 001-	1 600 390 430 984	0 40 0
2	Bussar som kan drivas med diesellojla	0- 1 601- 3 001-	1 600 720 775 1 545	0 55 0
D Lastbilar				
1	Lastbil som inte kan drivas med diesellojla	0- 1 601- 3 001-	1 600 390 430 984	0 40 0

¹ Senaste lydelse av bilagan 1996:834.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2	Lastbil som kan drivas med dieselolja			
	2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0- 1 600	869	0
		1 601- 3 000	929	60
		3 001- 6 000	1 776	55
		6 001- 10 000	3 426	66
		10 001- 14 000	6 066	169
		14 001-	12 842	298
	med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 600	869	0
		1 601- 3 000	907	38
		3 001- 6 000	1 446	69
		6 001- 11 000	3 525	79
		11 001- 15 000	7 485	101
		15 001- 18 000	11 533	119
		18 001- 23 000	15 097	217
		23 001-	25 932	185
	2.2 utan anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0- 1 600	720	0
		1 601- 3 000	775	55
		3 001- 6 000	1 545	4
		6 001- 10 000	1 677	29
		10 001- 14 000	2 821	98
		14 001- 17 000	6 737	175
		17 001-	11 984	229
	med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 600	682	0
		1 601- 3 000	731	49
		3 001- 6 000	1 424	4
		6 001- 11 000	1 556	14
		11 001- 15 000	2 271	77
		15 001- 18 000	5 351	136
		18 001-	9 443	172
E	Traktorer m.m.			
1	Traktor klass 1 (trafiktraktor)	0- 1 300	370	0
		1 301- 3 000	425	55
		3 001- 7 000	1 360	95
		7 001-	5 160	168
2	Traktor klass II (jordbrukstraktor)	0-	225	0
3	Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1-2	2 001-	1 000	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
4	Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 2 med två hjulaxlar	2 001- 6 000 6 001- 14 000 14 001-	300 1 700 7 300	35 70 200
	med tre eller flera hjulaxlar	2 001- 6 000 6 001- 14 000 14 001- 18 000 18 001-	300 1 500 5 500 10 700	30 50 130 170
F	Släpvagnar			
1	Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0- 1 000 1 001- 3 000	150 170	0 21
2	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil ¹ som inte kan drivas med diesellojla med en hjulaxel	3 001-	580	11
	med två hjulaxlar	3 001- 13 000 13 001-	580 1 480	9 0
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001- 13 000 13 001-	580 1 180	6 0
3	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med diesellojla, om det är fråga om			
	3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjulaxel	3 001- 5 000 5 001- 8 000 8 001-	630 2 190 5 400	78 107 198
	med två eller flera hjulaxlar	3 001- 8 000 8 001- 11 000 11 001- 14 000 14 001-	610 2 710 4 990 8 410	42 76 114 160
	3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001- 8 000 8 001-	320 2 120	36 64

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med diesellojla, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor, av ett motorredskap som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn som beskattas enligt E4 tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
med två hjulaxlar	3 001- 8 000	310	23	
	8 001- 11 000	1 460	38	
	11 001- 14 000	2 600	58	
	14 001- 17 000	4 340	76	
	17 001-	6 620	84	
med tre eller flera hjulaxlar	3 001- 11 000	300	14	
	11 001- 17 000	1 420	30	
	17 001- 25 000	3 220	50	
	25 001-	7 220	65	
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafik- traktor ² eller ett motorredskap ² som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn ² som beskattas enligt E4	3 001- 8 000	550	45	
	8 001-	2 800	120	
	med två hjulaxlar	3 001- 8 000	550	20
		8 001- 11 000	1 550	50
		11 001- 17 000	3 050	170
		17 001-	13 250	250
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001- 11 000	550	20
		11 001- 14 000	2 150	40
		14 001- 20 000	3 350	75
		20 001- 25 000	7 850	105
		25 001- 30 000	13 100	120
		30 001-	19 100	45

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselloja tas skatt ut enligt 3.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
A Motorcyklar				
1	Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0- 76-	75 110 137	0 0
2	Annan motorcykel	0-	220	0
B Personbilar				
1	Personbil som inte kan drivas med dieselolja	0- 901-	900 585 734	0 149
2	Personbil som kan drivas med dieselolja			
	2.1 som enligt bilregistret har års- modellsbeteckning 1993 eller äldre	0- 901-	900 1 172 1 468	0 297
	2.2 annan personbil	0- 901-	900 2 245 2 814	0 569
C Bussar				
1	Bussar som inte kan drivas med dieselolja	0- 1 601- 3 001-	1 600 390 430 984	0 40 0
2	Bussar som kan drivas med dieselolja	0- 1 601- 3 001-	1 600 720 3 000 775 1 545	0 55 0
D Lastbilar				
1	Lastbil som inte kan drivas med diesel- olja	0- 1 601- 3 001-	1 600 390 430 984	0 40 0
2	Lastbil som kan drivas med dieselolja			
	2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar			
	2.1.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	0- 1 601- 3 001- 6 001- 10 001- 14 001-	1 600 869 3 000 929 6 000 1 776 3 426 10 000 6 066 14 000 6 066 12 842	0 60 55 66 169 298
	2.1.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	7 000- 10 000- 13 000- 14 000-	9 999 500 12 999 650 13 999 1 505 14 999 2 650	0 10 115 285

15 000-

5 392

298

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
<i>2.2 med anordning för påhängsvagn med tre eller flera hjulaxlar</i>				
<i>2.2.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon</i>				
	0-	1 600	869	0
	1 601-	3 000	907	38
	3 001-	6 000	1 446	69
	6 001-	11 000	3 525	79
	11 001-	15 000	7 485	101
	15 001-	18 000	11 533	119
	18 001-	23 000	15 097	217
	23 001-		25 932	185
<i>2.2.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon</i>				
	7 000-	13 999	500	0
	14 000-	17 999	1 500	100
	18 000-	22 999	4 667	217
	23 000-		15 502	185
<i>2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar</i>				
<i>2.3.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon</i>				
	0-	1 600	720	0
	1 601-	3 000	775	55
	3 001-	6 000	1 545	4
	6 001-	10 000	1 677	29
	10 001-	14 000	2 821	98
	14 001-	17 000	6 737	175
	17 001-		11 984	229
<i>2.3.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon</i>				
	7 000-	12 999	300	0
	13 000-	13 999	800	30
	14 000-	14 999	1 100	30
	15 000-	17 699	2 000	36
	17 700-		3 157	229
<i>2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar</i>				
<i>2.4.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon</i>				
	0-	1 600	682	0
	1 601-	3 000	731	49
	3 001-	6 000	1 424	4
	6 001-	11 000	1 556	14
	11 001-	15 000	2 271	77
	15 001-	18 000	5 351	136
	18 001-		9 443	172

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
<i>2.4.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon</i>	7 000- 14 999	300	0
	15 000- 16 999	500	0
	17 000- 18 999	1 000	0
	19 000- 19 999	2 000	100
	20 000- 24 499	3 000	159
	24 500-	10 193	172
<i>2.5 utan draganordning med två hjulaxlar</i>			
<i>2.5.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon</i>	0- 1 600	720	0
	1 601- 3 000	775	55
	3 001- 6 000	1 545	4
	6 001- 10 000	1 677	29
	10 001- 14 000	2 821	98
	14 001- 17 000	6 737	175
	17 001-	11 984	229
<i>2.5.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon</i>	12 000- 14 999	500	50
	15 000- 15 999	3 200	100
	16 000- 16 999	3 979	175
	17 000-	5 726	229
<i>2.6 utan draganordning med tre hjulaxlar</i>			
<i>2.6.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon</i>	0- 1 600	682	0
	1 601- 3 000	731	49
	3 001- 6 000	1 424	4
	6 001- 11 000	1 556	14
	11 001- 15 000	2 271	77
	15 001- 18 000	5 351	136
	18 001-	9 443	172
<i>2.6.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon</i>	12 000- 15 999	500	0
	16 000- 17 999	550	138
	18 000-	3 185	172
<i>2.7 utan draganordning med fyra eller flera hjulaxlar</i>			
<i>2.7.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon</i>	0- 1 600	682	0
	1 601- 3 000	731	49
	3 001- 6 000	1 424	4
	6 001- 11 000	1 556	14
	11 001- 15 000	2 271	77
	15 001- 18 000	5 351	136
	18 001-	9 443	172

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
<i>2.7.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon</i>	<i>12 000- 20 499</i>	<i>1 200</i>		<i>25</i>
	<i>20 500-</i>	<i>3 313</i>		<i>172</i>
E Traktorer m.m.				
1 Traktor klass 1 (trafiktraktor)	0- 1 300	370		0
	1 301- 3 000	425		55
	3 001- 7 000	1 360		95
	7 001-	5 160		168
2 Traktor klass II (jordbrukstraktor)	0-	225		0
3 Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1-2	2 001-	1 000		0
4 Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 2 med två hjulaxlar	2 001- 6 000	300		35
	6 001- 14 000	1 700		70
	14 001-	7 300		200
	med tre eller flera hjulaxlar			
	2 001- 6 000	300		30
	6 001- 14 000	1 500		50
	14 001- 18 000	5 500		130
	18 001-	10 700		170
F Släpvagnar				
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0- 1 000	150		0
	1 001- 3 000	170		21
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil ¹ som inte kan drivas med diesellojla med en hjulaxel	3 001-	580		11
	med två hjulaxlar			
	3 001- 13 000	580		9
	13 001-	1 480		0
	med tre eller flera hjulaxlar			
	3 001- 13 000	580		6
	13 001-	1 180		0

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med diesellojla, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor, av ett motorredskap som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn som beskattas enligt E4 tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
3	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselloja, om det är fråga om			
	3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjulaxel	3 001- 5 000 5 001- 8 000 8 001-	630 2 190 5 400	78 107 198
	med två eller flera hjulaxlar	3 001- 8 000 8 001- 11 000 11 001- 14 000 14 001-	610 2 710 4 990 8 410	42 76 114 160
	3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001- 8 000 8 001-	320 2 120	36 64
	med två hjulaxlar	3 001- 8 000 8 001- 11 000 11 001- 14 000 14 001- 17 000 17 001-	310 1 460 2 600 4 340 6 620	23 38 58 76 84
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001- 11 000 11 001- 17 000 17 001- 25 000 25 001-	300 1 420 3 220 7 220	14 30 50 65
4	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafik- traktor ² eller ett motorredskap ² som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn ² som beskattas enligt E4	3 001- 8 000 8 001-	550 2 800	45 120
	med en hjulaxel	3 001- 8 000 8 001- 11 000 11 001- 17 000 17 001-	550 1 550 3 050 13 250	20 50 170 250

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselloja tas skatt ut enligt 3.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
med tre eller flera hjulaxlar	3 001- 11 000	550	20
	11 001- 14 000	2 150	40
	14 001- 20 000	3 350	75
	20 001- 25 000	7 850	105
	25 001- 30 000	13 100	120
	30 001-	19 100	45

Denna lag träder i kraft den 1 februari 1998. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om
indrivning av statliga fordringar m.m.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Under indrivningen gäller bestämmelserna i 7 kap. 14 § utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön för böter och viten samt för fordringar som påförts enligt bestämmelserna i

1. uppbördslagen (1953:272), om inte annat föreskrivs i den lagen,
2. lagen (1958:295) om sjömansskatt, om inte annat föreskrivs i den lagen,
3. lagen (1972:435) om överlastavgift,
4. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
5. lagen (1976:339) om saluvagnsskatt,
6. lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter,
7. lagen (1984:668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare, om inte annat föreskrivs i den lagen,
8. fordonsskattelagen (1988:327),
9. lagen (1989:471) om investeringsskatt för vissa byggnadsarbeten,
10. lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta,
11. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl.,
12. mervärdesskattelagen (1994: 200), *eller*
13. lagen (1994:419) om brotts- offerfond.
12. mervärdesskattelagen (1994: 200),
13. lagen (1994:419) om brottsofferfond, *eller*
14. lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 1998. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 1996:133.

Direktivet

EG har genom olika beslut under senare år sökt främja en fri konkurrens i och mellan medlemsstaterna när det gäller tunga lastbilstransporter.

Rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaters tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användning av vissa infrastrukturer (EGT nr L 279, 12.11.1993 s. 32, Celex 393L0089) innehåller bestämmelser om minimiskattesatser för fordonsskatt och bestämmelser om vägtullar och vägavgifter. Direktivet gäller endast för motorfordon eller ledad motorfordonskombination som uteslutande är avsedda för godstransport på väg och med en bruttovikt av minst 12 ton.

Europeiska gemenskapernas domstol har upphävt detta direktiv eftersom Europaparlamentet inte hade konsulterats beträffande direktivets slutliga innehåll. Domstolen uttalade dock att direktivet skulle gälla i sak tills direktivet, inom rimlig tid, ersatts med ett nytt direktiv. Ett förslag till ett nytt direktiv behandlas för närvarande av rådet. Detta direktiv kommer möjligen att få konsekvenser för vår del beträffande vägavgifter och fordonsskatt, men inte ändra de grundläggande förutsättningarna vad gäller möjligheten att ta ut vägavgifter.

Nuvarande direktiv ger medlemsstaterna rätt att införa vägavgifter såväl för inhemska som utländska åkare. I direktivet definieras vägavgift som betalning av ett bestämt belopp som ger fordonet rätt att under en viss angiven tid använda vissa vägar. Vidare definieras fordon som motorfordon eller ledad motorfordonskombination avsedd uteslutande för godstransporter på väg och med en högsta tillåtna bruttovikt av minst 12 ton. Reglerna i direktivet anger att vägavgift bara kan tas ut av den som använder motorvägar eller andra flerfiliga vägar av motorvägskaraktär, broar, tunnlar och bergspass. Vägavgift kan dock under vissa angivna förutsättningar tas ut på centrala vägnätet i övrigt. I direktivet står också att en medlemsstat kan föreskriva att för fordon registrerade i den egna medlemsstaten skall vägavgift tas ut för användande av hela vägnätet inom dess territorium och för ett helt år. Vägavgiften kan högst bestämmas till ett belopp om 1 250 ecu inklusive administrationskostnader. Vägavgiften skall dock stå i relation till hur länge vägen, bron etc. används.

Avtalet

I artikel 8 i direktivet anges att två eller flera medlemsstater kan samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem som är tillämpligt inom hela deras sammanhängande territorium.

Betalning av vägavgift skall i de fallen ge tillgång till de deltagande medlemsstaternas vägnät. Fördelning skall sedan ske av de gemensamma inkomsterna så att var och en av avtalsstaterna kan få en skälig andel av inkomsterna.

Denna möjlighet har Tyskland, Danmark, Belgien, Nederländerna och Luxemburg använt sig av och gått samman för att införa ett gemensamt

vägavgiftssystem, det s.k. Eurovinjettsystemet. Genom avtal om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar, undertecknat den 9 februari 1994, (härefter benämnt avtalet) bestämde länderna närmare vilka villkor som skulle gälla. Avtalet förpliktar inte länderna att införa vägavgifter men hindrar länderna från att införa andra former av vägavgifter.

I direktivet stadgas att andra medlemsstater kan ansluta sig till ett sådant gemensamt system. En liknade passus återfinns i det avtal som de fem länderna slutit.

Samtliga fem länder tar nu ut vägavgift. Länderna har dock valt något olika system för avgiftsuttaget och tillämpar även olika regler för uttagande av vägavgift för sina egna åkare. Det gemensamma vägavgiftssystemet är utformat så att vägavgift tas ut för motorfordon och ledad motorfordonsskombination avsett uteslutande för godstransport och med en totalvikt av 12 000 kilogram eller därutöver. Vägavgift tas ut när fordonet används på motorvägsnätet och vägavgiften skall vara betald innan påfart på motorvägen. Vägavgiftsbevis finns att köpa dels i ett område runt de avtalsslutande länderna dels på försäljningsställen i de avtalsslutande länderna. Vägavgiftsbevis kan köpas för dag, vecka, månad eller år. Som exempel på olika system kan nämnas att Danmark tar ut vägavgift för sina inhemska åkare på hela vägnätet på årsbasis. Detta kan jämföras med Tyskland som tar ut vägavgift för sina egna åkare endast om de använder motorvägsnätet och åkarna kan då välja att köpa bevis för år, månad, vecka eller dag.

I december 1994 ansökte Sverige om att få bli observatörer i femstatsgruppen. Sverige har alltsedan dess deltagit i de möten som gruppen inbjudit Sverige att delta i.

Sverige har i brev den 6 december 1995 ställt till de fem avtalsslutande länderna uttryckt önskemål om att gå med i avtalet och begärt att få veta de närmare förutsättningarna härför. Sverige angav i brevet att ett önskemål var att kunna införa vägavgifter från den 1 januari 1997. Sverige angav också att om förhandlingarna skulle dra ut alltför mycket på tiden övervägde Sverige att införa ett eget vägavgiftssystem. Sverige har alltsedan denna tidpunkt förhandlat om de närmare villkor som skall gälla. En central fråga i detta sammanhang har varit vilken procentsats av de gemensamma nettointäkterna som Sverige skulle få del av. På ett möte med de här berörda staternas transportministrar den 17 juni 1996 avtalades att Sverige skulle erhålla 5,25 procent av de gemensamma intäkterna.

Genom protokollet får Sverige möjlighet att ansluta sig till de fem avtalsslutande ländernas överenskommelse. I protokollet anges att avtalet i dess svenska lydelse skall äga samma status som de fem övriga ländernas lydelse av avtalet. Detta innebär att Sverige vid utformningen av ett vägavgiftssystem måste följa bestämmelserna i avtalet och protokollet. Protokollet undertecknades den 18 september 1997.

Regeringen föreslår i detta ärende att riksdagen nu godkänner protokollet om Sveriges anslutning till avtalet.

Regeringen uppdrog den 14 december 1995 åt Vägverket att i samråd med Riksskatteverket lämna förslag till närmare förutsättningar för utformning av ett vägavgiftssystem. Den 3 juni 1996 överlämnade Vägverket rapporten Vägavgift i Sverige till Kommunikationsdepartementet, en

sammanfattning av rapporten finns i *bilaga 1*. Rapporten finns tillgänglig på Kommunikationsdepartementet. Rapporten har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2* och en sammanställning över remissyttrandena finns tillgängliga i Kommunikationsdepartementets ärende (K96/2200/4).

Mot denna bakgrund behandlar regeringen i detta ärende ett förslag till lag om vägavgift för vissa tunga fordon. För att fordonsägarna i Sverige skall kompenseras vid införandet av vägavgiftssystemet föreslås att fordonsskatten skall sänkas. Regeringen lägger därför även fram ett förslag till ändring i fordonsskattelagen.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 29 augusti 1996 att inhämta *Lagrådets* yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 3*.

Lagrådets yttrande finns i *bilaga 4*.

Lagrådet har på några punkter haft invändningar i sak mot lagrådsremissens lagförslag. Regeringen har i propositionen följt vad *Lagrådet* har föreslagit. *Lagrådet* har i sitt yttrande också föreslagit relativt omfattande ändringar av lagteknisk art i förslaget till lag om vägavgift för vissa tunga fordon. Mot bakgrund härav har en redaktionell omarbetning av lagrådsremissens lagförslag företagits. Därvid har synpunkter inhämtats från Riksskatteverket.

Lagrådets synpunkter berörs i författningskommentaren.

4 Vägavgift för vissa tunga fordon

4.1 Inledning

Utformningen av ett svenskt vägavgiftssystem styrs i väsentliga delar av direktivet och avtalet. Inom de ramar dessa ställer upp är det angeläget att systemet får en sådan teknisk utformning att det blir enkelt och billigt att hantera för berörda avgiftsskyldiga och myndigheter. Direktivet tillåter att inhemska fordon i viss utsträckning behandlas annorlunda än utländska fordon. I rapporten har man utnyttjat denna möjlighet och beträffande svenska fordon föreslagit en konstruktion av avgiften som nära knyter an till uttaget av fordonsskatt. Regeringen delar bedömningen att detta är en lämplig lösning, inte minst med hänsyn till att de ifrågavarande fordonen skall belastas med både fordonsskatt och vägavgift. Genom att i allt väsentligt bygga på regelsystemet för fordonsskatt uppnås påtagliga administrativa fördelar genom att bl.a. ADB-rutiner m.m. för fordonsskatt kan utnyttjas även för vägavgiften. Samordningsvinsterna är således påtagliga och de resurser som krävs för att hantera denna del av vägavgiftssystemet blir små.

När det gäller utländska fordon är det inte möjligt att på samma sätt knyta an till uttaget av svensk fordonsskatt utan särskilda rutiner för avgiftsuttaget krävs. Dessa är dessutom delvis gemensamma för de länder

som ingår i Vinjettsystemet. Även här har det emellertid självfallet varit regeringens strävan att finna så enkla och resurssnåla rutiner som möjligt.

Regeringsformen innehåller inte någon definition av begreppen skatt eller avgift och gränsen dem emellan är många gånger svår att dra. Frågan har diskuterats åtskilliga gånger i lagstiftningssammanhang, bl.a. nyligen ingående i lagrådsremissen om miljöbalk.

Såsom vägavgiften i det följande föreslås utformad för de inhemska åkarna, dvs. att vägavgift skall tas ut på hela vägnätet och på årsbasis oavsett om fordonet används, har den enligt regeringens bedömning uppenbarligen karaktär av skatt medan den vägavgift som skall tas ut för utländska åkare torde utgöra en tvingande avgift. Övervägande skäl talar dock för att behandla avgiften för såväl inhemska som utländska fordon i ett sammanhang efter mönster av fordonsskatten.

I direktivet används ordet vägavgift och den benämningen bör även användas i förevarande sammanhang.

4.2 Tillträde

Regeringens förslag: Protokollet om Sveriges anslutning till avtalet mellan Belgien, Danmark, Tyskland, Luxemburg och Nederländerna om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar skall godkännas.

Skälen för regeringens förslag: En utgångspunkt för regeringens förslag att Sverige bör ansluta sig till avtalet är att ett avgiftssystem för tung trafik är en viktig del av trafikpolitiken. Med medlemskapet följer en möjlighet för Sverige att delta i vidareutvecklingen av systemet. En annan utgångspunkt för regeringen är det faktum att de flesta länder i vår omvärld redan i dag tar ut avgifter i någon form av tung trafik. I dag måste svenska åkare betala vägavgift när de kör på motorvägar i Danmark, Tyskland, Belgien, Nederländerna och Luxemburg. I några andra medlemsländer har man systemet med vägtullar. I Sverige kör de utländska åkarna däremot utan att betala någon vägavgift. Om ett vägavgiftssystem införs i Sverige kommer vägavgift att tas ut för de fordon som använder det svenska vägnätet. Ett annat syfte är att gå med i ett gemensamt system för att underlätta att godstransporter kan färdas utan onödigt hinder av flera olika avgifter i de olika länderna. Svenska transportörer kan med det förslag som regeringen nu lägger fram ges mer likvärdiga konkurrensvillkor, jämfört med åkare från andra länder.

Det är vidare regeringens uppfattning att kostnadsansvaret för tung trafik bör vidareutvecklas inom ramen för EU på ett sätt som skapar likvärdiga konkurrensförutsättningar gentemot andra transportmedel m.m. Mot denna bakgrund är det enligt regeringens uppfattning angeläget att Sverige ansluter sig till det avgiftssystem som införts i de fem avtalsslutande länderna. Sveriges anslutning till avtalet skall ses som ett första och nödvändigt steg mot ett system för att ta ut ersättning för de kostnader den tunga trafiken orsakar.

I det följande redovisar vi de närmare detaljerna i vårt förslag.

Regeringens förslag: Vägavgift tas ut för motorfordon eller ledad motorfordonskombination med en totalvikt på minst 12 000 kilogram om fordonet är avsett uteslutande för godstransport på väg. För svenskt motorfordon gäller härutöver att det är eller bör vara registrerat i det svenska bilregistret och inte är avställt.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 2 i direktivet definieras fordon som motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer avsedda uteslutande för transport av gods på väg och med en bruttovikt på minst 12 ton.

Med motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer som är avsedda att uteslutande användas för godstransport avses lastbilar eller lastbilskombinationer som är inrättat för godstransport. I praktiken blir det således lastbilar och lastbilskombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kilogram som blir avgiftspliktiga.

Ett system som det tyska där man endast tar ut vägavgift för de åkare som använder motorvägar kräver en försäljningsadministration och en kontrollapparat som är mycket dyrbar. Det danska systemet där alla inhemska åkare betalar för ett år och på hela vägnätet är betydligt billigare och lättare att administrera.

För att inte bygga upp ett alltför komplicerat och dyrbart system föreslås därför att alla motorfordon eller motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kilogram avsedda för godstransport bör vara avgiftspliktiga. Avgiften bör också tas ut för ett år. Som nämnts inledningsvis kommer som kompensation för vägavgiften en sänkning att ske av fordonsskatten. Vi återkommer till denna fråga i avsnitt 4.15.

För svenskt motorfordon föreslås att vägavgift endast bör tas ut om fordonet är eller bör vara upptaget i det svenska bilregistret och inte är avställt.

Enligt uppgift från Vägverket finns det i dag motorfordon som är registrerade som lastbilar men som inte är inrättade för godsbefordran. Reglerna om registrering är dock utformade på detta sätt. För det fall ett fordon är registrerat som lastbil men inte är inrättat för att transportera gods på väg skall vägavgift inte tas ut.

Vilka fordon som skall registreras i bilregistret regleras i bilregisterkungörelsen (1972:599). Det är ur olika synpunkter mindre lämpligt att knyta skattebestämmelser till en sådan reglering. Anknytningen till bilregistrering finns även i fråga om fordonsskatt enligt fordonsskattelagen (1988:327) och försäljningsskatt enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Regeringen anser att de grundläggande förutsättningarna för bilregistrering borde ske i lag och förutsättningarna för en annan ordning behöver enligt regeringens uppfattning övervägas. Regeringen har den 19 december 1996 tillsatt en utredning som skall se över

bestämmelserna inom trafikregisterområdet (dir 1996:117). Utredningen har bl.a. till uppgift att överväga om inte de grundläggande bestämmelserna om registrering borde ske i lag. Tills vidare måste dock nuvarande ordning användas.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

4.4 Avgiftsperiod

Regeringens förslag: För fordon som är registrerat i det svenska bilregistret skall vägavgift tas ut för ett år. För utländskt fordon betalas vägavgift för dag, vecka, månad eller år.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 7 g i direktivet stadgas att vägavgift skall stå i förhållande till hur länge infrastrukturen används. Dock kan en medlemsstat ta ut vägavgift per år för fordon registrerat på sitt eget territorium. I artikel 7 i avtalet står att vägavgiften skall bestämmas för perioderna kalenderdag, vecka, månad eller år men inte längre än för ett år. I andra stycket stadgas att för perioder på en vecka eller mer kan avgiften betalas från början på en kalenderdag. I tredje stycket stadgas att parter som tar ut årlig avgift för fordon registrerat på deras territorium kan bestämma kalenderår som den årliga perioden.

För svenskt fordon bör vägavgiften tas ut för ett helt år. För utländskt fordon bör däremot möjlighet att ta ut vägavgiften för dag, vecka, månad eller år finnas. Om en ägare inte avser att använda fordonet för en tid har en möjlighet till återbetalning införts. Återbetalning kan dock endast ske för årsbevis.

4.5 Avgiftssatser

Regeringens förslag: För motorfordon eller ledad motorfordonskombination tas vägavgift ut för ett år med 6 257 kronor för fordon med högst tre axlar och med 10 429 kronor för fordon med fyra eller fler axlar. För utländskt fordon tas vägavgift ut även för perioderna månad, vecka eller dag.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: I direktivet stadgas att vägavgiften skall bestämmas av de berörda medlemsstaterna till ett belopp om högst 1 250 ecu per år inklusive administrationskostnader.

I artikel 8 i avtalet stadgas att avgiften, inklusive administrationskostnader, skall för ett år bestämmas till 750 ecu (6 257 kronor) för fordon med högst tre axlar och för fordon med fyra eller fler axlar till 1 250 ecu

(10 429 kronor). För perioden en månad till 75 ecu (692 kronor) för fordon med högst tre axlar och 125 ecu (1 154 kronor) för fordon med fyra eller fler axlar. För perioden en vecka till 20 ecu (184 kronor) för fordon med högst tre axlar och 33 ecu (304 kronor) för fordon med fyra eller fler axlar. Avgiften för en dag skall bestämmas till 6 ecu (55 kronor) oavsett antal axlar.

Vidare finns en bestämmelse om nedsättning med femtio procent av vägavgiftsbeloppet för fordon registrerade i Grekland till och med 1997.

Sverige måste ha samma avgiftssatser som i avtalet. Som ovan nämnts bör vägavgiften tas ut för ett år för fordon som är registrerade i det svenska bilregistret. De avgiftssatser som angivits i ecu i avtalet bör omräknas till nationell valuta. Kursen för omräkning från ecu till nationell valuta skall göras i överensstämmelse med artikel 11 i direktivet på sätt som anges i avsnitt 4.10. De fem avtalslutande länderna har därför för årsbevis överenskommit om att använda den växelkurs som gällde i oktober 1996. För övriga bevis har länderna överenskommit om att använda den växelkurs som gällde i oktober 1994. Sverige bör vid införandet av vägavgift bestämma vägavgiftsbeloppen på samma grunder som de fem avtalslutande staterna.

För lastbilar utan draganordning bör vägavgiften beräknas med ledning av det antalet axlar som finns angivna i bilregistret. För lastbilar med draganordning som har minst tre axlar och som kan dra släpvagnar med minst en axel skall alltid den högre vägavgiften tas ut. Lastbil med draganordning som har två axlar kan dra släpvagnar med minst två axlar. På grund härav och för att inte komplicera systemet alltför mycket med att införa anmälningsförfarande bör alltid det högsta beloppet tas ut för lastbil med draganordning.

För utländskt fordon får vägavgift tas ut med ledning av vilka uppgifter föraren lämnar angående fordonet när han köper vägavgiftsbevis. Det blir därmed det antal axlar fordonet eller fordonskombinationen faktiskt har vid färd på det svenska vägnätet som avgör avgiftens storlek.

I artikel 7 f andra stycket i direktivet stadgas att den 1 januari 1997 och vartannat år därefter skall maximibeloppet revideras. Denna bestämmelse samt de diskussioner som pågår om ett nytt reviderat direktiv innebär att det är troligt att de olika belopp avseende fordonsskatt, vägtullar och vägavgifter som anges i direktivet kommer att ändras inom en relativt snar framtid.

Det är endast möjligt att ge nedsättning av vägavgiften på sätt som nämnts i avtalet. Den i rapporten föreslagna nedsättningen av vägavgiften, som utformats efter förebild av 88 § fordonsskattelagen, är således inte möjlig att göra.

4.6 Avgiftsskyldig

Regeringens förslag: För svenskt fordon är ägaren avgiftsskyldig. För utländskt fordon är den som äger eller för fordonet eller beslutar om användning av fordonet eller har nyttjanderätt till det avgiftsskyldig.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 5 i avtalet stadgas vem som är avgiftsskyldig. Det är den som vid tidpunkten för användandet av fordonet beslutat om att använda fordonet, den som för fordonet, den som är ägare av fordonet eller den som har nyttjanderätt till fordonet. Om det finns flera avgiftsskyldiga parter svarar de solidariskt.

Beträffande svenskt fordon bör ambitionen vara att så långt möjligt försöka följa de regler som finns i fordonsskattelagen. För fordon som är registrerade i det svenska bilregistret innebär det att ägaren blir avgiftsskyldig. Har fordonet flera ägare är de solidariskt ansvariga för vägavgiften.

För utländskt fordon föreslås att det antingen är ägaren, föraren, den som beslutar om användningen av fordonet eller den som har nyttjanderätt till fordonet som är avgiftsskyldig. Det vanligast fallet torde vara att det är föraren som köper beviset och som är närvarande vid en kontroll. Om det finns flera avgiftsskyldiga parter bör de svara solidariskt.

4.7 Vägavgiftsbevis

Regeringens förslag: För svenskt fordon utfärdas vägavgiftsbevis när betalning skett. För utländskt fordon erhålls vägavgiftsbevis när betalning skett.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 9 första stycket i avtalet stadgas att ett bevis skall utfärdas när betalning av vägavgiften gjorts.

I direktivet står inte hur ett vägavgiftsbevis skall framställas men i artikel 9 andra stycket i avtalet stadgas att ett bevis skall utfärdas vid betalning av vägavgift och vad ett vägavgiftsbevis skall innehålla. Av beviset skall framgå

1. utfärdandedatum och klockslag,
2. giltighetstid,
3. avgiftskategori,
4. avgiftsbelopp och
5. motorfordonets registreringsnummer och nationalitet.

I avtalet stadgas vidare att fordonets förare skall medföra beviset när han använder de avgiftspliktiga vägarna samt att föraren på uppmaning skall kunna visa upp vägavgiftsbeviset.

Bevisen bör utformas i överensstämmelse med vad som anges i avtalet och de bevis som används i de avtalsslutande länderna i dag. Förutom de uppgifter som nämns i avtalet bör också uppgift om vem som utfärdat beviset tas med. Regeringen eller den myndighet som regeringen be-

stämmer meddelar närmare föreskrifter om utformningen av vägavgiftsbevis.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

Bevis som utfärdats i de avtalsslutande länderna gäller även i Sverige och de bevis som kommer att utfärdas i Sverige skall även gälla vid färd i de avtalsslutande länderna.

Ett brukandeförbud, om inte vägavgiften betalats, och vissa sanktioner i likhet med vad som gäller enligt fordonsskattelagens bestämmelser föreslås också (avsnitt 4.11).

4.8 Avgiftsbelagda vägar

Regeringens förslag: För fordon registrerade i det svenska bilregistret betalas vägavgift för rätten att använda hela det svenska vägnätet. För utländska fordon är motorvägarna, E 10, E 12 och E 14 samt vissa sträckningar av E 4, E 22 och E 65 avgiftsbelagda.

Rapportens förslag: Hela stamvägnätet bör vara avgiftspliktigt för utländska fordon.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 7 e i direktivet stadgas att en medlemsstat kan föreskriva att ett fordon registrerat i den staten skall betala vägavgift för hela vägnätet inom dess territorium.

Enligt rapporten bör vägavgiftsplikten för svenska fordon omfatta hela vägnätet och samordnas med fordonsskatten eftersom administrationskostnaderna hålls nere vid ett sådant förslag. Därför är det en fördel om de rutiner som i dag gäller för uttag av fordonsskatt kan användas vid uttag av vägavgift för de fordon som är registrerade i det svenska bilregistret. För fordon registrerade i Sverige föreslås således att vägavgift införs för användande av hela det svenska vägnätet.

I artikel 2 i direktivet definieras motorväg som väg som är utformad och byggd särskilt för motortrafik, som inte betjänar fastigheter som gränsar till den och som

- a) utom vid speciella punkter eller tillfälligt, är försedd med skilda körbanor för trafik i två riktningar, skilda från varandra genom en mittsträng som inte är avsedd för trafik, eller undantagsvis med andra medel,
- b) inte korsar annan väg, järnväg, spårvägslinje, eller gångstig på samma plan,
- c) är särskilt skyltad som motorväg.

I artikel 7 d första stycket i direktivet står att vägavgifter skall tas ut av dem som använder motorvägar eller andra flerfiliga vägar av motorvägs-karaktär, broar, tunnlar och bergspass.

I andra stycket återfinns en bestämmelse som säger att i länder där det inte finns något allmänt motorvägsnät eller tvåfiliga vägar med skilda körbanor med liknande egenskaper kan emellertid vägavgifter tas ut av användare av väg i den högsta kategorin i den medlemsstaten.

I tredje stycket finns ytterligare en bestämmelse som säger att efter samråd med kommissionen kan vägavgifter också tas ut av användare av vissa avsnitt av huvudledsnätet särskilt då det finns säkerhetsskäl att göra detta.

Sverige har inte något allmänt motorvägsnät som täcker hela landet. I norra Sverige, från Dalarnas och Gävleborgs län, finns endast ett par enstaka kortare vägavsnitt av motorvägsstandard.

I rapporten föreslås att för utländska fordon skall vägavgift tas ut för användandet av stamvägnätet, som på funktionella bedömningsgrunder är att beteckna som den högsta kategorin väg i Sverige.

Regeringen gör en här från rapporten avvikande bedömning. Regeringen har efter underhandskontakter med kommissionen och de fem avtalslutande staterna valt att inte tillämpa artikel 7 d andra stycket i direktivet. I stället har regeringen med tillämpning av artikel 7 d tredje stycket, genom brev den 24 januari 1997 och den 9 april 1997, rådfrågat kommissionen om uttag av avgifter av användare av åtta vägar eller vägavsnitt, som inte är motorvägar.

Kommissionen har den 20 maj 1997 till den svenska regeringen redovisat sin ståndpunkt om ett utvidgat användande av avgifter i enlighet med den svenska regeringens framställan.

Efter att ha granskat den svenska regeringens argument har kommissionen kommit till slutsatsen att uttag av avgifter för,

- E 4 från Uppsala norrut till finska gränsen,
- E 10 från norska gränsen till E 4 vid Töre,
- E 12 från norska gränsen till E 4 vid Umeå, och
- E 14 från norska gränsen till E 4 vid Sundsvall

överensstämmer med direktivets syfte, som är att eliminera snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag genom att fastställa villkor för enhetliga tullar och avgifter i medlemsstaterna.

Kommissionen anför att det är speciellt viktigt att konkurrensvillkoren mellan svenska och icke svenska åkerier inte skall ändras så att de svenska åkarna missgynnas efter införandet av vägavgift i Sverige. Vidare accepterade kommissionen det för Sverige speciella förhållandet att ett stort område, som täcker nästan två tredjedelar av landet, är så glest befolkat att de vägar som behövs och byggs inte håller motorvägsstandard, men att de ändå är av internationell betydelse och på ett tillfredställande sätt klarar kraven från såväl inhemsk som utländsk tung trafik.

Kommissionen samtycker vidare av trafiksäkerhetsskäl till uttag av avgifter på E 22 från Karlskrona till Norrköping och på det avsnitt av E 65 mellan Ystad och Malmö som inte är av motorvägsstandard. Kommissionen hänvisar härvid till risken för avledning av trafik från motorvägarna om inte avgifter tas ut för bruket av de aktuella vägavsnitten.

Regeringen har i skrivelse till de fem avtalslutande staterna anfört att den accepterar kommissionens ståndpunkt av den 20 maj 1997 och ämnar följa den vid uttaget av vägavgifter för utländska fordon. De fem avtalslutande staterna har meddelat regeringen att de godtar kommissionens ståndpunkt av den 20 maj 1997.

Mot denna bakgrund avser regeringen att ta ut avgifter av utländska fordon som använder de ovan angivna vägarna och vägavsnitten.

Försäljning av vägavgiftsbevis till fordon från icke avtalsslutande länder är uppbyggd så att Tyskland står för försäljningen av bevis i ett bälte kring de länder som gränsar till Tyskland, Belgien, Holland och Luxemburg. Danmark svarar för försäljning av bevis på färjorna till Danmark.

För svenskt fordon föreslås, som framgått tidigare, att vägavgift skall tas ut för ett helt år och att avgiften skall avse rätten att använda hela det svenska vägnätet. De rutiner som i dag gäller för fordonsskatt föreslås därför gälla även beträffande vägavgift. För utländska åkare måste däremot en valmöjlighet att köpa bevis för dag, vecka, månad eller år finnas. För att kunna sälja bevis till de utländska åkarna måste därför en försäljningsorganisation byggas upp.

Det finns flera olika lösningar att välja på beträffande hur en försäljningsorganisation skall vara uppbyggd så att utländska förare kan köpa bevis. Utländska förare måste kunna inhandla bevis i Sverige utan alltför stort besvär och de skall kunna köpa bevis innan de påbörjar sin färd på det avgiftsbelagda vägnätet. Det bör därför finnas bevis att köpa på t.ex. bensinstationer.

Övervägande skäl talar för att välja ett datoriserat system, ett system som både är effektivt och säkert. Ett ADB-system kan bl.a. hantera information om sålda bevis, fakturering, redovisning, utskrift av bevis och lagring av information.

Investeringskostnaden för ett sådant system beräknas till 6 miljoner kronor och den årliga driftskostnaden till 3,5 miljoner kronor. Skattemyndigheten i Örebro län föreslås ansvara för nämnda system. Den närmare utformningen av reglerna för försäljning av bevis bör ankomma på regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer.

4.10 Ecu-kurs

Enligt artikel 11 punkt 1 i direktivet skall värdet på ecu i nationell valuta bestämmas en gång om året. De satser som skall tillämpas är de som gäller den första arbetsdagen i oktober och som offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

I artikel 11 punkt 2 i direktivet stadgas vidare att en medlemsstat kan välja att avstå från den årliga växelkursjusteringen om skillnaden är mindre än 5 procent eller 5 ecu.

De vägavgiftsbelopp i svenska kronor som anges i lagtexten är de belopp i ecu i avtalet som omräknats till kronor. De fem avtalsslutande staterna har för årsbevis, p.g.a. kursförändringar över 5 procent eller 5 ecu, överenskommit om att använda den växelkurs som gällde i oktober 1996. För övriga bevis har kursförändringen inte varit över 5 procent eller 5 ecu och därför används fortfarande den kurs som gällde i oktober 1994. Vid beräkning av vägavgiftsbeloppen i svenska kronor bör Sverige använda samma år som utgångspunkt som de fem avtalsslutande staterna för att bestämma värdet av ecun i nationell valuta.

De belopp som anges i lagtexten måste beräknas enligt den kurs som kommer att gälla den första arbetsdagen i oktober. Eftersom den kursen

troligen kommer att skilja sig från den kurs som gällde i oktober 1996, som använts i propositionen, innebär det att vägavgiftsbeloppen kan behöva justeras vid riksdagsbehandlingen.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

4.11 Kontroll

Regeringens förslag: Vägavgiftsbeviset skall medföras i fordonet vid färd och beviset skall på begäran av polismyndighet visas upp vid kontroll. Har avgift inte betalats får fordonet inte användas.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 11 i avtalet stadgas att det är medlemsstaterna som själva kontrollerar att vägavgift är betald.

En bestämmelse bör således införas där det föreskrivs att vägavgiftsbeviset skall medföras i fordonet vid färd på de avgiftsbelagda vägarna och kunna uppvisas vid kontroll tillsammans med registreringshandlingarna. Vidare bör det föreskrivas att fordonet inte får användas om avgiften inte är betald.

Detta bör gälla såväl svenskt som utländskt fordon. Kontroll av om avgiften är betald och att rätt avgift betalats bör utföras av polismyndighet och ske i samband med att övrig kontrollverksamhet av fordon äger rum. På grund härav torde inga merkostnader för polisväsendet uppkomma utan kontrollen kan ske inom nuvarande ekonomiska ramar.

4.12 Återbetalning

Regeringens förslag: Återbetalning av vägavgift för svenskt årsbevis kan medges om beviset återlämnas före utgången av betalningsperioden.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 10 i avtalet stadgas att vägavgift skall återbetalas vid ansökan om beviset återlämnas före utgången av betalningsperioden. Det belopp som skall återbetalas skall baseras på antalet återstående hela månader för vilka avgift har betalats uttryckt i tolfte delar av avgiften. Det skall tas ut en administrationsavgift på 25 ecu för behandling av ansökan om återbetalning. Återbetalning är inte tillåten om vägavgiften har betalats för en period kortare än ett år.

Det finns vidare en möjlighet i avtalet, för de fall ett land endast tar ut årlig avgift, att vägra återbetalning.

Det bör inte göras någon skillnad på utländskt fordon och svenskt fordon i detta sammanhang utan möjlighet till återbetalning bör finnas för

såväl utländskt fordon som för fordon registrerade i det svenska bilregistret. Därför föreslås ingen särbestämmelse i denna del.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

För fordon som är registrerat i det svenska bilregistret kan återbetalning ske vid t.ex. avställning av fordonet eller om fordonet ändrats från avgiftspliktigt till icke avgiftspliktigt fordon.

Hur stort belopp som skall återbetalas regleras i avtalet.

Det stadgas vidare att en avgift för administrationskostnader på 25 ecu skall tas ut. En särskild bestämmelse om detta, varvid beloppet skall omräknas i svenska kronor, bör därför införas.

4.13 Undantag

Regeringens förslag: Fordon som tillhör försvarsmakten, civilförsvaret, brandväsendet och andra räddningstjänster, polisen och väghållningen undantas från vägavgift.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 4 första stycket i avtalet undantas fordon som tillhör försvarsmakten, civilförsvaret, brandväsendet och andra räddningstjänster, polisen och väghållningen.

Som en förutsättning härför anges i artikel 4 tredje stycket i avtalet att detta gäller endast om fordonet bär de yttre kännetecken som är hänförliga till de omnämnda undantagsgrupperna.

I artikel 4 andra stycket i avtalet kan parterna för deras respektive territorium befria fordon som är omnämnda i artikel 6 tredje punkten, andra strecksatsen i direktivet. I direktivet stadgas att medlemsstaterna kan tillämpa nedsatta skattesatser eller göra undantag för fordon som endast tillfälligt körs på allmänna vägar i den medlemsstat där fordonet är registrerat och som används av fysiska eller juridiska personer vars huvudsysselsättning inte är godstransporter, förutsatt att den transportverksamhet som utförs av dessa fordon inte orsakar snedvridningar av konkurrensen och under förutsättning att kommissionen samtycker. Dessutom skall parterna informera varandra och kommissionen om vilka fordon som är undantagna.

I artikel 4 fjärde stycket i avtalet anges att det är motorfordonet i fordonskombinationen som är avgörande för om kombinationen skall undantas från vägavgift.

En reglering av detta slag bör införas i svensk lagstiftning. Med svenskt fordon som tillhör försvarsmakten avses fordon som tillhör Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Försvarets radioanstalt eller Fortifikationsverket. Med svenskt fordon som tillhör civilförsvaret, brandväsendet och andra räddningstjänster avses fordon som tillhör befolkningsskyddet och räddningstjänsten. De flesta militärfordon är inte registrerade i det svenska bilregistret och de faller således utanför tillämpningsområdet av det skälet.

Med fordon som tillhör väghållningen avses fordon som tillhör Vägverket, kommun och annan väghållare och som uteslutande eller så gott som uteslutande används för väghållningsändamål. Ett anmälningsförfarande bör därför införas med skyldighet för fordonsägaren att till bilregistret anmäla att fordonet används uteslutande eller så gott som uteslutande för väghållningsändamål.

För fordon som är registrerade i det svenska bilregistret men som skall vara undantagna enligt avtalet gäller att de kategorier som skall befrias kan identifieras. För dessa fordon gäller således att vägavgift ej skall tas ut.

4.14 Straffbestämmelser

Regeringens förslag: Om ett fordon används trots att inte vägavgift betalats kan fordonets registreringsskyltar tas om hand och påföljden för fordonets ägare kan bestämmas till böter eller fängelse. Kände föraren till att fordonet inte fick brukas kan även han dömas till ansvar.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 11 i avtalet stadgas att varje avtalslutande part på eget ansvar skall övervaka efterlevnaden av bestämmelserna om vägavgift. I artikel 12 i avtalet stadgas vidare att de avtalslutande parterna skall vidta åtgärder för att bestraffa överträdelser av bestämmelserna om vägavgiftsplikt och om skyldighet att medföra bevis.

För fordon som är registrerade i det svenska bilregistret kommer vägavgiften delvis att ersätta fordonsskatten. Det torde vidare i praktiken vara så att den som bryter mot bestämmelserna om vägavgift i regel också samtidigt bryter mot bestämmelserna om fordonsskatt och vice versa. Därför föreslås att sanktioner motsvarande de som gäller för fordonsskatten införs.

Detta innebär bl.a. att en bestämmelse som medför skyldighet för fordonets ägare att se till att hans fordon inte brukas i strid mot bestämmelserna om vägavgift bör införas. Om han uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att uppfylla denna skyldighet bör han kunna fällas till ansvar. Om ett fordon används i strid mot brukandeförbud får polisman avskylta fordonet och hindra fortsatt färd. Även föraren bör kunna straffas om han kände till att fordonet inte fick brukas. Särskilda ansvarsregler behövs också för de fall fordonet ägs av en juridisk person.

Bestämmelserna bör tillämpas på såväl svenskt som utländskt fordon.

Regeringens förslag: För att kompensera fordonsägarna sänks fordonsskatten för de fordon för vilka vägavgift tas ut, dock högst med ett belopp som motsvarar vägavgiften för ett år.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelser om fordonsskatt finns i fordonsskattelagen (1988:327). Fordonsskatt är en fast skatt och betalas för innehav av fordonet. Den tas ut för skatteår eller skatteperiod oavsett i vilken utsträckning som fordonet faktiskt används. Skatten skall betalas i förskott under månaden före skatteår eller skatteperiod. Fordonsskatten varierar med fordonsslag, drivmedel, skattevikt och konstruktion. För lastbilar varierar skatten bl.a. med hänsyn till om det finns anordning för påhängsvagn. Ett fordons skattevikt är den vikt efter vilken skatten beräknas. För tunga fordon är totalvikten skattevikt. Skattskyldig är i regel den som äger fordonet vid ingången av kalendermånaden före skatteåret eller skatteperioden. Fordonsskatt beslutas genom automatisk databehandling av Vägverket. Beskattningsmyndighet är Skattemyndigheten i Örebro län. Ett skattepliktigt fordon får bara användas om skatten är betald för det innevarande och det närmast föregående skatteåret.

För de fordon som är registrerade i det svenska bilregistret bör som tidigare nämnts vägavgiftssystemet så långt som möjligt anpassas till fordonsskattesystemet av bl.a. administrativa skäl. Det är dock inte möjligt att använda andra lösningar än vad de fem avtalsslutande länderna avtalat om utan Sverige är bundet av bestämmelserna i avtalet.

Den lösning som föreslagits i rapporten om möjlighet att dela upp betalning av vägavgiften i perioder strider mot avtalet och kan således inte användas.

För att kompensera fordonsägarna föreslås att fordonsskatten sänks. Det ekonomiska utrymme som finns är ett belopp motsvarande inkomster från vägavgiften inklusive administrationskostnader. Det finns ca 53 000 vägavgiftspliktiga lastbilar i trafik i Sverige enligt Vägverket. Av dessa skall ca 15 000 erlägga 6 257 kronor per år och resterande ska betala 10 429 kronor årligen för vägavgiftsbevisen. Fordonsägarnas sammanlagda utgifter för vägavgifter blir således ca 58,7 miljoner ecu, vilket motsvarar ca 490,2 miljoner kronor vid en kurs där 1 ecu är lika med 8,34385 kronor. Det ekonomiska utrymmet som finns är ca 486 miljoner kronor och inkluderar såväl vägavgifter som administrationskostnader för Riksskatteverket, Skattemyndigheten i Örebro län och Vägverket. Kostnaderna uppskattas till ca 1,5 miljoner kronor för Vägverket och ca 0,5 miljoner kronor för Riksskatteverket. Därutöver tillkommer för Vägverket en investerings- och utvecklingskostnad på ca 2,4 miljoner kronor. Administrationskostnaden för Skattemyndigheten i Örebro län uppskattas till ca 0,5 miljoner kronor.

Fordonsskatten föreslås sänkt till de minimiskattesatser som anges i direktivet, dock högst med ett belopp som motsvarar vägavgiften för ett år.

Det är endast i de fall både fordonsskatt och vägavgift skall betalas för lastbilar som fordonsskatten skall sänkas. För lastbilar utan vare sig anordning för påhängsvagn eller annan draganordning är antalet axlar avgörande för om den lägre eller den högre vägavgiften skall tas ut. I fordonsskattelagen hänförs lastbilar med tre eller flera hjulaxlar till samma kategori, vilket innebär att skatt tas ut med samma belopp oavsett antal axlar. För att sänkningen av fordonsskatten skall bli korrekt i de fall där lastbilar med tre och fyra hjulaxlar påförs vägavgift med olika belopp är det nödvändigt att skapa en egen kategori för lastbilar med tre hjulaxlar. Lastbilar utan draganordning skall alltså delas in i följande tre kategorier: lastbil med två hjulaxlar, med tre hjulaxlar och med fyra eller flera hjul-axlar.

Sverige får dock inte ha lägre fordonsskatt än de minimiskattesatser som anges i direktivet. Vid växlingen mellan vägavgift och fordonsskatt är det därför nödvändigt att de nya fordonsskattesatserna inte understiger miniminivån.

4.16 Administration

Regeringens förslag: Skattemyndigheten i Örebro län skall vara beskattningsmyndighet och Riksskatteverket central förvaltningsmyndighet.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 6 i avtalet stadgas att formerna för uppbörd av vägavgift skall bestämmas på det administrativa planet mellan de avtalsslutande parterna med kommissionen som observatör.

För svenskt fordon har som nämnts ovan förfarandet för uttagande av vägavgift i stort följt de bestämmelser som gäller för uttagande av fordonsskatt.

Det bör således vara Vägverket som skall svara för uppbörden, Skattemyndigheten i Örebro län som skall vara beskattningsmyndighet och Riksskatteverket som skall vara central förvaltningsmyndighet.

Riksskatteverket bör således utfärda föreskrifter och rekommendationer samt följa upp verksamheten så att lagstiftningen tillämpas på ett enhetligt och riktigt sätt. Vidare bör Riksskatteverket fastställa formulär till blanketter.

Skattemyndigheten i Örebro län föreslås, för svenskt fordon, besluta om vägavgift, dröjsmålsavgift och återbetalning av vägavgift samt föra in uppgifter i bilregistret som följer av vissa beslut om vägavgift. För utländskt fordon skall myndigheten svara för försäljning av bevis och besluta om återbetalning av vägavgift.

Vägverket föreslås för svenskt fordon verkställa uppbörd av vägavgift genom automatisk databehandling samt ansöka om indrivning av obetald vägavgift.

Kronofogdemyndigheten skall svara för indrivning av de vägavgifter som inte har betalats för fordon som är registrerade i det svenska bilregistret. Reglerna om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

4.17 Fördelning av de gemensamma avgiftsintäkterna

Beträffande de ekonomiska konsekvenserna av den avgiftspliktiga lastbilstrafiken till och från utlandet görs följande bedömning.

Saldoförbättringen för offentliga sektorn beräknas till ca 12,4 miljoner kronor för 1998 och därefter till ca 18,4 miljoner kronor. Den består av intäkter från vägavgifter avseende lastbilarna från icke avtalsslutande länder (23 miljoner kronor) minskat med administrativa kostnader för försäljningen av vägavgiftsbevis till icke avtalsslutande länder (4,1 miljoner kronor) samt nettokostnaderna för de svenska lastbilarnas körning i de andra medlemsländerna (0,5 miljoner kronor). Utöver detta tillkommer investerings- och utvecklingskostnader på ca 6 miljoner kronor under 1998.

Varje år ska medlemsländerna göra en sammanställning över hur många kilometer som deras avgiftspliktiga lastbilar har kört på de andra medlemsländernas motorvägar och hur många kilometer som de andra medlemsländerna har kört i landet. Medlemsländerna kompenserar varandra bilateralt om ett lands körning understiger det andra landets. Detta stadgas i artikel 13 punkt 2 i avtalet. I bestämmelsen finns följande formel för hur länderna ska kompenseras

$C(D-E)=F$, där $C=A/B$

A=årlig avgift på 1250 ecu

B=genomsnittliga årliga kilometerantal per fordon på 130 000 km

C=avgiftssatsen per körd kilometer

D=antal körda kilometer i land Y av land X:s avgiftspliktiga lastbilar

E=antal körda kilometer i land X av land Y:s avgiftspliktiga lastbilar

F=kompensationsbelopp

Om svenska lastbilar har kört fler antal kilometer i något annat medlemsland än vad dess lastbilar har kört i Sverige skall Sverige betala landet en summa pengar enligt den givna formeln. Om motsatt förhållande gäller, dvs. att ett annat medlemslands lastbilar har kört mer i Sverige än vad svenska lastbilar har kört i det landet, skall Sverige ersättas enligt samma formel.

I praktiken innebär artikel 13 punkt 2 i avtalet att Sverige troligen får en sammantagen nettokostnad på knappt 0,5 miljoner kronor. Det beror på att svenska lastbilar kör mer i Tyskland än vad de tyska lastbilarna kör i Sverige. Denna körning i Tyskland uppvägs inte av att alla andra medlemsländer kör mer i Sverige än vad svenska lastbilar kör i deras länder.

De svenska intäkterna från icke avtalsslutande länders vägavgifter beräknas till 23 miljoner kronor. Sverige erhåller 5,25 procent av de samlade intäkterna från alla lastbilar som kommer från länder som inte har slutit avtal om vägavgift. Dessa köper sannolikt vägavgiftsbevis under 1997 till ett värde av ca 100 miljoner D-mark. Om växelkursen 1 D-mark är lika

med 4,3 kronor används torde Sveriges andel vara värd knappt 23 miljoner kronor. I artikel 13 punkt 3 i avtalet regleras medlemsländernas respektive andelar.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

Kostnaderna för försäljningen av vägavgiftsbevis till utländska fordon delas upp beroende på om de uppkommit i eller utanför Sverige. De avtalslutande ländernas kostnader som uppstår utanför det egna landet är ett gemensamt åtagande. Sådana kostnader summeras och fördelas via andelstalen som bestäms i artikel 13 punkt 3 i avtalet. Sveriges andel är 5,25 procent av medlemsländernas gemensamma kostnader. Kostnaderna uppgick till drygt 12 miljoner kronor före Sveriges inträde. Sveriges andel beräknas därför till 0,6 miljoner kronor.

Antalet försäljningsställen i Sverige beräknas uppgå till 150. Denna kostnad skall helt och hållet bäras av Sverige. Investerings- och utvecklingskostnader av ett ADB-system för försäljning av vägavgiftsbevis till utländska fordon beräknas uppgå till 6 miljoner kronor. För verksamhetens bedrivande uppskattas kostnaden för Skattemyndigheten i Örebro län till 3,5 miljoner kronor.

4.18 Tvist angående tolkning av direktivet

Om en tvist uppstår och samordningskommitten inte kan lösa denna skall enligt artikel 15 i avtalet tvisten lösas av Europeiska gemenskapernas domstol i enlighet med artikel 182 i Romfördraget.

5 Ikraftträdande

Lagen om vägavgift för vissa tunga fordon skall träda i kraft den 1 januari 1998. Vissa bestämmelser, t.ex. straffbestämmelserna, samt de bestämmelser som gäller för utländskt fordon skall dock inte tillämpas förrän den 1 februari 1998. Övriga ändringar träder i kraft den 1 februari 1998.

6 Statsfinansiella effekter m.m.

Växlingen mellan vägavgift och fordonsskatt innebär en svag saldförbättring för den offentliga sektorn (se avsnitt 4.15) som beräknas 1998 uppgå till ca 22 miljoner kronor och därefter till ca 25 miljoner kronor. Av avsnitt 4.17 framgår att intäkterna från utländska fordon beräknas ge en saldförbättring för den offentliga sektorn på ca 12 miljoner kronor 1998 och därefter på ca 18 miljoner kronor. Sammantaget beräknas saldförstärkningen bli ca 35 miljoner kronor införandeåret för att därefter uppgå till ca 43 miljoner kronor. Den varaktiga nettoeffekten för den offentliga sektorn beräknas till ca 20 miljoner kronor.

För skatteförvaltningen innebär det föreslagna systemet visst löpande merarbete. Det förutsätter också insatser för att utveckla det teknikstöd

som behövs. Regeringen gör bedömningen att kostnaderna för skatteförvaltningen inte är större än att de ryms inom givna resursramar.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

För åklagar- och domstolsväsendet innebär förslaget inte några kostnadskonsekvenser.

7 Författningskommentar

7.1 Förslaget till lag om vägavgift för vissa tunga fordon

1 §

I den inledande bestämmelsen anges det att vägavgift skall betalas till staten enligt denna lag.

2 §

Bestämmelsen har utformats i enlighet med 1 § andra stycket i fordonsskattelagen. Bestämmelsen hänvisar till andra författningar där definitioner som har betydelse för uttag av vägavgift återfinns.

3 och 4 §§

Reglerna har utformats efter förebild från fordonsskattelagen. Beskattningsmyndighet är Skattemyndigheten i Örebro län och central förvaltningsmyndighet är Riksskatteverket.

I fordonsskattelagen stadgas att Skattemyndigheten i Örebro län är beskattningsmyndighet. Skattepåförande genom automatisk databehandling svarar emellertid Vägverket för. Detta innebär att fordonsskatt beslutas genom automatisk databehandling av Vägverket och inte av beskattningsmyndigheten. Eftersom reglerna har utformats efter förebild från fordonsskattelagen kommer denna arbetsfördelning att gälla även för uttag av vägavgift. Ett bemyndigande för Vägverket bör därför införas i en förordning.

5 §

För svenskt fordon betalas vägavgift för rätten att använda hela det svenska vägnätet.

För utländskt fordon tas vägavgift ut för rätten att använda alla motorvägar, väg E 10, E 12 och E 14 samt vissa sträckningar av E 4, E 22 och E 65.

I paragrafen definieras vilka fordon och fordonskombinationer som skall vara avgiftspliktiga. Motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt av minst 12 000 kilogram avsedda uteslutande för godstransport på väg är avgiftspliktiga. Detta gäller såväl svenska som

utländska fordon. För svenska fordon gäller dessutom att fordonet är eller bör vara registrerat i det svenska bilregistret och inte avställt.

En av förutsättningarna för att vägavgift skall tas ut är enligt artikel 2 i direktivet att det är ett motorfordon eller ledad motorfordonskombination. Med fordon avses enligt fordonskungörelsen (1972:595) anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och ej löper på skenor. Fordon indelas i motordrivna fordon, släpfordon, terrängsläp, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. Motorfordon indelas i bilar, motorcyklar och moped-der. Bilar indelas i personbilar, lastbilar och bussar. I artikel 2 i direktivet stadgas vidare att totalvikten för motorfordonet eller motorfordonskombinationen skall vara på minst 12 000 kilogram, vilket utesluter vissa motorfordon, dessutom sägs att fordonet skall vara avsett uteslutande för gods-transport på väg, vilket utesluter samtliga motorfordon utom lastbilar. Detta innebär att det är lastbilar som vägavgift skall tas ut för.

När det gäller svenska fordon har det, i enlighet med *Lagrådets* yttrande, uttryckligen angivits i lagtexten att för fordonskombinationer bestäms avgiftsplikten av den högst tillåtna totalvikten som fordonskombinationen kan ha. Detta innebär att en lastbil med draganordning som väger 7 000 kilogram kan komma att omfattas av avgiftsplikten eftersom ett sådant dragfordon i regel kan dra en släpvagn på 5 000 kilogram och således kommer att få en totalvikt på minst 12 000 kilogram.

6 §

Paragrafen har, i enlighet med *Lagrådets* förslag, flyttats och rubriken ”Befrielse från vägavgift” borttagits.

I bestämmelsen finns en uppräkningslista av kategorier vars fordon skall undantas från vägavgift. Det gäller fordon som tillhör försvarsmakten, polisväsendet, civilförsvaret, brandväsendet och annan räddningstjänst samt väghållningen. För att ett fordon skall undantas krävs att fordonet kan identifieras som tillhörigt någon av de nämnda kategorierna.

Fordonsskatten för fordon som tillhör de i paragrafen nämnda kategorierna sänks inte såsom fordonsskatten för de vägavgiftspliktiga fordonen.

Med svenskt fordon som tillhör försvarsmakten avses fordon som tillhör Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Försvarets radioanstalt eller Fortifikationsverket. Med svenskt fordon som tillhör civilförsvaret, brandväsendet och andra räddningstjänster avses fordon som tillhör befolkningsskyddet och räddningstjänsten. Med fordon som tillhör väghållningen avses fordon som tillhör Vägverket, kommun eller annan väghållare och som uteslutande eller så gott som uteslutande används för väghållningsändamål. Bestämmelsen avhandlas närmare i avsnitt 4.13.

7 §

I denna paragraf föreslås i likhet med bestämmelser i fordonsskattelagen att avgiftsskyldigheten åvilar fordonets ägare. Det är ägaruppgiften i det svenska bilregistret som bör ligga till grund för avgiftsskyldighet. Har

fordonet flera ägare är de solidariskt ansvariga. Paragrafen avhandlas närmare i avsnitt 4.6.

I förevarande paragraf regleras vem som är avgiftsskyldig och i 13 och 14 §§ när vägavgift skall betalas och av vem. Enligt *Lagrådets* mening bör tidsangivelserna tas in redan här. Den av *Lagrådet* föreslagna lösningen är dock mindre lämplig. Paragraferna har utformats med fordons-skattelagens regler som förebild och bestämmelserna vinner i tydlighet om de utformas i enlighet härmed. De speciella bestämmelserna om betalning som anger vilken ägare som skall betala vägavgift och som beror på vid vilken tidpunkt som vägavgift skall betalas bör därför vara kvar i 13 och 14 §§ under rubriken ”Betalning och återbetalning m.m.”.

Som ett exempel kan nämnas att i 17 § stadgas att när avgiftsplikt upphör skall överskjutande vägavgift återbetalas till den som var avgiftsskyldig när avgiftsplikten upphörde. Denne behöver inte alltid vara densamme som den som vid den aktuella tidpunkten var betalningsskyldig för avgiften. Denna bestämmelse hänvisar till paragrafen som reglerar vem som är avgiftsskyldig. De speciella reglerna om vem som skall betala vägavgift, vanligtvis den som äger fordonet vid ingången av kalendermånaden före avgiftsperioden, bör således regleras i en särskild paragraf.

8 §

Bestämmelsen om vilka som skall vara avgiftsskyldiga för utländska fordon har utformats efter vad som stadgas i avtalet. Finns flera avgiftsskyldiga parter är de solidariskt ansvariga. Bestämmelsen avhandlas närmare i avsnitt 4.6.

9 §

I bestämmelsen regleras avgiftspliktens inträde. Avgiftsplikt inträder för svenskt fordon vid registrering av fordonet i bilregistret. Om fordonet ställs av i samband med registrering flyttas avgiftspliktens inträde till dess avställningen upphör.

Om ett fordon ställs av för att ägaren begär det, t.ex. om ägaren inte skall använda fordonet under en viss period, inträder avgiftsplikt när avställning upphör.

Om avgiftsplikt inträder för fordon som är registrerat som icke avgiftspliktigt, men som ändras t.ex. vid ombyggnad till avgiftspliktigt, inträder avgiftsplikt när fordonet tas in i bilregistret som avgiftspliktigt.

För fordon som är undantagna från avgiftsplikt enligt 6 § inträder avgiftsplikt om fordonet säljs och registreras på någon annan.

10 §

För svenskt fordon skall vägavgift betalas för ett år. För utländskt fordon skall det finnas en valmöjlighet att betala för dag, vecka, månad eller ett år. Det skall dock inte gå att köpa vägavgiftsbevis för längre tid än ett år. Bestämmelsen avhandlas närmare i avsnitt 4.4.

För motorfordon eller ledad motorfordonskombination tas vägavgift ut för ett år med 6 257 kr för fordon med högst tre axlar och med 10 429 kr för fordon med fyra eller fler axlar. Detta gäller såväl svenskt som utländskt fordon. För utländskt fordon tas vägavgift ut även för perioderna månad, vecka eller dag.

Paragrafen har, i likhet med hela lagen, utformats på så sätt att först anges de bestämmelser som är gemensamma för svenskt och utländskt fordon och därefter eventuella särbestämmelser. Anledningen till detta är att lagen utformats efter det avtal som slutits mellan Sverige och de fem avtalslutande länderna. Den av *Lagrådet* föreslagna ändringen har därför bedömts mindre lämplig. Bestämmelserna avhandlas närmare i avsnitt 4.5.

12 §

Vägavgift för svenskt fordon tas ut på sätt som, så långt möjligt, gäller för uttag av fordonsskatt. Fordonsskattelagens regler beträffande beslut, omprövning av beslut, beräkning av skatt efter skälig grund, beslut om efterbeskattning, rättelse på grund av skrivfel och skattetillägg har därför gjorts tillämpliga genom en hänvisning i paragrafen.

Vägverket skall debitera vägavgift genom automatisk databehandling på grundval av de uppgifter som finns i bilregistret. Ett bemyndigande för Vägverket bör därför införas i en förordning.

13 och 14 §§

I bestämmelserna anges att vägavgift skall betalas under kalendermånaden före avgiftsperioden.

Vid ikraftträdandet, som är den 1 januari 1998, skall avgiftsperioden vara 1 februari 1998-31 januari 1999 för fordon som är registrerade i bilregistret vid den tidpunkten och vägavgift skall betalas senast den 20 januari 1998. Om dessa fordon fortsättningsvis är registrerade kommer avgiftsperioden att löpa från 1 februari till 31 januari påföljande år och vägavgiften skall betalas under månaden före avgiftsperioden.

För svenskt fordon som blir avgiftspliktigt under januari månad 1998 skall avgiftsperioden vara 1 februari 1998-31 januari 1999 och vägavgiften skall betalas senast tre veckor efter avgiftspliktens inträde. Om fordonet fortsättningsvis är registrerat kommer avgiftsperioden att löpa från 1 februari till 31 januari påföljande år och vägavgiften skall betalas under månaden före avgiftsperioden.

För svenskt fordon vars avgiftsplikt inträder efter ikraftträdandet skall vägavgift betalas senast tre veckor efter avgiftspliktens inträde, t.ex. när ett fordon registreras, när avställning upphör, för fordon som ändras från icke-avgiftspliktigt till avgiftspliktigt fordon och för de undantagna fordonen enligt 6 § som överläts till någon annan.

15 §

Bestämmelsen har utformats i enlighet med vad som gäller för inbetalning av fordonsskatt enligt 58 § fordonsskattelagen. Vägavgift bör kunna betalas på samma sätt som fordonsskatt.

16 §

När betalning skett utfärdas vägavgiftsbevis. *Lagrådet* har anmärkt att bestämmelserna om vilka uppgifter ett vägavgiftsbevis skall innehålla har en sådan karaktär att de bör kunna tas in i en förordning. Dessa har därför tagits bort. Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om utformningen av vägavgiftsbevis.

17 §

Om ett fordon ställs av skall vägavgift återbetalas. Om ett fordon byggs om så att avgiftsbeloppet påverkas skall en ny avgift tas ut och om det finns någon överskjutande avgift skall den återbetalas. Beviset skall skickas till beskattningsmyndigheten och det belopp som skall återbetalas är det belopp som kvarstår beräknat på antalet hela månader uttryckt i tolfte delar av avgiften.

18 §

I paragrafen anges att dröjsmålsavgift skall tas ut om vägavgift inte betalats inom föreskriven tid. Beräkningsgrunderna för dröjsmålsavgiften framgår genom en hänvisning till lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift. I paragrafen anges även att det är möjligt att få befrielse från skyldighet att betala dröjsmålsavgift. Bestämmelserna i paragrafen har utformats i enlighet med reglerna om dröjsmålsavgift i 61–63 §§ i fordonsskattelagen.

I likhet med vad som gäller enligt fordonsskattelagen föreskrivs att avrundning av öresbelopp skall ske vid beräkning av vägavgift, avgiftstillägg och dröjsmålsavgift som skall påföras eller återbetalas. Även bestämmelsen i paragrafens andra stycke om en lägsta beloppsgräns har utformats i enlighet med vad som gäller enligt 57 § fordonsskattelagen.

20 §

För utländska åkare skall det finnas möjlighet att köpa vägavgiftsbevis i Sverige. Vägavgiftsbevis för utländskt fordon skall innehålla samma uppgifter som vägavgiftsbevis för svenskt fordon.

21 §

Om ett utländskt fordon redan har ett giltigt vägavgiftsbevis utfärdat i Belgien, Danmark, Tyskland, Luxemburg eller Nederländerna så gäller det även i Sverige.

22 §

De utländska åkare som har köpt årsbevis i Sverige kan få återbetalning om de sänder in beviset till Skattemyndigheten i Örebro län, som beslutar om återbetalning. Återbetalning sker med belopp som belöper på antalet återstående hela månader från den dag beviset kom in till myndigheten. Från det belopp som skall återbetalas dras en avgift på 230 kronor. Bestämmelsen avhandlas närmare i avsnitt 4.12.

23 §

Paragrafen behandlas närmare i avsnitt 4.10.

24 §

Bestämmelsen behandlas närmare i avsnitt 4.9.

25 §

I paragrafen, som utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, anges att ett avgiftspliktigt fordon inte får brukas om inte föreskriven vägavgift betalats. Det är att märka att avgiftsplikt för utländskt fordon inträder först när fordonet används på motorvägar samt de vägar som anges i bilaga 1.

26 §

Paragrafen har utformats med 66 § första stycket fordonsskattelagen som förebild. I likhet med vad som gäller enligt fordonsskattelagen får regeringen föreskriva att fordringar avseende ringa belopp inte behöver läm-

nas för indrivning. Syftet är att undvika att kronofogdemyndigheten belastas med ärenden avseende mycket små belopp.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

27 §

I paragrafen har införts en bestämmelse om skyldighet för fordonets förare att alltid medföra vägavgiftsbevis vid färd. Om inte vägavgiftsbeviset kan visas upp innebär det att påföljd kan utdömas.

28 §

Om polismyndighet påträffar ett fordon och föreskriven vägavgift inte har betalats kan fordonets registreringsskyltar omhändertas.

Ett fordon kan ofta inte lämnas på den plats där avskyltning gjorts utan polisman bör därför kunna medge att färden kan fortsätta en sträcka till lämplig plats.

29 §

I första stycket anges att ägaren kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader om fordonet brukas sedan registreringsskyltarna omhändertagits. Detta gäller om ägaren uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades.

I andra stycket anges att ägaren döms till penningböter om fordonet används trots att inte vägavgift betalats. Detta gäller dock endast om ägaren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåtit att göra vad som ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades.

30 §

Den som brukar annans fordon utan lov har samma skyldigheter som ägaren. Även den som innehar fordonet med nyttjanderätt och kan bestämma vem som får föra fordonet eller den som anlitar någon annan förare än den ägaren utsett har samma skyldighet som ägaren att se till att inte fordonet brukas i strid mot bestämmelserna i denna lag eller bestämmelser som meddelats med stöd av denna lag. Påföljden är densamma som för ägaren i 29 §.

31 §

Om en förare kände till att fordonet inte fick användas kan han dömas till samma påföljd som ägaren enligt 29 §. Det finns dock undantag och det är när fordonet provkörs vid besiktning eller inspektion enligt 35 § fordonskungörelsen (1972:595).

Bestämmelsen har utformats i enlighet med vad som gäller enligt 82 § fordonsskattelagen.

I första stycket regleras vem som ansvarsbestämmelserna är tillämplig på för fordon som tillhör eller brukas av juridisk person.

I andra stycket regleras vem som ansvarsbestämmelserna skall tillämpas på för svenska fordon som tillhör staten eller kommun.

33 §

Om föraren uppsåtligen eller av oaktsamhet vid färd inte medför giltigt vägavgiftsbevis kan föraren dömas till penningböter.

34 §

Vägavgift omfattas även av lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m.m. och lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter.

35 §

I paragrafen ges bestämmelser om överklagande genom en hänvisning till 84–87 §§ fordonsskattelagen (1988:327). Av hänvisningen till 84 § framgår vilka beslut som får överklagas. I övrigt innebär hänvisningen bl.a. att fordonsskattelagens bestämmelser om överklagande i särskild ordning skall tillämpas i fråga om beslut om vägavgift. Beslut enligt 22 § får inte överklagas.

Ikraftträdandebestämmelser

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 1998. Bestämmelser som gäller utländskt fordon samt bestämmelser om brukandeförbud och indrivning av vägavgift liksom kontroll- och straffbestämmelser skall dock inte tillämpas förrän från och med den 1 februari 1998. Syftet med att lagen skall träda i kraft den 1 januari 1998 är att de särskilda reglerna om uppbörd för svenskt fordon skall börja gälla. För dessa fordon skall vägavgift betalas senast den 20 januari 1998. Övriga bestämmelser gäller för det fall ett svenskt fordon registreras under januari 1998 eller avgiftsplikt upphör under januari 1998. I dessa fall behövs särskilda bestämmelser om betalning och återbetalning.

7.2 Förslaget till lag om ändring i fordonsskattelagen

I bilaga 1 till fordonsskattelagen har samtliga skattesatser ändrats så att skatten sänkts till de minimiskattesatser som anges i direktivet, dock högst med ett belopp som motsvarar vägavgiften för ett år.

7.3 Förslaget till lag om ändring i lagen om indrivning av statliga fordringar m.m. Prop. 1997/98:12
Bilaga 1

Lag om vägavgift för vissa tunga fordon föranleder följdändring i lagen om indrivning av statliga fordringar m.m.

På grundval av Europarådets direktiv 93/89/EEC den 25 oktober 1993 har avtal upprättats den 9 februari 1994 mellan regeringarna i Belgien, Danmark, Tyskland, Luxemburg och Nederländerna om gemensamma avgifter för tunga godstransporter (med ¹lastbilar/lastbils ekipage – från 12 tons totalvikt) som använder vissa vägar (Eurovinjettavtalet).

Avtalet tillämpas sedan den 1 januari 1995 i Danmark, Tyskland, Luxemburg samt Belgien och från den 1 januari 1996 deltar också Nederländerna i systemet.

Den svenska regeringen har gått in i förhandlingar om en anslutning till avtalet med de fem länderna och med Europakommissionen. Av Kommunikationsdepartementets skrivelse till kommissionen den 6 december 1995 framgår att Sverige önskar införa ett vägavgiftssystem senast den 1 januari 1997.

Uppdraget redovisas som en inventering av vilka principiella ställningstaganden och åtgärder som behövs – vid sidan av själva anslutningsavtalet som förutsätts ankomma på regeringen – för att Sverige skall kunna ansluta sig till systemet. I redovisningen ingår också rollfördelningen mellan de berörda myndigheterna m.fl. samt de övergångsbestämmelser och åtgärder som torde bli aktuella.

Regeringsförhandlingarna kan väntas ge vissa förutsättningar för det fortsatta förberedelsearbetet. Det gäller t.ex. att bestämma vilket vägnät i Sverige som skall vara avgiftspliktigt för utländska lastbilar. Man måste också veta om det godtas att det för svenska lastbilar erläggs vägavgift samordnat med fordonsskatteuppbörden, vilket bl a innebär betalning i delbelopp för s.k. skatteperioder. Även de tillvägagångssätt som väljs för att definiera fordonskategori och ekipagevikt torde behöva godkännas liksom information lämnas om metoder och organisation för att utfärda och tillhandahålla vägavgiftsbevisen.

Förberedelsearbetet kommer därmed att fortsätta efter det att denna rapport har avgivits.

Vägverket har uppfattat det som ett önskemål att vägavgiftssystemets införande i Sverige skall återskapa den konkurrensneutralitet mellan svenska och utländska åkare som rådde, innan Eurovinjettsystemet infördes i de fem avtalsländerna. Som det är idag måste de svenska åkarna betala avgifter när de kör på motorvägar i de fem avtalsländerna, medan åkarna från dessa länder (i likhet med alla andra utländska åkare) kör gratis i vårt land.

Utan ett svenskt medlemskap i avtalet måste alltså svenska lastbilsägare för varje resa anskaffa ett kostsamt avgiftsbevis för den tidsperiod varunder resan sker, något som ju även utgör en administrativ belastning. När vägavgift införs för alla svenska lastbilar (från 12 ton) och Sverige ansluts till Eurovinjettavtalet, får detta i stället den effekten att de svenska lastbilarna kan utföra transporter utan att betala en särskild avgift i de övriga fem avtalsländerna.

¹I rapporten kallat lastbilar

Samtidigt krävs dock, för att man skall uppnå konkurrensneutralitet, en kompensation för den införda vägavgiften, vilken lämpligen bör åstadkommas genom en motsvarande sänkning av fordonsskatten.

Genom införandet av vägavgift i Sverige uppstår en ny kostnad för alla de utländska lastbilstransportörer som hittills kunnat använda det svenska vägnätet utan särskild avgift. Det behöver följas upp om detta kommer att leda till en transportkostnadsökning för svensk industri och konsumenter, något som knappast kan avgöras på förhand. Konkurrensen mellan åkarna borde dock kunna leda till att utländska åkare undviker att ha högre priser än de svenska, som ju inte vidkänns några fördyringar när vägavgiften införs.

I rapporten behandlas principerna för hur en svensk vägavgift bör konstrueras och handhas samt hur dess införande återverkar på det befintliga fordonsskattesystemet. I bilaga 1 till rapporten redovisas författningsförslag, däribland en lag om vägavgift för tunga fordon för godsbefordran.

Behovet av övergångsbestämmelser samt åtgärder vid systemets införande redovisas vidare. Den principiella utformningen av den svenska organisationen för att tillhandahålla vägavgiftsbevis går igenom. När man efterhand har kännedom om på vilket vägnät skatteplikt skall införas kan man – som ovan berörts – gå vidare med att kontraktera försäljningsombud och andra praktiska förberedelser.

Rollfördelningen när det gäller ansvaret för det nya skattesystemet i drift behandlas. Vidare beskrivs beräkningsmodeller för vägavgift och fordonsskatt när det gäller svenska lastbilar. Berörda myndigheter är Vägverket som uppbördsmyndighet, Riksskatteverket som central förvaltningsmyndighet, skattemyndigheten i Örebro län som beskattningsmyndighet, kronofogdemyndigheterna som indrivningsmyndigheter och polisen som övervakningsmyndighet för att vägskatten erlagts korrekt. Som ansvarig för informationen om skatteuppbörden och utfärdandet av vägavgiftsbevisen föreslås Vägverket medan Riksskatteverket förelås svara för erforderliga skatteförfattningar, information och tillämpning.

Tullverket besitter resurser och/eller lokalisering som verket anser lämpade för kontroll- och försäljningsavgifter i samband med vägskatten. I vissa fall krävs i så fall ytterligare resurser.

Förteckning över remissinstanser som avgett yttrande över rapporten Vägavgift i Sverige

Efter remiss har yttranden över rapporten lämnats av Rikspolisstyrelsen, Generaltullstyrelsen, Riksskatteverket, Sveriges Industriförbund, Svenska åkeriförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Transportindustriförbund, Kronofogdemyndigheten i Stockholms län och Skattemyndigheten i Örebro län.

Lagrådsremissens lagförslag

Förslag till lag om vägavgift för vissa tunga fordon

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Vägavgift skall betalas till staten enligt denna lag.

2 § Beteckningar i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595), bilregisterkungörelsen (1972:599) och vägtrafikkungörelsen (1972:603) om inte annat sägs.

Beskattningsmyndighet m.m.

3 § Beskattningsmyndighet i fråga om vägavgift är Skattemyndigheten i Örebro län.

4 § Riksskatteverket är central förvaltningsmyndighet i fråga om vägavgift.

Avgiftspliktiga fordon

5 § Motorfordon eller ledad motorfordonskombination med en totalvikt av 12 000 kilogram eller därutöver som är avsedda uteslutande för gods-transport på väg är avgiftspliktiga.

Det som sägs i första stycket gäller utländskt fordon och fordon som är eller bör vara registrerat i det svenska bilregistret och inte är avställt.

Avgiftspliktiga vägar

6 § För fordon som är registrerat i det svenska bilregistret betalas vägavgift för rätten att använda det svenska allmänna vägnätet.

7 § För utländskt fordon betalas vägavgiften för rätten att använda de vägar som anges i bilaga 1.

Avgiftsskyldiga

8 § Avgiftsskyldig för fordon som är registrerat i det svenska bilregistret är ägaren.

Har fordonet flera ägare är de solidariskt ansvariga för den vägavgift som skall betalas.

Som ägare anses den som är eller bör vara upptagen i bilregistret som ägare. I fråga om ett fordon som innehas på grund av kreditköp

med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 3

9 § Avgiftsskyldig för ett utländskt fordon är den som vid tidpunkten för användningen av de i 7 § nämnda vägarna antingen är ägare till fordonet, förare av fordonet, den som beslutar om användningen av fordonet eller den som har nyttjanderätt till fordonet.

Om det finns flera avgiftsskyldiga är de solidariskt ansvariga för den vägavgift som skall betalas.

Avgiftspliktens inträde

10 § Avgiftsplikt inträder när fordonet införs i det svenska bilregistret eller, om fordonet samtidigt avställs, då avställningen upphör. Om fordonet är avställt på ägarens begäran inträder avgiftsplikt då avställningen upphör. För icke avgiftspliktiga fordon som ändras till avgiftspliktiga fordon inträder avgiftsplikten när fordonet tas upp i bilregistret som avgiftspliktigt, eller om det samtidigt avställs, då avställningen upphör. För fordon som tillhör någon av de i 39 § angivna kategorierna inträder avgiftsplikt när fordonet överlåts till annan.

Avgiftsplikt inträder för utländskt fordon när fordonet används på väg som anges i bilaga 1.

Avgiftsperioder

11 § För fordon som är registrerat i det svenska bilregistret betalas vägavgift för ett år.

För utländskt fordon betalas vägavgift för kalenderdag, vecka, månad eller år, dock inte för längre tid än ett år.

Vägavgiftens storlek

12 § För motorfordon eller ledad motorfordonskombination med högst tre axlar tas vägavgiften ut med 6 225 kronor per år. För motorfordon eller ledad motorfordonskombination med fyra eller flera axlar tas vägavgiften ut med 10 375 kronor per år.

För utländskt motorfordon eller ledad motorfordonskombination med högst tre axlar tas vägavgiften ut med 622 kronor per månad, 166 kronor per vecka och 50 kronor per dag. För utländskt motorfordon eller ledad motorfordonskombination med fyra eller flera axlar tas vägavgiften ut med 1 037 kronor per månad, 274 kronor per vecka och 50 kronor per dag.

13 § För motorfordon som är registrerat i det svenska bilregistret bestäms vägavgiften efter antalet axlar eller om fordonet är försett med draganordning efter det största möjliga antalet axlar och den högsta totalvikten som fordonskombinationen kan ha.

14 § I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 36-39, 41-47 och 55 §§ fordonsskattelagen (1988:327) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

beskattningsmyndighet; Skattemyndigheten i Örebro län,
skattskyldig; avgiftsskyldig,
skatteperiod; avgiftsperiod,
skattskyldighet; avgiftsskyldighet.

Vad som i fordonsskattelagen föreskrivs om efterbeskattning och skattetillägg skall i fråga om vägavgift i stället avse efterprovning och avgiftstillägg.

Betalning och återbetalning m.m.

Betalning och återbetalning m.m. för fordon som är registrerat i det svenska bilregistret

15 § Vägavgift skall betalas under månaden före avgiftsperioden.

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

16 § Skyldig att betala vägavgift är

1. den som är eller bör vara registrerad som ägare i bilregistret vid ingången av månaden före avgiftsperioden,
2. när avgiftsplikt inträder, den som är eller bör vara registrerad som ägare i bilregistret vid avgiftspliktens inträde.

17 § Vägavgiften betalas genom insättning på särskilt konto.

Inbetalningen anses ha skett den dag inbetalningskort eller giringshandlingar kommit in till Posten Aktiebolag eller, om staten har ingått avtal om förmedling av inbetalning av vägavgift med en bank, till banken.

18 § Vägavgiftsbevis utfärdas när betalning skett.

Beviset skall innehålla uppgift om utfärdandedatum och klockslag, giltighetstid, avgiftskategori, avgiftsbelopp samt motorfordonets registreringsnummer och nationalitet.

19 § Om avgiftsplikt upphör för fordonet under tid för vilken vägavgift har betalats skall den överskjutande avgiften återbetalas.

Om ett fordons beskaffenhet ändras så att vägavgift skall tas ut med ett annat belopp skall ny avgift beslutas och eventuellt överskjutande vägavgift återbetalas. Om en högre avgift skall tas ut är det den som är registrerad som ägare i bilregistret när registreringsbesiktning skedde eller senast skulle ha skett som är skyldig att betala den nya vägavgiften. Vägavgiften skall betalas senast tre veckor efter utgången av den

kalendermånad under vilken registreringsbesiktning skedde eller senast skulle ha skett.

Överskjutande vägavgift enligt första och andra stycket återbetalas på begäran om beviset återlämnas till beskattningmyndigheten före utgången av den period för vilken den har betalats. Vägavgiften betalas tillbaka med ett belopp som motsvarar antalet återstående hela månader för vilka avgift har betalats, från det att vägavgiftsbeviset inkom, uttryckt i tolftedelar av avgiften. Från det belopp som skall återbetalas avdrages en avgift på 207 kronor. Vägavgiften återbetalas till den som var avgiftsskyldig när avgiftsplikten upphörde och vid ändring som avses i andra stycket till den som var avgiftsskyldig när registreringsbesiktning skedde.

20 § Dröjsmålsavgift skall tas ut om vägavgiften inte betalas inom den tid och i den ordning som har bestämts enligt denna lag.

Dröjsmålsavgiften tas ut enligt bestämmelserna i 58 § 2 – 5 mom. uppbördslagen (1953:272).

Beskattningmyndigheten får medge befrielse helt eller delvis från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift, om det finns särskilda skäl. Bestämmelserna om beslut om vägavgift i denna lag gäller även beslut om sådan befrielse.

21 § Vid beräkning av vägavgift, avgiftstillägg eller dröjsmålsavgift enligt 20 § andra stycket som skall påföras eller återbetalas skall beloppet avrundas till närmast lägre hela krontal.

Belopp under 25 kronor behöver inte betalas in till staten och återbetalas inte heller.

Betalning och återbetalning m.m. för utländskt fordon

22 § Vägavgiftsbevis erhålls mot betalning.

Beviset skall innehålla de uppgifter som framgår av 18 § andra stycket.

23 § Vägavgift skall inte betalas för fordonet, om ett giltigt bevis för betald väganvändning utfärdat i ett annat europeiskt land i överensstämmelse med det i Bryssel den 9 februari 1994 underskrivna avtalet om vägavgifter på tunga fordon för godsbefordran och det i Bryssel den (datum?) underskrivna avtalet avseende Sveriges anslutning till avtalet, kan visas upp. De båda avtalen är upptagna som bilaga till denna lag.

24 § Beskattningmyndigheten får efter ansökan besluta om återbetalning av vägavgift för svenskt årsbevis.

Vägavgift återbetalas på begäran om beviset har återlämnats till beskattningmyndigheten före utgången av den period för vilken den har betalats.

Vägavgiften betalas tillbaka med ett belopp som motsvarar antalet återstående hela månader för vilka avgift har betalats, från det att vägavgiftsbeviset inkom, uttryckt i tolftedelar av avgiften. Från det belopp som skall återbetalas avdrages en avgift på 207 kronor.

Reglering av vägavgiften enligt ecu-kursen

25 § De belopp som anges i 12 § och de avgifter som tas ut för återbetalning enligt 19 § tredje stycket och 24 § tredje stycket regleras per den 1 januari varje kalenderår enligt den kurs i svenska kronor av ecu som var gällande den första vardagen i oktober föregående år och som offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning. Vid omräkning till svenska kronor avrundas beloppet till närmast lägre hela krontal.

Omräkningen sker enligt de avgiftssatser i ecu, som framgår av artikel 8 i avtalet i bilaga 2. Satserna regleras inte om omräkningen före avrundning medför en ändring som uttryckt i svenska kronor är under 5 % eller under 5 ecu omräknat efter den kurs som är nämnd i första stycket.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade vägavgiftsbelopp som enligt denna lag skall tas ut för vägavgiftsbevis som utfärdas under påföljande kalenderår.

Försäljning av bevis avsedda för utländska fordon

26 § Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan medge att företag, organisationer m.fl. får, på närmare föreskrivna villkor, förvärva och sedan sälja sådana vägavgiftsbevis som anges i 22 §. Regeringen utfärdar närmare föreskrifter om försäljning av vägavgiftsbevis för utländska fordon.

Färjeföretag och rederier m.fl. med fartyg som går i linjetrafik mellan utländska och svenska hamnar och medför i 5 § nämnda fordon får sälja vägavgiftsbevis avsedda för utländska fordon i samband med färjetrafiken. Detta gäller dock inte när fartyget går i trafik mellan hamnar i länder som uppstår avgift i överensstämmelse med de i 23 § nämnda avtalen och svensk hamn.

27 § Beskattningsmyndigheten får efter ansökan besluta om återbetalning till försäljare enligt 26 § för oanvända svenska bevis. Detsamma gäller för felaktigt ifyllda bevis, om försäljaren kan visa att beviset inte har använts.

Brukandeförbud

28 § Avgiftspliktigt fordon får inte användas om vägavgiften inte har betalats.

29 § Om vägavgiften inte betalas i rätt tid skall avgiften lämnas för indrivning. Regeringen får föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

Kontrollbestämmelser

30 § Ägaren av ett fordon är skyldig att se till att fordonet inte brukas i strid mot bestämmelserna i denna lag eller bestämmelser som har meddelats med stöd av denna lag.

Föraren av ett avgiftspliktigt fordon skall, vid färd på avgiftspliktig väg, medföra beviset om betald avgift. Beviset skall på begäran av polismyndighet visas upp vid kontroll.

Straffbestämmelser m.m.

31 § Brukas ett fordon i strid mot 28 § skall polisman ta hand om fordonets registreringsskyltar.

Den polisman som har tagit hand om registreringsskyltar får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

32 § Ägaren av ett fordon som brukas i strid mot 28 § sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 31 § döms till böter eller fängelse i högst sex månader om han uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades.

Ägaren av ett fordon som på annat sätt brukas i strid mot 28 §, döms till penningböter, om han uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåtit att göra vad som ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades.

33 § Den som brukar någon annans fordon utan lov har samma skyldigheter som ägaren enligt 30 § och döms i ägarens ställe enligt 32 §. Det samma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma vem som får föra fordonet eller anlita någon annan förare än den ägaren har utsett.

34 § I de fall som avses i 32 § döms även föraren till samma straff, om han kände till att fordonet inte fick brukas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid besiktning eller inspektion enligt 35 § fordonskungörelsen (1972:595).

35 § I fråga om fordon som tillhör eller brukas av dödsbo, aktiebolag, ekonomisk förening eller annan juridisk person, skall ansvarsbestämmelserna tillämpas på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen. Om Vägverket på begäran av en juridisk person godtagit en

viss fysisk person som bärare av ägarens ansvar, skall dock bestämmelserna i stället gälla denne.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 3

Ansvarsbestämmelserna för ägare eller brukare av fordon som är eller bör vara registrerat i det svenska bilregistret och inte är avställt skall i fråga om fordon som tillhör eller brukas av staten eller kommun tillämpas på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som ankommer på honom för att hindra att ett brott mot lagen begås men detta ändå sker på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas ansvarsbestämmelserna i stället på den överordnade.

36 § Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot 30 § andra stycket döms till penningböter.

37 § Avgift enligt denna lag omfattas även av lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m.m. och lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter.

Överklagande

38 § I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 84–87 §§ fordonsskatte-
telagen (1988:327) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

<i>skatteperiod;</i>	avgiftsperiod,
<i>efterbeskattning;</i>	efterprövning,
<i>skattskyldig;</i>	avgiftsskyldig,
<i>skattepliktig;</i>	avgiftspliktig.

Beslut enligt 24 och 27 §§ får ej överklagas.

Befrielse från vägavgift

39 § Vägavgift skall inte tas ut för fordon som tillhör

1. försvarsmakten,
2. polisväsendet,
3. civilförsvaret, brandväsendet eller annan räddningstjänst,
4. väghållningen.

En förutsättning för befrielse från vägavgift är att fordonet bär de yttre kännetecken som tillhörigt någon av de i första stycket nämnda kategorierna.

För motorfordonskombinationer är det motorfordonet som är avgörande för om kombinationen är befriad från avgift.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1997.
 2. Bestämmelserna i 7, 9, 22–24 och 26–39 §§ samt bestämmelserna i 5 och 10–11 §§ såvitt avser utländska fordon tillämpas först från och med den 1 februari 1997.
 3. För fordon som är registrerat i det svenska bilregistret och som är avgiftspliktigt vid ikraftträdandet skall den första avgiftsperioden vara den

1 februari 1997 – den 31 januari 1998 och vägavgiften skall betalas senast den 20 januari 1997.

Prop. 1997/98:12

Bilaga 3

4. För fordon som är registrerat i det svenska bilregistret och som blir avgiftspliktigt under januari månad 1997 skall den första avgiftsperioden vara den 1 februari 1997 – 31 januari 1998 och vägavgiften skall betalas senast tre veckor efter avgiftspliktens inträde.

5. För fordon som är registrerat i det svenska bilregistret och för vilket avgiftsplikt upphör under januari månad 1997 återbetalas vägavgift utan avdrag av den avgift som anges i 19 §.

6. För fordon som är registrerat i Grekland tas vägavgift ut med femtio procent av de i 12 § angivna beloppen under perioden den 1 februari 1997 – den 31 december 1997.

Härigenom föreskrivs att bilaga 1 till fordonsskattelagen (1988:327) skall ha följande lydelse.

Bilaga 1 till fordonsskattelagen (1988:327)¹**Fordonsskatt***Nuvarande lydelse*

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp per hundra- kilogram över den lägsta vikten i klassen	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
A Motorcyklar				
1	Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0- 75 76-	11 0 13 7	0 0
2	Annan motorcykel	0-	22 0	0
B Personbilar				
1	Personbil som inte kan drivas med dieselloja	0- 90 901- 0	58 5 73 4	0 149
2	Personbil som kan drivas med dieselloja	0- 90 901- 0	1 17 2	0 297
	2.1 som enligt bilregistret har årsmodellsbeteckning 1993 eller äldre	0- 901-	1 2	0
	2.2 annan personbil	0- 90 901- 0	46 8 2 24 5 2 81 4	569

¹ Senaste lydelse av bilagan 1996:834.

C Bussar					
1	Bussar som inte kan drivas med dieselloolja	0-	1	39	0
		1	60	0	40
		601-	0	43	0
		3	3	0	
		001-	00	98	
		0	4		
2	Bussar som kan drivas med dieselloolja	0-	1	72	0
		1	60	0	55
		601-	0	77	0
		3	3	5	
		001-	00	1	
		0	54		
			5		
D Lastbilar					
1	Lastbil som inte kan drivas med dieselloolja	0-	1	39	0
		1	60	0	40
		601-	0	43	0
		3	3	0	
		001-	00	98	
		0	4		

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor	
			gru nd- bel op p	tilläggsbel opp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2	Lastbil som kan drivas med diese- olja			
	2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar		0- 1 86	0
		1 60	9	60
	601-	0	92	55
		3 3	9	66
	001-	00	1	169
		6 0	77	298
	001-	6	6	
		10 00	3	
	001-	0	42	
		14 10	6	
	001-	00	6	
		0	06	
		14	6	
		00	12	
		0	84	
			2	
	med tre eller flera hjulaxlar		0- 1 86	0
		1 60	9	38
	601-	0	90	69
		3 3	7	79
	001-	00	1	101
		6 0	44	119
	001-	6	6	217
		11 00	3	185
	001-	0	52	
		15 11	5	
	001-	00	7	
		18 0	48	
	001-	15	5	
		23 00	11	
	001-	0	53	
		18	3	
		00	15	
		0	09	
		23	7	
		00	25	
		0	93	
			2	
	2.2 utan anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar		0- 1 72	0

	1	60	0	55
	601-	0	77	4
	3	3	5	29
	001-	00	1	98
	6	0	54	175
	001-	6	5	229
	10	00	1	
	001-	0	67	
	14	10	7	
	001-	00	2	
	17	0	82	
	001-	14	1	
		00	6	
		0	73	
		17	7	
		00	11	
		0	98	
			4	
med tre eller flera hjulaxlar	0-	1	68	0
	1	60	2	49
	601-	0	73	4
	3	3	1	14
	001-	00	1	77
	6	0	42	136
	001-	6	4	172
	11	00	1	
	001-	0	55	
	15	11	6	
	001-	00	2	
	18	0	27	
	001-	15	1	
		00	5	
		0	35	
		18	1	
		00	9	
		0	44	
			3	
E	Traktorer m.m.			
1	Traktor klass 1 (trafiktraktor)	0-	1	37
		1	30	0
		301-	0	42
		3	3	5
		001-	00	1
		7	0	36
		001-	7	0
			00	5
			0	16
				0
2	Traktor klass II (jordbrukstraktor)	0-		22
				5
3	Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1-2	2		1
		001-		00
				0

Fordonslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor			
			gru nd- bel op p	tilläggsbel opp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen		
4	Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 2 med två hjulaxlar		2 001- 6 001- 14 001-	6 00 0 14 00 0	30 0 1 70 0 7 30 0	35 70 200
	med tre eller flera hjulaxlar		2 001- 6 001- 14 001- 18 001- 0	6 00 0 14 00 18 00 0	30 0 1 50 0 5 50 0 10 70 0	30 50 130 170
F	Släpvagnar					
1	Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram		0- 1 001-	1 00 0 3 00 0	15 0 17 0	0 21
2	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil ¹ som inte kan drivas med dieselolja med en hjulaxel		3 001-	58 0	11	
	med två hjulaxlar		3 001- 13 001-	13 00 0	58 0 1 48 0	9 0
	med tre eller flera hjulaxlar		3 001-	13 00	58 0	6 0

	13	0	1	
	001-		18	
			0	
3	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om			
	3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjulaxel			
	3	5	63	78
	001-	00	0	107
	5	0	2	198
	001-	8	19	
	8	00	0	
	001-	0	5	
			40	
			0	
	med två eller flera hjulaxlar			
	3	8	61	42
	001-	00	0	76
	8	0	2	114
	001-	11	71	160
	11	00	0	
	001-	0	4	
	14	14	99	
	001-	00	0	
		0	8	
			41	
			0	
	3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel			
	3	8	32	36
	001-	00	0	64
	8	0	2	
	001-		12	
			0	

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor, av ett motorredskap som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn som beskattas enligt E4 tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor	
			gru nd- bel op p	tilläggsbel opp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
med två hjulaxlar	3	8	31	23
	001-	00	0	38
	8	0	1	58
	001-	11	46	76
	11	00	0	84
	001-	0	2	
	14	14	60	
	001-	00	0	
	17	0	4	
	001-	17	34	
		00	0	
		0	6	
			62	
			0	
med tre eller flera hjulaxlar	3	11	30	14
	001-	00	0	30
	11	0	1	50
	001-	17	42	65
	17	00	0	
	001-	0	3	
	25	25	22	
	001-	00	0	
		0	7	
			22	
			0	
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafik- traktor ² eller ett motorredskap ² som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn ² som beskattas enligt E4 med en hjulaxel	3	8	55	45
	001-	00	0	120
	8	0	2	
	001-		80	
			0	
med två hjulaxlar	3	8	55	20
	001-	00	0	50
	8	0	1	170
	001-	11	55	250
	11	00	0	
	001-	0	3	
	17	17	05	

	001-	00	0	
		0	13	
			25	
			0	
med tre eller flera hjulaxlar		3	11	55
	001-	00	0	20
		11	0	40
	001-	14	15	75
		14	00	105
	001-	0	3	120
		20	20	45
	001-	00	0	
		25	0	
	001-	25	85	
		30	00	
	001-	0	13	
		30	10	
		00	0	
		0	19	
			10	
			0	

Prop. 1997/98:12
Bilaga 3

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselloja tas skatt ut enligt 3.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor		
			gru nd- bel op p	tilläggsbel opp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
A Motorcyklar					
1	Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0- 76-	75	11 0 13 7	0 0
2	Annan motorcykel	0-		22 0	0
B Personbilar					
1	Personbil som inte kan drivas med dieselolja	0- 901-	90 0	58 5 73 4	0 149
2	Personbil som kan drivas med dieselolja	0- 901-	90 0	1 17 2	0 297
	2.1 som enligt bilregistret har årsmodellsbeteckning 1993 eller äldre	0- 901-		1 2	0
	2.2 annan personbil	0- 901-	90 0	46 8 2 24 5 2 81 4	569
C Bussar					
	Bussar som inte kan drivas med dieselolja	0- 1 601- 3 001-	1 60 0 3 00 0	39 0 43 0 98 4	0 40 0
2	Bussar som kan drivas med dieselolja	0- 1 601- 3 001-	1 60 0 3 00	72 0 77 5 1	0 55 0

		0	54	
			5	
D	Lastbilar			
1	Lastbil som inte kan drivas med diesel-olja	0- 1 601- 3 001- 0	1 60 0 3 00 0	39 0 43 0 98 4
				0 40 0
2	Lastbil som kan drivas med dieselolja			
	2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar			
	<i>2.1.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen om vägavgift</i>	0- 1 601- 3 001- 6 001- 10 001- 14 001- 0 14 00 0	1 60 0 3 00 0 6 0 0 10 10 00 0 14 00 0	86 9 92 9 1 77 6 3 42 6 6 12 84 2
				0 60 55 66 169 298
	<i>2.1.2 vägavgiftspliktig enligt lagen om vägavgift</i>	7 001- 10 001- 14 001- 16 701- 0	10 00 0 14 0 16 70 0	2 04 3 3 02 2 6 42 1 10 51 3
				33 84 149 298

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		gru nd- bel op p	tilläggsbel opp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen

2.2 med anordning för påhängsvagn
med tre eller flera hjulaxlar

2.2.1 inte vägavgiftspliktig enligt
lagen
om vägavgift

0-	1	86	0
1	60	9	38
601-	0	90	69
3	3	7	79
001-	00	1	101
6	0	44	119
001-	6	6	217
11	00	3	185
001-	0	52	
15	11	5	
001-	00	7	
18	0	48	
001-	15	5	
23	00	11	
001-	0	53	
	18	3	
	00	15	
	0	09	
	23	7	
	00	25	
	0	93	
		2	

2.2.2 vägavgiftspliktig enligt lagen
om
vägavgift

7	11	2	40
001-	00	15	50
11	0	8	60
001-	15	3	108
15	00	74	217
001-	0	2	185
18	18	5	
001-	00	76	
20	0	6	
701-	20	7	
23	70	54	
001-	0	8	
	23	10	
	00	58	
	0	1	
		15	
		55	
		7	

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

Prop. 1997/98:12
Bilaga 3

2.3.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen om vägavgift	0-1	1	72	0
	1	60	0	55
	601-3	0	77	4
	3	3	5	29
	001-6	00	1	98
	6	0	54	175
	001-10	6	5	229
	10	00	1	
	001-14	0	67	
	14	10	7	
	001-17	00	2	
	17	0	82	
	001-00	14	1	
	00	0	6	
		0	73	
		17	7	
		00	11	
		0	98	
			4	

2.3.2 vägavgiftspliktig enligt lagen om vägavgift	7	10	98	15
	001-10	00	4	49
	10	0	1	88
	001-14	14	41	114
	14	00	0	
	001-17	0	3	
	17	17	36	
	001-00	0	8	
		0	5	
			99	
			2	

2.4 med annan draganordning än
anordning för påhängsvagn,
med tre eller flera hjulaxlar

2.4.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen om vägavgift	0-1	1	68	0
	1	60	2	49
	601-3	0	73	4
	3	3	1	14
	001-6	00	1	77
	6	0	42	136
	001-11	6	4	172
	11	00	1	
	001-15	0	55	
	15	11	6	
	001-18	00	2	
	18	0	27	
	001-00	15	1	
	00	0	5	
		0	35	
		18	1	
		00	9	
		0	44	
			3	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor	
			gru nd- bel op p	tilläggsbel opp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
<i>2.4.2 vägavgiftspliktig enligt lagen om vägavgift</i>	7	11	84	7
	001-	00	8	38
	11	0	1	68
	001-	15	13	86
	15	00	6	172
	001-	0	2	
	18	18	67	
	001-	00	6	
	24	0	4	
	601-	24	72	
		60	1	
		0	10	
			42	
			0	
<i>2.5 utan draganordning med två hjulaxlar</i>				
<i>2.5.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen om vägavgift</i>	0-	1	72	0
	1	60	0	55
	601-	0	77	4
	3	3	5	29
	001-	00	1	98
	6	0	54	175
	001-	6	5	229
	10	00	1	
	001-	0	67	
	14	10	7	
	001-	00	2	
	17	0	82	
	001-	14	1	
		00	6	
		0	73	
		17	7	
		00	11	
		0	98	
			4	
<i>2.5.2 vägavgiftspliktig enligt lagen om vägavgift</i>	7	10	98	15
	001-	00	4	49
	10	0	1	88
	001-	14	41	114
	14	00	0	229
	001-	0	3	
	17	17	36	

001-	00	8
17	0	5
301-	17	99
	30	2
	0	6
		44
		6

2.6 utan draganordning
med tre hjulaxlar

2.6.1 inte vägavgiftspliktig enligt
lagen
om vägavgift

0-	1	68	0
1	60	2	49
601-	0	73	4
3	3	1	14
001-	00	1	77
6	0	42	136
001-	6	4	172
11	00	1	
001-	0	55	
15	11	6	
001-	00	2	
18	0	27	
001-	15	1	
	00	5	
	0	35	
	18	1	
	00	9	
	0	44	
		3	

2.6.2 vägavgiftspliktig enligt lagen
om vägavgift

7	11	84	7
001-	00	8	38
11	0	1	68
001-	15	13	86
15	00	6	172
001-	0	2	
18	18	67	
001-	00	6	
19	0	4	
801-	19	72	
	80	1	
	0	6	
		31	
		4	

2.7 utan draganordning med fyra
eller
flera hjulaxlar

2.7.1 inte vägavgiftspliktig enligt
lagen
om vägavgift

0-	1	68	0
1	60	2	49
601-	0	73	4
3	3	1	14
001-	00	1	77
6	0	42	136
001-	6	4	172
11	00	1	
001-	0	55	
15	11	6	
001-	00	2	

18	0	27
001-	15	1
	00	5
	0	35
	18	1
	00	9
	0	44
		3

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor	
			gru nd- bel op p	tilläggsbel opp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
<i>2.7.2 vägavgiftspliktig enligt lagen om vägavgift</i>	7	11	84	7
	001-	00	8	38
		11	0	68
	001-	15	13	86
		15	00	6
	001-	0	2	172
		18	18	67
	001-	00	6	
		24	0	4
	601-	24	72	
			60	1
			0	10
				42
				0
E	Traktorer m.m.			
1	Traktor klass 1 (trafiktraktor)			
	0-	1	37	0
		1	30	55
	301-	0	42	95
		3	3	168
	001-	00	1	
		7	0	36
	001-	7	0	
			00	5
			0	16
				0
2	Traktor klass II (jordbrukstraktor)			
	0-		22	0
			5	
3	Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1-2			
	2		1	0
	001-		00	
			0	
4	Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 2			
	2	6	30	35

med två hjulaxlar	001- 6 001- 14 001-	00 0 14 0	0 1 70 0 7 30 0	70 200
med tre eller flera hjulaxlar	2 001- 6 001- 14 001- 18 001-	6 00 0 14 00 0 18 00 0	30 0 1 50 0 5 50 0 10 70 0	30 50 130 170
F Släpvagnar				
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0- 1 001-	1 00 0 3 00 0	15 0 17 0	0 21
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil ¹ som inte kan drivas med dieselolja med en hjulaxel	3 001-		58 0	11
med två hjulaxlar	3 001- 13 001-	13 00 0	58 0 1 48 0	9 0
med tre eller flera hjulaxlar	3 001- 13 001-	13 00 0	58 0 1 18 0	6 0
3 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om				

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor, av ett motorredskap som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn som beskattas enligt E4 tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor	
			gru nd- bel op p	tilläggsbel opp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjulaxel	3	5	63	78
	001-	00	0	107
	5	0	2	198
	001-	8	19	
	8	00	0	
	001-	0	5	
			40	
			0	
med två eller flera hjulaxlar	3	8	61	42
	001-	00	0	76
	8	0	2	114
	001-	11	71	160
	11	00	0	
	001-	0	4	
	14	14	99	
	001-	00	0	
		0	8	
			41	
			0	
3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3	8	32	36
	001-	00	0	64
	8	0	2	
	001-		12	
			0	
med två hjulaxlar	3	8	31	23
	001-	00	0	38
	8	0	1	58
	001-	11	46	76
	11	00	0	84
	001-	0	2	
	14	14	60	
	001-	00	0	
	17	0	4	
	001-	17	34	
		00	0	
		0	6	
			62	
			0	
med tre eller flera hjulaxlar	3	11	30	14
	001-	00	0	30

11	0	1	50
001-	17	42	65
17	00	0	
001-	0	3	
25	25	22	
001-	00	0	
	0	7	
		22	
		0	

Prop. 1997/98:12
Bilaga 3

4	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en tra- fik- traktor ² eller ett motorredskap ² som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn ² som beskattas enligt E4 med en hjulaxel	3	8	55	45
		001-	00	0	120
		8	0	2	
		001-		80	
				0	
	med två hjulaxlar	3	8	55	20
		001-	00	0	50
		8	0	1	170
		001-	11	55	250
		11	00	0	
		001-	0	3	
		17	17	05	
		001-	00	0	
			0	13	
				25	
				0	
	med tre eller flera hjulaxlar	3	11	55	20
		001-	00	0	40
		11	0	2	75
		001-	14	15	105
		14	00	0	120
		001-	0	3	45
		20	20	35	
		001-	00	0	
		25	0	7	
		001-	25	85	
		30	00	0	
		001-	0	13	
			30	10	
			00	0	
			0	19	
				10	
				0	

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja tas skatt ut enligt 3.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 1997. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Under indrivningen gäller bestämmelserna i 7 kap. 14 § utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön för böter och viten samt för fordringar som påförts enligt bestämmelserna i

1. uppbördslagen (1953:272), om inte annat föreskrivs i den lagen,
 2. lagen (1958:295) om sjömansskatt, om inte annat föreskrivs i den lagen,
 3. lagen (1972:435) om överlastavgift,
 4. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
 5. lagen (1976:339) om saluvagnsskatt,
 6. lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter,
 7. lagen (1984:668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare, om inte annat föreskrivs i den lagen,
 8. fordonsskattelagen (1988:327),
 9. lagen (1989:471) om investeringsskatt för vissa byggnadsarbeten,
 10. lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta,
 11. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl.,
 12. mervärdesskattelagen (1994:200), *eller*
 13. lagen (1994:419) om brotts-offerfond.
- 12. mervärdesskattelagen (1994:200),
3. lagen (1994:419) om brottsofferfond, eller
14. lagen (1996:) om vägavgift för vissa tunga fordon.*

Denna lag träder i kraft den 1 februari 1997. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 1996:133.

Lagrådets yttrande

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1996-09-10

Närvarande: justitierådet Staffan Magnusson, f.d. presidenten i Försäkringsö verdomstolen Leif Ekberg, regeringsrådet Leif Lindstam.

Enligt en lagrådsremiss den 29 augusti 1996 (Finansdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om vägavgift för vissa tunga fordon,
2. lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327),
3. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordon m.m.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Gunilla Näsman.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*.

Förslaget till lag om vägavgift för vissa tunga fordon

5-7 §§

5 § innehåller bestämmelser om vilka fordon som är avgiftspliktiga. En första förutsättning är enligt första stycket att det är fråga om "motorfordon eller ledad motorfordonskombination".

Enligt Lagrådets mening bör det i första stycket bara talas om motorfordon, medan det i ett senare stycke bör anges att med motorfordon jämföras ledad motorfordonskombination. På det sättet slipper man att i följande lagbestämmelser tala om ledade motorfordonskombinationer utan kan nöja sig med att använda uttrycket "motorfordon".

Som framgår av paragrafens andra stycke kan avgiftsplikt gälla för dels utländska motorfordon, dels motorfordon som är eller bör vara registrerade i det svenska bilregistret och inte är avställda.

Lagrådet anser att det redan av upptakten till förevarande paragraf bör framgå att avgiftsplikten gäller för dessa två typer av motorfordon. Härvid kan lämpligen beteckningen "svenskt motorfordon" användas i fråga om motorfordon som är eller bör vara registrerat i det svenska bilregistret.

Beträffande såväl svenska som utländska motorfordon och motorfordonskombinationer skall som förutsättning för avgiftsplikt gälla att fordonet eller fordonskombinationen har en totalvikt av 12 000 kg eller därutöver. Är det fråga om en motorfordonskombination där ett svenskt motorfordon ingår, torde avsikten vara att frågan om avgiftsplikt skall bedömas med hänsyn till den högsta totalvikt som fordonskombinationen kan ha (jfr. 13 § i remissförslaget). Detta bör ut-

tryckligen anges i anslutning till den bestämmelse där det sägs att ledande motorfordonskombinationer skall jämföras med motorfordon.

Det framgår av 6 § att, när det gäller svenska motorfordon, en ytterligare förutsättning för avgiftsplikt är att de används på det svenska allmänna vägnätet. För de utländska motorfordonens del framgår av 7 § att avgiftsplikt föreligger bara i den mån fordonet används på någon av de vägar som anges i bilaga 1 till den föreslagna lagen.

Enligt Lagrådets mening har de nu angivna förutsättningarna för avgiftsplikt en sådan betydelse att de bör tas in som ett andra stycke i 5 §. I 6 § kan lämpligen tas in dels en bestämmelse om vad som avses med svenskt motorfordon, dels de nyss förordade bestämmelserna om motorfordonskombinationer.

I 39 § har, under rubriken ”Befrielse från vägavgift”, tagits in vissa bestämmelser som innebär att vägavgift inte skall tas ut för fordon som tillhör bl.a. försvarsmakten och polisväsendet. Enligt Lagrådets mening är det i sammanhanget mindre träffande att tala om ”befrielse från vägavgift”. Bestämmelserna bör ses som undantag från avgiftsplikten för motorfordon och kan därmed lämpligen tas in efter de allmänna föreskrifterna om avgiftsplikt. De bör då kunna bilda en 7 §.

Lagrådet förordar att 5–7 §§ och rubriken närmast före 5 § ges följande lydelse:

”Förutsättningar för avgiftsplikt

5 § Avgiftsplikt gäller för svenska motorfordon som inte är avställda och för utländska motorfordon. En förutsättning för avgiftsplikt är i båda fallen att fordonet har en totalvikt av minst 12 000 kilogram och är avsett uteslutande för godstransport på väg.

För svenska motorfordon gäller avgiftsplikt när de används på det svenska allmänna vägnätet. Beträffande utländska motorfordon gäller avgiftsplikt endast i den mån fordonet används på någon av de vägar som anges i bilaga 1.

6 § Med svenskt motorfordon avses motorfordon som är eller bör vara registrerat i det svenska bilregistret.

Med motorfordon jämföras ledad motorfordonskombination. Är det fråga om en fordonskombination med ett svenskt motorfordon skall, vid bedömningen av om det föreligger avgiftsplikt, hänsyn tas till den högsta totalvikt som fordonskombinationen kan ha.

7 § Avgiftsplikt gäller inte för motorfordon som tillhör

1. försvarsmakten,
2. polisväsendet,
3. civilförsvaret, brandväsendet eller annan räddningstjänst,
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.

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

Prop. 1997/98:12
Bilaga 5

8 §

I paragrafens tredje stycke har tagits in bestämmelser om vem som skall anses som ägare till ett svenskt motorfordon. Huvudregeln är att det är den som är eller bör vara upptagen i bilregistret som är ägare.

I 6 §, som handlar om skyldighet att betala vägavgift beträffande svenska motorfordon, anges att skyldigheten åvilar den som är eller bör vara upptagen i bilregistret som ägare vid vissa angivna tidpunkter. Enligt Lagrådets mening bör dessa tidsangivelser tas in redan i 8 §.

Lagrådet föreslår att 8 § utformas på följande sätt:

”Avgiftsskyldig för svenskt motorfordon är ägaren.

Har fordonet flera ägare, är de solidariskt ansvariga för den vägavgift som skall betalas.

Som ägare anses den som är eller bör vara upptagen i bilregistret som ägare när avgiftsplikt inträder eller, om det är fråga om en ny avgiftsperiod, vid ingången av kalendermånaden före avgiftsperiodens början. I fråga om ett fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare.”

11 §

Paragrafen, som innehåller bestämmelser om avgiftsperioder för svenska och utländska motorfordon, bör förtydligas och ges följande utformning:

”För svenskt motorfordon betalas vägavgift för en avgiftsperiod om ett år.

För utländskt motorfordon betalas vägavgift för en avgiftsperiod som anges i kalenderdagar, veckor, månader eller år. Längsta avgiftsperiod är ett år.”

12 och 13 §§

I paragraferna har tagits in regler om vägavgiftens storlek. Reglerna bör enligt Lagrådets mening disponeras om så att 12 § handlar om vägavgift för svenska motorfordon och 13 § behandlar vägavgift för utländska motorfordon.

Lagrådet föreslår att paragraferna ges följande lydelse:

”12 § För svenskt motorfordon är vägavgiften per år 6 225 kronor, om fordonet har högst tre axlar, och annars 10 375 kronor. Är det fråga om en motorfordonskombination, bestäms vägavgiften efter det största möjliga antalet axlar och den högsta totalvikten som fordonskombinationen kan ha.

13 § För utländskt motorfordon med högst tre axlar är vägavgiften 6 225 kronor per år, 622 kronor per månad, 166 kronor per vecka och 50 kronor per dag. För utländskt motorfordon med fyra eller flera axlar är vägavgiften 10 375 kronor per år, 1 037 kronor per månad, 274 kronor per vecka och 50 kronor per dag.”

14 §

I paragrafen finns regler angående beslut om vägavgift m.m. för svenska motorfordon. Enligt paragrafen skall en rad bestämmelser i fordonskattelagen gälla i tillämpliga delar beträffande vägavgift. Härvid skall vissa begrepp i fordonskattelagen ersättas med andra begrepp.

I paragrafen anges också att vad som i fordonskattelagen föreskrivs om efterbeskattning och skattetillägg skall i stället avse efterprövning och avgiftstillägg, när det är fråga om vägavgift.

Enligt Lagrådets mening bör det uttryckligen anges i förevarande paragraf att det, vid tillämpningen av vägavgiftslagen, kan göras efterprövning och tas ut avgiftstillägg. Vidare bör uppräkningsen av olika begrepp byggas ut något.

Lagrådet föreslår att 14 § samt paragrafens rubrik utformas på följande sätt:

”Beslut om vägavgift m.m. för svenskt motorfordon

14 § I fråga om vägavgift skall bestämmelserna i 36–39, 41–47 och 55 §§ fordonskattelagen (1988:327) gälla i tillämpliga delar. Därvid förstås med

beskattningsmyndighet:	Skattemyndigheten i Örebro län,
skattskyldig:	avgiftsskyldig,
skatteperiod:	avgiftsperiod,
skattskyldighet:	avgiftsskyldighet,
skattebelopp:	avgiftsbelopp.

Vid tillämpningen av denna lag görs efterprövning i stället för efterbeskattning. Vidare tas avgiftstillägg ut i stället för skattetillägg.”

15 §

I paragrafen har tagits in regler om när vägavgift beträffande svenska motorfordon skall betalas. Reglerna bör enligt Lagrådets mening disponeras om och förtydligas. Paragrafen kan lämpligen utformas på följande sätt:

”När avgiftsplikt inträder, betalas vägavgift för den avgiftsperiod som då börjar senast inom tre veckor. När en avgiftsperiod omedelbart följs av en ny avgiftsperiod, skall vägavgift betalas under månaden närmast före den nya avgiftsperiodens början.”

I fråga om svenska motorfordon som är avgiftspliktiga vid lagens

ikraftträdande skall, enligt vad som föreslås i lagrådsremissen, avgift betalas i enlighet med en särskild övergångsbestämmelse (punkt 3 i det remitterade förslaget). Lagrådet återkommer till denna fråga under rubriken Övergångsbestämmelserna.

16 §

De regler som i remissförslaget har tagits in i 16 § bör enligt Lagrådets åsikt arbetas in i 8 §. Som följd härav bör 17 § i remissförslaget betecknas 16 §, och de därpå följande paragraferna får numreras om.

18 §

18 § andra stycket i remissförslaget innehåller bestämmelser om vilka uppgifter som ett vägavgiftsbevis skall innehålla, när det är fråga om ett svenskt motorfordon.

Lagrrådet anser att bestämmelserna har en sådan karaktär att de bör kunna tas in i en förordning. Bestämmelserna bör därför utgå ur lagen.

19 §

I paragrafen behandlas dels återbetalning av vägavgift i vissa fall, dels skyldighet att betala ytterligare avgift, när ett fordons beskaffenhet ändras. Paragrafen har enligt Lagrådets mening fått en mindre god struktur och utformning. Lagrådet förordar – utan att någon ändring av det sakliga innehållet i paragrafen är avsedd – att paragrafen, som bör betecknas 18 §, ges följande utformning:

”Om avgiftsplikt upphör för ett motorfordon, återbetalas betald vägavgift för varje hel kalendermånad som återstår av avgiftsperioden, räknad från det att vägavgiftsbeviset gavs in till beskattningsmyndigheten. Återbetalningen skall för varje månad svara mot en tolftedel av årsavgiften och görs till den som var avgiftsskyldig när avgiftsplikten upphörde.

Om ett fordons beskaffenhet ändras så att vägavgift skall tas ut med högre belopp än tidigare, är den som är registrerad som ägare i bilregistret när registreringsbesiktning skedde eller senast skulle ha skett skyldig att betala den tillkommande vägavgiften. Avgiften skall betalas senast tre veckor efter utgången av den kalendermånad under vilken registreringsbesiktning skedde eller senast skulle ha skett. Om ett fordons beskaffenhet ändras så att vägavgift skall tas ut med lägre belopp än tidigare, återbetalas det överskjutande beloppet till den som var avgiftsskyldig när registreringsbesiktningen skedde.

Från belopp som skall återbetalas enligt första eller andra stycket dras en avgift om 207 kronor.”

22, 26 och 27 §§

Paragraferna innehåller regler om vägavgiftsbevis beträffande utländ-

ska motorfordon. I 22 § första stycket sägs att vägavgiftsbevis erhålls mot betalning, medan det i andra stycket föreskrivs att beviset skall innehålla de uppgifter som framgår av 18 § andra stycket. I 26 § har tagits in regler om försäljning av vägavgiftsbevis, medan 27 § handlar om återbetalning för oanvända bevis.

Enligt Lagrådets mening bör bestämmelsen i 22 § första stycket förtydligas. Det kan lämpligen anges att vägavgiften betalas genom köp av vägavgiftsbevis (jfr 18 § – 17 § enligt Lagrådets förslag – såvitt gäller betalning av vägavgift för svenska motorfordon).

När det är fråga om svenska motorfordon har Lagrådet förordat att bestämmelsen i 18 § andra stycket i remissförslaget om innehållet i vägavgiftsbevis skall utgå ur lagen. I konsekvens härmed bör även det föreslagna 22 § andra stycket utgå.

Enligt 26 § första stycket kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge att företag och organisationer m.fl. får förvärva och sälja vägavgiftsbevis för utländska motorfordon. Det ankommer på regeringen att meddela närmare föreskrifter om försäljning av sådana vägavgiftsbevis.

I andra stycket av 26 § har tagits in förhållandevis detaljerade regler om rätt för färjeföretag och rederier m.fl. att sälja vägavgiftsbevis. Även reglerna i 27 § om återbetalning för oanvända bevis är detaljbetonade.

Lagrrådet anser att de föreslagna reglerna i 26 och 27 §§ bör kunna ersättas med en kortfattad bestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om vägavgiftsbevis. Bestämmelsen kan lämpligen bilda ett andra stycke i 22 § (21 §, om Lagrådets tidigare förslag följs).

26 och 27 §§ i remissförslaget liksom rubriken närmast före 26 § bör alltså utgå, medan 22 § bör betecknas 21 § och utformas på följande sätt:

”Vägavgiften betalas genom köp av vägavgiftsbevis.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om vägavgiftsbevis.”

24 §

Paragrafen, som handlar om återbetalning av vägavgift för utländskt motorfordon, bör förenklas och struktureras om, delvis efter modell av 19 §. Lagrådet föreslår att paragrafen, som bör betecknas 23 §, får följande lydelse:

”Om ett årsbevis, för vilket betalning har erlagts till Sverige, återlämnas till beskattningsmyndigheten före årets utgång, skall beskattningsmyndigheten besluta om återbetalning för varje hel kalendermånad som återstår av året, räknad från det att årsbeviset återlämnades. Återbetalningen skall för varje månad svara mot en tolfedel av årsavgiften. Från det belopp som skall återbetalas dras en avgift om 207 kronor.”

25 §

I paragrafen finns föreskrifter om omräkning av dels de belopp med vilka vägavgift skall tas ut, dels de avgifter för återbetalning som föreslås i 19 § tredje stycket och 24 § tredje stycket. Avgiftsbeloppen utgör motsvarigheten i svenska kronor till de belopp i ecu som anges i artiklarna 8 och 10 i avtalet den 9 februari 1994 om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar. Avsikten är att regeringen årligen, med början år 1997, skall fastställa beloppen för närmast följande kalenderår i enlighet med förändringen av värdet av ecu i svenska kronor.

Enligt Lagrådets mening bör paragrafen förtydligas. Lagrådet förordar att paragrafen, som bör betecknas 24 §, få följande lydelse:

”De belopp som anges i 12 §, 18 § tredje stycket och 23 § utgör motsvarigheten i svenska kronor till de belopp i ecu som anges i artiklarna 8 och 10 i avtalet i bilaga 2. Beloppen i de nämnda paragraferna skall, med början år 1997, fastställas av regeringen före utgången av november varje år för det närmast följande kalenderåret, om inte annat följer av andra stycket. Beloppen beräknas med ledning av den kurs i svenska kronor av ecu som gäller den första vardagen i oktober året före kalenderåret och som offentliggjorts i Europeiska gemenskapernas officiella tidning. De framräknade beloppen avrundas till närmast lägre hela krontal.

Om ett belopp som beräknas för ett visst år före avrundning avviker från föregående års belopp med mindre än 5 procent eller med mindre än motsvarigheten i svenska kronor till 5 ecu, skall föregående års belopp fortsätta att gälla.”

28 §

I paragrafen anges att ett avgiftspliktigt fordon inte får användas om väg-avgiften inte har betalats. Det är att märka att en förutsättning för avgiftsplikt, såvitt gäller svenska motorfordon, är att de används på det svenska allmänna vägnätet, medan avgiftsplikten beträffande utländska motorfordon gäller rätten att använda de vägar som anges i bilaga 1 (6 och 7 §§ i det remitterade förslaget, 5 § i Lagrådets förslag). Användande av andra vägar kan således ske utan erläggande av vägavgift.

Med hänsyn bl.a. till det anförda föreslår Lagrådet att paragrafen, som bör betecknas 25 §, ges följande lydelse:

”Avgiftspliktigt motorfordon får inte användas, om föreskriven vägavgift inte har betalats.”

38 §

I paragrafen, som handlar om överklagande, bör som en följd av Lag-

39 §

Lagrådet har i det föregående förordat att bestämmelserna i 39 § i remissförslaget skall flyttas till 7 §.

Övergångsbestämmelserna

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 1997. Bestämmelser som gäller för utländska motorfordon samt bestämmelser om brukandeförbud och indrivning av vägavgift liksom kontroll- och straffbestämmelser skall dock inte tillämpas förrän från och med den 1 februari 1997. Av punkterna 3 och 4 i övergångsbestämmelserna framgår vidare att avgiftsplikt beträffande svenska motorfordon inte föreligger för tid före den 1 februari 1997. Däremot skall betalning i vissa fall göras dessförinnan.

Innebörden av övergångsbestämmelserna i redovisade delar är, såvitt Lagrådet kan bedöma, att den föreslagna lagen i realiteten skall börja tillämpas den 1 februari 1997 men att möjlighet skall föreligga att genomföra uppbörd av vägavgifter för vissa svenska motorfordon redan under januari 1997. Enligt Lagrådets mening vinner bestämmelserna i tydlighet om de formuleras i enlighet härmed. Lagrådet föreslår att bestämmelserna ges följande lydelse:

”1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 1997.

2. För svenskt motorfordon, som vid en tillämpning av 5–7 §§ skulle vara avgiftspliktigt vid ingången av år 1997, skall vägavgiften för den avgiftsperiod som börjar den 1 februari 1997 betalas senast den 20 januari 1997.

3. För svenskt motorfordon, som vid en tillämpning av 5–7 §§ skulle bli avgiftspliktigt under januari 1997, skall vägavgiften för den avgiftsperiod som börjar den 1 februari 1997 betalas senast tre veckor efter det att fordonet skulle ha blivit avgiftspliktigt.

4. Om ett motorfordon som avses i punkt 2 eller 3 inte är avgiftspliktigt vid lagens ikraftträdande, återbetalas erlagd avgift utan avdrag av den avgift som anges i 18 § tredje stycket.

5. För fordon som är registrerat i Grekland tas vägavgift ut med femtio procent av de i 13 § angivna beloppen för tid till och med den 31 december 1997.”

Förslaget till lag om ändring i fordonsskattelagen

De föreslagna ändringarna avser bilaga 1 till fordonsskattelagen. I bilagan, som innehåller skattesatserna för olika fordon, anges i punkterna 2.5.2, 2.6.2 och 2.7.2 skattesatserna för vägavgiftspliktiga lastbilar utan draganordning. Skattesatserna anges för dessa lastbilar med början vid skattevikten (=totalvikten) 7 001 kilogram. Den föreslagna vägavgif-

ten skall dock enligt det remitterade förslaget kunna tas ut endast för fordon med en totalvikt om minst 12 000 kilogram. De angivna punkterna bör därför justeras.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 5

Förslaget till lag om ändring i lagen om indrivning av statliga fordringar m.m.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Innehållsförteckning

- Artikel 1 Avtalets syfte
- Artikel 2 Definitioner
- Artikel 3 Avgiftsplikt
- Artikel 4 Befrielse från vägavgift
- Artikel 5 Avgiftsskyldiga för vägavgift
- Artikel 6 Uppbörd av vägavgift
- Artikel 7 Perioder för vägavgift
- Artikel 8 Avgiftssatser
- Artikel 9 Bevis om betald vägavgift
- Artikel 10 Återbetalning vid uteblivet utnyttjande
- Artikel 11 Kontroll
- Artikel 12 Påföljder
- Artikel 13 Fördelning av avgiftsintäkterna
- Artikel 14 Inrättande av en samordningskommitté
- Artikel 15 Skiljedomsförfarande
- Artikel 16 Tillträde
- Artikel 17 Avstående från uppbörd av vägavgift
- Artikel 18 Uppsägning
- Artikel 19 Ikraftträdande
- Artikel 20 Giltighet

Regeringarna i Konungariket Belgien, Konungariket Danmark, Förbundsrepubliken Tyskland, Storhertigdömet Luxemburg och Konungariket Nederländerna,

som beaktar rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer och

som beaktar den gemensamma förklaringen om införande av ett gemensamt system för vägavgifter gjord i Luxemburg av de belgiska, danska, luxemburgska, nederländska och tyska delegationerna vid Europeiska gemenskapernas råds 1668 möte den 7, 8 och 19 juni 1993,

har kommit överens om följande.

Artikel 1 Avtalets syfte

Detta avtal syftar till att införa ett system för uppbörd av de avtalsslutande parterna av en gemensam avgift på vissa fordon som använder vissa vägar inom parternas territorier och regler för och förfaranden vid fördelning av intäkterna av dessa avgifter.

Artikel 2 Definitioner

1. Definitionerna i artikel 2 i rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer, härnedan kallat *direktivet*, är tillämpliga på detta avtal.

2. För övrigt avses i detta avtal med *de avtalsslutande parternas territorier* Konungariket Belgiens, Konungariket Danmarks, Förbundsrepubliken Tysklands, Storhertigdömet Luxemburgs och Konungariket Nederländernas respektive territorier i Europa.

Artikel 3 Avgiftsplikt

1. Enligt bestämmelserna i detta avtal skall de avtalsslutande parterna inom sina territorier från den 1 januari 1995 uppbära en gemensam avgift för användning av motorvägar för fordon definierade i direktivets artikel

2. Motorvägar, som leder till eller från en gränsövergång till en medlemsstat i Europeiska unionen där gemensam avgift inte uppbärs, får enligt förfarandet i direktivets artikel 9 befrias från vägavgift inom de avtalsslutande parternas territorier mellan gränspassagen och närmast belägna påfart eller avfart till det vägnät som får användas gratis.

2. I enlighet med direktivets artikel 7 d får varje avtalsslutande part utsträcka uppbörden av den gemensamma avgiften till andra vägar.

3. Varje avtalsslutande part får för fordon registrerade i dess territorium enligt direktivets artikel 7 e uppbära gemensam avgift för hela sitt vägnät.

4. Vägavgift uppbärs för ett bestämt fordon. Den kan inte överföras från ett fordon till ett annat.

Artikel 4 Befrielse från vägavgift

1. Fordon tillhörande försvarsmakten, civilförsvaret, brandkåren eller andra räddningstjänster, polisväsendet samt vägväsendet är befriade från den vägavgift som avses i artikel 3.

2. De avtalsslutande parterna får inom sina respektive territorier befria fordon uppräknade i direktivets artikel 6.3 andra stycket från den avgift som avses i artikel 3.

3. En förutsättning för befrielse från vägavgift enligt punkt 1 i denna artikel är att fordonet bär de yttre kännetecken för fordon som används på sätt som avses i nämnda punkt 1. Vad gäller punkt 2 skall de avtalsslutande parterna till varandra och till Europeiska gemenskapernas kommission lämna upplysning om vilka fordon de har beviljat befrielse.

4. I fråga om fordonskombinationer är motorfordonet bestämmande för befrielse från vägavgift. Prop. 1997/98:12
Bilaga 5

Artikel 5 Avgiftsskyldiga för vägavgift

Avgiftsskyldig är den person som under användning av de i artikel 3 avsedda vägarna

- 1) beslutar om användning av motorfordonet,
- 2) är förare av motorfordonet,
- 3) är ägare till eller har nyttjanderätten till motorfordonet.

Om det finns flera avgiftsskyldiga personer, skall de solidariskt svara för betalning av vägavgiften.

Artikel 6 Uppbörd av vägavgift

Formerna för uppbörd av vägavgift skall bestämmas på det administrativa planet mellan de avtalsslutande parterna under överinseende av Europeiska gemenskapernas kommission i enlighet med direktivets artikel 8.1.

Artikel 7 Perioder för vägavgift

1. Vägavgift får betalas för perioder som anges i kalenderdagar, veckor, månader eller år; ett år är längsta tillåtna period.
2. Utan att det inverkar på tillämpningen av bestämmelserna i punkt 3 får, för en period på minst en vecka, vägavgift betalas för att gälla från vilken dag som helst.
3. Avtalsslutande parter som för fordon registrerade i deras eget territorium uppbär uteslutande årlig vägavgift får använda kalenderår som årsperiod.

Artikel 8 Avgiftssatser

1. Vägavgiften per år inklusive administrationskostnader är för fordon med
 - 1) högst 3 axlar 750 ecu,
 - 2) 4 el. fler axlar 1250 ecu.
2. Vägavgiften per månad inklusive administrationskostnader är för fordon med
 - 1) högst 3 axlar 75 ecu,
 - 2) 4 el. fler axlar 125 ecu.
3. Vägavgiften per vecka inklusive administrationskostnader är för fordon med

- 1) högst 3 axlar 20 ecu,
- 2) 4 el. fler axlar 33 ecu.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 5

4. Vägavgiften per dag inklusive administrationskostnader är 6 ecu för båda fordonskategorierna.

5. För fordon registerade i Grekland är avgifterna enligt punkterna 1–4 i denna artikel nedsatta till hälften av angivna avgiftssatser under en övergångsperiod som löper ut den 31 december 1997.

För fordon registerade i Irland eller Portugal är avgifterna enligt punkterna 1–4 i denna artikel nedsatta till hälften av angivna avgiftssatser under en övergångsperiod som löper ut den 31 december 1996.

6. Avtalsslutande parter som för fordon registrerade i sina egna territorier uppbär uteslutande årlig avgift får vid bestämmande av avgifterna enligt punkt 1 som utgångspunkt använda den största fordonskombination som det avgiftspliktiga motorfordonet kan ingå i.

7. Vid tillämpning av detta avtal skall växelkursen för ecun i de olika nationella valutorna bestämmas enligt direktivets artikel 11.

Artikel 9 Bevis om betald vägavgift

1. Vid betalning av vägavgift utfärdas bevis.

2. Det bevis som avses i punkt 1 skall innehålla följande uppgifter:

- 1) datum och klockslag för utfärdande,
- 2) period för vilken avgift har betalats,
- 3) avgiftskategori,
- 4) avgiftsbelopp, samt
- 5) fordonets registreringsnummer och nationalitet.

3. Fordonets förare är skyldig att vid användning av avgiftsbelagda vägar medföra och på anfordran uppvisa det bevis som avses i punkt 1 i denna artikel.

Artikel 10 Återbetalning vid uteblivet utnyttjande

1. Vägavgiften återbetalas på begäran om beviset återlämnas före utgången av den period för vilken den har betalats. Återbetalning är inte tillåten om vägavgiften har betalats för en period kortare än ett år.
2. Vid beräkning av det belopp som skall återbetalas skall hänsyn endast tas till antalet återstående hela månader för vilka avgift har betalats ut-

tryckt i tolfte delar av avgiften enligt artikel 8.1. Ett belopp på 25 ecu debiteras för täckande av administrationskostnaderna för prövning av begäran om återbetalning.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 5

3. De avtalsslutande parter som för fordon registrerade i deras egna territorier uppbär uteslutande årlig vägavgift får avstå från återbetalning för dessa fordon.

Artikel 11 Kontroll

1. Varje avtalsslutande part skall på eget ansvar kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om vägavgift. Varje avtalsslutande part skall förordna och inrätta behöriga tillsynsmyndigheter för denna kontroll.

2. De avtalsslutande parterna skall informera varandra och Europeiska gemenskapernas kommission om vidtagna lagstiftningsåtgärder och administrativa åtgärder i detta syfte samt om vilka myndigheter och organ som är behöriga att tillse att de bestämmelser efterlevs som gäller för vägavgift inom deras territorier.

3. De avtalsslutande parterna och deras behöriga myndigheter och organ skall samarbeta i fråga om kontroll.

Artikel 12 Påföljder

De avtalsslutande parterna skall vidta åtgärder för att bestraffa överträdelser av bestämmelserna om vägavgiftsplikt och om skyldighet att medföra bevis.

Artikel 13 Fördelning av avgiftsintäkterna

1. Intäkter av avgifter som uppbärs inom en avtalsslutande parts territorium inom vilket gemensam avgift uppbäres tillfaller denna part.

Intäkter av avgifter som hänför sig till transportörer i avtalsslutande parter där gemensam avgift uppbäres justeras i enlighet med punkt 2 i denna artikel.

Intäkter av avgifter som hänför sig till fordon registrerade utanför de avtalsslutande parternas territorium där gemensam avgift uppbäres bestäms och fördelas mellan parterna enligt punkt 3 nedan.

2. Intäkter av avgifter som hänför sig till transportörer i avtalsslutande parter där gemensam avgift uppbäres skall korrigeras med hänsyn till vägavgiftssats, genomsnittligt körda kilometer per fordon samt antal kilometer tillryggalagda av en parts transportörer inom en annan parts territorium under 1992. Parterna skall tillställa varandra nödvändig statistik. Två

eller flera parter kan komma överens om att avstå från att justera gemensamma avgiftsintäkter.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 5

Följande formel skall tillämpas vid justeringen:

$C(D-E) = F$ där $C = A/B$, och

A = den årliga avgiften på 1250 ecu,

B = det genomsnittliga årliga kilometerantalet per fordon på 130 000 km,

C = satsen för gemensam avgift per körd km,

D = antal körda kilometer på avtalsslutande part A:s territorium av fordon från part B,

E = antal körda kilometer på avtalsslutande part B:s territorium av fordon från part A, samt

F = justeringsbeloppet.

3. För att fördela intäkterna av vägavgifter uppburna av fordon registrerade utanför avtalsslutande parter territorium där gemensam avgift uppbäres, skall parterna fastställa storleken på de intäkter som har betalats till dem. Detta görs vid utgången av ifrågavarande kalenderår varvid den första gång så sker är den 31 december 1995 för den gångna årsperioden för uppbörd. Vederbörlig information skall inom tre månader överlämnas till de övriga avtalsslutande parter där gemensam avgift uppbäres.

Dessa avtalsslutande parter skall gemensamt pröva informationerna och fastställa deras riktighet.

De fastställda avgiftsintäkterna skall fördelas mellan de avtalsslutande parterna enligt följande:

Konungariket Belgien erhåller 13 % av intäkterna,

Konungariket Danmark erhåller 4 % av intäkterna,

Förbundsrepubliken Tyskland erhåller 73 % av intäkterna,

Storhertigdömet Luxemburg erhåller 1 % av intäkterna,

Konungariket Nederländerna erhåller 9 % av intäkterna.

De avtalsslutande parterna får genom enhälligt beslut justera dessa procenttal på grundval av statistik som utvisar berörda transportörers användning av infrastrukturen i varje avtalsslutande part som deltar i det

gemensamma avgiftssystemet. De avtalsslutande parterna skall samarbeta i detta syfte genom att lämna varandra erforderlig statistik.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 5

4. De avtalsslutande parterna skall enhälligt fastställa kompensationsbeloppen med hjälp av de ovan angivna beräkningsmetoderna och verkställa kompensationsbetalningarna inom en månad efter fastställandet av kompensationsbeloppen.

Artikel 14 Inrättande av en samordningskommitté

1. De avtalsslutande parterna skall inrätta en samordningskommitté för att utföra de uppgifter som avses i detta avtal för att uppbära gemensam vägavgift. Denna skall särskilt utföra följande uppgifter:

1) tillämpning av justeringsnyckeln och fördelningsnyckeln enligt detta avtal,

2) kontroll och avräkning av avgiftsintäkterna av gemensam vägavgift i stater som inte uppbär gemensam vägavgift, samt

3) samordning mellan de nationella kontrollorgan som inrättats av de avtalsslutande parter som uppbär gemensam vägavgift.

2. Samordningskommittén skall anta en arbetsordning som fastställer enskildheterna i verksamheten och beslutsfattandet enligt detta avtal.

3. Samordningskommittén skall sammanträda minst en gång per år efter kallelse av en av de avtalsslutande parterna. Kommittén skall sammankallas på begäran av en part.

4. Europeiska gemenskapernas kommission skall inbjudas att delta i alla samordningskommitténs möten.

Artikel 15 Skiljedomsförfarande

Tvister mellan de avtalsslutande parterna om tolkning eller tillämpning av detta avtal och dess tilläggsavtal som inte kan lösas genom direkta förhandlingar inom ramen för samordningskommittén skall avgöras av Europeiska gemenskapernas domstol i enlighet med artikel 182 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

Artikel 16 Tillträde

Varje medlemsstat i Europeiska unionen får tillträda detta avtal. Tillträdet skall regleras genom ett avtal mellan den staten och de avtalsslutande parterna.

Artikel 17 Avstående från uppbörd av vägavgift

1. Varje avtalsslutande part får avstå från uppbörd av gemensam vägavgift eller besluta att upphöra därmed inom sitt territorium. I sådant fall får den parten dock inte införa periodlängdsberoende nationell vägavgift eller, tidigare än den 1 januari 1998, införa ett generellt nationellt körsträckeberoende vägavgiftssystem.

2. Depositarien skall senast nio månader i förväg underrättas om upphörande med att uppbära gemensam vägavgift. Med verkan från samma dag får även de andra avtalsslutande parterna upphöra med att uppbära gemensam vägavgift efter en uppsägningstid minskad till sex månader.

3. I det fallet skall de avtalsslutande parterna på förslag av den samordningskommitté som avses i artikel 14 justera den fördelningsnyckel som fastställs i artikel 13.3. Denna justering skall godkännas genom diplomatisk notväxling.

Artikel 18 Uppsägning

1. Detta avtal får sägas upp första gången till den 31 december 1997 genom skriftligt meddelande till depositarien med nio månaders uppsägningstid. Därefter får det sägas upp vid utgången av varje kalenderår med samma uppsägningstid.

Om någon av de avtalsslutande parterna utnyttjar sin rätt till uppsägning, får de övriga parterna säga upp avtalet med en uppsägningstid minskad till sex månader.

Om en avtalsslutande part utnyttjar sin rätt till uppsägning, får den inte införa periodlängdsberoende nationell vägavgift.

2. Vid uppsägning enligt punkt 1 i denna artikel skall de övriga avtalsslutande parterna justera den fördelningsnyckel som fastställs i artikel 13.3. Denna justering skall godkännas genom diplomatisk notväxling.

Artikel 19 Ikraftträdande

1. Detta avtal träder i kraft den första dagen i den månad som följer efter den månad då alla avtalsslutande parter på diplomatisk väg har meddelat Europeiska gemenskapernas kommission att de nationella konstitutionella bestämmelserna för avtalets ikraftträdande har uppfyllts.

2. Depositarien skall notifiera alla de avtalsslutande parternas regeringar om de meddelanden som nämns i punkt 1 i denna artikel och om dagen då detta avtal träder i kraft.

3. För det fall att en eller flera avtalsslutande parter inte har kunnat överlämna den notifikation som avses i punkt 1 i denna artikel före den 1 ja-

nuari 1995, får de övriga parterna eller en av dem provisoriskt tillämpa avtalet från den dagen.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 5

Artikel 20 Giltighet

Detta avtal skall gälla till den 31 december år 2019. Två eller flera avtalslutande parter får avtala om att förlänga giltigheten.

Upprättat i Bryssel den 9 februari 1994 på danska, franska, nederländska och tyska språken, som alla är lika giltiga i en originalversion som deponeras i arkivet hos Europeiska gemenskapernas kommission. Europeiska gemenskapernas kommission skall överlämna en bestyrkt kopia till var och en av de avtalslutande parterna.

Storhertigdömet Luxemburg Utrikesministeriet

Vid undertecknandet av avtalet om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar gjorde Luxemburg följande reservation:

Luxemburg förbehåller sig rätten att inte uppbära vägavgift på de i avtalet avsedda fordon som utan omlastning passerar genom dess territorium på sträckan Frankrike – Belgien resp. Saar – Belgien och omvänt och som till följd av nationella bestämmelser nödgas använda motorvägsnätet för att passera förbi Luxemburgs stad på de motorvägsavsnitt för vilka dessa bestämmelser gäller.

Luxemburg den 9 februari 1994

**Regeringarna i
Konungariket Belgien
Konungariket Danmark
Förbundsrepubliken Tyskland
Storhertigdömet Luxemburg och
Konungariket Nederländerna**

som avtalsslutande parter i avtalet om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar, undertecknat i Bryssel den 9 februari 1994, nedan kallat "avtalet den 9 februari 1994", å ena sidan och
regeringen i Konungariket Sverige å andra sidan

har i anledning av Konungariket Sveriges önskan att ansluta sig till avtalet den 9 februari 1994 och med hänvisning till artikel 16 i detta avtal kommit överens om följande:

Artikel 1

Konungariket Sverige ansluter sig till avtalet den 9 februari 1994 i dess genom föreliggande protokoll ändrade lydelse.

Artikel 2

(1) Artikel 2, punkt 2 i avtalet den 9 februari 1994 ersätts med följande bestämmelse:

"För övrigt avses i detta avtal med "de avtalsslutande parternas territorium" Konungariket Belgiens, Konungariket Danmarks, Förbundsrepubliken Tysklands, Storhertigdömet Luxemburgs, Konungariket Nederländernas och Konungariket Sveriges respektive territorier i Europa".

(2) Artikel 13, punkt 3, stycke 3 i avtalet den 9 februari 1994 ersätts med följande bestämmelse:

"De fastställda avgiftsintäkterna skall fördelas mellan de avtalsslutande parterna enligt följande:

- Konungariket Belgien erhåller 12,31 % av intäkterna,
- Konungariket Danmark erhåller 3,79 % av intäkterna,
- Förbundsrepubliken Tyskland erhåller 69,16 % av intäkterna,
- Storhertigdömet Luxemburg erhåller 0,97 % av intäkterna,

- Konungariket Nederländerna erhåller 8,52 % av intäkterna,
- Konungariket Sverige erhåller 5,25 % av intäkterna”.

Prop. 1997/98:12
Bilaga 6

Artikel 3

(1) Detta protokoll träder i kraft den första dagen i den månad som följer efter den månad då alla avtalsslutande parter på diplomatisk väg skriftligen har meddelat Europeiska gemenskapernas kommission att de nationella konstitutionella bestämmelserna för ikraftträdandet har uppfyllts.

(2) Depositarien notifierar regeringen hos alla avtalsslutande parter om de meddelanden som nämns i punkt 1 i denna artikel och om dagen då detta protokoll träder i kraft.

(3) Om detta protokoll inte har trätt i kraft den 1 januari 1997 i enlighet med första stycket i denna artikel får de avtalsslutande parterna, efter det att Konungariket Sverige har uppfyllt de nationella konstitutionella bestämmelserna för ikraftträdandet av protokollet, i enlighet med sina lagar och andra föreskrifter interimistiskt tillämpa protokollet.

(4) Avtalet den 9 februari 1994 på svenska språket, som är lika giltigt som de danska, franska, holländska och tyska texterna, skall i originalversion deponeras i arkivet hos Europeiska gemenskapernas kommission. Europeiska gemenskapernas kommission översänder en bestyrkt kopia till var och en av de avtalsslutande parterna.

Upprättat i Bryssel den 18 september 1997

på danska, franska, holländska, tyska och svenska språken, som alla är lika giltiga, i en originalversion som deponeras i arkivet hos Europeiska gemenskapernas kommission. Europeiska gemenskapernas kommission sänder en bestyrkt kopia till var och en av de avtalsslutande parterna.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 september 1997

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Peterson, Freivalds, Wallström, Tham, Åsbrink, Schori, Blomberg, Andersson, Uusmann, Ulvskog, Sundström, Lindh, Johansson, von Sydow, Åhnberg, Messing

Föredragande: statsrådet Åsbrink

Regeringen beslutar proposition 1997/98:12 Vägavgift för vissa tunga fordon