

Lagrådsremiss

Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 21 december 2023

Elisabeth Svantesson

Linnea Westman
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Sverige är sedan den 1 januari 1998 anslutet till ett samarbete i form av ett gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar. I vägavgiftssamarbetet deltar förutom Sverige även Danmark, Nederländerna och Luxemburg.

Det direktiv som på EU-nivå reglerar uttag av vägavgifter ändrades i februari 2022. Ändringarna innebär i huvudsak att fordon behöver delas in i koldioxidutsläppsklasser och att vägavgiften ska differentieras utifrån dessa klasser. Avgiftsplikten ska också utvidgas till att avse fler fordon.

I samordningskommittén för vägavgiftssamarbetet har avtalsparterna kommit överens om att anpassa vägavgiften till de beslutade ändringarna i direktivet. Avgiften ska därför, utöver nuvarande differentiering utifrån antal axlar respektive krav på utsläpp av föroreningar som ställs på ett fordons motor, även differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass. En generell men begränsad höjning av avgiftsnivåerna genomförs samtidigt som differentieringen. Från och med den 26 mars 2027 utvidgas vidare vägavgiftsplikten till att omfatta motorfordon och motorfordonskombinationer med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, samt motorfordonskombinationer där motorfordonet väger upp till 3 500 kilogram och har anordning för påhängsvagn. Vägavgiftspliktiga motorfordon och motorfordonskombinationer som väger mindre än 12 000 kilogram betalar en tredjedels lägre vägavgift än övriga.

Regeringen undertecknade den 29 mars 2023 ett protokoll om ändring av samarbetsavtalet tillsammans med övriga samarbetsländer. Regeringen föreslår att vägavgifterna höjs och differentieras i enlighet med vad som överenskommit. Vidare föreslår regeringen ändringar av fordonsskatten

för vissa fordon till följd av att vägavgiftsplikten utvidgas. Ändringarna föreslås träda i kraft de dagar regeringen bestämmer.

Innehållsförteckning

1	Beslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	13
2.3	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	21
3	Ärendet och dess beredning	31
4	Bakgrund och gällande rätt	31
5	Det ändrade eurovinjettdirektivet	32
6	Ändringar i samarbetsavtalet	35
7	En förändrad vägavgift	37
8	Vissa följdändringar i fråga om fordonsskatt	51
9	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	52
10	Konsekvensanalys	58
11	Författningskommentar	66
11.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	66
11.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	74
11.3	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	79
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet	80
Bilaga 2	Promemorians lagförslag	81
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	107
Bilaga 4	Protokoll om ändring av samarbetsavtalet	108

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
2. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
3. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §²

I denna lag avses med

– eurovinjettdirektivet:

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

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

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

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

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

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av vissa infrastrukturer, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362. Se även Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

² Senaste lydelse 2006:474.

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

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

5 §³

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

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

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

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

För svenskt *motorfordon* med draganordning grundas avgiftsplikten på den högsta tillåtna totalvikt som *motorfordonskombinationen* kan ha.

Nuvarande lydelse

11 §⁴

Vägavgift tas ut enligt följande, med olika belopp beroende på antal axlar och vilka krav på *utsläpp av föroreningar* som ett fordons motor uppfyller, *i enlighet med sådan EURO-utsläppsklass för ett fordon som* – när det gäller klasserna 0–V, avses i bilaga 0 till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU och – när det gäller klass VI, avses i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG, i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) nr 133/2014.

³ Senaste lydelse 2001:570.

⁴ Senaste lydelse 2019:155.

<i>Högst 3 axlar</i>				
<i>EURO-klass</i>	<i>Avgift per år i euro</i>	<i>Avgift per månad i euro</i>	<i>Avgift per vecka i euro</i>	<i>Avgift per dag i euro</i>
<i>0</i>	<i>1 407</i>	<i>140</i>	<i>37</i>	<i>12</i>
<i>I</i>	<i>1 223</i>	<i>122</i>	<i>32</i>	<i>12</i>
<i>II</i>	<i>1 065</i>	<i>106</i>	<i>28</i>	<i>12</i>
<i>III</i>	<i>926</i>	<i>92</i>	<i>24</i>	<i>12</i>
<i>IV</i>	<i>842</i>	<i>84</i>	<i>22</i>	<i>12</i>
<i>V</i>	<i>796</i>	<i>79</i>	<i>21</i>	<i>12</i>
<i>VI</i>	<i>750</i>	<i>75</i>	<i>20</i>	<i>12</i>

eller renare

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

eller renare

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

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

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

Föreslagen lydelse

11 §

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

<i>Högst 3 axlar</i>					
<i>Koldioxid-utsläppsklass</i>	<i>Euro-utsläppsklass</i>	<i>Avgift per år i euro</i>	<i>Avgift per månad i euro</i>	<i>Avgift per vecka i euro</i>	<i>Avgift per dag i euro</i>
<i>I</i>	<i>0</i>	<i>1 434</i>	<i>143</i>	<i>50</i>	<i>14</i>
	<i>I</i>	<i>1 246</i>	<i>124</i>	<i>44</i>	<i>12</i>
	<i>II</i>	<i>1 085</i>	<i>108</i>	<i>38</i>	<i>11</i>

	<i>III</i>	944	94	33	9	
	<i>IV</i>	858	85	30	9	
	<i>V</i>	811	81	28	8	
	<i>VI</i> <i>eller</i> <i>renare</i>	764	76	27	8	
2		688	68	24	7	
3		592	59	21	6	
4		459	45	16	5	
5		191	19	7	2	
<i>Minst 4 axlar</i>						
	<i>Koldioxid- utsläpps- klass</i>	<i>Euro- utsläpps- klass</i>	<i>Avgift per år i euro</i>	<i>Avgift per månad i euro</i>	<i>Avgift per vecka i euro</i>	<i>Avgift per dag i euro</i>
1	0		2 404	240	84	24
	I		2 081	208	73	21
	II		1 810	181	63	18
	III		1 572	157	55	16
	IV		1 431	143	50	14
	V		1 352	135	47	14
	VI <i>eller</i> <i>renare</i>		1 274	124	45	13
2			1 146	114	40	12
3			987	98	35	10
4			764	76	27	8
5			319	31	12	4

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

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

För ett svenskt *motorfordon* med draganordning bestäms vägavgiften efter det största möjliga antalet axlar som en *motorfordonskombination* kan ha.

13 §

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

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

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

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

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

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

17 b §

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

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

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

17 c §

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

vägavgift (överskjutande avgift) återbetalas.

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

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

17 d §

Tillkommande avgift enligt 17 b § eller överskjutande avgift enligt 17 c § ska betalas av eller återbetalas till den som är eller bör vara registrerad som ägare i vägtrafikregistret vid den tidpunkt från vilken avgift för den nya koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas.

21 §⁵

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

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

6 december 2017 underskrivna ändringsprotokollen. Avtalet och protokollen publiceras i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ).

6 december 2017 och 29 mars 2023 underskrivna ändringsprotokollen. Avtalet och protokollen publiceras i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ).

23 a §

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

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

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

25 §⁶

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

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

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

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

⁶ Senaste lydelse 2006:236.

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.
 3. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 2 och 3 från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordning (EU) 2019/1242 och trätt i kraft.
 4. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 4 tre år efter att referensvärden för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet, eller från det tidigare datum som bestäms av regeringen.
 5. De belopp i euro som anges i 11 § i den nya lydelsen ska räknas om till svenska kronor. Vid omräkningen ska den kurs i svenska kronor av euro som avses i 23 § användas och avrundning ska ske nedåt till närmaste lägre hela krontal. Vid behov ska sådan justering av det omräknade beloppet som följer av 23 a § göras. De omräknade beloppen fastställs av regeringen inför ikraftträdandet och gäller till utgången av det kalenderår ikraftträdandet sker.
 6. Har en vägavgift beslutats före ikraftträdandet ska mellanskillnaden mellan den beslutade vägavgiften och en ny högre vägavgift respektive en ny lägre avgift enligt 11 § i den nya lydelsen betalas eller återbetalas för tiden från ikraftträdandet till utgången av avgiftsperioden. Varje kalendermånad ska anses utgöra 1/12 och varje dag 1/360 av ett helt år.
 7. Mellanskillnaden ska betalas av, eller återbetalas till, den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet.
 8. Återbetalning enligt punkt 6 behöver inte ske om det belopp som ska återbetalas understiger 50 kronor.
 9. Om en mellanskillnad ska återbetalas och den vägavgift som beslutades enligt 11 § i den äldre lydelsen ännu inte har betalats, får vägavgiften sättas ned i stället för att mellanskillnad återbetalas. Beslut om nedsättning fattas genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.
 10. Mellanskillnaden ska betalas senast 30 dagar efter ikraftträdandet.
 11. En mellanskillnad som understiger 300 kronor behöver inte betalas.
 12. Förbudet mot att använda ett avgiftspliktigt fordon i 25 § i den nya lydelsen ska tillämpas först efter den sista betalningsdagen för en mellanskillnad.

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

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

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

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

Lydelse enligt lagförslag 2.1

Föreslagen lydelse

5 §

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

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

För svenskt motorfordon med *draganordning* grundas avgiftsplikten på den högsta tillåtna totalvikt som motorfordonskombinationen kan ha.

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

För svenskt motorfordon med en totalvikt på högst 3 500 kilogram med anordning för påhängsvagn grundas avgiftsplikten på den högsta tillåtna totalvikt som motorfordonskombinationen kan ha.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av vissa infrastrukturer, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362. Se även Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

6 §²

Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

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

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

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

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

2. utsläppsfritt fordon enligt artikel 2.1.29 i eurovinjett-direktivet, om fordonet har en totalvikt på högst 4 250 kilogram.

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

Lydelse enligt lagförslag 2.1

11 §

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

		Högst 3 axlar			
Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro

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

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

11 §

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

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

		Minst 4 axlar			
Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
1	0	2 404	240	84	24
	I	2 081	208	73	21
	II	1 810	181	63	18
	III	1 572	157	55	16
	IV	1 431	143	50	14
	V	1 352	135	47	14
	VI eller renare	1 274	124	45	13

2	1 146	114	40	12
3	987	98	35	10
4	764	76	27	8
5	319	31	12	4

11 a §

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

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

<i>Minst 4 axlar</i>					
<i>Koldioxid- utsläpps- klass</i>	<i>Euro- utsläpps- klass</i>	<i>Avgift per år i euro</i>	<i>Avgift per månad i euro</i>	<i>Avgift per vecka i euro</i>	<i>Avgift per dag i euro</i>
<i>1</i>	<i>0</i>	<i>1 603</i>	<i>160</i>	<i>56</i>	<i>16</i>
	<i>I</i>	<i>1 387</i>	<i>138</i>	<i>49</i>	<i>14</i>
	<i>II</i>	<i>1 206</i>	<i>120</i>	<i>42</i>	<i>12</i>

	<i>III</i>	1 048	104	37	10
	<i>IV</i>	954	95	33	10
	<i>V</i>	901	90	32	9
	<i>VI</i>	849	84	30	8
	<i>eller renare</i>				
2		764	76	27	7
3		658	65	23	6
4		510	51	18	5
5		213	21	8	2

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 b §

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

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

För svenskt motorfordon med draganordning bestäms vägavgiften efter den högsta tillåtna totalvikt och det största möjliga antal axlar som motorfordons-kombinationen kan ha.

23 §³

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

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

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

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

23 a §

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

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

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

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

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

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

3. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 2 och 3 från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordning (EU) 2019/1242 och trätt i kraft.

4. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 4 tre år efter att referensvärden för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet, eller från det tidigare datum som bestäms av regeringen.

5. De belopp i euro som anges i 11 a § ska räknas om till svenska kronor. Vid omräkningen ska den kurs i svenska kronor av euro som avses i 23 §

i den nya lydelsen användas och avrundning ska ske nedåt till närmaste lägre hela krontal. Vid behov ska sådan justering av det omräknade beloppet som följer av 23 a § i den nya lydelsen göras. De omräknade beloppen fastställs av regeringen inför ikraftträdandet och gäller till utgången av det kalenderår ikraftträdandet sker.

6. För svenskt fordon som vägavgift ska betalas för enligt 11 a § vid ikraftträdandet påbörjas den första avgiftsperioden samma dag som ikraftträdandet. Vägavgift för sådant fordon ska betalas senast 30 dagar efter ikraftträdandet. Vägavgiften ska betalas av den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet.

7. Förbudet mot att använda ett avgiftspliktigt fordon i 25 § ska tillämpas först efter den sista betalningsdagen för avgift som ska betalas enligt 11 a § vid ikraftträdandet.

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

Härigenom föreskrivs¹ att bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

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

Nuvarande lydelse

Bilaga 2²

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen

B Tunga lastbilar

1. Tunga lastbilar som inte kan drivas med diesellojla	3501 –	984	–
2. Tunga lastbilar som kan drivas med diesellojla			
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar			
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501–5 999	3 094	–
	6 000–6 999	3 426	–
	7 000–7 999	5 413	–
	8 000–8 999	6 430	–

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

² Senaste lydelse 2014:1502.

	9 000–9 999	8 429	–
	10 000–10 999	8 857	–
	11 000–11 999	11 775	–
	12 000–12 999	13 365	–
	13 000–13 999	16 875	–
	14 000–	17 737	–
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	7 000–7 999	1 727	–
	8 000–8 999	2 084	–
	9 000–10 999	3 423	–
	11 000–12 999	4 751	–
	13 000–	7 213	–
2.2 med anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501– 4 999	2 669	–
	5 000– 5 999	2 826	–
	6 000– 6 999	3 525	–
	7 000– 7 999	8 453	–
	8 000– 8 999	11 021	–
	9 000– 9 999	11 811	–
	10 000–10 999	15 676	–
	11 000–11 999	16 476	–
	12 000–12 999	17 486	–
	13 000–13 999	18 496	–
	14 000–14 999	19 506	–
	15 000–	20 015	–
2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	7 000–17 999	4 638	–
	18 000–19 999	6 416	–
	20 000–	9 491	–

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

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

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

2.3.2 vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137)
om vägavgift för vissa
tungt fordon

7 000–	300	–
--------	-----	---

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

2.4.1 inte vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137)
om vägavgift för vissa
tungt fordon

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

2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon	7 000–	500	–
2.5 utan draganordning, med två hjulaxlar,			
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon	3 501– 8 999	2 420	–
	9 000– 9 999	2 547	–
	10 000–10 999	2 821	–
	11 000–11 999	3 801	–
	12 000–12 999	4 781	–
	13 000–13 999	5 261	–
	14 000–14 999	5 937	–
	15 000–15 999	6 480	–
	16 000–16 999	8 210	–
	17 000–	9 908	–
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon	12 000–12 999	317	–
	13 000–13 999	879	–
	14 000–14 999	1 236	–
	15 000–	2 799	–
2.6 utan draganordning, med tre hjulaxlar,			
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon	3 501–11 999	2 232	
	12 000–12 999	3 041	
	13 000–13 999	3 811	
	14 000–14 999	4 581	
	15 000–15 999	5 351	
	16 000–16 999	6 711	
	17 000–17 999	7 571	
	18 000–18 999	8 943	
	19 000–19 999	10 451	
	20 000–	11 024	

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

12 000–16 999	552	–
17 000–18 999	1 134	–
19 000–20 999	1 471	–
21 000–22 999	2 268	–
23 000–	3 525	–

2.7 utan draganordning,
med fyra eller flera
hjulaxlar

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

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

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

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

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
B Tunga lastbilar			
1. Tunga lastbilar som inte kan drivas med dieselloja	3501 –	984	–
2. Tunga lastbilar som kan drivas med dieselloja			
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar			
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501–5 999	3 094	–
	6 000–6 999	3 426	–
	7 000–7 999	5 413	–
	8 000–8 999	6 430	–
	9 000–9 999	8 429	–
	10 000–10 999	8 857	–
	11 000–11 999	11 775	–
	12 000–12 999	13 365	–
	13 000–13 999	16 875	–
	14 000–	17 737	–
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501– 6 999	1 000	–
	7 000– 7 999	1 727	–
	8 000– 8 999	2 084	–

	9 000–10 999	3 423	–
	11 000–12 999	4 751	–
	13 000–	7 213	–
2.2 med anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501– 4 999	2 669	–
	5 000– 5 999	2 826	–
	6 000– 6 999	3 525	–
	7 000– 7 999	8 453	–
	8 000– 8 999	11 021	–
	9 000– 9 999	11 811	–
	10 000–10 999	15 676	–
	11 000–11 999	16 476	–
	12 000–12 999	17 486	–
	13 000–13 999	18 496	–
	14 000–14 999	19 506	–
	15 000–	20 015	–
2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501– 6 999	1 000	–
	7 000–17 999	4 638	–
	18 000–19 999	6 416	–
	20 000–	9 491	–
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,			
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501– 8 999	2 420	–
	9 000– 9 999	2 547	–
	10 000–10 999	2 821	–
	11 000–11 999	3 801	–
	12 000–12 999	4 781	–
	13 000–13 999	5 261	–

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

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

	12 000–12 999	3 041	–
	13 000–13 999	3 811	–
	14 000–14 999	4 581	–
	15 000–15 999	5 351	–
	16 000–16 999	6 711	–
	17 000–17 999	7 571	–
	18 000–18 999	8 943	–
	19 000–19 999	10 451	–
	20 000–	11 024	–
2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon	3 501–11 999	300	–
	12 000–16 999	552	–
	17 000–18 999	1 134	–
	19 000–22 999	1 471	–
	23 000–24 999	1 492	–
	25 000–26 999	2 329	–
	27 000–28 999	3 698	–
	29 000–	5 486	–

3 Ärendet och dess beredning

Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer har ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter för fordon för användningen av vissa infrastrukturer.

Regeringen undertecknade den 29 mars 2023 ett protokoll om ändring i det avtal som reglerar det mellanstatliga samarbetet om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar. Ändringarna innebär bl.a. att avgiften differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass och att en generell men begränsad höjning av avgiftsnivåerna samtidigt genomförs. Vidare utvidgas kretsen avgiftspliktiga fordon från och med den 26 mars 2027 till att omfatta även tunga godsfordon och vissa fordonskombinationer med en totalvikt under 12 ton. För de fordon som därigenom blir vägavgiftspliktiga ska vägavgift tas ut med en tredjedels lägre belopp.

Ett genomförande av ändringarna som gäller vägavgift kräver vissa ändringar i svensk lagstiftning. En promemoria – Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet – har därför tagits fram inom Finansdepartementet. En sammanfattning av promemorians förslag finns i *bilaga 1* och promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr Fi2023/02125). Protokollet om ändring av samarbetsavtalet finns i *bilaga 4*. I denna lagrådsremiss behandlas promemorians lagförslag.

4 Bakgrund och gällande rätt

Sverige är sedan den 1 januari 1998 anslutet till ett samarbete i form av ett gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar, nedan eurovinjettsamarbetet. I samarbetet deltar förutom Sverige även Danmark, Nederländerna och Luxemburg.

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

eller vid de försäljningsställen som finns utanför samarbetsländerna, behöver någon avgift alltså inte betalas i Sverige.

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

5 Det ändrade eurovinjettdirektivet

Eurovinjettdirektivet ändrades senast genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter för fordon för användningen av vissa infrastrukturer, nedan det ändrade eurovinjettdirektivet. Ändringarna påverkar förutsättningarna för att ta ut vägavgifter i flera avseenden. De ändringar i nationell rätt som föranleds av det ändrade direktivet ska huvudsakligen genomföras av medlemsstaterna senast den 25 mars 2024, men i vissa fall gäller andra tidsfrister.

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

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

Bestämmelserna om koldioxidutsläppsklasser hänvisar till viss del till bestämmelser i andra EU-rättsakter. Bland annat hänvisas till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 om fastställande av normer från koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG, nedan förordning (EU) 2019/1242. I den förordningen finns bestämmelser om normer för koldioxidutsläpp, referensvärden, utsläppsminskningskurvor m.m. för

vissa i förordningen angivna undergrupper av nya tunga lastbilar. Vilka fordon som omfattas av förordningen framgår av artikel 2.1 a–d i förordningen (och bilaga 1 punkt 1 som delar in berörda fordon i undergrupper). De undergrupper av nya tunga lastbilar som omfattas av förordningen är dels påbyggnadsbilar eller dragbilar med axelkonfiguration 4x2 och en högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som överstiger 16 ton, dels påbyggnadsbilar eller dragbilar med axelkonfiguration 6x2. En lastbil anses ny om den har registrerats för första gången från och med den 1 juli 2019.

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

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

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

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

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

för koldioxidutsläpp för dessa undergrupper av fordon i de genomförandeakter som antas i enlighet med artikel 11.1 i den förordningen.

För de grupper av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 ska differentiering utifrån koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 tillämpas senast två år efter offentliggörandet av referensvärden för koldioxidutsläpp för den berörda gruppen i genomförandeakter som antas i enlighet med artikel 7ga.7. Av artikel 7ga.7 följer att Europeiska kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa referensvärden för koldioxidutsläpp för de fordonsgrupper som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordningen senast sex månader efter det att en sådan rapport som avses i artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning har offentliggjorts. Det är möjligt att utsläppsminskningkurvor i framtiden kommer att fastställas även för dessa fordonsgrupper. Om sådana kurvor fastställs ska differentieringen för koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 tillämpas för fordon i dessa grupper från och med den dag då de nya kurvorna för minskade koldioxidutsläpp träder i kraft.

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

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

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

Eurovinjettdirektivet innehåller även regler om hur vägavgiftens storlek för olika tidsperioder ska förhålla sig till varandra. Av artikel 7a.2 i det ändrade eurovinjettdirektivet följer att vägavgift ska tas ut för perioder om en dag, en vecka, en månad och ett år. Månadsavgiften ska inte överstiga 10 procent av årsavgiften, veckoavgiften ska inte överstiga 5 procent av årsavgiften och dagsavgiften ska inte överstiga 2 procent av årsavgiften. I bilaga II till eurovinjettdirektivet finns vidare vissa maximibelopp för väg-

avgiften. Dessa har höjts något i det ändrade direktivet. Vidare har det maximibelopp om 13 euro som tidigare gällde för dagsavgifter tagits bort.

6 Ändringar i samarbetsavtalet

De stater som deltar i eurovinjettsamarbetet, och därmed utgör avtalsparter inom samarbetet, har genom samarbetsavtalet folkrättsligt förpliktat sig gentemot varandra att ta ut vägavgift enligt avtalets bestämmelser. För att avtalsparterna ska kunna uppfylla sina förpliktelser enligt det ändrade eurovinjettdirektivet utan att bryta mot sina skyldigheter enligt samarbetsavtalet krävs därmed ändringar i avtalet. Avtalsparterna – Sverige, Danmark, Nederländerna och Luxemburg – har mot den bakgrunden undertecknat ett protokoll om ändring av avtalet av den 9 februari 1994 om uttag av en avgift på tunga fordon som använder vissa vägar för att tillämpa Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer, nedan protokollet. Protokollets lydelse framgår av *bilaga 4*.

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

För koldioxidutsläppsklass 2–4 har en överenskommelse nåtts med innebörden att avgiften för dessa klasser differentieras utifrån vad som utgör mittpunkt i respektive differentieringsintervall enligt direktivet. För klass 5 har vägavgiften satts ned med den maximala procentsatsen. Vilka procentsatser som avgiften har differentierats med för utsläppsklass 2–5 framgår av tabell 6.1.

Tabell 6.1 Differentieringar

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

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

Avtalsparterna har mot den bakgrunden kommit överens om en generell höjning av avgiften i syfte att kompensera för det intäktsbortfall inom

samarbetet som differentieringen i sig innebär. Storleken på höjningen har beräknats utifrån den uppskattade effekten av differentieringen för den samlade fordonsflottan i Sverige, Danmark och Nederländerna. Luxemburgs fordonsflotta har på grund av dess ringa storlek inte tagits med vid beräkningen. Resultatet är att avgiften höjs med 1,9 procent för att kompensera för intäktsbortfallet.

Den tidigare enhetliga högsta dagsavgiften om 13 euro för samtliga fordonskategorier har tagits bort i det ändrade direktivet. I protokollet har avtalsparterna kommit överens om att differentiera även dagsavgiften utifrån utsläppsklasser.

Eftersom beloppen behöver avrundas till hela euro och intervallen i artikel 7ga.3 i vissa fall ställer upp ytterligare begränsningar har avtalsparterna i några fall kommit överens om att justera beloppen för att dessa ska vara i enlighet med direktivet. De avgifter som avtalsparterna kommit överens om framgår av bilaga 4.

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

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

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

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

Protokollet träder i kraft först efter att samtliga avtalsparter skriftligen på diplomatisk väg har meddelat generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd att deras nationella konstitutionella krav för ikraftträdande har uppfyllts. För svenskt vidkommande får en för riket bindande överens-

kommelse som förutsätter lagändringar inte ingås utan riksdagens godkännande. En förutsättning för att protokollet ska kunna träda i kraft är således att riksdagen först har lämnat sitt godkännande.

7 En förändrad vägavgift

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

Från och med den 26 mars 2027 utvidgas vägavgiftsplikten till att omfatta

- motorfordon med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram
- motorfordonskombinationer med sådana fordon
- motorfordonskombinationer där motorfordonet har en totalvikt på upp till 3 500 kilogram samt anordning för påhängsvagn, om fordonskombinationens totalvikt överstiger 3 500 kilogram.

Vägavgiften för dessa fordon ska vara en tredjedel lägre än för övriga fordon. Ett undantag från vägavgiftsplikt införs för utsläppsfria fordon som har en totalvikt på högst 4 250 kilogram.

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

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer i sak med regeringens. Promemorians förslag är dock språkligt och redaktionellt utformat på ett annat sätt.

Remissinstanserna: Förvaltningsrätten i Karlstad, Kammarrätten i Göteborg, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Naturvårdsverket, Polismyndigheten, Svensk Dagligvaruhandel, Statens energimyndighet, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Trafikanalys och Trafikverket tillstyrker eller har inga synpunkter på förslagen i promemorian. Drivkraft Sverige, Företagarna, Mobility Sweden, Motorbranschens Riksförbund, Näringslivets Transportråd, Skatteverket, Skogsindustrierna, Svensk Handel, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen har inga synpunkter på att vägavgiften anpassas till det reviderade eurovinjettdirektivet. Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak att förslagen genomförs.

Motorbranschens Riksförbund, Näringslivets Transportråd, Skogsindustrierna och Svensk Handel avstyrker att avgiftsnivåerna höjs. Mobility Sweden anser att det är mer rimligt att den samlade vägavgiften betalas av ett större kollektiv, med avgiftsnivåer som kompenserar för det

intäktsbortfall som följer av differentieringen utifrån koldioxidutsläppsklass utan att samtidigt generera ytterligare intäkter.

Företagarna, Näringslivets Transportråd, Skogsindustrierna, Svensk Handel, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen anser att det behövs en översyn av de samlade styrmedel som riktas mot transportsektorn. Företagarna, Näringslivets Transportråd, Svensk Handel, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen anser att det som anges i promemorian om att enbart svenska lätta motorfordon som har draganordning för påhängsvagn ska omfattas av vägavgiften inte bör genomföras. Skogsindustrierna för fram att det är av vikt att flytande biodrivmedel beaktas som ett viktigt alternativ i omställningen till fossilfria transporter inom ramen för vägavgiften. Drivkraft Sverige anser att ett eventuellt införande av ett handelssystem för utsläppsrätter för bl.a. vägtransporter borde utgöra ett starkt skäl för att inte behålla en vägavgift med koldioxiddifferentiering. Företagarna för fram att nya miljöstyrande system bör harmoniseras med EU:s nya utsläppshandelssystem.

Skatteverket och Transportstyrelsen har lagtekniska synpunkter på vissa av bestämmelsernas utformning samt efterfrågar vissa förtydliganden. *Kommerskollegium* rekommenderar att myndigheten får i uppdrag att anmäla förslaget till Europeiska kommissionen i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

Företagarna, Skogsindustrierna och Transportföretagen med flera för fram synpunkter som avser konsekvensanalysen av förslagen, däribland att det behövs en djupare analys när gäller hur förslagen påverkar de mindre företagen och att förslagen sannolikt påverkar konkurrensen negativt på olika sätt.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

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

Vägavgiften differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass och avgiftsnivåerna anpassas till protokollet

Den koldioxiddifferentiering som följer av ändringarna i eurovinjettdirektivet och samarbetsavtalet förutsätter att fordonen delas in i fem koldioxidutsläppsklasser. Indelningen utgår enligt artikel 7ga i det ändrade eurovinjettdirektivet bl.a. från fordonens utsläpp av koldioxid jämfört med vissa referensvärden och utsläppsminskningskurvor. Artikel 7ga är inte enbart tillämplig på vägavgifter, utan gäller även vid uttag av s.k. infrastrukturavgifter. I Sverige tas infrastrukturavgift ut med stöd av

lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. Ett arbete med att genomföra ändringarna i eurovinjettdirektivet för infrastrukturavgifter pågår inom Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. I samband med detta föreslås i lagrådsremissen *Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg* att det ska införas en ny lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Därigenom kommer koldioxidutsläppsklass 1–5 att definieras i lag, med samma innebörd som i eurovinjettdirektivet och samarbetsavtalet.

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

För ett utländskt fordon kommer någon indelning i koldioxidutsläppsklasser inte att göras av Transportstyrelsen. Av artikel 7j.2a i det ändrade eurovinjettdirektivet följer bl.a. att om föraren eller, i förekommande fall transportören, inte kan styrka fordonets utsläppsklass vid tillämpning av artikel 7ga får medlemsstaterna tillämpa vägavgifter upp till den högsta tillåtna nivån. Det är därför föraren för ett utländskt fordon som ska styrka fordonets utsläppsklass. För fordon från andra medlemsstater i EU kan det antas att dessa normalt kommer att indelas i koldioxidutsläppsklass av de nationella myndigheterna. Eftersom indelningens utformning följer direkt av eurovinjettdirektivet kommer den nationella indelningen normalt motsvara den som gäller enligt den föreslagna lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. I andra fall får fordonets utsläppsklass visas på annat sätt. Om det saknas uppgift om ett fordons koldioxidutsläppsklass finns möjlighet att med stöd av 12 § lagen (1997:1137) om vägavgift och 4 kap. 10 § vägtrafikskattelagen (2006:227) beräkna avgiften efter skälig grund. Bedömningen bör då göras med utgångspunkt i vad som anges i den föreslagna lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Enligt regeringens bedömning finns inte något behov av ytterligare bestämmelser.

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

strukturen används. Koldioxidutsläppsklass kommer att fastställas enligt den föreslagna lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Om ett fordon saknar uppgift i vägtrafikregistret finns möjlighet att sända in uppgifter till de berörda myndigheterna, Transportstyrelsen och Skatteverket, som kan ligga till grund för beslut om koldioxidutsläppsklass eller vägavgift. Regeringen ser därför inte något behov av att i lagen om vägavgift införa särskilda bestämmelser om att uppgifter ska kunna lämnas in elektroniskt.

Avtalsparterna har i protokollet till samarbetsavtalet kommit överens om vilka belopp vägavgift ska tas ut med, samt att avgiften i koldioxidutsläppsklass 1 ska differentieras utifrån euro-utsläppsklass. Regeringen föreslår att differentieringen av vägavgiftsuttaget och vägavgiftens belopp utformas i enlighet med protokollet. De belopp som föreslås för fordon i de olika utsläppsklasserna framgår av tabell 7.1 och 7.2.

Tabell 7.1 Föreslagna avgiftsbelopp, fordon med högst tre axlar

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

Tabell 7.2 Föreslagna avgiftsbelopp, fordon med minst fyra axlar

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

Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
	VI eller renare	1 274	124	45	13
2		1 146	114	40	12
3		987	98	35	10
4		764	76	27	8
5		319	31	12	4

Motorbranschens Riksförbund, Näringslivets Transportråd, Skogsindustrierna och Svensk Handel avstyrker den föreslagna generella höjningen av vägavgiftsnivåerna och för fram att en höjning skulle påverka konkurrenskraften för industrin och handeln i Sverige negativt. *Mobility Sweden* anser att det är mer rimligt att den samlade vägavgiften betalas av ett större kollektiv, med avgiftsnivåer som kompenserar för det intäktsbortfall som följer av differentieringen utifrån koldioxidutsläppsklass utan att samtidigt generera ytterligare intäkter.

Regeringen konstaterar att dessa alternativ till den föreslagna utformningen av vägavgiftsnivåerna skulle kräva att protokollet först omförhandlas med de övriga samarbetsländerna. Vägavgiften skulle då behöva bestämmas till nivåer som innebär att andra avtalsparter inom eurovinjettsamarbetet skulle förlora intäkter från vägavgiften till följd av att avgiften differentieras. Enligt regeringens uppfattning bör den i protokollet fastställda utformningen av vägavgiften genomföras.

Företagarna, Näringslivets Transportråd, Skogsindustrierna, Svensk Handel, *Svenskt Näringsliv*, *Sveriges Åkeriföretag* och *Transportföretagen* anser att det behövs en översyn av de samlade styrmedel som riktas mot transportsektorn. En sådan översyn faller dock utanför ramen för detta lagstiftningsärende. Det är av samma skäl inte heller möjligt att beakta vad *Drivkraft Sverige* och *Företagarna* har anfört om EU:s handelssystem för utsläppsrätter och vad hur dessa system påverkar behovet av att vägavgiften differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass, eller vad Skogsindustrierna har fört fram om att flytande biodrivmedel bör beaktas som ett viktigt alternativ i omställningen till fossilfria transporter inom ramen för vägavgiften.

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

Ändrat avgiftsuttag till följd av ändrad koldioxidutsläppsklass

Av artikel 7ga.1 och 7ga.2 i det ändrade eurovinjettdirektivet följer att medlemsstaterna vid differentieringen av vägavgiften ska säkerställa att klassificeringen av ett fordon i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 omprövas vart sjätte år efter dagen för första registrering av fordonet och att fordonet,

i tillämpliga fall, omklassificeras till den relevanta utsläppsklassen på grundval av de tröskelvärden som gäller vid den tidpunkten. Omklassificeringen ska enligt direktivet, med avseende på en vägavgift, börja gälla senast på den första giltighetsdag som inträffar på eller efter dagen för omklassificeringen.

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

Avtalsparterna inom eurovinjettsamarbetet har i protokollet till samarbetsavtalet därför kommit överens om hur detta ska hanteras i fråga om vägavgiften. Klassificeringen av ett fordon i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 ska alltså omprövas vart sjätte år efter dagen för första registrering av fordonet. Om vägavgift tas ut vid datumet för omprövning ska den nya koldioxidutsläppsklassen ligga till grund för vägavgift för första gången för den efterföljande avgiftsperioden, dvs. den avgiftsperiod som påbörjas på eller efter den dag från vilken den nya koldioxidutsläppsklassen gäller. I protokollet har det även tagits in bestämmelser som reglerar tillämpning av koldioxidifferentieringen för nya grupper av fordon om referensvärden offentliggörs enligt artikel 7ga.7 i det ändrade direktivet. Koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 ska då, med beaktande av samordningskommitténs uppfattning, tillämpas vad gäller vägavgiften senast tre år efter offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp i genomförandeakter från kommissionen. Om förordning (EU) 2019/1242 ändras så att den omfattar de koldioxidutsläpp som är relevanta för en grupp eller undergrupp av fordon för vilken referensvärden för koldioxidutsläpp offentliggörs, ska de avtalslutande parterna tillämpa referensvärdena och koldioxidutsläppsklass 2 och 3 vad gäller vägavgiften inom den tidsram som ställs upp i den rättsakt som ändrar förordning (EU) 2019/1242.

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

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

annat belopp. Regeringen bedömer att det är lämpligt att komplettera dessa med särskilda bestämmelser som reglerar hanteringen av de ändringar av vägavgiften som behöver göras för svenska fordon när ett fordons koldioxidutsläppsklass har ändrats.

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

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

Som nämnts ovan kan ett fordons koldioxidutsläppsklass även komma att ändras om referensvärden respektive utsläppsminskningsskurvor fastställs för ytterligare fordonsundergrupper utöver de som i dagsläget omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242. I dessa fall kommer fordonet att placeras i en högre koldioxidutsläppsklass. Om vägavgift redan har beslutats för en pågående eller kommande vägavgiftsperiod bör skillnaden mellan den vägavgift som har beslutats

baserat på den tidigare koldioxidutsläppsklassen och den vägavgift som ska betalas baserat på den nya koldioxidutsläppsklassen (överskjutande avgift) återbetalas. Även i dessa fall bedöms det enklast att hantera detta genom att det fattas ett särskilt beslut. Regeringen föreslår därmed att bestämmelser om återbetalning av vägavgift införs i dessa fall. Den ändrade klassificeringen ska då ligga till grund för vägavgift för tid från och med den dag då koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas för den fordonsgroup som fordonet tillhör. Vilken dag detta är följer av de övergångsbestämmelser som regeringen föreslår i avsnitt 9. Av administrativa skäl bör beloppet beräknas schabloniserat. En dag anses då utgöra 1/360 av ett helt år. Om vägavgiften för den period som den överskjutande avgiften som ska återbetalas avser inte är betald föreslår regeringen att vägavgiften i stället får sättas ned.

Även här kan ett exempel beskriva hur hanteringen kan komma att fungera. Det antas att en viss grupp av fordon från den 1 juli 2027 ska omfattas av koldioxidutsläppsklass 4 till följd av att kommissionen har beslutat om referensvärden för den aktuella gruppen med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet. Ett fordon har vägavgiftsperiod som löper från den 1 januari–31 december 2027. Transportstyrelsen beslutar den 1 juli 2027 om omklassificering av fordonet från koldioxidutsläppsklass 1 till utsläppsklass 4. Ett beslut om återbetalning av överskjutande vägavgift fattas därefter avseende mellanskillnaden mellan den debiterade vägavgiften för koldioxidutsläppsklass 1 och vägavgiften för koldioxidutsläppsklass 4 från den 1 juli 2027 till slutet av vägavgiftsperioden.

Även om Transportstyrelsen i exemplet ovan hade beslutat om omklassificeringen först den 1 augusti 2027 ska återbetalning av vägavgift till följd av omklassificeringen ske från den dag när avgift enligt koldioxidutsläppsklass 4 ska tillämpas för den aktuella fordonsguppen enligt lagen om vägavgift. Detta innebär att återbetalningen av vägavgift även i ett sådant fall ska omfatta vägavgift från den 1 juli 2027.

Vid beslut om betalning av tillkommande avgift eller återbetalning av överskjutande avgift föreslås det i promemorian att avgiften ska betalas av eller återbetalas till den som är eller bör vara registrerad som ägare i vägtrafikregistret vid den tidpunkt från vilken beslutet om omklassificering gäller. *Skatteverket* har fört fram att promemorians förslag medför att det är otydligt vem som ska betala tillkommande avgift respektive har rätt till återbetalning av överskjutande avgift när Transportstyrelsen har beslutat om omklassificering vid ett senare datum än första tillämpningsdatum för den nya koldioxidutsläppsklassen. Regeringen föreslår mot den bakgrunden att bestämmelsen förtydligas och utformas så att avgiften ska betalas av eller återbetalas till den som är eller bör vara registrerad som ägare i vägtrafikregistret vid den tidpunkt från vilken avgift för den nya koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas. Vidare har förslaget till bestämmelse om återbetalning av överskjutande avgift förtydligats.

Om föreskriven vägavgift inte har betalats för ett vägavgiftspliktigt fordon gäller i dag som huvudregel att fordonet inte får användas. Undantag görs endast när ett betalningsuppdrag avseende vägavgiften har lämnats till en bank eller liknande betalningsförmedlare. Bestämmelsens nuvarande utformning skulle medföra att i de fall en tillkommande vägavgift ska betalas för ett fordon vars koldioxidutsläppsklass har

ändrats, får fordonet alltså inte användas mellan att avgiften har debiterats och att avgiften har betalats eller ett betalningsuppdrag har lämnats. För dessa situationer föreslår regeringen i stället att användningsförbudet inträder först när fristen för att betala den tillkommande vägavgiften har löpt ut.

Det kan även uppkomma andra situationer där ett fordon's koldioxidutsläppsklass kan behöva ändras. I den föreslagna lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser finns därför en bestämmelse som innebär att Transportstyrelsen ska ompröva klassificeringen av ett fordon i en viss koldioxidutsläppsklass om fordonsägaren begär det eller det finns andra skäl. Det skulle t.ex. kunna vara fråga om att felaktiga uppgifter har legat till grund för indelningen i koldioxidutsläppsklass. Till skillnad från ovan beskrivna situationer är det här inte fråga om sådana redan nu kända situationer där det finns anledning att införa särskilda bestämmelser om betalning och återbetalning av vägavgiften. I stället bör, på samma sätt som i andra situationer där de uppgifter i vägtrafikregistret som ligger till grund för beslutet om vägavgift visar sig vara felaktiga, omprövning av vägavgiften ske enligt bestämmelserna i 4 kap. vägtrafikskattelagen. Omprövning av vägavgiften kan ske såväl i höjande som sänkande riktning. Regeringen bedömer att några ändringar av nu gällande bestämmelser inte behövs för att hantera dessa situationer.

När det gäller utländska fordon innehåller lagen om vägavgift endast en generell bestämmelse om återbetalning i 22 §. I övrigt regleras hanteringen av betalning av vägavgift i förordning eller föreskrifter med stöd av 24 § lagen om vägavgift. Någon ändring i lagen om vägavgift behövs enligt regeringens bedömning inte avseende vägavgift vid omklassificering av utländska fordon.

Utvidgad vägavgiftsplikt från och med den 26 mars 2027

De ändringar i samarbetsavtalet som följer av protokollet innebär att vägavgiften ska omfatta samtliga fordon och ledade fordonskombinationer med högsta tekniskt tillåtna totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, förutsatt att dessa är avsedda för godstransport eller används för detta. Till och med den 25 mars 2027 ska vägavgift dock inte tas ut för fordon eller fordonskombinationer med en högsta tekniskt tillåtna lastad vikt som understiger 12 000 kilogram. Efter den dagen ska fordon eller fordonskombinationer vars högsta tekniskt tillåtna lastade vikt överstiger 3 500 kilogram men understiger 12 000 kilogram vara avgiftspliktiga om de uppfyller övriga förutsättningar för avgiftsplikt, men en tredjedels lägre avgift ska då tas ut. Kretsen fordon som omfattas av vägavgiftsplikt behöver följaktligen utvidgas och nya bestämmelser om vägavgiftens storlek för dessa fordon införas.

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

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

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

Ett flertal remissinstanser har invänt mot en skrivning i skälen för promemorians förslag som uppfattats som att det föreslås att enbart svenska lätta motorfordon ska omfattas av den utvidgade vägavgiftsplikten. Regeringen anser i likhet med dessa instanser att även utländska lätta motorfordon som ingår i sådana fordonskombinationer ska omfattas av avgiftsplikt om de färdas på svenska vägar. Det följer även av protokollet att sådana fordonskombinationer från såväl samarbetsländerna som övriga länder behöver betala vägavgift. Skrivningen som tagits upp av remissinstanserna utgör en felskrivning och de förslag som lämnats innebär inte att endast svenska lätta motorfordon i sådana fordonskombinationer kommer att omfattas av avgiftsplikt.

Bestämmelserna i 5 § lagen om vägavgift behöver ändras för att ange den nya avgränsning av avgiftsplikten som beskrivs ovan. *Skatteverket* har föreslagit vissa förtydliganden i den i promemorian föreslagna utformningen av 5 §. Regeringen har i stora delar förtydligt i enlighet med Skatteverkets förslag.

Regeringen föreslår därför att bestämmelsen om avgiftsplikt från och med den 26 mars 2027 utformas på sådant sätt att avgiftsplikt omfattar motorfordon med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram och motorfordonskombination med sådant fordon. Även motorfordonskombination där motorfordonet har en totalvikt på upp till 3 500 kilogram samt anordning för påhängsvagn omfattas enligt regeringens förslag av avgiftsplikt, om motorfordonskombinationens totalvikt överstiger 3 500 kilogram. Detta gäller för såväl svenska som utländska fordon. Därutöver föreslås att bestämmelsen om totalvikt vid bedömning av avgiftsplikt för motorfordonskombinationer med svenska motorfordon följdändras så att den endast omfattar de motorfordon där detta är av betydelse för avgiftsplikten, dvs. där det är fråga om motorfordon med totalvikt på högst 3 500 kilogram med anordning för påhängsvagn.

Skatteverket har även föreslagit att uttrycket ”draganordning för påhängsvagn” används i stället för ”anordning för påhängsvagn”. Det sistnämnda uttrycket används dock i vägtrafikskattelagen och regeringen ser inte skäl att använda en annan formulering.

Regeringen föreslår att vägavgiften för de fordon och fordonskombinationer vars totalvikt ligger inom intervallet 3 501 kilogram till 11 999 kilogram differentieras för koldioxidutsläppsklasser och euroutsläppsklasser på motsvarande sätt som för övriga fordon, se beskrivning ovan under rubriken Vägavgiften differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass och avgiftsnivåerna anpassas till protokollet. I enlighet med vad som följer av protokollet föreslår regeringen dock att dessa fordon ska betala en tredjedels lägre vägavgift än de fordon och fordonskombinationer vars totalvikt uppgår till minst 12 000 kilogram. En särskild bestämmelse i lagen om vägavgift bör därför införas vilken anger vägavgiftens differentiering och storlek för dessa fordon. På motsvarande sätt som i dag gäller vid bedömning av om ett fordon omfattas av vägavgiftsplikt eller inte och vid bestämmande av vägavgiftens storlek föreslås att för svenskt fordon med draganordning ska vägavgiften bestämmas efter den högsta tillåtna totalvikt och det största möjliga antal axlar som fordonskombinationen kan ha. De belopp som föreslås för fordon och fordonskombinationer inom intervallet 3 501 kilogram till 11 999 kilogram i de olika utsläppsklasserna framgår av tabell 7.3 och 7.4.

Tabell 7.3 Föreslagna avgiftsbelopp, fordon 3 501 kilogram till 11 999 kilogram med högst tre axlar

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

Tabell 7.4 Föreslagna avgiftsbelopp, fordon 3 501 kilogram till 11 999 kilogram med minst fyra axlar

Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
1	0	1 603	160	56	16
	I	1 387	138	49	14

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

Vissa andra ändringar

Utöver ovan beskrivna ändringar medför det nya protokollet ytterligare en ändring av bestämmelserna om vilka fordon som omfattas av avgiftsplikt. För närvarande omfattas motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kilogram av avgiftsplikt, förutsatt att de är avsedda uteslutande för godstransport på väg. Med detta avses lastbilar eller lastbilskombinationer som är inrättade för godstransport (prop. 1997/98:12 s. 32).

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

Skatteverket och *Transportstyrelsen* har efterfrågat förtydliganden kring vad som avses med begreppet ”godstransport på väg”. Regeringen konstaterar att det är fråga om ett etablerat begrepp som redan används i lagen om vägavgift och som har sitt ursprung i eurovinjettdirektivet. Enligt regeringens bedömning finns det inte tillräckliga skäl att nu utveckla närmare vad som avses med godstransport på väg.

Transportstyrelsen har föreslagit att begreppet ”svenskt fordon” i 5 § tredje stycket lagen om vägavgift ska ersättas med ”motorfordon”, eftersom regleringen därigenom blir tydligare. Regeringen delar bedömningen att bestämmelsen skulle kunna förtydligas. Enligt regeringens

mening bör dock stycket i stället förtydligas på så sätt att ”svenskt fordon” byts ut mot ”svenskt motorfordon”. Ordet ”fordonskombinationen” i samma stycke följdändras samtidigt till ”motorfordonskombinationen”. Motsvarande ändringar har av konsekvensskäl även gjorts i bestämmelserna om hur vägavgiftens storlek bestäms för svenska fordon med draganordning.

I sammanhanget har Transportstyrelsen också fört fram att det bör tydliggöras om bestämmelsen i 5 § tredje stycket lagen om vägavgift, som reglerar hur viktgränsen för vägavgiftsplikt bedöms för svenska fordon med draganordning, ska anses utgöra en fristående grund för vägavgiftsplikt. Om så är fallet anser Transportstyrelsen att dollys med vändskiva kan komma att bli vägavgiftspliktiga, trots att sådana inte utgör motorfordon. Regeringen anser att den utformning av stycket som föreslås ovan innebär att den otydlighet som Transportstyrelsen avser inte längre finns kvar.

Enligt protokollet ska medlemsstaterna undanta utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten totalvikt på högst 4 250 kilogram från avgiftsplikt. En bakgrund till bestämmelsen är att de batterier som finns i utsläppsfria fordon ofta är relativt tunga. Samma typ av fordon, t.ex. en mindre lastbil, kan om det har en förbränningsmotor definieras som ett lätt fordon vars vikt inte överstiger 3 500 kilogram, samtidigt som fordonet i stället väger mer än 3 500 kilogram och därmed definieras som ett tungt fordon om det drivs med ett batteri. Utan en särskild reglering skulle det leda till att två till synes likadana fordon skulle kunna hamna inom eller utanför vägavgiften. Regeringen föreslår därför att undantaget i protokollet tas in som en särskild bestämmelse i lagen om vägavgift. Som Transportstyrelsen framhållit finns det även fordon med andra egenskaper än de som nämns ovan som omfattas av definitionen av utsläppsfria fordon, såsom vissa fordon som drivs med vätgas. Även dessa fordon undantas från vägavgiftsplikt genom den föreslagna bestämmelsen, om deras totalvikt uppgår till högst 4 250 kilogram. Skatteverket har uppmärksammat att förslaget till bestämmelse i promemorian innehåller en felaktig hänvisning till eurovinjettdirektivet och har därför föreslagit en alternativ utformning av bestämmelsen. Regeringen instämmer i Skatteverkets bedömning att hänvisningen till direktivet bör ändras men anser att hänvisningen bör ges en något annorlunda utformning än den som Skatteverket föreslår.

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

Eurovinjettdirektivet innehåller vissa bestämmelser som uppställer ramar för fastställandet av vägavgifter, t.ex. 7a.2 första stycket och 7ga.3 första stycket. Vägavgiften fastställs i euro, såväl i protokollet som i den

svenska lagstiftningen, och omräknas sedan till svenska kronor för varje kalenderår enligt bestämmelserna i 23 § lagen om vägavgift. Om det omräknade beloppet för ett visst år avviker från föregående års belopp med mindre än 5 procent ska dock föregående års belopp fortsätta gälla. Vidare avrundas beloppen nedåt till närmaste lägre hela kronval. Utformningen av bestämmelserna om omräkning skulle kunna medföra att förhållandet mellan vägavgiften i svenska kronor för olika tidsperioder, t.ex. avgift per år och avgift per dag, ändras något i förhållande till det ursprungliga förhållande som gäller mellan beloppen i euro.

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

Den föreslagna bestämmelsen säkerställer att inte avgifterna fastställs till belopp som överstiger vad som följer av direktivets bestämmelser. Bestämmelser av denna karaktär gör dock fastställandet av avgiftens belopp i svenska kronor mer komplicerat. Till skillnad från Skatteverket anser regeringen därför att det inte finns tillräckliga skäl att även införa en bestämmelse om justering i de fall där det belopp som blir resultatet av en omräkning enligt 23 § lagen om vägavgift innebär en högre procentuell nedsättning i förhållande till det intervall som anges i artikel 7ga.3 första stycket för den aktuella koldioxidutsläppsklassen.

I lagen om vägavgift anges det i 11 § hur vägavgift ska tas ut av s.k. EEV-fordon, samt vad som avses med EEV-fordon. Denna bestämmelse föreslås inte ändras i anslutning till att vägavgiften differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass. Från och med den 26 mars 2027 föreslås dock bestämmelsen flyttas till den nya 11 b §. Transportstyrelsen anser att det därutöver bör införas en definition av EEV-fordon i 2 a §. Regeringen anser dock, mot bakgrund av att begreppet endast används i 11 § och den nya 11 a §, att det saknas anledning att även införa en definition av begreppet i 2 a §.

De synpunkter som remissinstanserna lämnat på promemorians konsekvensanalys behandlas i avsnitt 10.

Lagförslag

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

8 Vissa följdändringar i fråga om fordonsskatt

Regeringens förslag: Fordonsskatten för de tunga lastbilar som blir vägavgiftspliktiga den 26 mars 2027 anpassas till de skattenivåer som gäller för andra vägavgiftspliktiga lastbilar. Fordonsskatten för tunga lastbilar som kan drivas med dieselloja sätts till

- 300 kronor per år för lastbilar utan draganordning
- 300 kronor per år för lastbilar med annan draganordning än för påhängsvagn
- 1 000 kronor per år för lastbilar med anordning för påhängsvagn.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har yttrat sig särskilt i denna del.

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

Genom de ändringar som föreslagits i avsnitt 7 kommer fler fordon mellan 3 501 och 11 999 kilogram att omfattas av vägavgift än i dag. För de tillkommande fordonen finns inte några skattebelopp i den nuvarande bilagan till vägtrafikskattelagen. Bilagan behöver därmed kompletteras med skattebelopp för sådana vägavgiftspliktiga lastbilar. Vid fastställandet av skattebeloppen bör ledning tas i de belopp som i dag tas ut för närmast högre viktklasser av vägavgiftspliktiga lastbilar. Samtidigt bedöms det motiverat att hålla systemet så enkelt som möjligt. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att fordonsskatten sätts till 300 kronor för de flesta av de dieseldrivna vägavgiftspliktiga lastbilar som tillkommer. Det motsvarar det lägsta belopp som i dag tas ut för någon kategori av vägavgiftspliktiga lastbilar. Detta belopp ska tas ut för lastbilar utan draganordning under 12 000 kilogram och lastbilar med annan draganordning än anordning för påhängsvagn under 7 000 kilogram.

När det gäller dieseldrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn är fordonsskatten för såväl icke vägavgiftspliktiga som vägavgiftspliktiga lastbilar uppbyggd på sådant sätt att en högre fordonsskatt tas ut för sådana

fordon än för fordon i motsvarande viktclass med annan draganordning. Detta beror på att släpfordonet i detta fall, dvs. påhängsvagnen, inte är beskattat. För att även fortsättningsvis behålla denna logik föreslår regeringen att fordonsskatten för dieseldrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn under 7 000 kilogram sätts till 1 000 kronor.

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

Lagförslag

Förslaget innebär ändringar i bilaga 2 till vägtrafikskattelagen.

9 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Ändringarna i lagen om vägavgift ska träda i kraft de dagar som regeringen bestämmer.

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

Övergångsbestämmelser införs vad gäller tillämpningen av koldioxidutsläppsklass 2–4 för fordon som tillhör en grupp eller undergrupp som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242. Koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 tillämpas på ett sådant fordon från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av samma förordning och trätt i kraft. Koldioxidutsläppsklass 4 tillämpas tre år efter att referensvärden för koldioxidutsläpp har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet eller från det tidigare datum som bestäms av regeringen.

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

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

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

Återbetalning av mellanskillnad behöver inte ske om det belopp som ska återbetalas understiger 50 kronor.

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

En mellanskillnad ska betalas senast 30 dagar efter ikraftträdandet.

En mellanskillnad som understiger 300 kronor behöver inte betalas.

Förbudet i 25 § mot att använda ett fordon för vilket vägavgiften inte har betalats ska för en obetald mellanskillnad tillämpas först efter den sista betalningsdagen.

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

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

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

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer i sak med regeringens. I promemorian föreslås en något annorlunda utformning av bl.a. övergångsbestämmelsen om tillämpning av koldioxidutsläppsklass 4 för fordon som tillhör en grupp eller undergrupp som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har yttrat sig särskilt i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Lagförslagets ikraftträdande

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

Med hänsyn till protokollets bestämmelser om ikraftträdande är det inte möjligt att nu avgöra vid vilken tidpunkt de föreslagna ändringarna av vägavgiften i avsnitt 2.1 kan träda i kraft. Regeringen föreslår därför att lagen ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Ändringarna av vägavgiften ska enligt protokollet ske tidigast den 1 januari 2025.

Protokollets bestämmelser om vägavgift för fordon och fordonskombinationer vars högsta tekniskt tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kilogram men understiger 12 000 kilogram ska tillämpas från och med den 26 mars 2027. För att så ska kunna ske måste protokollet först träda i kraft. Fram till ikraftträdandet av protokollet kan det således inte med visshet anges att de föreslagna ändringarna i avsnitt 2.2 ska träda i kraft den dagen.

Även dessa ändringar föreslås därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

De följdändringar som regeringen föreslår för fordonsskatten tar sikte på de fordon som enligt protokollet ska bli vägavgiftspliktiga den 26 mars 2027. Såsom angetts ovan kan det datumet dock inte med säkerhet anges innan protokollet träder i kraft. För att säkerställa att bestämmelserna i vägtrafikskattelagen om hantering av vägtrafikskatt i samband med ändringar i lagen kan tillämpas såsom avsett bör ikraftträdandet för förslaget till ändringar i vägtrafikskattelagen följa ikraftträdandet för förslaget till ändring i lagen om vägavgift i avsnitt 2.2. Regeringen föreslår därför att även ändringarna i avsnitt 2.3 ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Koldioxidifferentiering för fler fordon

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

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

Regeringen föreslår därför att nya fordon som tillhör de undergrupper av tunga fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, ska omfattas fullt ut av differentieringen redan när 2025 års lagändringar träder i kraft, oavsett om ikraftträdandet äger rum den 25 mars 2025 eller vid en tidigare tidpunkt. Det finns därmed inte något behov av särskilda övergångsbestämmelser för dessa fordon.

För de fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, är förutsättningarna för att differentiera vägavgiften annorlunda och varierar mellan de olika koldioxidutsläppsklasserna. Mot bakgrund av att kommissionen den 14 februari 2023 föreslog vissa ändringar i förordning (EU) 2019/1242 kan förutsättningarna vidare komma att ändras. Eftersom något beslut om ändringar ännu inte fattats bör övergångsbestämmelserna i nuläget utformas utifrån den nuvarande lydelsen av det ändrade eurovinjettdirektivet. Regeringen föreslår dock att det tydligt anges att hänvis-

ningarna till artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 avser förordningen i dess ursprungliga lydelse, dvs. en s.k. statisk hänvisning.

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

En tillämpning av koldioxidutsläppsklass 4 för grupper av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, förutsätter att referensvärden för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i det ändrade eurovinjett-direktivet. Enligt direktivet ska utsläppsklassen i det fallet tillämpas senast tre år efter offentliggörandet av genomförandeakten. Utformningen av direktivet ger utrymme för att inom denna ram välja en tidigare tidpunkt för tillämpning av utsläppsklass 4.

Eftersom en sådan rapport som ska ligga till grund för genomförandeakter enligt artikel 7ga.7 offentliggjordes den 15 september 2023 och genomförandeakten enligt artikel 7ga.7 ska antas inom sex månader efter offentliggörandet av rapporten, kan det komma att finnas offentliggjorda referensvärden redan före ikraftträdandet av de ändringar som regeringen föreslår. Av protokollet följer vidare att utsläppsklass 4 kan tillämpas från ett tidigare datum om samarbetsländerna inom samordningskommittén är överens om detta. Inom eurovinjett-samarbetet har en överenskommelse om en tidigare tillämpning av utsläppsklass 4 dock inte kunnat nås i detta skede. Regeringen anser därför att det inte finns förutsättningar att nu bestämma ett tidigare datum för tillämpning av koldioxidutsläppsklass 4.

För att möjliggöra att koldioxidutsläppsklass 4 kan tillämpas för ytterligare fordonsgrupper så snart som det är praktiskt möjligt bör det ges en möjlighet för regeringen att bestämma ett tidigare tillämpningsdatum än tre år efter offentliggörandet. Detta skulle vara till fördel för de fordonsägare vars fordon skulle kvalificera sig för koldioxidutsläppsklass 4. Ett sådant tidigare tillämpningsdatum skulle endast bli aktuellt om samordningskommittén för eurovinjett-samarbetet enas om det. Genom en sådan lösning säkerställs även att avtalsparterna kan börja tillämpa koldioxidutsläppsklass 4 vid samma tidpunkt. Övergångsbestämelsen föreslås utformas så att koldioxidutsläppsklass 4 tillämpas för dessa fordon tre år efter offentliggörandet av genomförandeakten, eller från det tidigare datum som bestäms av regeringen.

Vad slutligen gäller koldioxidutsläppsklass 1 och 5 så omfattar utsläppsklass 1 sådana fordon som inte omfattas av någon av de andra koldioxid-

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

Omräkning av belopp vid ikraftträdandena

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

I likhet med vad som gäller för den årliga omräkningen enligt 23 § lagen om vägavgift bör omräkning ske enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan det år som de ändringarna av avgiftsnivåerna i 11 och 11 a §§ lagen om vägavgift träder i kraft. Vid omräkningen är det den kurs som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning som tillämpas. Regeringen bör bemyndigas att räkna om de belopp som ska tas ut från det att lagen träder i kraft till kalenderårets slut och fastställa dessa inför ikraftträdandet. Beloppen avrundas nedåt till närmaste lägre hela krontal. Eftersom omräkningen av de nya avgiftsbeloppen endast ska göras i samband med ändringarna i lagen om vägavgift, bör detta framgå av övergångsbestämmelserna till respektive ändringsförfattning.

Regeringen föreslår också att en hänvisning till den i avsnitt 7 föreslagna bestämmelsen om justering av det omräknade beloppet läggs in i övergångsbestämmelserna.

Ändrade avgiftsnivåer och utvidgad vägavgiftsplikt

Vid övergången till de föreslagna vägavgiftsnivåerna bör det i övergångsbestämmelserna till lagändringarna framgå hur vägavgift ska beräknas när vägavgift innan ikraftträdandet har betalats för tid som omfattar tid efter ikraftträdandet. I anslutning till att vägavgiften höjs och differentieras 2025 kan avgiften komma att höjas för vissa fordon men sänkas för andra fordon. Det bör därför införas övergångsbestämmelser till den lagen om betalning respektive återbetalning av vägavgift. Av administrativa skäl bör beloppet beräknas schabloniserat. Har vägavgift beslutats före

ikraftträdandet enligt äldre föreskrifter ska mellanskillnaden mellan den beslutade avgiften och en ny vägavgift enligt 11 § i den nya lydelsen antingen betalas eller återbetalas för tiden från och med ikraftträdandet till utgången av avgiftsperioden. Varje kalendermånad ska anses utgöra 1/12 och varje dag 1/360 av ett helt år.

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

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

Enligt 25 § lagen om vägavgift får ett avgiftspliktigt fordon inte användas, om föreskriven vägavgift inte har betalats. I övergångsbestämmelserna föreslår regeringen därför en bestämmelse om att användningsförbudet i 25 § lagen om vägavgift ska gälla först efter sista betalningsdag för mellanskillnad som ska betalas till följd av de föreslagna lagändringarna.

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

Ändrad fordonsskatt

I 5 kap. 13 och 14 §§ vägtrafikskattelagen finns bestämmelser om betalning och återbetalning av fordonsskatt i samband med ändringar i vägtrafikskattelagen. Bestämmelserna reglerar hur skatten ska beräknas, vem som är skattskyldig m.m. Även vad gäller fordonsskatt finns vissa beloppsgränser vid betalning av tillkommande skatt eller återbetalning av mindre belopp. Regeringen bedömer att de befintliga bestämmelserna är tillräckliga. I övergångsbestämmelserna föreslår regeringen därmed endast

att det anges att äldre bestämmelser fortfarande gäller för vägtrafikskatt som avser tid före ikraftträdandet.

10 Konsekvensanalys

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

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

Regelrådet anser att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Regelrådet anser att det är en brist att inget anges om särskild hänsyn till små företag, inte minst med tanke på att det framstår som att en inte obetydlig andel av de berörda företagen är små. Att det finns en brist i detta avseende är enligt Regelrådets uppfattning emellertid inte av sådan betydelse att det blir avgörande för helhetsbedömningen.

Syfte och alternativa lösningar

Förslagen är en följd av att avtalsparterna inom eurovinjettsamarbetet 2023 har kommit överens om ett protokoll om ändring i samarbetsavtalet. Merparten av de ändringar i lagen om vägavgift som föreslås, däribland differentieringen utifrån koldioxidutsläppsklass och utvidgningen av avgiftsplikten, har sin grund i det ändrade eurovinjettdirektivet. Något alternativ till att genomföra dessa ändringar finns inte om Sverige ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt direktivet.

Alternativet till den generella höjningen av avgiftsnivåerna som föreslås är att inte höja nivåerna. Regeringen har i avsnitt 7 redogjort för de problem som finns med ett sådant alternativ, däribland att en sådan ändring strider mot det protokoll som överenskommit, och har då gjort bedömningen att den generella höjningen bör genomföras.

Förslagen till följdändringar vad gäller fordonsskatt syftar till att säkerställa att bestämmelserna om fordonsskatt fungerar även när nya fordon omfattas av vägavgift. Om förslagen inte genomförs kommer det att saknas bestämmelser om vad som gäller för sådana fordon. Alternativen till den ändring som föreslås skulle vara att sänka fordonsskatten mer eller mindre än vad som nu föreslås. En högre fordonsskatt skulle dock innebära att vissa av fordonen skulle betala mer i fordonsskatt än ett tyngre fordon av motsvarande typ. Detta bedöms inte lämpligt. Den

fordonsskatt som föreslås är i nivå med eller lägre än den lägsta fordonsskatt som betalas av den lägsta befintliga viktclassen för tyngre fordon av samma typ och en lägre fordonsskatt bedöms inte motiverad.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten.

Enligt *Kommerskollegiums* bedömning aktualiserar det remitterade förslaget till viss del EU:s anmälningsprocedurer för varor och tjänster. Kommerskollegium rekommenderar att myndigheten får i uppdrag att anmäla förslaget till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (nedan anmälningsdirektivet). Regeringen instämmer i den bedömningen och förslaget kommer därför att anmälas enligt anmälningsdirektivet. Enligt direktivet kan skattemässiga lagstifningsåtgärder antas även om tremånadersperioden för granskningsförfarandet under direktivet inte har löpt ut. Någon frysningsperiod gäller således inte. Kommerskollegium bedömer att förslaget inte behöver anmälas enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden eftersom direktivet inte omfattar tjänster på transportområdet.

Ikraftträdande och särskilda informationsinsatser

Ikraftträdande av förslagen är beroende av utformningen av protokollet om ändring i samarbetsavtalet och dess ratificering. Vilken dag som kommer att bli aktuell för ikraftträdande beror på vid vilken tidpunkt som alla samarbetsländerna har ratificerat protokollet och av bestämmelserna i protokollet. Ändringarna föreslås därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Ett ikraftträdande kan tidigast bli den 1 januari 2025 för lagförslaget i avsnitt 2.1. Vad avser lagförslagen i avsnitt 2.2 och 2.3 ska ikraftträdande ske den 26 mars 2027. Alternativet att ange ett annat ikraftträdande skulle riskera att medföra att tillämpningen i Sverige avviker från vad som avtalats genom protokollet. En sådan ordning vore inte lämplig. Protokollets bestämmelser bedöms medge tid för anpassning och förberedelser för berörda aktörer, såsom myndigheter och företag, från det att riksdagen beslutar om förslagen.

I den del förslagen medför en utvidgning av avgiftsplikten till nya fordon kan det finnas särskilt behov av att berörda myndigheter genomför informationsinsatser. Sådana insatser kan exempelvis ske genom riktad information eller genom att uppdatera befintliga och eventuellt ta fram nya vägledningar hos respektive myndighet. Övriga ändringar bedöms inte medföra särskilda behov av informationsinsatser utöver vad som är normalt vid regeländringar.

Offentligfinansiella effekter

Till följd av förslagen som träder i kraft 2025 uppskattas intäkterna årligen öka med omkring 50 miljoner kronor brutto och 50 miljoner kronor netto. Förändringarna som träder i kraft 2027 väntas öka intäkterna med ytterligare omkring 23 miljoner kronor brutto och 18 miljoner kronor

netto (delårseffekt). Den varaktiga effekten av samtliga föreslagna förändringar uppskattas till omkring 74 miljoner kronor per år i ökade intäkter. Den övervägande delen av den varaktiga effekten avser ändrade dags- och veckoavgifter för utlandsregistrerade fordon, som föreslås träda i kraft 2025. De offentligfinansiella effekterna överensstämmer med de effekter som redovisades i samband med avisering av förslagen i budgetpropositionen för 2024.

Effekter för företagen

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

Det totala antalet svenskregistrerade lastbilar i trafik är omkring 695 000. Av dessa har ca 86 000 en totalvikt över 3 500 kilogram, vilket innebär att de klassas som tunga lastbilar. De tunga lastbilarna står för omkring en tredjedel av det totala trafikarbetet (antal fordonskilometer) som utförs av svenska lastbilar i Sverige. Transportarbetet (antal tonkilometer) i inrikes godstransporter på väg utförs i praktiken uteslutande av tunga lastbilar.

Antalet svenska tunga lastbilar som omfattas av vägavgift uppskattas till omkring 67 000. Dessa är registrerade på ca 16 200 ägare, vilka i stort sett uteslutande utgörs av juridiska personer. Drygt hälften av företagen i fråga äger endast en vägavgiftspliktig lastbil. Andelen ägare med fem eller färre sådana lastbilar uppgår till nästan 90 procent. Drygt en procent av ägarna av vägavgiftspliktiga lastbilar äger fler än 30 sådana lastbilar, och dessa fordon utgör tillsammans omkring en tredjedel av den totala vägavgiftspliktiga fordonsflottan. Alltså kan de flesta ägare till vägavgiftspliktiga lastbilar anses vara framför allt små eller medelstora företag.

Den vanligaste branschtillhörigheten för de ca 16 200 företag som i dag äger vägavgiftspliktiga fordon är godstransport på väg. Lastbilar registrerade hos företag med sådan verksamhet utgör omkring 59 procent av den vägavgiftspliktiga fordonsflottan. Därefter kommer företag inom bygg- och anläggningsverksamhet. Omkring 12 procent av de vägavgiftspliktiga lastbilarna är registrerade hos sådana företag. Andelen lastbilar som är registrerade hos företag verksamma inom avfall och återvinning uppgår till ca 7 procent av den vägavgiftspliktiga fordonsflottan. Motsvarande andel för företag verksamma inom handel, tillverkning respektive uthyrning uppgår vardera till omkring 4–5 procent.

Vägavgiften är i dag differentierad efter euro-utsläppsklass och antal axlar, se tabell 10.1. För omkring 75 procent av de svenskregistrerade vägavgiftspliktiga lastbilarna tas avgift ut motsvarande den för fordon med minst 4 axlar. Strax under 90 procent av lastbilarna som vägavgift betalas för är av euro-utsläppsklass V eller VI.

Tabell 10.1 Årlig vägavgift enligt 2024 års nivåer, kronor

Euro-utsläppsklass	Högst 3 axlar	Minst 4 axlar
0	16 297	27 325
I	14 166	23 653
II	12 336	20 571
III	10 726	17 873

Euro-utsläppsklass	Högst 3 axlar	Minst 4 axlar
IV	9 753	16 262
V	9 220	15 371
VI eller renare	8 687	14 479

Effekter av de förslag som träder i kraft under 2025

Den föreslagna generella höjningen av vägavgiftsnivåerna med 1,9 procent 2025 medför en ökad årlig kostnad för samtliga företag som betalar vägavgift. Med den växelkurs som används för att räkna om nu gällande vägavgiftsnivåer från euro till kronor, dvs. 11,5833 kronor per euro den 2 oktober 2023, motsvarar den föreslagna höjningen för fordon som betalar årlig vägavgift en ökad kostnad om mellan ca 160 och 520 kronor per år. För mer än hälften av de svenske registrerade vägavgiftspliktiga lastbilarna tas i dag vägavgift ut enligt euro-utsläppsklass VI, minst 4 axlar. Till 2025 kan denna andel väntas öka till omkring två tredjedelar av den vägavgiftspliktiga fordonsflottan. För dessa lastbilar skulle vägavgiften komma att höjas med ca 280 kronor per år. Kostnadsökningarna som följer av förslagen är små i relation till övriga kostnader förknippade med tung trafik, vilket även *Sveriges Åkeriföretag* påpekar. *Företagarna* och *Transportföretagen* menar att även om andra kostnader är större kan konkurrenskraften påverkas negativt. *Skogsindustrierna* motsäger att avgiftshöjningen inte har någon effekt på konkurrenskraften. Regeringen bedömer dock i likhet med *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* att förslagen inte har någon nämnvärd negativ påverkan på berörda företags konkurrensförmåga. Företagens administrativa kostnader påverkas inte av förslagen.

Företagarna för fram att vägavgiftspliktiga lastbilar framför allt används i små eller medelstora företag och att höga avgifter för företag med små marginaler, i kombination med andra skatter och avgifter, kommer sannolikt att påverka deras konkurrenskraft negativt. *Regelrådet* anser att det är en brist att inget anges om särskild hänsyn till små företag. Regeringen bedömer dock att även för små företag har förslagen ingen nämnvärd negativ påverkan på konkurrensförmågan. Regelverkets utformning medger inte heller ett särskilt hänsynstagande till små företag.

Den föreslagna differentieringen av vägavgiften efter lastbilens koldioxidutsläppsklass kommer att gynna ägare av nya lastbilar i koldioxidutsläppsklasserna 2–5 som i och med förslaget får en lägre avgift. Avgiften för lastbilar i koldioxidutsläppsklass 1 påverkas däremot inte av differentieringen. Eftersom lastbilar som registrerats för första gången före den 1 juli 2019 endast i undantagsfall placeras i någon annan koldioxidutsläppsklass än koldioxidutsläppsklass 1 kommer en mycket hög andel av den befintliga vägavgiftspliktiga fordonsflottan inte påverkas av differentieringen vid införandet. Det finns ingen säker prognos för hur de vägavgiftspliktiga fordonen kommer fördelas över de olika koldioxidutsläppsklasserna. Fordon som 2025 placeras i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 uppskattas här tillsammans kunna uppgå till något över 3 procent av den svenska vägavgiftspliktiga fordonsflottan och motsvarande andel för koldioxidutsläppsklass 5 uppskattas till något under 3 procent. Antalet fordon i koldioxidutsläppsklass 4 bedöms vara mycket begränsat. Andelen lastbilar i koldioxidutsläppsklass 2–5 kan väntas öka över tid i takt med att

äldre lastbilar lämnar flottan samtidigt som nya lastbilar med lägre koldioxidutsläpp tillkommer.

En lastbil i koldioxidutsläppsklass 2–5 får enligt förslaget en nedsatt vägavgift utifrån vilken koldioxidutsläppsklass den tillhör. Tabell 10.2 nedan illustrerar vad nedsättningen kan komma att innebära i termer av kronor per år. Enligt tabellen kan en helt eldriven lastbil få vägavgiften nedsatt med antingen 6 637 eller 11 062 kronor per år, beroende på om avgiften betalas enligt högst 3 axlar eller minst 4 axlar.

Den nedsatta vägavgiften utgör ett stöd till företag som vill investera i en lastbil med lägre utsläpp. Merkostnaden för att äga en batterielektrisk tung lastbil uppskattades 2022 till ca 200 000–300 000 kronor per år jämfört med att äga en motsvarande diesellastbil, givet att inget stöd fås för inköp av lastbilen. Med de stöd som kunde erhållas 2022 uppskattades den årliga totalkostnaden för att äga en batterielektrisk lastbil i stället vara drygt 100 000 kronor högre än för en motsvarande modell med dieseldrift. Uppgifterna avser fasta och rörliga kostnader utslagna över lastbilens livslängd, s.k. total cost of ownership, och är hämtade från Stödsystem för lastbilar (WSP 2022).

Tabell 10.2 Nedsättning av vägavgift för lastbilar i koldioxidutsläppsklass 2–5 jämfört med motsvarande avgift för lastbilar i euro-utsläppsklass VI koldioxidutsläppsklass 1, kronor per år

Koldioxidutsläppsklass	Högst 3 axlar	Minst 4 axlar
2	880	1 483
3	1 992	3 325
4	3 533	5 908
5	6 637	11 062

Omräkning av belopp från euro till kronor enligt växelkurs den 2 oktober 2023

Vid sidan av effekter för de företag som står som ägare av vägavgiftspliktiga lastbilar kan även tillverkare av sådana fordon påverkas av de föreslagna ändringarna. I den mån differentieringen av vägavgiften utifrån koldioxidutsläppsklass påverkar försäljningen av lastbilar med lägre utsläpp kan detta ha en positiv effekt för fordonsindustrin och dess konkurrenskraft i det att den inhemska marknaden för inte minst eldrivna lastbilar kan komma att växa snabbare än annars.

Effekter av de förslag som träder i kraft under 2027

I dag gäller avgiftsplikt för motorfordon eller ledad motorfordonskombination med en totalvikt på minst 12 000 kilogram om fordonet är avsett uteslutande för godstransport på väg. Antalet svenskregistrerade tunga lastbilar som uppfyller övriga kriterier för att omfattas av vägavgift, men vars vikt understiger gränsen för avgiftsplikt, uppskattas till ca 8 400. Denna grupp av fordon föreslås bli vägavgiftspliktig den 26 mars 2027.

De i dag icke-vägavgiftspliktiga tunga lastbilarna under 12 000 kilogram är registrerade på ungefär 5 000 företag. Mer än 85 procent av företagen har endast en sådan lastbil och över 98 procent av företagen står registrerade som ägare till fem eller färre sådana lastbilar.

Drygt 20 företag står som registrerad ägare till 30 eller fler av de berörda lastbilarna. Ändringarna som föreslås träda i kraft under 2027 kan således antas beröra framför allt mindre företag.

Omkring 23 procent av lastbilarna med en totalvikt som inte överstiger 12 000 kilogram och som i dag inte är vägavgiftspliktiga till följd av sin vikt är registrerade hos företag som angett att de är verksamma inom transport av gods på väg. Företag inom byggverksamhet och handel står som ägare till 15 procent vardera. Ytterligare vardera 6–7 procent av de aktuella fordonen återfinns hos företag inom jordbruk och skogsbruk, tillverkning samt uthyrning.

Antalet lättare tunga lastbilar har minskat trendmässigt över tid. Det uppskattas därför att mellan 7 000 och 8 000 lastbilar kan bli berörda av att vägavgiftsplikten utvidgas den 26 mars 2027. Vägavgiften för dessa fordon föreslås tas ut på en nivå motsvarande två tredjedelar av vägavgiften för ett jämförbart fordon med en totalvikt överstigande 12 000 kilogram.

Utvidgningen av vägavgiften till fordon under 12 000 kilogram innebär en årlig ökad kostnad för berörda företag om mellan 5 907 och 18 568 kronor per fordon i koldioxidutsläppsklass 1, med de växelkursantaganden som görs ovan. Om lastbilen tillhör koldioxidutsläppsklass 2–5 sätts avgiften ned. Andelen lastbilar tillhörande euro-utsläppsklass VI väntas 2027 utgöra mer än 90 procent av de tillkommande lastbilarna medan resten tillhör euro-utsläppsklass V. För tillkommande lastbilar i euro-utsläppsklass VI och koldioxidutsläppsklass 1 antas här vägavgift kunna tas ut med 5 907 eller 9 834 kronor, beroende på om avgiften betalas enligt högst 3 axlar eller minst 4 axlar.

Fordonsskatten för de tunga lastbilar som blir vägavgiftspliktiga den 26 mars 2027 föreslås anpassas till de skattenivåer som gäller för andra vägavgiftspliktiga lastbilar. Fordonsskatt tas i dag ut med mellan 2 232 och 3 801 kronor per år för de berörda lastbilarna. I samband med utvidgningen av vägavgiften föreslås fordonsskatten sänkas till antingen 1 000 eller 300 kronor, där det högre beloppet avser dieseldrivna lastbilar under 7 000 kilogram med anordning för påhängsvagn. Dessa är dock mycket få till antalet.

För merparten av de lastbilar som föreslås bli vägavgiftspliktiga den 26 mars 2027 kommer enligt ovan således en vägavgift tas ut om 5 907 alternativt 9 834 kronor per år, samt fordonsskatt om 300 kronor per år. Detta kan jämföras med nuvarande fordonsskatt. För de flesta av de berörda lastbilarna uppgår denna i dag till 2 420 eller 3 801 kronor per år. Kostnadsökningen för huvuddelen av de tillkommande lastbilarna uppskattas därmed till mellan 2 406 och 7 714 kronor per år. Beloppen avser fordon tillhörande koldioxidutsläppsklass 1. För fordon i koldioxidutsläppsklass 2–5 blir vägavgiften, och därmed också kostnadsökningen, lägre.

Som en följd av att vägavgiftsplikten utvidgas under 2027 föreslås även lätta lastbilar försedda med draganordning för påhängsvagn bli avgiftspliktiga. Antalet sådana fordon i trafik uppgår i dag till mellan 200 och 300. En mindre andel av dessa ägs av privatpersoner. Mer än 80 procent av fordonen tillhör euro-utsläppsklass V eller renare. Med samma antagande om växelkurs för omräkning mellan euro och kronor som ovan innebär detta att vägavgiften för de flesta av de berörda fordonen kan

komma att uppgå till mellan 9 834 och 10 436 kronor per år. Beloppen avser fordon tillhörande koldioxidutsläppsklass 1, euro-utsläppsklass V eller renare. Vid nedsatt avgift för fordon i koldioxidutsläppsklass 2–5 blir vägavgiften lägre. För dessa fordon tas i dag ut fordonsskatt enligt det koldioxidbaserade systemet, där skattens storlek avgörs bl.a. av fordonens koldioxidutsläpp. Detta föreslås inte förändras i och med att fordonen blir vägavgiftspliktiga.

Utsläppsfria fordon med en totalvikt på högst 4 250 kilogram föreslås undantas från vägavgift i anslutning till att viktgränsen för vägavgiftsplikt sänks 2027. Denna typ av fordon är mycket ovanlig i Sverige i dag. Det föreslagna undantaget från vägavgift utgör dock ett visst incitament för företag att investera i sådana fordon och kan därmed bidra till att antalet på sikt ökar. Den vägavgift som vid avsaknad av undantaget kan antas gälla för dessa fordon från 2027 är antingen 1 505 eller 2 467 kronor, beroende på om avgiften betalas enligt högst 3 axlar eller minst 4 axlar. Växelkursen för omräkning från euro till kronor är här samma som ovan.

Företag som äger lastbilar som blir avgiftspliktiga till följd av att vägavgiften utvidgas 2027 får ökade kostnader till följd av förslaget. Kostnaderna uppvägs för de flesta företag till viss del av den föreslagna justeringen av fordonsskatten. Den sammantagna kostnadsökningen bedömer regeringen dock, i förhållande till övriga kostnader förknippade med tung trafik, inte bli så stor att berörda företags konkurrenskraft påverkas nämnvärt. Regeringen bedömer att även för små företag har förslagen ingen nämnvärd negativ påverkan på konkurrensförmågan. Regelverkets utformning medger inte heller ett särskilt hänsynstagande till små företag. Det bedöms inte heller att de förändringar som föreslås kommer att påverka företagens administrativa kostnader. Fordonsägaren får ett inbetalningskort på det aktuella beloppet från Transportstyrelsen när avgiften ska betalas in. Ställs lastbilen av under en period för vilken avgift redan betalats eller om den ändras så att ny avgift ska tas ut betalar Transportstyrelsen tillbaka eventuell överskjutande del av vägavgiften per automatik.

För svenska tillverkare av fordon som omfattas av det förslag som träder i kraft under 2027 väntas den utvidgade vägavgiften få en begränsad positiv effekt. Det beror på att Volvokoncernen och Scania främst tillverkar lastbilar med en vikt över 12 000 kilogram.

Utlandsregistrerade lastbilar

Av all godstransport med tunga lastbilar på svenska vägar utgörs omkring 7 procent av körningar med utlandsregistrerade lastbilar. Eftersom den genomsnittliga körsträckan är betydligt längre för dessa än för svenska lastbilar uppgår de utländska lastbilarnas andel av såväl trafik- som transportarbetet i godstransport med tunga lastbilar på svenska vägar dock till ca 20 procent.

Utländska lastbilar som kör på motorvägar och vissa andra europavägar i Sverige omfattas, liksom inhemska lastbilar, av vägavgift. Till skillnad från svenska lastbilar, för vilka årlig vägavgift betalas, finns för utländska lastbilar även möjlighet att betala avgiften per dag, vecka eller månad. Uppgifter från försäljningen inom eurovinjettsamarbetet i sin helhet visar att endagarsvinjetter utgör nästan 90 procent av alla sålda vinjetterna för

utländska fordon. Veckovinjetter utgör knappt 10 procent. Månads-
vinjetter är vanligare än årsvinjetter, men dessa står tillsammans endast för
lite mer än 1 procent av försäljningen. Eftersom en vinjett för ett utländskt
fordon är giltig i samtliga samarbetsländer går det inte att säga hur många
vinjetter som köps för trafik i ett enskilt land. Intäkter från samarbetet
delas i stället mellan länderna i enlighet med en fördelningsnyckel.

I den mån utländska företag berörs av de ändringar som föreslås gäller
det framför allt de förslag som träder i kraft under 2025. Detta beror på att
utlandsregistrerade lastbilar som trafikerar svenska vägar som regel kan
antas ha en totalvikt som uppgår till minst 12 000 kilogram och främst
användas för fjärtransport. De ändringar som föreslås träda i kraft 2027
rör tunga lastbilar mellan 3 501 och 11 999 kilogram, vilka normalt sett
kan antas användas för lokala och regionala transporter.

Justeringen av dags- och veckoavgifter som föreslås träda i kraft 2025
leder till ökade intäkter inom eurovinjettsamarbetet. Den redovisade
offentligfinansiella effekten för 2025 består nästintill uteslutande av
Sveriges andel av denna intäktsökning. Justeringen i sig leder
uppskattningsvis till att det samlade avgiftsuttaget för utlandsregistrerade
lastbilar som trafikerar svenska vägar kan öka med upp emot 10 procent.
Eftersom vägavgift för svenskregistrerade lastbilar endast tas ut per år
påverkar de ändrade dags- och veckoavgifterna inte avgiftsuttaget för
inhemska lastbilar.

Effekter för kommuner och regioner

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

Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

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

För Transportstyrelsen uppkommer bl.a. behov av utveckling av
datasystem och annan teknisk utveckling samt informationsinsatser.
Ändringarna, bl.a. utvidgningen till fler fordon, innebär vidare en viss
ökning av de löpande kostnaderna för administrationen av vägavgiften. I
budgetpropositionen för 2024 föreslår regeringen att Transportstyrelsens
anslag ökas med 9,9 miljoner kronor 2024, med 2,6 miljoner kronor 2025–
2029 och med 1 miljon kronor 2030 och framåt för att finansiera
Transportstyrelsens tillkommande kostnader (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22
avsnitt 3.5.12).

Förslagen kan innebära vissa ytterligare löpande kostnader för
Skatteverket. Förslagen innebär bl.a. att fler fordon kommer att omfattas
av vägavgift, vilket ökar antalet ärenden och frågor som Skatteverket ska
hantera. Det kommer även att uppstå kostnader för informationsinsatser,
ändringar av blanketter samt uppdateringar av befintliga vägledningar.
Enligt Skatteverket understiger dessa kostnader 500 000 kronor. De

tillkommande kostnaderna ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

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

Effekter för miljön

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

Övriga effekter

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

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

11 Författningskommentar

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

2 a § *I denna lag avses med*

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

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

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

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

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

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

I paragrafen definieras några återkommande begrepp i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 7.

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

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

Vidare införs en ny definition av vad som avses med ”koldioxidutsläppsklass” genom en hänvisning till 9 § lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Paragrafens bestämmelser gäller för såväl svenska som utländska fordon när det gäller uttag av vägavgift. För svenska fordon kommer uppgift om fordonets koldioxidutsläppsklass att finnas i vägtrafikregistret. Utländska fordon kommer inte att tilldelas en koldioxidutsläppsklass enligt svensk lagstiftning men ska kunna visa att de uppfyller motsvarande krav. I de fall där ett utländskt fordon har delats in i koldioxidutsläppsklass enligt en motsvarande utländsk lagstiftning kan den klassificeringen användas.

Begreppen ”fordonsgrupp” och ”undergrupp av fordon” införs. De används i lagen i den betydelse som de har i 1 § lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Definitionerna har sin grund i artikel 2.1.34 och 35 i det ändrade eurovinjettdirektivet och används i lagen endast i samband med differentieringen av vägavgiften utifrån koldioxidutsläppsklasser.

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

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

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

För svenskt *motorfordon* med draganordning grundas avgiftsplikten på den högsta tillåtna totalvikt som *motorfordonskombinationen* kan ha.

Paragrafen anger vilka fordon som vägavgift ska betalas för. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 2 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 7.

I *andra stycket* ersätts orden ”avsett uteslutande för” med ”avsett för eller används för” för att närmare motsvara uttryckssättet i direktivet. På samma sätt som tidigare omfattas lastbilar och lastbils kombinationer som är inrättade för godstransport av vägavgiftsplikt (jfr t.ex. tidigare

skrivningar i prop. 1997/98:12 s. 12 och 47). Av praktiska skäl, särskilt när det gäller längre vägavgiftsperioder, är det naturligt att bedömningen av avgiftsplikt utgår främst från den avsedda användningen, dvs. det ändamål som fordonet är inrättat för. Tillägget av ”används för” i den svenska lagstiftningen är inte avsett att ändra på detta förhållande. Att ett fordon som inte är inrättat för godstransport tillfälligtvis medför gods bör således inte påverka vägavgiftsplikten.

Genom ändringarna i *tredje stycket* ersätts begreppen fordon och fordonskombinationer med motorfordon och motorfordonskombinationer. Ändringarna utgör förtydliganden.

11 §

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

Av *första stycket* följer hur avgiften ska differentieras och med vilka belopp den tas ut. Bestämmelserna ändras genom införandet av en differentiering utifrån koldioxidutsläppsklasser. Avgiften differentieras efter ändringarna utifrån koldioxidutsläppsklass och antal axlar. För fordon i koldioxidutsläppsklass 1 differentieras avgiften även utifrån euro-utsläppsklass. Vad som avses med koldioxidutsläppsklass och euro-utsläppsklass anges i 2 a § första stycket. Ändringarna innebär att vissa fordon kommer att få betala en lägre vägavgift än med nuvarande bestämmelser och andra fordon kommer att få betala en högre vägavgift. Hur betalning och återbetalning av avgift ska hanteras vid ikraftträdandet följer av övergångsbestämmelserna.

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

Genom ändringarna i *fjärde stycket* ersätts begreppen fordon och fordonskombinationer med motorfordon och motorfordonskombinationer. Ändringarna utgör förtydliganden.

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

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

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

I paragrafen finns bestämmelser om när vägavgift ska betalas. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Ändringarna i *första stycket* är dels språkliga, dels föranledda av införandet av nya 17 b § och de avvikande bestämmelser om betalningstidpunkt som den paragrafen innehåller.

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

17 b § Om ett fordonets koldioxidutsläppsklass ändras till en lägre klass efter en omprövning enligt 10 § första stycket 1 lagen (202x:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser, ska det påverka fordonets vägavgift först för

avgiftsperioder som påbörjas på eller efter den dag då den nya klassificeringen börjar gälla.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Paragrafen, som är ny, anger när en överskjutande avgift ska återbetalas och hur återbetalningen ska gå till. Övervägandena finns i avsnitt 7.

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

I andra stycket anges att det belopp som ska återbetalas beräknas schabloniserat och utifrån det antal dagar för vilka avgift har betalats, räknat från och med den dag då den nya koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas vad gäller vägavgiften för den fordonsgrupp som fordonet tillhör. Återbetalningen avser således skillnaden mellan den betalda

vägavgiften per dag, beräknad enligt schablonen, och den nya vägavgiften per dag, beräknad enligt schablonen, för det antal dagar som föreligger från den dag då den nya koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas vad gäller vägavgiften för den fordonsgrupp som fordonet tillhör och fram till avgiftsperiodens slut. Vilken dag koldioxidutsläppsklassen ska börja tillämpas för den aktuella fordonsgruppen följer av punkt 3 och 4 i övergångsbestämmelserna. Om den tidpunkt från vilken koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas enligt övergångsbestämmelserna ligger före den tidpunkt från vilket beslutet om omklassificering enligt den föreslagna lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser gäller så ska vägavgift återbetalas även för tiden före omklassificeringen. Det är således den tidpunkt för tillämpning vad avser vägavgiften enligt övergångsbestämmelserna som är avgörande för beräkningen av återbetalningsbeloppet.

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

17 d § *Tillkommande avgift enligt 17 b § eller överskjutande avgift enligt 17 c § ska betalas av eller återbetalas till den som är eller bör vara registrerad som ägare i vägtrafikregistret vid den tidpunkt från vilken avgift för den nya koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas.*

Paragrafen, som är ny, reglerar vem som vid ändring av ett fordons koldioxidutsläppsklass är skyldig att betala tillkommande vägavgift enligt 17 b § respektive har rätt till återbetalning enligt 17 c §. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Skyldigheten att betala tillkommande vägavgift respektive rätten till återbetalning kopplas till ägarskapet vid den tidpunkt från vilken vägavgift för den nya koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas.

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

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

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

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

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

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

I paragrafen, som är ny, anges att de belopp som anges i 11 § i vissa fall ska justeras vid omräkning enligt 23 §. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Av första stycket framgår att ett omräknat belopp ska justeras om det överstiger de gränser som anges i artikel 7a.2 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Beloppet fastställs då till det högsta belopp i kronor som artikeln tillåter.

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

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

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

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

I paragrafen anges när ett fordon ska beläggas med användningsförbud till följd av att vägavgift inte har betalats. Övervägandena finns i avsnitt 7.

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

ursprungliga avgiften även om det samtidigt skulle föreligga ett beslut om tillkommande avgift där betalningstiden ännu inte löpt ut.

Ändringen i *andra stycket* är endast språklig.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.
3. För fordon som tillhör en fordonsgroup eller undergroup av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 2 och 3 från och med den dag då en utsläppsminskningskurva för den group eller undergroup som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordning (EU) 2019/1242 och trätt i kraft.
4. För fordon som tillhör en fordonsgroup eller undergroup av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 4 tre år efter att referensvärden för koldioxidutsläpp för den group eller undergroup som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet, eller från det tidigare datum som bestäms av regeringen.
5. De belopp i euro som anges i 11 § i den nya lydelsen ska räknas om till svenska kronor. Vid omräkningen ska den kurs i svenska kronor av euro som avses i 23 § användas och avrundning ska ske nedåt till närmaste lägre hela kronor. Vid behov ska sådan justering av det omräknade beloppet som följer av 23 a § göras. De omräknade beloppen fastställs av regeringen inför ikraftträdandet och gäller till utgången av det kalenderår ikraftträdandet sker.
6. Har en vägavgift beslutats före ikraftträdandet ska mellanskillnaden mellan den beslutade vägavgiften och en ny högre vägavgift respektive en ny lägre avgift enligt 11 § i den nya lydelsen betalas eller återbetalas för tiden från ikraftträdandet till utgången av avgiftsperioden. Varje kalendermånad ska anses utgöra 1/12 och varje dag 1/360 av ett helt år.
7. Mellanskillnaden ska betalas av, eller återbetalas till, den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet.
8. Återbetalning enligt punkt 6 behöver inte ske om det belopp som ska återbetalas understiger 50 kronor.
9. Om en mellanskillnad ska återbetalas och den vägavgift som beslutades enligt 11 § i den äldre lydelsen ännu inte har betalats, får vägavgiften sättas ned i stället för att mellanskillnad återbetalas. Beslut om nedsättning fattas genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.
10. Mellanskillnaden ska betalas senast 30 dagar efter ikraftträdandet.
11. En mellanskillnad som understiger 300 kronor behöver inte betalas.
12. Förbudet mot att använda ett avgiftspliktigt fordon i 25 § i den nya lydelsen ska tillämpas först efter den sista betalningsdagen för en mellanskillnad.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna innehåller bestämmelser om när lagen ska träda i kraft och om fortsatt tillämpning av äldre bestämmelser. Det anges också bl.a. när vissa bestämmelser ska börja tillämpas. Genom bestämmelserna genomförs delar av artikel 7ga.1 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 9.

De ändrade avgiftsnivåer som har föreslagits med anledning av ändringarna i samarbetsavtalet kan inte träda i kraft förrän samtliga

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

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

När de olika koldioxidutsläppsklasserna i 11 § ska börja tillämpas är olika för de fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i ursprunglig lydelse, och de fordon som inte gör det. Vid ikraftträdandet kommer samtliga koldioxidutsläppsklasser tillämpas för nya fordon som tillhör de undergrupper av fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 i den ursprungliga lydelsen. Artikeln omfattar undergrupper av nya tunga lastbilar som är dels påbyggnadsbilar eller dragbilar med axelkonfiguration 4x2 och en högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som överstiger 16 ton, dels påbyggnadsbilar eller dragbilar med axelkonfiguration 6x2. En lastbil anses ny om den har registrerats för första gången från och med den 1 juli 2019. Därutöver kommer koldioxidutsläppsklass 1 och, i de fall tillräckliga uppgifter finns tillgängliga, koldioxidutsläppsklass 5 att tillämpas för andra fordonsgrupper och för fordon som registrerats för första gången före den 1 juli 2019 redan vid ikraftträdandet.

Av *tredje punkten* framgår att koldioxidutsläppsklass 2 och 3 tillämpas på fordon som tillhör en grupp eller undergrupp som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, först från och med den dag då en utsläppsminskingskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordningen och trätt i kraft. Med utsläppsminskingskurva avses en sådan kurva för minskade koldioxidutsläpp som följer av artikel 2.1.37 i samma direktiv.

I *fjärde punkten* anges när koldioxidutsläppsklass 4 ska tillämpas på fordon som inte omfattas av 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 i ursprunglig lydelse. Utsläppsklassen ska tillämpas tre år efter att referensvärden för koldioxidutsläpp har fastställts i en genomförandeakt för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör och detta har skett före den 31 december 2023. Begreppet referensvärde för koldioxidutsläpp för en fordonsgrupp används här i den betydelse det har i artikel 2.1.38 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Regeringen ges vidare möjlighet att bestämma ett tidigare tillämpningsdatum. Detta blir aktuellt om avtalsparterna i eurovinjettsamarbetet kommer överens om att tillämpa koldioxidutsläppsklassen innan treårsfristen har löpt ut.

Femte punkten innebär att regeringen genom förordning inför ikraftträdandet ska fastställa de omräknade belopp som ska tas ut från och med. Att lagen träder i kraft till utgången av det kalenderår ikraftträdandet sker. Omräkningen sker i tillämpliga delar på det sätt som beskrivs i 23 § i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, dvs. enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Beloppen avrundas nedåt till närmaste lägre hela krontal. Vid behov ska

även en sådan justering som regleras i nya 23 a § göras innan beloppen fastställs.

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

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

Av *åttonde punkten* framgår att återbetalning inte behöver ske för belopp som understiger 50 kronor. Denna begränsning gäller även om mellanskillnaden enligt nionde punkten ska sättas ned i stället för att återbetalas.

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

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

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

Av *tolfte punkten* framgår att i fråga om mellanskillnad gäller förbudet i 25 § mot att använda ett fordon för vägavgiften inte har betalats först efter sista betalningsdag för mellanskillnaden. Sista betalningsdag är enligt tionde punkten senast 30 dagar efter ikraftträdandet.

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

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

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

För svenskt motorfordon *med en totalvikt på högst 3 500 kilogram med anordning för påhängsvagn* grundas avgiftsplikten på den högsta tillåtna totalvikt som motorfordonskombinationen kan ha.

Paragrafen anger vilka fordon som vägavgift ska betalas för. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 2 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 7.

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

Ändringen i *tredje stycket* utgör en följd av ändringarna i andra stycket. I bestämmelsen anges hur motorfordonskombinationens vikt ska bestämmas i fråga om motorfordonskombinationer med totalvikt på högst 3 500 kilogram med anordning för påhängsvagn. För övriga motorfordonskombinationer innebär utformningen av andra stycket att det inte finns behov av någon bestämmelse om hur motorfordonskombinationens vikt ska bestämmas vad avser avgiftsplikt.

6 § Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

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

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

Avgiftsplikt gäller inte heller för

1. fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan fordonsåret och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG eller yrkestrafiklagen (2012:210), eller
2. utsläppsfritt fordon enligt artikel 2.1.29 i eurovinjettdirektivet, om fordonet har en totalvikt på högst 4 250 kilogram.

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

I paragrafen anges vilka fordon som är undantagna från vägavgiftsplikt. Genom paragrafen genomförs artikel 7.9 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 7.

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

11 §

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

Genom ändringen i *första stycket* förtydligas att paragrafen endast ska tillämpas på motorfordon och motorfordonskombinationer vars vikt

uppgår till minst 12 000 kilogram. De övriga ändringarna innebär att *andra, tredje och fjärde styckena* förs över till 11 b §.

11 a §

I paragrafen, som är ny, anges vilka belopp som vägavgift ska tas ut med för fordon vars totalvikt understiger 12 000 kilogram. Övervägandena finns i avsnitt 7.

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

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

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

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

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

I paragrafen, som är ny, anges hur vägavgiften ska bestämmas för fordon i koldioxidutsläppsklass 1 som inte uppfyller någon euro-utsläppsklass. Vad som avses med euro-utsläppsklass framgår av 2 a §. Det anges även hur avgiften ska bestämmas för s.k. EEV-fordon och hur avgiften bestäms för svenskt motorfordon med draganordning. Övervägandena finns i avsnitt 7.

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

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

I *tredje stycket* anges att avgiften för svenskt motorfordon med draganordning bestäms utifrån det största möjliga antal axlar som motorfordonskombinationen kan ha, vilket i sak motsvarar vad som i dag gäller enligt 11 § fjärde stycket. Vidare anges att storleken på vägavgiften för ett svenskt motorfordon med draganordning bestäms efter högsta tillåtna totalvikt. Detta får betydelse för bedömningen om vägavgift ska tas ut enligt 11 § eller 11 a § för fordonskombinationer. Bestämmelsen motsvarar i sak vad som gäller enligt 5 § tredje stycket, i dess nuvarande lydelse, vid bedömningen av avgiftsplikten för svenska fordon med draganordning. Bestämmelsen innebär att ett vägavgiftspliktigt fordon som väger 7 000 kilogram och har draganordning kommer att betala vägavgift enligt 11 §, eftersom ett sådant fordon i regel kan dra en släpvagn på 5 000 kilogram (jfr prop. 1997/98:12 s. 47).

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

Omräkning sker enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Om ett belopp som beräknas för ett visst år före avrundning

avviker från föregående års belopp med mindre än 5 procent, ska föregående års belopp fortsätta att gälla.

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

Av paragrafen framgår att vägavgiften ska omräknas från euro till svenska kronor för varje kalenderår samt hur omräkningen ska gå till. Övervägandena finns i avsnitt 7.

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

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

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

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

I paragrafen anges att de belopp som anges i 11 § och 11 a § i vissa fall ska justeras vid omräkning enligt 23 §. Övervägandena finns i avsnitt 7.

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

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

3. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 2 och 3 från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordning (EU) 2019/1242 och trätt i kraft.

4. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 4 tre år efter att referensvärdet för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i euroinjettdirektivet, eller från det tidigare datum som bestäms av regeringen.

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

6. För svenskt fordon som vägavgift ska betalas för enligt 11 a § vid ikraftträdandet påbörjas den första avgiftsperioden samma dag som ikraftträdandet. Vägavgift för sådant fordon ska betalas senast 30 dagar efter ikraftträdandet. Vägavgiften ska betalas av den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet.

7. Förbudet mot att använda ett avgiftspliktigt fordon i 25 § ska tillämpas först efter den sista betalningsdagen för avgift som ska betalas enligt 11 a § vid ikraftträdandet.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna innehåller bestämmelser om lagens ikraftträdande och om fortsatt tillämpning av äldre föreskrifter. Det anges också när vissa bestämmelser ska börja tillämpas. Genom bestämmelserna genomförs delar av artikel 7ga.1 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 9.

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

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

När de olika koldioxidutsläppsklasserna i 11 a § ska börja tillämpas är olika för de fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i ursprunglig lydelse, och de fordon som inte gör det. Vid ikraftträdandet kommer samtliga koldioxidutsläppsklasser tillämpas för nya fordon som tillhör de undergrupper av fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 i ursprunglig lydelse. Artikeln omfattar såvitt här är aktuellt undergrupper av nya tunga lastbilar som är påbyggnadsbilar eller dragbilar med axelkonfiguration 6x2. En lastbil anses ny om den har registrerats för första gången från och med den 1 juli 2019. Därutöver kommer koldioxidutsläppsklass 1 och, i de fall tillräckliga uppgifter finns tillgängliga, koldioxidutsläppsklass 5 att tillämpas för andra fordonsgrupper och för fordon som registrerats för första gången före den 1 juli 2019 redan vid ikraftträdandet.

Av *tredje punkten* framgår att koldioxidutsläppsklass 2 och 3 tillämpas på fordon som tillhör en grupp eller undergrupp som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i ursprunglig lydelse, först från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordningen och trätt i kraft. Med utsläppsminskningsskurva avses en sådan kurva för minskade koldioxidutsläpp som följer av artikel 2.1.37 i samma direktiv.

I *fjärde punkten* anges när koldioxidutsläppsklass 4 ska tillämpas på fordon som inte omfattas av 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 i ursprunglig lydelse. Utsläppsklassen ska tillämpas tre år efter att referensvärden för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt. Begreppet referensvärde för koldioxidutsläpp för en fordonsgrupp används här i den betydelse det har i artikel 2.1.38 i det ändrade eurovinjettdirektivet. Regeringen ges vidare möjlighet att bestämma ett tidigare tillämpningsdatum. Detta blir aktuellt

om avtalsparterna i eurovinjettsamarbetet kommer överens om att tillämpa koldioxidutsläppsklassen innan treårsfristen har löpt ut.

Femte punkten innebär att regeringen genom förordning inför ikraftträdandet ska fastställa de omräknade belopp som ska tas ut från och med att lagen träder i kraft till utgången av det kalenderår ikraftträdandet sker. Omräkningen sker i tillämpliga delar på det sätt som beskrivs i 23 § i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, dvs. enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Beloppen avrundas nedåt till närmaste lägre hela krontal. Vid behov ska även en sådan justering som regleras i nya 23 a § göras innan beloppen fastställs.

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

I *sjunde punkten* anges att i fråga om avgift som ska betalas enligt 11 a § vid ikraftträdandet gäller förbudet i 25 § mot att använda ett fordon för vilket vägavgiften inte har betalats först efter sista betalningsdag för avgiften. Sista betalningsdag är enligt sjätte punkten senast 30 dagar efter ikraftträdandet.

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

Bilaga 2 innehåller bestämmelser om fordonsskattens storlek för olika kategorier av tunga fordon. Övervägandena finns i avsnitt 8.

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

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

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

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna innehåller bestämmelser om den nya lagens ikraftträdande och om fortsatt tillämpning av äldre föreskrifter. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Sammanfattning av promemorian Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet

Sverige är sedan den 1 januari 1998 anslutet till ett samarbete i form av ett gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar. I vägavgiftssamarbetet deltar förutom Sverige även Danmark, Nederländerna och Luxemburg.

Det direktiv som på EU-nivå reglerar uttag av vägavgifter ändrades i februari 2022. Ändringarna innebär i huvudsak att fordon behöver delas in i koldioxidutsläppsklasser och att vägavgiften ska differentieras utifrån dessa klasser. Avgiftsplikten ska också utvidgas till att avse fler fordon.

I samarbetskommittén för vägavgiftssamarbetet har avtalsparterna kommit överens om att anpassa vägavgiften till de beslutade ändringarna i direktivet. Avgiften ska därför, utöver nuvarande differentieringar utifrån antal axlar respektive krav på utsläpp av föroreningar som ställs på ett fordonets motor, även differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass. En generell men begränsad höjning av avgiftsnivåerna genomförs samtidigt som differentieringen. Från och med den 26 mars 2027 utvidgas vidare vägavgiftsplikten till att omfatta motorfordon och motorfordonskombinationer med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, samt motorfordonskombinationer där motorfordonet väger upp till 3 500 kilogram och har anordning för påhängsvagn. Vägavgiftspliktiga motorfordon och motorfordonskombinationer som väger mindre än 12 000 kilogram betalar en tredjedels lägre vägavgift än övriga.

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

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §²

I denna lag avses med

– eurovinjettdirektivet:

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

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

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

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

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

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

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

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer.

² Senaste lydelse 2006:474.

vilket fordonet första gången togs i bruk.

vilket fordonet första gången togs i bruk.

5 §³

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

11 §⁴

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

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

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

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

³ Senaste lydelse 2001:570.

⁴ Senaste lydelse 2019:155.

V	796	79	21	12
VI	750	75	20	12
<i>eller renare</i>				

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

11 §

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

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

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

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 §

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

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

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

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

Om ett fordon's beskaffenhet ändras så att vägavgift *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.

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

17 b §

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

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

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

17 c §

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

Återbetalning ska ske med ett belopp som motsvarar överskjutande avgift för antalet dagar för vilka avgift har betalats, räknat från och med den dag då den nya koldioxidutsläppsklassen ska tillämpas för den fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som

fordonet tillhör. Varje dag ska anses utgöra 1/360 av ett helt år.

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

17 d §

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

21 §⁵

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

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

23 a §

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

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

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

25 §⁶

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

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

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

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

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.
 3. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 om

⁶ Senaste lydelse 2006:236.

fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 2 och 3 från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordning (EU) 2019/1242 och trätt i kraft.

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Mellanskillnaden ska betalas senast 30 dagar efter ikraftträdandet.

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

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

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

Bilaga 2

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

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

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

Lydelse enligt 1.1

Föreslagen lydelse

5 §

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §²

Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

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

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer.

² Senaste lydelse 2014:669.

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

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

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

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

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

Lydelse enligt lagförslag 1.1

11 §

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

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

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

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

11 §

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

Bilaga 2

		Högst 3 axlar			
Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
1	0	1 434	143	50	14
	I	1 246	124	44	12
	II	1 085	108	38	11
	III	944	94	33	9
	IV	858	85	30	9
	V	811	81	28	8
	VI eller renare	764	76	27	8
2		688	68	24	7
3		592	59	21	6
4		459	45	16	5
5		191	19	7	2
		Minst 4 axlar			
Koldioxid- utsläpps- klass	Euro- utsläpps- klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
1	0	2 404	240	84	24
	I	2 081	208	73	21
	II	1 810	181	63	18
	III	1 572	157	55	16
	IV	1 431	143	50	14
	V	1 352	135	47	14
	VI eller renare	1 274	124	45	13
2		1 146	114	40	12
3		987	98	35	10
4		764	76	27	8
5		319	31	12	4

11 a §

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 b §

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

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

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

23 §³

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

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

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

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

Lydelse enligt lagförslag 1.1

Föreslagen lydelse

23 a §

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

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

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

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

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

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

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

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförelse till tiden före ikraftträdandet.
 3. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 2 och 3 från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts genom ändring av förordning (EU) 2019/1242 och trätt i kraft.
 4. För fordon som tillhör en fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242, i den ursprungliga lydelsen, tillämpas avgift för koldioxidutsläppsklass 4 tre år efter att referensvärden för koldioxidutsläpp för den grupp eller undergrupp som fordonet tillhör har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet, eller från det tidigare datum som bestäms av regeringen.
 5. De belopp i euro som anges i 11 a § ska räknas om till svenska kronor. Vid omräkningen ska den kurs i svenska kronor av euro som avses i 23 § i den nya lydelsen användas och avrundning ska ske nedåt till närmaste lägre hela krontal. Vid behov ska sådan justering av det omräknade beloppet som följer av 23 a § i den nya lydelsen göras. De omräknade beloppen fastställs av regeringen inför ikraftträdandet och gäller till utgången av det kalenderår ikraftträdandet sker.
 6. För svenskt fordon som vägavgift ska betalas för enligt 11 a § vid ikraftträdandet påbörjas den första avgiftsperioden samma dag som ikraftträdandet. Vägavgift för sådant fordon ska betalas senast 30 dagar

Bilaga 2

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

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

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

Bilaga 2

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

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

Nuvarande lydelse

Bilaga 2¹

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen

B Tunga lastbilar

1. Tunga lastbilar som inte kan drivas med diesellojla	3 501 –	984	–
2. Tunga lastbilar som kan drivas med diesellojla			
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar			
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501–5 999	3 094	–
	6 000–6 999	3 426	–
	7 000–7 999	5 413	–
	8 000–8 999	6 430	–
	9 000–9 999	8 429	–
	10 000–10 999	8 857	–

¹ Senaste lydelse 2014:1502.

Bilaga 2

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

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

Bilaga 2

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

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

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

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

2.6 utan draganordning,
med tre hjulaxlar,

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

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

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

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

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

Fordonsskatt

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

	8 000– 8 999	2 084	–
	9 000–10 999	3 423	–
	11 000–12 999	4 751	–
	13 000–	7 213	–
2.2 med anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501– 4 999	2 669	–
	5 000– 5 999	2 826	–
	6 000– 6 999	3 525	–
	7 000– 7 999	8 453	–
	8 000– 8 999	11 021	–
	9 000– 9 999	11 811	–
	10 000–10 999	15 676	–
	11 000–11 999	16 476	–
	12 000–12 999	17 486	–
	13 000–13 999	18 496	–
	14 000–14 999	19 506	–
	15 000–	20 015	–
2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501– 6 999	1 000	–
	7 000–17 999	4 638	–
	18 000–19 999	6 416	–
	20 000–	9 491	–
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,			
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501– 8 999	2 420	–
	9 000– 9 999	2 547	–
	10 000–10 999	2 821	–
	11 000–11 999	3 801	–
	12 000–12 999	4 781	–

Bilaga 2

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

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

Bilaga 2

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

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

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

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

Efter remiss har yttranden kommit in från Drivkraft Sverige, Företagarna, Förvaltningsrätten i Karlstad, Kammarrätten i Göteborg, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Mobility Sweden, Motorbranschens Riksförbund, Naturvårdsverket, Näringslivets Transportråd, Polismyndigheten, Regelrådet, Skatteverket, Skogsindustrierna, Statens energimyndighet, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svensk Dagligvaruhandel, Svensk Handel, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen och Transportstyrelsen.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att yttra sig: AB Volvo, Landsorganisationen i Sverige (LO), Lantbrukarnas Riksförbund LRF, Naturskyddsföreningen, Scania AB, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Kommuner och Regioner och Sveriges Transportindustriförbund.

Protokoll om ändring av samarbetsavtalet

Protokoll

om ändring av avtalet av den 9 februari 1994 om uttag av en avgift på tunga fordon som använder vissa vägar för att tillämpa Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer

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

som är parter i avtalet av den 9 februari 1994 om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar, nedan kallat *avtalet*, ändrat genom protokollet av den 18 september 1997 om Konungariket Sveriges anslutning till ovannämnda avtal,

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

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

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

som beaktar antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer, nedan kallat *direktivet*,

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

har kommit överens om följande:

Artikel 1

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

Artikel 2

Artikel 2 i avtalet ska ändras på följande sätt:

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

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

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

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

Artikel 3

Artikel 3.1 i avtalet ska ersättas med följande:

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

Artikel 4

Artikel 4 i avtalet ska ändras på följande sätt:

1) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Från den vägavgift som avses i artikel 3 får de avtalsslutande parterna inom sina respektive territorier undanta fordon som endast tillfälligt körs på allmänna vägar hos den avtalsslutande part där fordonet är registrerat

och som används av fysiska eller juridiska personer vars huvudsysselsättning inte är godstransport, förutsatt att den transportverksamhet som utförs av dessa fordon inte snedvrider konkurrensen samt att Europeiska kommissionen har gett sitt samtycke.”

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

3) Efter punkt 2 ska följande två punkter införas:

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

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

Artikel 5

Artikel 8 i avtalet ska ändras på följande sätt:

1) Punkt 1 ska ersättas med följande:

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

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

Euro-utsläppsklass	Per månad	
	Högst tre axlar	Minst fyra axlar
ICKE EURO	140 euro	235 euro
EURO I	122 euro	204 euro
EURO II	106 euro	177 euro
EURO III	92 euro	154 euro
EURO IV	84 euro	140 euro
EURO V	79 euro	132 euro
EURO VI eller renare	75 euro	125 euro

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

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

2) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

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

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

Bilaga 4

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

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

3) Punkt 3 ska ersättas med följande:

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

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

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

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

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

4) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4.

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

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

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

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

5) En ny punkt 5 ska införas:

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

Artikel 6

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

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

Artikel 7

I artikel 14.1 i avtalet ska ett led 4 införas:

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

Artikel 8

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

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

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

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

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

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

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