

Lagrådsremiss

Höjda och miljödifferentierade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 8 november 2018

Magdalena Andersson

Marc Gren
(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 (eurovinjettsamarbetet). I vägavgiftssamarbetet deltar förutom Sverige även Danmark, Nederländerna och Luxemburg. Även Belgien ingår i samarbetet men tar inte längre ut någon vägavgift. Tyskland har tidigare varit del av samarbetet.

I samarbetskommittén för eurovinjettsamarbetet har avtalsparterna kommit överens om att höja vägavgifterna och anpassa dessa till nyare utsläppskrav för fordons motorer. Skälet till höjningen är framförallt att bibehålla den totala avgiftsnivån och förstärka differentieringen av avgiften. Genom en utvidgad differentiering av vägavgiften anpassas trafikbeskattningen för den tunga godstrafiken till de kostnader som den ger upphov till i fråga om bl.a. miljöpåverkan. Den gemensamma vägavgiften inom samarbetet har inte höjts sedan 2001. I lagrådsremissen föreslås därför att vägavgifterna höjs och att differentieringen efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordons motor uppfyller utvidgas till att omfatta även nyare avgaskrav. Regeringen och samarbetsländerna undertecknade den 6 december 2017 ett protokoll om ändring av samarbetsavtalet. Enligt protokollet ska alla samarbetsländer ratificera detta för att det ska träda i kraft.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	4
3	Ärendet och dess beredning	8
4	Bakgrund och gällande rätt	8
5	Höjda och miljödifferenterade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet	9
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	14
7	Konsekvensanalys	16
7.1	Offentligfinansiella effekter	16
7.2	Konsekvenser för företag	17
7.3	Konsekvenser för myndigheter och domstolar	19
7.4	Effekter för miljön	19
7.5	Övriga konsekvenser	19
7.6	EU-rätten	19
8	Författningskommentar	19
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Höjda och miljödifferenterade vägavgifter	22
Bilaga 2	Promemorians lagförslag	23
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	26
Bilaga 4	PROTOKOLL om ändring av avtalet av den 9 februari 1994 om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar	27

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

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

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

Nuvarande lydelse

11 §

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

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

<i>Antal axlar</i>	<i>Avgift per år</i>	<i>Avgift per månad</i>	<i>Avgift per vecka</i>	<i>Avgift per dag</i>
<i>Högst 3 axlar</i>	<i>960 euro</i>	<i>96 euro</i>	<i>26 euro</i>	<i>8 euro</i>
<i>4 eller fler axlar</i>	<i>1 550 euro</i>	<i>155 euro</i>	<i>41 euro</i>	<i>8 euro</i>

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

<i>Antal axlar</i>	<i>Avgift per år</i>	<i>Avgift per månad</i>	<i>Avgift per vecka</i>	<i>Avgift per dag</i>
<i>Högst 3 axlar</i>	<i>850 euro</i>	<i>85 euro</i>	<i>23 euro</i>	<i>8 euro</i>
<i>4 eller fler axlar</i>	<i>1 400 euro</i>	<i>140 euro</i>	<i>37 euro</i>	<i>8 euro</i>

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

<i>Antal axlar</i>	<i>Avgift per år</i>	<i>Avgift per månad</i>	<i>Avgift per vecka</i>	<i>Avgift per dag</i>
<i>Högst 3 axlar</i>	<i>750 euro</i>	<i>75 euro</i>	<i>20 euro</i>	<i>8 euro</i>
<i>4 eller fler axlar</i>	<i>1 250 euro</i>	<i>125 euro</i>	<i>33 euro</i>	<i>8 euro</i>

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

Föreslagen lydelse

11 §¹

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

Högst 3 axlar				
EURO-klass	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
V	796	79	21	12
VI	750	75	20	12
<i>eller renare</i>				

Minst fyra axlar				
EURO-klass	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per dag i euro
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 Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG tas ut i enlighet med EURO-klass 0 enligt första stycket.

¹ Senaste lydelse 2011:289.

Vägavgift för sådant EEV-fordon som avses i bilaga 0 till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG tas ut i enlighet med EURO-klass V enligt första stycket.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

21 §²

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

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Bestämmelserna i 11 § i den nya lydelsen om avgift per år, månad och vecka för utsläppsklass EURO V och EEV-fordon tillämpas från och med den 1 januari 2020. De äldre bestämmelserna om sådana avgifter gäller fortfarande under tiden mellan ikraftträdandet och utgången av 2019.
 3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.
 4. De belopp i euro som anges i 11 § i den nya lydelsen ska räknas om till svenska kronor, på det sätt som anges i 23 § i tillämpliga delar och ska fastställas av regeringen vid ikraftträdandet.
 5. Har en vägavgift beslutats före ikraftträdandet enligt äldre bestämmelser ska skillnaden mellan den beslutade vägavgiften och en ny, högre vägavgift enligt 11 § i den nya lydelsen (tillkommande avgift) betalas för tiden från och med ikraftträdandet till utgången av avgiftsperioden. För kalendermånad utgör avgiften 1/12 och för dag 1/360 av vägavgiften för helt år.
 6. Den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet ska betala en tillkommande avgift.

7. En tillkommande avgift ska betalas senast en månad efter ikraftträdandet.

8. En tillkommande avgift som understiger 300 kronor behöver inte betalas.

9. Användningsförbudet i 25 § ska tillämpas först efter den sista betalningsdagen för en tillkommande avgift.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen undertecknade den 6 december 2017 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 vägavgifterna höjs och differentieringen efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordon motor uppfyller utvidgas till att omfatta även nyare avgaskrav. En promemoria – Höjda och miljödifferenterade vägavgifter – har därefter 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 Fi2018/01890). 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 (eurovinjettsamarbetet). I vägavgiftssamarbetet deltar förutom Sverige även Danmark, Nederländerna och Luxemburg. Även Belgien ingår i samarbetet men tar inte längre ut någon vägavgift. Tyskland har tidigare varit del av samarbetet.

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 (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 på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU om ändring av direktiv 1999/62/EG av den 27 september 2011 (EUT L 269, 14.10.2011) finns bestämmelser om utformningen av vägavgiften, det s.k. eurovinjettdirektivet.

I Sverige regleras vägavgiften i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon (lagen om vägavgift). Vägavgift tas ut för motorfordon och motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kilogram som uteslutande är avsedda för godstransport på väg. 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.

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

5 Höjda och miljödifferenterade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet

Regeringens förslag: Vägavgiften höjs och differentieringen efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordonets motor uppfyller utvidgas till att även omfatta nyare avgaskrav.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Skatteverket, Konjunkturinstitutet, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, BIL Sweden, Landsorganisationen (LO), Naturskyddsföreningen, Skogsindustrierna, Svensk Handel, Svenska Petroleum och Biodrivmedelinstitutet, (SPBI), Svenska Transportarbetarförbundet, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Sveriges Åkeriföretag, Teknikföretagens Branschgrupper AB och Transportföretagen* har inga synpunkter eller är positiva till förslaget.

LRF och Svenska Trädbränsleföreningen tillstyrker en differentiering av vägavgifterna, men avstyrker en höjning av vägavgifterna och menar att konsekvenserna av en höjning av vägavgifterna är för dåligt underbyggda. *AB Volvo* förespråkar också en differentiering på emissionsklasser. Även *Näringslivets Transportråd* och *Företagarna* tillstyrker respektive är positiva till en differentiering som kompenserar för fordonets miljöpåverkan, men är övervägande negativa till att förslagen genomförs.

Företagarna, LRF, Näringslivets Transportråd, Skogsindustrierna, Svensk Handel, Svenska Trädbränsleföreningen, Sveriges Åkeriföretag, SKL och *Transportföretagen* framför att det behövs ett samlat grepp över skatter och avgifter på transportområdet.

Näringslivets Transportråd och Svensk Handel anser även att det finns anledning att avvakta att underställa riksdagen förslagen med anledning av att det pågår en översyn på EU-nivå av bl.a. eurovinjettdirektivet.

Företagarna, LRF, Näringslivets Transportråd, Svenska Trädbränsleföreningen och, *Svensk Handel* har även synpunkter på bedömningen att åkerierna har goda möjligheter att övervältra sina kostnader på kunder och konsekvenserna av det.

VTI, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Företagarna, Näringslivets Transportråd, Skogsindustrierna, Svenska Transportarbetarförbundet, Svenska Trädbränsleföreningen, SKL och *Sveriges Åkeriföretag* har synpunkter beträffande den miljöstyrande effekten av förslagen och flera av remissinstanserna framhåller att det finns motstridiga resonemang i promemorian beträffande miljöstyrningen. *Näringslivets Transportråd* och *Skogsindustrierna* har även synpunkter på om förslagets syfte är fiskalt eller miljöstyrande.

Naturvårdsverket, VTI, Naturskyddsföreningen, Svenska Transportarbetarförbundet, SKL och Sveriges Åkeriföretag anser att avståndsbaserade vägavgifter är att föredra framför dagens tidsbaserade vägavgifter.

Teknikföretagens Branschgrupper AB och AB Volvo anser att en differentiering av vägavgifter inte bör baseras på antal fordonsaxlar.

Skatteverket anser att den föreslagna lydelsen av bestämmelsen i 11 § medför att vägavgift inte kan tas ut för de fordon som inte uppfyller kraven för EURO 0 och föreslår en bestämmelse som reglerar detta.

Transportstyrelsen påtalar det redan i dag föreligger svårighet att placera de fordon som saknar uppgift om EURO-klassning. Denna svårighet förstärks av ytterligare differentiering.

Skälen för regeringens förslag: Vägavgiften i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon har inte höjts sedan 2001 (prop. 2000/01:31, bet. 2000/01:SkU11, 2000/01:SkU13, rskr. 2000/01:129) vilket inneburit att den reala avgiftsnivån sjunkit. De nuvarande avgiftsnivåerna, i euro, motsvarar 74 procent av de avgiftsnivåer som infördes 2001. Avgiftsnivåerna har inte heller anpassats till nya utsläppskrav som införts på tunga godsfordons motorer.

En majoritet av remissinstanserna är huvudsakligen positiva till förslaget om höjda och differentierade vägavgifter.

Flera remissinstanser, däribland *LRF, Näringslivets Transportråd, Skogsindustrierna, Transportföretagen, Svensk Handel, Svenska Trädbränsleföreningen, Sveriges Åkeriföretag* och *SKL*, framhåller att det är angeläget att ta ett samlat grepp på avgifter och skatter inom transportområdet. Vidare menar vissa remissinstanser att det även finns anledning att avvakta den översyn som pågår inom EU på transportområdet, däribland av eurovinjettdirektivet. Regeringen noterar dessa synpunkter, men konstaterar att det är angeläget att genomföra anpassningen av avgiftsnivåerna och differentiera efter nya utsläppskrav. Frågan om översyn av avgifts- och skatteuttag ligger utanför detta lagstiftningsärende.

En annan övergripande synpunkt som lämnats av flera remissinstanser, *Naturvårdsverket, VTI, Naturskyddsföreningen, Svenska Transportarbetarförbundet, SKL* och *Sveriges Åkeriföretag* är att avståndsbaserade avgifter är att föredra framför dagens tidsbaserade vägavgifter. Även denna fråga ligger utanför detta lagstiftningsärende.

Nivåerna för vägavgift i eurovinjettdirektivet har till skillnad från de svenska vägavgifterna varit föremål för höjningar och utvidgad differentiering efter utsläppskrav. I eurovinjettdirektivet regleras högsta tillåtna årliga avgiftsnivå i direktivets bilaga II. Maximibeloppen varierar med hänsyn till antal axlar och vilka utsläppskrav fordonet uppfyller. Även maximiavgift per dag anges i bilaga II. Vägavgiften per dag är densamma för samtliga fordonskategorier och oavsett vilka utsläppskrav som uppfylls. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG av den 17 maj 2006 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer (EUT L 158, 9.6.2006, s. 8) höjdes maximinivåerna för vägavgift. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011 infördes även en indexeringsmekanism som innebär att beloppen i bilaga II från och med den 1 januari 2013 ska ses över vartannat år. Avgiftsbeloppen i bilaga II

justeras genom att grundbeloppet i euro höjs med den procentuella förändringen i det EU-omspännande harmoniserade indexet för konsumentpriser exklusive energi och obearbetade livsmedel. Bilaga II har därefter uppdaterats 2014, 2016 och 2018. De justerade beloppen offentliggörs av kommissionen i Europeiska unionens officiella tidning.

Någon motsvarande reglering för höjning eller realvärdessäkring av avgiftsnivån finns inte i samarbetsavtalet eller i lagen om vägavgift. Avgiftsnivåerna har således inte följt den allmänna prisutvecklingen.

Riksdagen har beslutat om miljö kvalitetsmålet Frisk luft (prop. 2009/10:155, bet. 2009/10:MJU25, rskr. 2009/10:377). Förslaget om höjda och differentierade vägavgifter för tunga godsfordon kan bland annat bidra till en renare fordonsflotta och lägre utsläpp av kväveoxider och partiklar.

Det är därför angeläget att vägavgifterna för den tunga godstrafiken differentieras i enlighet med den teknikutveckling som har skett och efter nya krav på utsläpp av föroreningar som ställs på ett fordons motor, EURO-klass. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG av den 17 maj 2006 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer har det beslutats, förutom tidigare nämnda höjning av maximinivå för vägavgift, att det ska vara möjligt att differentiera vägavgiften med hänsyn till nya avgaskrav. Den nuvarande differentieringen i lagen om vägavgift sträcker sig endast upp till EURO-klass II och har således förlorat i aktualitet. Differentieringen infördes, liksom den senaste höjningen av avgiftsnivån, år 2001.

I fråga om utformningen av differentieringen har vissa remissinstanser synpunkter. *AB Volvo* avstyrker en differentiering baserad på antal axlar på lastbilen. Även *Teknikföretagens Branschgrupper AB* anser att antalet axlar inte är optimal som parameter för uttag av avgifter. *Sveriges Åkeriföretag* anser att vägavgifterna bör baseras på växthusgasutsläpp per transporterad enhet. *Svenska Trädbränsleföreningen* tillstyrker föreslagen differentiering, men påpekar bl.a. att EURO-klasser endast behandlar utsläpp vid avgasröret och inte ger incitament att byta till förnybara bränslen. *VTI* påtalar som en brist att fordon med strängare utsläppsstandarder än EURO-klasserna inte inkluderas. Regeringen får här konstatera att den föreslagna differentieringen följer euroinjettidirektivets differentiering på EURO-klass och axlar. Direktivets regler medger inte differentiering utifrån t.ex. koldioxidutsläpp. Det är heller inte möjligt att differentiera utifrån ännu inte existerande utsläppsklasser, utöver den differentiering som ligger i den föreslagna differentieringen för EURO VI ”eller renare” i förhållande till mindre rena utsläppsklasser.

Vägavgifterna ska således differentieras enligt sådan EURO-utsläppsklass som avses i direktivet och förordningen som anges i den föreslagna 11 § lagen om vägavgift för vissa tunga fordon. Eftersom hänvisningen till EURO-utsläppsklasser påverkar vägavgiftsnivån för fordon bör hänvisningen avse direktivet och förordningen i viss utsträckning, s.k. statisk lydelse. Detta innebär att lagens tillämpningsområde inte ändras om rättsakten blir föremål för ändring. Lagen ska i sådan situation fortsätta att tillämpas enligt den lydelse av rättsakten som anges i bestämmelsen.

En anpassning av vägavgifterna enligt nya utsläppskrav är ett led i arbetet med att anpassa trafikbeskattningen för den tunga godstrafiken till de kostnader som den ger upphov till i fråga om bl.a. miljöpåverkan. Vägavgifterna bör därför differentieras så att fordon med höga utsläpp betalar högre vägavgift, medan fordon med låga utsläpp betalar lägre avgift. En höjning av vägavgiftsnivån tillsammans med en utvidgad differentiering ger en långsiktig signal i syfte att styra utvecklingen mot fordon med lägre utsläpp och är en spegling av en högre ambition i miljöpolitiken.

Flera remissinstanser, bl.a. *VTI, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Företagarna, Näringslivets Transportråd, Skogsindustrierna, Svenska Transportarbetarförbundet, Svenska Trädbränsleförbundet, SKL* och *Sveriges Åkeriföretag*, påtalar att den föreslagna avgiftshöjningen och differentieringen inte är tillräcklig för att ge en miljöstyrande effekt. Vissa instanser har även synpunkter på om syftet med förslaget är fiskalt eller miljöstyrande.

I detta sammanhang får regeringen framhålla att syftet är att höja vägavgifterna eftersom den reala avgiftsnivån har sjunkit med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen. Syftet är också att differentiera vägavgifterna efter de nya avgaskrav som finns. Utformningen av vägavgiftssystemet styrs i väsentliga delar av eurovinjettdirektivet och samarbetsavtalet. Maximala avgiftsnivåer och EURO-klassdifferentieringen styrs av direktivets reglering av vägavgifter. I och med att eurovinjettdirektivet anger att vägavgifter ska differentieras utifrån avgaskrav enligt EURO-klass måste vägavgifterna differentieras utifrån de krav på miljöegenskaper hos fordonens motorer som direktivet medger och som överenskommit av samarbetsländerna. Att fordon med högre utsläpp betalar en högre vägavgift är i linje med principen om att förorenaren betalar.

Regeringen har tillsammans med samarbetsländerna den 6 december 2017 undertecknat protokoll om ändring av samarbetsavtalet. Enligt protokollet ska alla samarbetsländer ratificera detta för att det ska träda i kraft. Protokollet ska således godkännas av riksdagen.

I protokollet anges vad vägavgiften ska uppgå till per år, månad, vecka och dag inklusive administrationskostnader för fordon utifrån EURO-klass 0-VI eller renare. Avgiftssatserna föreslås uppgå till de belopp som anges i protokollet om ändring av samarbetsavtalet, se tabell 5.1 och tabell 5.2. Den procentuella förändringen framgår av tabell 7.1. För fordon som inte uppfyller avgaskraven, i eurovinjettdirektivet benämnt EURO 0, föreslås den högsta höjningen. För de fordon som når upp till kraven för den senaste utsläppsklassen, EURO VI eller renare, sker ingen höjning utan avgiften ligger kvar på samma nivå som i dag.

Tabell 5.1 Föreslagna avgifter, högst tre axlar

Euro

Euro-klass	Avgift per år	Avgift per månad	Avgift per vecka	Avgift per dag
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
V	796	79	21	12
VI eller renare	750	75	20	12

Tabell 5.2 Föreslagna avgifter, minst fyra axlar

Euro

Euro-klass	Avgift per år	Avgift per månad	Avgift per vecka	Avgift per dag
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 eller renare	1 250	125	33	12

Dag-, vecko- och månadsavgifterna höjs relativt sett mer än årsavgifterna. Det innebär att utländska åkare, vilka är de som betalar månads-, vecko- och dagavgifter, får en relativt högre kostnadsökning för användning av den svenska infrastrukturen.

För fordon med motorer som uppfyller utsläppsklass EURO V är avgiftsbeloppen under en övergångsperiod lägre än vad som anges i tabellen ovan. Enligt ändringsprotokollet höjs, förutom dagavgiften, vägavgiften för EURO V först den 1 januari 2020. För denna utsläppsklass föreslås således årsavgiften på 750 euro för fordon med minst tre axlar och 1 250 euro för fordon med minst fyra axlar behållas t.o.m. den 31 december 2019. Även avgiften per månad och vecka behålls under perioden på dagens nivå.

Vägavgift för fordon med annan utsläppsstandard än EURO-utsläppsklass regleras inte direkt i ändringsprotokollet. EURO V är den utsläppsklass som EEV-fordon bäst svarar mot i fråga om krav på motorns utsläpp av föroreningar. Vägavgift för EEV-fordon bör därför tas ut enligt den nivå som gäller för EURO V-fordon. Vägavgiftsnivån för EEV-fordonen bör även följa vad som under en övergångsperiod gäller för EURO V, dvs. t.o.m. den 31 december 2019 föreslås dagens vägavgift för EURO V gälla för EEV-fordonen för att därefter höjas i enlighet med vad som gäller för EURO V.

Lagförslag

Förslaget föranleder ändringar i 11 och 21 §§ lagen om vägavgift för vissa tunga fordon.

6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Ändringarna ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Bestämmelserna i 11 § om avgift per år, månad och vecka för EURO V och EEV-fordon tillämpas tidigast från och med den 1 januari 2020. För tiden mellan ikraftträdandet och fram till dess gäller äldre bestämmelser.

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

De belopp i euro som anges i 11 § i denna lag ska räknas om till svenska kronor, på det sätt som anges i 23 § i tillämpliga delar och fastställas av regeringen vid ikraftträdandet.

Har vägavgift beslutats före ikraftträdandet enligt äldre föreskrifter ska skillnaden mellan den beslutade och en ny, högre vägavgift enligt 11 § i den nya lydelsen (tillkommande avgift) betalas för tiden från och med ikraftträdandet till utgången av avgiftsperioden. För kalendermånad utgör avgiften 1/12 och för dag 1/360 av vägavgiften för helt år.

Den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet ska betala tillkommande avgift.

Tillkommande avgift ska betalas senast en månad efter ikraftträdandet.

Tillkommande avgift som understiger 300 kronor behöver inte betalas.

Användningsbudet i 25 § ska för tillkommande avgift gälla först efter sista betalningsdag.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anger att den har vidtagit åtgärder för att kunna genomföra förändringen till den 1 juli 2019.

Skälen för regeringens förslag: Protokollet 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 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 mellan regeringarna i Konungariket Belgien, Konungariket Danmark, Storbritannien och Nordirland, Konungariket Nederländerna och Konungariket Sverige har följande ikraftträdandebestämmelser. 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. Artikel 5, som gäller avgifterna, träder i kraft den 1 januari eller 1 juli beroende på vilket som först infaller efter en period av minst två månader från den dag då protokollet träder i kraft. Med hänsyn till detta är det inte möjligt att nu avgöra vid vilken tidpunkt den föreslagna ändringen av vägavgiftsnivåerna kan träda i kraft. Lagen ska därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer, dock kan ikraftträdandedatumet i enlighet med vad som anges i ändringsprotokollet endast bestämmas till den 1 januari eller den 1 juli. En höjning av vägavgiften bedöms kunna ske tidigast den 1 juli 2019.

Enligt protokollet om ändring av samarbetsavtalet ska vägavgift per år för fordon med utsläppsklass EURO V tas ut med 750 euro för fordon med högst tre axlar och med 1 250 euro för fordon med minst fyra axlar fram t.o.m. den 31 december 2019. Från och med den 1 januari 2020 höjs årsavgiften till 796 respektive 1 327 euro för dessa fordon. Vägavgifterna per månad och vecka regleras på samma vis. Avgiften per dag är 12 euro för samtliga utsläppsklasser fr.o.m. att lagen träder i kraft. En övergångsbestämmelse enligt vilken bestämmelserna i 11 § om avgift per år, månad och vecka för EURO V ska tillämpas tidigast från och med den 1 januari 2020 bedöms därför som lämplig. Motsvarande ska gälla för EEV-fordon. För tiden mellan lagens ikraftträdande och den 1 januari 2020 ska i stället äldre bestämmelser tillämpas på EURO V-fordon och EEV-fordon. Avgiften per dag är dock även för dessa fordon 12 euro fr.o.m. ikraftträdandet.

Vägavgift ska enligt 23 § lagen om vägavgift betalas i svenska kronor. De belopp i den föreslagna 11 § lagen om vägavgift som anges i euro måste beräknas i svenska kronor vid införandet av den höjda 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 § lagen om vägavgift träder i kraft och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Regeringen bör bemyndigas att räkna om de belopp som ska tas ut från det att lagen träder i kraft till kalenderårets slut och fastställa dessa vid ikraftträdandet. Beloppen avrundas nedåt till närmaste lägre hela krontal. Eftersom omräkningen av de nya avgiftsbeloppen endast ska göras en gång, i samband med ändringarna i lagen om vägavgift, bör detta framgå av en övergångsbestämmelse.

Vid övergången från dagens vägavgiftsnivå till den föreslagna vägavgiftsnivån bör i övergångsbestämmelserna till lagändringarna framgå hur vägavgift ska beräknas när vägavgift innan ikraftträdandet har betalats för tid som omfattar tid efter ikraftträdandet. Av administrativa skäl bör beloppet beräknas schabloniserat. Har vägavgift beslutats före ikraftträdandet enligt äldre föreskrifter ska skillnaden mellan den beslutade och en ny, högre vägavgift enligt 11 § i dess nya lydelse (tillkommande avgift) betalas för tiden från och med ikraftträdandet till utgången av avgiftsperioden. För kalendermånad utgör avgiften 1/12 och för dag 1/360 av vägavgiften för helt år.

Av övergångsbestämmelserna bör även framgå att det är den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet av lagändringarna som ska betala

tillkommande avgift och att tillkommande avgift ska betalas senast en månad efter ikraftträdandet.

För att minska antalet betalningar av tillkommande avgifter med små belopp med anledning av ändringen av vägavgiftsnivåerna vid övergången till dessa så bör den som är avgiftsskyldig inte betala tillkommande avgift om den understiger 300 kronor.

Enligt 25 § lagen om vägavgift får ett avgiftspliktigt fordon inte användas, om föreskriven vägavgift inte har betalats. Genom en övergångsbestämmelse bör klargöras att användningsbudet i 25 § lagen om vägavgift för tillkommande avgift ska gälla först efter sista betalningsdag.

7 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslaget effekter i den omfattning som är nödvändig i det aktuella lagstiftningsärendet och avseende de aspekter som ska belysas enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Det sker mot bakgrund av tillgängliga uppgifter och i den omfattning som är möjlig. *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i nämnda förordning. Regeringen har i vissa delar utvecklat konsekvensanalysen för att tillmötesgå *Regelrådet* och andra remissinstansers kritik.

Förslaget om höjning av vägavgifter är en följd av eurovinjettsamarbetets överenskommelse 2017, om att höja avgifterna. Då avgifterna inte har höjts sedan 2001 har det reala värdet minskat. Dessutom innebär de nya föreslagna nivåerna ytterligare differentiering av vägavgiften utifrån den teknikutveckling som skett för fordons utsläppsklasser.

Alternativet till att höja avgifterna är att behålla samma avgiftsnivåer som tidigare. Det skulle innebära att det reala värdet av skatteintäkterna fortsatt är urholkat i förhållande till avgiftsnivån som beslutades 2001 och att miljöstyrningen i fråga om differentiering enligt nyare utsläppskrav för fordon uteblir. Uppgifter i tabeller i konsekvensanalysen och den offentligfinansiella effekten är beräknad utifrån de avgiftsnivåer som föreslås införas från 1 januari 2020.

7.1 Offentligfinansiella effekter

Förslaget om höjning av vägavgifterna innebär ökade offentligfinansiella intäkter. Intäkterna från vägavgifterna varierar med hur många svenska och utländska tunga lastbilar som kör på svenska vägar och därmed är avgiftsskyldiga, samt valutakursförändringar mellan svenska kronan och euron. Avgiftsnivåerna i protokollet är angivna i euro. De svenska avgiftsnivåerna anpassas årligen när växelkursförändringar mellan kronan och euron överstiger 5 procent. 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. Den

offentligfinansiella effekten är därför beräknad utifrån växelkursen den 1 oktober 2018.

Givet tidigare års transportbehov, fordonsflotta och ett oförändrat förhållande mellan kronan och euron, bedöms intäkterna från höjningen av vägavgifter för tunga fordon uppgå till 260 miljoner kronor brutto och 241 miljoner kronor netto. Av dessa ökade intäkter kommer 172 miljoner kronor från utländska åkares vinjetter.

7.2 Konsekvenser för företag

Förslaget innebär höjda vägavgifter för företag som äger vägavgiftspliktiga fordon. Förslaget bedöms utöver själva avgiftshöjningen inte innebära några övriga kostnader eller förändringar för berörda företag. Då företagen redan idag betalar vägavgift för dessa fordon bedöms förslaget inte påverka administrationskostnader.

I dag omfattas cirka 80 000 svenska lastbilar av vägavgift. Av dessa är drygt 20 000 avställda. Den största mängden transporter utförs av fordon under 10 ton. Samtidigt är det fordon över 30 ton som står för flest antal kilometer och absolut flest ton-kilometer. Över 90 procent av ton-kilometer transporteras i fordon över 20 ton. I tabell 7.1 visas antal svenska tunga fordon fördelas på utsläppsklasser, nuvarande avgift i euro och antal axlar samt procentuell höjning av avgiften.

Tabell 7.1 Antal svenska vägavgiftspliktiga fordon, årsavgift och höjning

Nuvarande avgift i Euro (föreslagen höjning i procent)

Euro	Högst tre axlar		Minst fyra axlar	
	Antal fordon	Nuvarande avgift (föreslagen höjning)	Antal fordon	Nuvarande avgift (föreslagen höjning)
0	598	960 (47)	724	1 550 (52)
I	112	850 (44)	189	1 400 (46)
II	1 259	750 (42)	2 773	1 250 (42)
III	2 628	750 (23)	7 095	1 250 (23)
IV	1 560	750 (12)	4 608	1 250 (12)
V*	7 545	750 (6)	2 8450	1 250 (6)
VI eller renare	3 868	750 (0)	1 5243	1 250 (0)

* *EEV-fordonen är inte redovisade i tabellen. Enligt föreslagen ändring kommer vägavgiften för EEV-fordon att vara densamma som för Euro V.*

Antalet avgiftspliktiga utländska fordon som omfattas av vägavgiften i Sverige uppskattas till 28 000 per år. Över 85 procent av de utländska åkarnas vinjettköp som gjordes 2017, både direkt i Sverige och genom den delen av eurovinjettsamarbetet varigenom Sverige också får intäkter, var endagsvinjetter. Fler åkare köper vinjetter motsvarande veckoavgiften än månadsavgiften. Mindre än en procent av utländska åkares vinjetter var

helårsvinjetter. I tabell 7.2 visas nuvarande avgift samt den procentuella avgiftshöjningen för månads- vecko- och dagsvinjetter. Årsavgifterna och höjningen är för utländska åkare samma som i tabell 7.1.

Tabell 7.2 Avgift och höjning för månads-, vecko- och dagsvinjetter

Nuvarande avgift i euro (föreslagen höjning i procent)

Euro	Högst tre axlar			Minst fyra axlar		
	Månad	Vecka	Dag	Månad	Vecka	Dag
0	96 (46)	26 (42)	8 (50)	155 (52)	41 (51)	8 (50)
I	85 (44)	23 (39)	8 (50)	140 (46)	37 (46)	8 (50)
II	75 (41)	20 (40)	8 (50)	125 (42)	33 (42)	8 (50)
III	75 (23)	20 (20)	8 (50)	125 (23)	33 (24)	8 (50)
IV	75 (12)	20 (10)	8 (50)	125 (12)	33 (12)	8 (50)
V*	75 (5)	20 (5)	8 (50)	125 (6)	33 (6)	8 (50)
VI eller renare	75 (0)	20 (0)	8 (50)	125 (0)	33 (0)	8 (50)

** EEV-fordonen är inte redovisade i tabellen. Enligt föreslagen ändring kommer vägavgiften för EEV-fordon att vara densamma som för Euro V.*

Det finns drygt 17 000 företag som äger vägavgiftspliktiga svenska fordon. Ungefär hälften av dessa företag äger endast ett vägavgiftspliktigt fordon och över nittio procent av företagen äger tio eller färre fordon. Drygt 9 000 privatpersoner i Sverige är också ägare av vägavgiftspliktiga svenska fordon.

Företag som transporterar varor är i stor utsträckning åkerier men det förekommer att företag som inte har transport som kärnverksamhet har egna fordon för godstransport av sina varor. Det finns enligt Statistiska centralbyråns branschnyckeltal närmare 7 200 företag inom näringsgrenen *vägtransport av gods och godshantering*. Av dessa har över nittio procent färre än tjugo anställda. Då avgiftshöjningen träffar samtliga transportörer som kör med tunga godsfordon bedöms avgiftshöjningen inte ha någon snedvridande effekt på konkurrensen på den svenska transportmarknaden. *Näringslivets Transportråd, LRF, Svensk Handel och Svenska Träbränsleföreningen*, har synpunkter på promemorians bedömning av åkeriernas möjlighet att övervältra kostnaden på transportköpare. Regeringen delar dock promemorians bedömning att åkerier generellt bedöms ha goda möjligheter att övervältra kostnadsökningen på sina kunder. Då avgiftsökningen är marginell i relation till de totala kostnaderna för vägavgiftspliktiga fordon bedöms avgiftshöjningen inte påverka konkurrensen till andra transportslag.

De branscher där transportkostnaden är en stor del av produktionskostnaden är framförallt näringsgrenar med låg förädlingsgrad som jord- och skogsbruk, massa- och pappersindustrin, företag som producerar trä- och trävaror, malmutvinning och livsmedel. Då vägavgiftshöjningen är liten bedöms den inte ha någon mätbar påverkan på dessa branschers konkurrenskraft.

Regeringen bedömer, givet förslaget natur, att inga särskilda hänsyn behövs ta till små företag i utformningen.

7.3 Konsekvenser för myndigheter och domstolar

Då förändringen endast påverkar avgiftsnivåer bedöms den ha marginella konsekvenser för berörda myndigheter och domstolar. Transportstyrelsen bedömer att ändringarna som behöver göras för att anpassa IT-systemet till förslagen innebär initiala, men begränsade, utvecklingskostnader. Skatteverket behöver uppdatera informationsmaterial. Regeringen bedömer att inga speciella informationsinsatser är nödvändiga förutom det informationsmaterial som Skatteverket uppdaterar. Förslaget bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra ökade kostnader för andra myndigheter.

7.4 Effekter för miljön

Avgiftshöjningarna innebär ökade kostnader och en ökad differentiering med hänsyn till EURO-klass, vilka bestäms av fordonens utsläpp till luft. Trots denna differentiering som gynnar fordon med låga luftutsläpp väntas avgiftshöjningen inte ha någon effekt på mängden transporter och inte heller styra val av fordonsinköp, då avgiftshöjningarna är små i relation till övriga kostnader förknippade med tunga transporter. Avgiftshöjningarna väntas därför inte ha någon märkbar effekt på miljön.

7.5 Övriga konsekvenser

Då avgiftshöjningarna är små i relation till övriga kostnader förknippade med tung trafik bedöms de inte ha några märkbara effekter på jämställdhet eller sysselsättning. Förslaget bedöms heller inte få några märkbara regionalekonomiska effekter och därmed inte påverka målen för landsbygdspolitiken.

7.6 EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten.

Kommerskollegium bedömer att förslaget omfattas av anmälningsplikt enligt direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

8 Författningskommentar

11 §

Som tidigare differentieras vägavgiften efter, förutom för antal axlar, vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordon's motor uppfyller. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.

Rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon (EGT L 9.2.188, s 33) i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 96/1/EG av den 22 januari 1996 om ändring av direktiv 88/77/EEG (EGT L 40, 17.2.1996, s 1) har upphört att gälla. I *första stycket* ändras hänvisningen så att vägavgift differentieras i enlighet med sådan EURO-utsläppsklass för ett fordon som 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 lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU, och bilaga I till förordning (EG) nr 595/2009 i lydelse enligt kommissionens förordning (EU) nr 133/2014. Hänvisningen är utformad på så sätt att den avser direktivet och förordningen i en viss angiven lydelse, s.k. statisk hänvisning. Detta innebär att lagens tillämpningsområde inte ändras om rättsakterna blir föremål för ändring. Lagen ska i en sådan situation fortsätta att tillämpas enligt den lydelse som anges i paragrafen.

Differentieringen efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordonets motor uppfyller utvidgas även till att omfatta nyare avgaskrav, dvs. enligt EURO-utsläppsklass. Med EURO-utsläppsklass avses en utsläppsklass för ett fordon baserat på de emissionskrav som fordonets motor uppfyller; ju renare fordon, desto högre utsläppsklass. Utsläppsklasserna EURO 0-V och de emissionskrav som gäller för dessa utsläppsklasser framgår av bilaga 0 till eurovinjettdirektivet. Utsläppsklass EURO VI, som inte omfattas av bilaga 0 till eurovinjettdirektivet regleras i bilagan I till den nämnda förordningen.

Vägavgift ska tas ut med de belopp som anges i protokollet om ändring av samarbetsavtalet och framgår genom två nya tabeller i paragrafen.

I ett nytt *andra stycke* framgår vad som ska gälla för fordon som inte uppfyller kraven för EURO-utsläppsklass 0. Vägavgift för dessa fordon ska bestämmas till den högsta vägavgiften, dvs. vägavgiftsnivån för EURO-utsläppsklass 0 i tabellen i första stycket.

I ett nytt *tredje stycke* regleras vad som gäller för fordon som inte klassificeras enligt EURO-utsläppsklass, EEV-fordon. För dessa fordon ska vägavgift betalas enligt den nivå som gäller för EURO-utsläppsklass V.

Som en följdändring flyttas det nuvarande tredje stycket till ett nytt *fjärde stycke*. En språklig ändring görs.

21 §

Avtalet som ligger till grund för uttag av vägavgift avseende utländska fordon har senast ändrats genom det i Bryssel den 6 december 2017 undertecknade ändringsprotokollet. Ett tillägg om detta görs därför i paragrafen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

De ändringar som föreslagits i lagen med anledning av ändringar i samarbetsavtalet kan inte träda i kraft förrän samtliga avtalsparter ratificerat ändringsprotokollet. Det är inte möjligt att ange när ratificering kan ske. Tidpunkten för ikraftträdandet bestäms därför *enligt första*

punkten av regeringen. Ikraftträdandedatum kan dock endast fastställas till den 1 januari eller den 1 juli.

Av *andra punkten* framgår att avgiftsnivåerna per år, månad och vecka för fordon med utsläppsklass EURO V- och EEV-fordon inte ska tillämpas för tid mellan ikraftträdandet och fram till den 1 januari 2020. För EURO V- och EEV-fordon är dagavgiften, så som anges i den nya tabellen, 12 euro.

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

Fjärde punkten innebär att regeringen genom förordning vid denna lags ikraftträdande ska fastställa de omräknade belopp som ska tas ut fr.o.m. att denna lag träder i kraft. Omräkningen sker i tillämpliga delar på det sätt som beskrivs i 23 § i lagen om vägavgift för vissa tunga fordon, dvs. enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Beloppen avrundas nedåt till närmaste lägre hela kronor.

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

Av *sjätte punkten* framgår att den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet ska betala tillkommande avgift.

Av *sjunde punkten* framgår när tillkommande avgift senast ska betalas.

Av *åttonde punkten* framgår att tillkommande avgift som understiger 300 kronor inte behöver betalas.

Av *nionde punkten* framgår att i fråga om tillkommande avgift, gäller användningsförbudet i 25 § först efter sista betalningsdag för den tillkommande avgiften. Sista betalningsdag är enligt sjunde punkten senast en månad efter ikraftträdandet.

Sammanfattning av promemorian Höjda och miljödifferentierade vägavgifter

Sverige är sedan den 1 januari 1998 anslutet till ett samarbete i form av ett gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar (Eurovinjettsamarbetet). I vägavgiftssamarbetet deltar förutom Sverige även Danmark, Nederländerna och Luxemburg. Även Belgien ingår i samarbetet men tar inte längre ut någon vägavgift. Tyskland har tidigare varit del av samarbetet.

I samarbetskommittén för Eurovinjettsamarbetet har avtalsparterna kommit överens om att höja vägavgifterna och anpassa dessa till nyare utsläppskrav för fordons motorer. Skälet till höjningen är framförallt att bibehålla den totala avgiftsnivån och förstärka differentieringen av avgiften. Genom en utvidgad differentiering av vägavgiften anpassas trafikbeskattningen för den tunga godstrafiken till de kostnader som den ger upphov till i fråga om bl.a. miljöpåverkan. Den gemensamma vägavgiften inom samarbetet har inte höjts sedan 2001. I promemorian föreslås därför att vägavgifterna höjs och differentieringen efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordons motor uppfyller föreslås utvidgas till att omfatta även nyare avgaskrav. Regeringen har tillsammans med samarbetsländerna den 6 december 2017 undertecknat protokoll om ändring av samarbetsavtalet. Enligt protokollet ska alla samarbetsländer ratificera detta för att det ska träda i kraft.

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

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

Nuvarande lydelse

11 §¹

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

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

<i>Antal axlar</i>	<i>Avgift per år</i>	<i>Avgift per månad</i>	<i>Avgift per vecka</i>	<i>Avgift per dag</i>
<i>Högst 3 axlar</i>	<i>960 euro</i>	<i>96 euro</i>	<i>26 euro</i>	<i>8 euro</i>
<i>4 eller fler axlar</i>	<i>1 550 euro</i>	<i>155 euro</i>	<i>41 euro</i>	<i>8 euro</i>

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

<i>Antal axlar</i>	<i>Avgift per år</i>	<i>Avgift per månad</i>	<i>Avgift per vecka</i>	<i>Avgift per dag</i>
<i>Högst 3 axlar</i>	<i>850 euro</i>	<i>85 euro</i>	<i>23 euro</i>	<i>8 euro</i>
<i>4 eller fler axlar</i>	<i>1 400 euro</i>	<i>140 euro</i>	<i>37 euro</i>	<i>8 euro</i>

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

<i>Antal axlar</i>	<i>Avgift per år</i>	<i>Avgift per månad</i>	<i>Avgift per vecka</i>	<i>Avgift per dag</i>
<i>Högst 3 axlar</i>	<i>750 euro</i>	<i>75 euro</i>	<i>20 euro</i>	<i>8 euro</i>

¹ Senaste lydelse 2011:289.

4 eller fler 1 250 euro 125 euro 33 euro 8 euro
axlar

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

Föreslagen lydelse

11 §

Vägavgift tas ut med olika belopp beroende på antal axlar och vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordon's motor uppfyller, i enlighet med sådan EURO-utsläppsklass för ett fordon som 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, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU, och 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, enligt följande.

EURO- klass	Högst 3 axlar			Minst 4 axlar		
	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro	Avgift per år i euro	Avgift per månad i euro	Avgift per vecka i euro
0	1 407	140	37	2 359	235	62
I	1 223	122	32	2 042	204	54
II	1 065	106	28	1 776	177	47
III	926	92	24	1 543	154	41
IV	842	84	22	1 404	140	37
V	796	79	21	1 327	132	35
VI	750	75	20	1 250	125	33

eller
renare

Avgift per dag är 12 euro.

Vägavgift för sådant EEV-fordon som avses i bilaga 0 till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG tas ut i enlighet med EURO-utsläppsklass V enligt första och andra stycket.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

21 §²

Vägavgift ska inte betalas för fordonet för den tid som Vägavgift ska inte betalas för fordonet för den tid som

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

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).

-
1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
 2. Bestämmelserna i 11 § i den nya lydelsen om avgift per år, månad och vecka för EURO V och EEV-fordon tillämpas tidigast från och med den 1 januari 2020. För tid mellan ikraftträdandet och fram till dess gäller äldre bestämmelser.
 3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförelse sig till tiden före ikraftträdandet.
 4. De belopp i euro som anges i 11 § i denna lag ska räknas om till svenska kronor, på det sätt som anges i 23 § i tillämpliga delar och ska fastställas av regeringen vid ikraftträdandet.
 5. Har vägavgift beslutats före ikraftträdandet enligt äldre bestämmelser ska skillnaden mellan den beslutade och en ny, högre vägavgift enligt 11 § i dess nya lydelse (tillkommande avgift) betalas för tiden från och med ikraftträdandet till utgången av avgiftsperioden. För kalendermånad utgör avgiften 1/12 och för dag 1/360 av vägavgiften för helt år.
 6. Den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet ska betala tillkommande avgift.
 7. Tillkommande avgift ska betalas senast en månad efter ikraftträdandet.
 8. Tillkommande avgift som understiger 300 kronor behöver inte betalas.
 9. Användningsförbudet i 25 § ska för tillkommande avgift gälla först efter sista betalningsdag.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har yttrat sig över promemorian: Kommerskollegium, Skatteverket, Konjunkturinstitutet, Naturvårdsverket, Trafikverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Regelrådet, BIL Sweden, Företagarna, Landsorganisationen i Sverige (LO), Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Naturskyddsföreningen, Näringslivets Transportråd, Skogsindustrierna, Svensk Handel, Svenska Petroleum och Biodrivmedelsinstitutet (SPBI), Svenska Transportarbetarförbundet, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Sveriges Åkeriföretag, Transportföretagen.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att yttra sig: Motorbranschens Riksförbund, Svenskt Näringsliv och Sveriges Transportindustriförbund.

Utöver instanserna på remisslistan har yttranden även inkommit från följande: AB Volvo, Svenska Trädbränsleföreningen och Teknikföretagens Branschgrupper AB.

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 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

Regeringarna i Konungariket Belgien, 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, 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 samt 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, nedan kallat *avtalet*,

som beaktar antagandet av 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, nedan kallat *direktivet*,

som beaktar den diplomatiska noten av den 25 juni 2015 från Konungariket Belgien angående beslutet att upphöra med uttag av gemensamma vägavgifter på belgiskt territorium och de diplomatiska noterna angående fördelningen av intäkter som regeringarna i Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Sverige inlämnat till Europeiska kommissionen den 30 mars 2016, 16 februari 2016, 24 februari 2016 och 15 december 2015,

som beaktar den diplomatiska noten av den 27 mars 2017 från Förbundsrepubliken Tyskland angående uppsägning av avtalet från och med den 1 januari 2018, enligt vilken Förbundsrepubliken Tyskland inte längre är part i avtalet från och med den 1 januari 2018;

med avsikt att Konungariket Danmark, Storhertigdömet Luxemburg, Konungariket Nederländerna samt Konungariket Sverige ska debitera de högsta tarifferna, som föreskrivs i bilaga II till direktivet förutom för EURO V och EURO VI som regleras särskilt,

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 2006/38/EG av den 17 maj 2006” ersättas av orden “som senast ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011”.

Artikel 2

Artikel 2 i avtalet ska ändras på följande sätt:

1) I första stycket, ska orden “som ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG av den 17 maj 2006” ersättas av orden “som senast ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011”.

2) Det andra stycket ska ersättas av följande:

“2. I detta avtal avses i övrigt med

de avtalsslutande parternas territorium: Konungariket Danmarks, Storhertigdömet Luxemburgs, Konungariket Nederländernas och Konungariket Sveriges respektive europeiska territorier,

fordon: motorfordon eller ledad fordonskombination som är avsedda eller används uteslutande för godstransporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av mer än 12 ton, i enlighet med artikel 2 d och artikel 7.5 i direktivet, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011”.

Artikel 3

I artikel 3.1 i avtalet ska orden “artikel 7.2 a” ersättas med orden “artikel 7.5”.

Artikel 4

I artiklarna 4, 6, 11 och 14 i avtalet ska orden “Europeiska gemenskapernas kommission” ersättas av orden “Europeiska kommissionen”.

Artikel 5

Bilaga 4

Artikel 8.1-4 i avtalet ska ersättas med följande:

”1) Fram till och med den 31 december 2019 är vägavgiften per år inklusive administrationskostnader för fordon med:

1. högst 3 axlar:

a. ICKE EURO	1407 euro
b. EURO I	1223 euro
c. EURO II	1065 euro
d. EURO III	926 euro
e. EURO IV	842 euro
f. EURO V eller renare	750 euro

2. minst 4 axlar till:

a. ICKE EURO	2359 euro
b. EURO I	2042 euro
c. EURO II	1776 euro
d. EURO III	1543 euro
e. EURO IV	1404 euro
f. EURO V eller renare	1250 euro

Från och med den 1 januari 2020 är vägavgiften per år inklusive administrationskostnader för fordon med:

1. högst 3 axlar:

a. ICKE EURO	1407 euro
b. EURO I	1223 euro
c. EURO II	1065 euro
d. EURO III	926 euro
e. EURO IV	842 euro
f. EURO V	796 euro
g. EURO VI eller renare	750 euro

2. minst 4 axlar:

a. ICKE EURO	2359 euro
b. EURO I	2042 euro
c. EURO II	1776 euro
d. EURO III	1543 euro
e. EURO IV	1404 euro
f. EURO V	1327 euro
g. EURO VI eller renare	1250 euro

2) Fram till och med den 31 december 2019 är vägavgiften per månad inklusive administrationskostnader för fordon med:

1. högst 3 axlar:
 - a. ICKE EURO 140 euro
 - b. EURO I 122 euro
 - c. EURO II 106 euro
 - d. EURO III 92 euro
 - e. EURO IV 84 euro
 - f. EURO V eller renare 75 euro

2. minst 4 axlar:
 - a. ICKE EURO 235 euro
 - b. EURO I 204 euro
 - c. EURO II 177 euro
 - d. EURO III 154 euro
 - e. EURO IV 140 euro
 - f. EURO V eller renare 125 euro

Från och med den 1 januari 2020 är vägavgiften per månad inklusive administrationskostnader för fordon med:

1. högst 3 axlar:
 - a. ICKE EURO 140 euro
 - b. EURO I 122 euro
 - c. EURO II 106 euro
 - d. EURO III 92 euro
 - e. EURO IV 84 euro
 - f. EURO V 79 euro
 - g. EURO VI eller renare 75 euro

2. minst 4 axlar:
 - a. ICKE EURO 235 euro
 - b. EURO I 204 euro
 - c. EURO II 177 euro
 - d. EURO III 154 euro
 - e. EURO IV 140 euro
 - f. EURO V 132 euro
 - g. EURO VI eller renare 125 euro

3) Fram till och med den 31 december 2019 är vägavgiften per vecka inklusive administrationskostnader för fordon med:

1. högst 3 axlar:
 - a. ICKE EURO 37 euro

b.	EURO I	32 euro
c.	EURO II	28 euro
d.	EURO III	24 euro
e.	EURO IV	22 euro
f.	EURO V eller renare	20 euro

2. minst 4 axlar:

a.	ICKE EURO	62 euro
b.	EURO I	54 euro
c.	EURO II	47 euro
d.	EURO III	41 euro
e.	EURO IV	37 euro
f.	EURO V eller renare	33 euro

Från och med den 1 januari 2020 är vägavgiften per vecka inklusive administrationskostnader för fordon med:

1. högst 3 axlar:

a.	ICKE EURO	37 euro
b.	EURO I	32 euro
c.	EURO II	28 euro
d.	EURO III	24 euro
e.	EURO IV	22 euro
f.	EURO V	21 euro
g.	EURO VI eller renare	20 euro

2. minst 4 axlar:

a.	ICKE EURO	62 euro
b.	EURO I	54 euro
c.	EURO II	47 euro
d.	EURO III	41 euro
e.	EURO IV	37 euro
f.	EURO V	35 euro
g.	EURO VI eller renare	33 euro

4) Vägavgiften för en dag inklusive administrationskostnader är densamma för samtliga fordonstyper och uppgår till 12 euro.”

Artikel 6

Artikel 13.3 tredje stycket i avtalet ska ersättas med följande:

“De fastställda vägavgiftsintäkterna ska fördelas på följande sätt mellan de avtalslutande parterna:

- Konungariket Danmark erhåller 20,456 % av intäkterna.
- Storhertigdömet Luxemburg erhåller 5,226 % av intäkterna.
- Konungariket Nederländerna erhåller 45,989 % av intäkterna.
- Konungariket Sverige erhåller 28,329 % av intäkterna.”

Artikel 7

I artikel 15 i avtalet ska orden "Europeiska gemenskapernas domstol, i enlighet med artikel 182 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen" ersättas med orden "Europeiska unionens domstol, i enlighet med artikel 273 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt".

Artikel 8

I artikel 20 i avtalet ska året "2019" ersättas med året "2029".

Artikel 9

1. Eftersom Konungariket Belgien i enlighet med artikel 17 i avtalet avstår från att ta ut gemensam vägavgift så gäller den belgiska regeringens underskrift inte längre bestämmelser som direkt berör den gemensamma vägavgiften.
2. Konungariket Belgiens underskrift gäller inte artikel 5.

Artikel 10

1. Detta protokoll träder, utom för artikel 5, 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.
2. Depositarien ska underrätta regeringarna i samtliga avtalsslutande parter om meddelanden som avses i punkt 1 och om dagen då detta protokoll träder i kraft.
3. Artikel 5 träder i kraft den 1 januari eller 1 juli, beroende på vilket som först infaller efter en period av minst två månader från den dag då detta protokoll träder i kraft, dock tidigast den 1 juli 2018. Avgifterna i artikel 5 gäller inte retroaktivt.

Upprättat i Bryssel den 6 december 2017 på danska, holländska, tyska, 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.