

Lagrådsremiss

Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 14 december 2023

Andreas Carlson

Jonas Ragell
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I denna remiss föreslås två nya lagar, en lag om infrastrukturavgifter på väg och en lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Vidare föreslås följdändringar i sex lagar. Med de föreslagna lagarna genomförs de ändringar av det s.k. euroinjettdirektivet som avser vägtullar i form av infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader samt indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. De nya lagarna innehåller bl.a. grundläggande principer för beräkning, differentiering och uttag av infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader samt principerna för indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

De nya lagarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2024. Vissa bestämmelser i lagen om infrastrukturavgifter på väg ska dock träda i kraft den 1 januari respektive den 25 mars 2026. Övriga lagändringar föreslås träda i kraft den 1 maj 2024, utom i fråga om lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden som föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Innehållsförteckning

1	Beslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om infrastrukturavgifter på väg	5
2.2	Förslag till lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser	16
2.3	Förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948)	19
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall	20
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden	22
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.	24
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem	25
2.8	Förslag till lag om ändring i kamerabevakningslagen (2018:1200)	27
3	Ärendet och dess beredning	29
4	Genomförande av ändringar i eurovinjettdirektivet	29
5	Lagen om infrastrukturavgifter på väg	31
5.1	Lagens tillämpningsområde	31
5.2	Ordförklaringar	33
5.3	Fordon som får undantas från avgiftsplikt	34
5.4	Avgiftssystemet	35
5.5	Kostnader som får täckas med avgifter	36
5.6	Avgifter för tunga fordon som omfattas av vägavgift	37
5.7	Differentiering av infrastrukturavgifter	38
5.8	Undantag för broar, tunnlar och bergspass	39
5.9	Bestämmande av avgifter	41
5.9.1	Beräkning av avgifter	41
5.9.2	Avgifter på Öresundsbron	42
5.9.3	Nedsättning av avgifter	43
5.10	Differentiering av infrastrukturavgifter	44
5.10.1	Differentiering med hänsyn till euro- utsläppsklass	44
5.10.2	Differentiering med hänsyn till koldioxidutsläppsklass	45
5.10.3	Differentiering av infrastrukturavgifter för utsläppsfria fordon	47
5.10.4	Tillgång till uppgift om utsläppsklass	49
5.10.5	Differentiering och avgift på grund av trängsel	50
5.10.6	Stora projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätverket	51
5.11	Avgifter för externa kostnader	52
5.11.1	Trafikrelaterade luftföroreningar	52

5.11.2	Trafikrelaterat buller och koldioxidutsläpp	53
5.11.3	Beräkning av avgifterna.....	54
5.12	Rabatter	56
5.13	Kvitto.....	56
5.14	Överklagande och bemyndiganden	58
5.15	Verkställighet, användningsförbud och personuppgiftsansvar	59
5.16	Utbyte av uppgifter med andra medlemsstater	60
5.17	Följändringar i andra författningar	63
6	Lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser	64
6.1	Ordförklaringar.....	64
6.2	Indelning i koldioxidutsläppsklasser	67
6.3	Omprövning och överklagande	69
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	70
8	Konsekvenser	73
9	Författningskommentar.....	77
9.1	Förslaget till lag om infrastrukturavgifter på väg	77
9.2	Förslaget till lag om indelning av fordon i koldioxidutsläppsklasser.....	100
9.3	Förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948).....	106
9.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.....	106
9.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden	107
9.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.....	109
9.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.....	109
9.8	Förslaget till lag om ändring i kamerabevakningslagen (2018:1200).....	110
Bilaga 1	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	112
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	151
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	175

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om infrastrukturavgifter på väg,
2. lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser,
3. lag om ändring i väglagen (1971:948),
4. lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall,
5. lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden,
6. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.,
7. lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem,
8. lag om ändring i kamerabevakningslagen (2018:1200).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller avgifter som, för att täcka kostnader för en väginfrastruktur och kostnader för luftföroreningar, buller och koldioxidutsläpp som användningen av väginfrastrukturen orsakar, tas ut för användning av

1. allmänna vägar som inte är färjor, eller
2. enskilda vägar som är motorvägar eller som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige.

Lagen gäller inte avgifter som avser utrustning som är inbyggd i eller uppsatt längs med eller över en väg och som behövs för att tillhandahålla energi till fordon i rörelse och för att ta betalt för energin.

Ordförklaringar

2 § I denna lag avses med

vägavsnitt: en avgränsad del av en infrastruktur för vägtransport,

transeuropeiska stomtransportnätet: de vägavsnitt som avses i kapitel III i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU och som illustreras med hjälp av kartor i bilaga I till förordningen, och

transeuropeiska vägnätet: det vägnät som avses i kapitel II avsnitt 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 och som illustreras med hjälp av kartor i bilaga I till förordningen.

3 § Med *transportör* avses i denna lag ett företag som utför vägtransporter av gods eller passagerare.

4 § I denna lag avses med

kostnad för trafikrelaterade koldioxidutsläpp: kostnaden för de skador som uppstår till följd av utsläpp av koldioxid i samband med att ett fordon används,

kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar: kostnaden för de skador på människors hälsa och de miljöskador som uppstår till följd av utsläpp av partiklar och ozonbildande ämnen, såsom kväveoxid och flyktiga organiska föreningar, i samband med att ett fordon används, och

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, i den ursprungliga lydelsen.

kostnad för trafikrelaterat buller: kostnaden för de skador på människors hälsa och de miljöskador som uppstår till följd av buller från ett fordon eller från växelverkan mellan fordonet och vägens yta.

5 § I denna lag avses med

avgiftssystem: ett tekniskt och administrativt system som används för uttag av avgifter enligt denna lag,

infrastrukturavgift: en distansbaserad avgift som tas ut för att täcka kostnader för uppförande, drift, underhåll och utveckling av ett vägvagnsnitt med tillhörande avgiftssystem, och

avgift för externa kostnader: en avgift som tas ut för att täcka kostnader för trafikrelaterad luftförorening, trafikrelaterat buller eller trafikrelaterade koldioxidutsläpp.

6 § I denna lag avses med

fordon: ett motorfordon med minst fyra hjul eller en ledad motorfordonskombination, som är avsedd för eller används för person- eller gods-transport på väg,

lätt fordon: ett fordon som har en totalvikt av högst 3 500 kilogram,

tungt fordon: ett fordon som har en totalvikt över 3 500 kilogram, och

typ av tungt fordon: den typ av fordon som ett tungt fordon tillhör beroende på antal axlar, dimensioner, vikt eller andra fordonsegenskaper som avspeglar vägskadorna och som är synliga eller anges i fordonshandlingar.

7 § I denna lag avses med *utsläppsfritt fordon*:

1. en personbil, lätt buss eller lätt lastbil utan förbränningsmotor, och

2. ett tungt fordon utan förbränningsmotor eller med en förbränningsmotor som släpper ut

a) mindre än 1 gram koldioxid per kilowattimme, fastställt i enlighet med 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 och med genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen, eller

b) mindre än 1 gram koldioxid per kilometer, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och med genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen.

8 § Med *euro-utsläppsklass* avses i denna lag en sådan utsläppsklass för ett tungt fordon som avses i bilaga 0 till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362.

9 § I övrigt har ord och uttryck i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Avgifter behöver inte tas ut för alla kategorier av fordon

10 § Om avgifter tas ut enligt denna lag, får de tas ut för olika kategorier av fordon oberoende av varandra. Om avgifter tas ut för personbilar, ska dock avgifter även tas ut för lätta lastbilar.

Avgiftssystem

11 § Ett avgiftssystem för ett vägavsnitt ska innebära att avgifterna tas ut och drivs in på ett sätt som påverkar trafikflödet så lite som möjligt och som gör att normal trafiksäkerhetsstandard upprätthålls.

12 § Avgiftssystemet får inte innebära diskriminering

1. av användare som inte regelbundet använder vägavsnittet,
2. på grund av användares, transportörers eller fordons nationalitet, eller
3. på grund av transporters ursprung eller destination.

13 § Om avgiftssystemet kräver användning av fordonsutrustning som avses i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, ska den som tar ut infrastrukturavgiften se till att alla användare kan få tillgång till sådan utrustning. Fordonsutrustningen ska uppfylla de tekniska kraven i samma lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den.

Kostnader på allmän väg

14 § Om infrastrukturavgifter tas ut för användning av ett vägavsnitt på en allmän väg, får de endast tas ut för att täcka kostnader för

1. uppförandet och utvecklingen av vägavsnittet, och
2. uppförandet, driften, underhållet och utvecklingen av det avgiftssystem som hör till vägavsnittet.

Avgifterna får endast tas ut för sådana kostnader som finansieras med lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter eller direkt med intäkter från infrastrukturavgifter.

15 § I fråga om fordon som omfattas av lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, får en infrastrukturavgift enligt 14 § för användning av vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg endast tas ut om vägavsnittet är en bro, en tunnel eller en väg genom ett bergspass.

16 § Kostnader får täckas med infrastrukturavgifter på allmän väg endast om det inte krävs att avgifterna differentieras enligt 24, 26 eller 29 §.

Infrastrukturavgifter på allmän väg

17 § Infrastrukturavgifter enligt 14 § ska bestämmas så att avgiftsintäkterna

1. fördelas över en tidsperiod som motsvarar vägavsnittets planerade livslängd eller en tid som inte understiger 20 år, och
2. totalt inte överstiger de kostnader som avgifterna får täcka.

18 § Infrastrukturavgifter enligt 14 § ska bestämmas så att de fördelas mellan olika kategorier av fordon med hänsyn till hur mycket varje kategori belastar vägavsnittet och hur stor kostnadsandel som kategorin därför bör bära. En kategoris andel får på motsvarande sätt fördelas mellan olika typer av fordon inom kategorin.

Varje andel ska motsvara kategorins eller typens beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om särskilda kostnader kan hänföras till en viss kategoris eller typs belastning på vägavsnittet eller om andelen av trafiken av någon annan orsak inte är representativ för belastningen, får andelarna justeras så att andelsfördelningen återspeglar belastningen. Om infrastrukturavgifter tas ut för alla tunga fordon, får avgifterna bestämmas så att de täcker en viss procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga bussar och en annan procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga lastbilar.

Andelsfördelningen ska ses över regelbundet och justeras vid behov.

19 § Om en avgift som har bestämts enligt 18 § för en viss fordonskategori eller fordonstyp inte tas ut helt eller delvis, får det inte medföra höjda avgifter för andra fordonskategorier eller fordonstyper.

Kostnader på enskild väg

20 § Om infrastrukturavgifter tas ut för tunga fordons användning av ett sådant vägavsnitt på en enskild väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, får avgifterna tas ut endast för att täcka kostnader för uppförandet, driften, underhållet och utvecklingen av vägavsnittet och det avgiftssystem som hör till vägavsnittet, inklusive rimlig avkastning på kapital och rimlig vinstmarginal.

Avgifterna får tas ut endast för att täcka den andel av kostnaderna som bör bäras av tunga fordon med hänsyn till hur mycket tunga fordon belastar vägavsnittet.

Infrastrukturavgifter på enskild väg

21 § Infrastrukturavgifter enligt 20 § ska bestämmas så att avgiftsintäkterna

1. fördelas över en tidsperiod som motsvarar vägavsnittets planerade livslängd eller en tid som inte understiger 20 år, och
2. totalt inte överstiger de kostnader som avgifterna får täcka.

22 § Infrastrukturavgifterna ska bestämmas genom att man först beräknar de tunga fordonens andel av vägavsnittets totala kostnader enligt 20 §. De tunga fordonens andel får på motsvarande sätt fördelas mellan olika kategorier eller typer av tunga fordon.

Varje andel ska motsvara fordonskategorins eller fordonstypens beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om särskilda kostnader kan hänföras till en viss fordonskategori eller fordonstyps belastning på vägavsnittet eller om andelen av trafiken av någon annan orsak inte är representativ för belastningen, får andelarna justeras så att andelsfördelningen återspeglar belastningen. Om infrastrukturavgifter tas ut för alla tunga fordon, får avgifterna bestämmas så att de täcker en viss

procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga bussar och personbilar klass II och en annan procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga lastbilar.

Andelsfördelningen ska ses över regelbundet och justeras vid behov.

23 § Trots 20 § andra stycket, 21 § 1 och 22 § får infrastrukturavgifter tas ut för färd på Öresundsbron enligt det ursprungliga avgiftssystemet på bron så länge avgiftssystemet inte ändras i väsentlig omfattning.

Differentiering för euro-utsläppsklass

24 § Infrastrukturavgifter som tas ut för tunga fordons användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg ska differentieras med hänsyn till fordonens euro-utsläppsklass. Avgifterna ska differentieras så att ingen avgift för ett fordon är mer än dubbelt så hög som den avgift som tas ut för ett likvärdigt fordon som uppfyller det strängaste utsläppskravet.

25 § Avgifterna behöver inte differentieras enligt 24 §, om

1. en sådan differentiering
 - a) skulle allvarligt skada avgiftssystemets enhetlighet med andra avgiftssystem,
 - b) inte är tekniskt genomförbar, eller
 - c) skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan,
2. avgifterna differentieras enligt 26 §, eller
3. avgifter tas ut enligt 36 §.

Differentiering för koldioxidutsläpp

26 § Infrastrukturavgifter som tas ut för tunga fordons användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg ska differentieras med hänsyn till fordonens koldioxidutsläppsklasser enligt 9 § lagen (2024:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser eller motsvarande koldioxidutsläppsklasser för fordon som inte är registrerade i Sverige. Avgifterna ska differentieras så att den högsta avgiften tas ut för fordon i koldioxidutsläppsklass 1 och avgifterna för fordon i

- koldioxidutsläppsklass 2 är minst 5 men inte mer än 15 procent lägre än i klass 1,
- koldioxidutsläppsklass 3 är mer än 15 men inte mer än 30 procent lägre än i klass 1,
- koldioxidutsläppsklass 4 är mer än 30 men inte mer än 50 procent lägre än i klass 1, och
- koldioxidutsläppsklass 5 är mer än 50 men inte mer än 75 procent lägre än i klass 1.

Om avgifterna också differentieras med hänsyn till fordonens euro-utsläppsklass enligt 24 §, ska avgifterna i koldioxidutsläppsklasserna 2–5 beräknas i förhållande till avgiften för fordon i koldioxidutsläppsklass 1 som uppfyller det strängaste euro-utsläppskravet.

27 § Avgifterna behöver inte differentieras enligt 26 §, om avgifter i stället tas ut för trafikrelaterade utsläpp av koldioxid enligt 38 §.

28 § Avgifter för användning av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass behöver inte differentieras enligt 26 §, om differentieringen

1. inte är tekniskt genomförbar, eller
2. skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

Differentiering för utsläppsfria fordon

29 § Infrastrukturavgifter som tas ut för utsläppsfria lätta lastbilar där förarutrymmet och lastutrymmet finns inom samma enhet och för utsläppsfria lätta bussar ska vara lägre än för andra lätta fordon, om

1. det är tekniskt möjligt, och
2. avgifterna tas ut för användning av ett vägsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg.

Avgifterna får dock inte vara lägre än 25 procent av den högsta avgift som tas ut för andra lätta fordon.

30 § För användning av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass behöver avgifterna inte differentieras enligt 29 §, om differentieringen skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

31 § En infrastrukturavgift som tas ut för ett utsläppsfritt fordon med en totalvikt över 3 500 kilogram men högst 4 250 kilogram ska uppgå till samma belopp som avgiften för ett lätt fordon av motsvarande fordonstyp som är utsläppsfritt.

Differentiering för att styra trafiken

32 § Infrastrukturavgifter som tas ut för användning av ett vägsnitt på en enskild väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg får differentieras för att minska trängsel, främja trafiksäkerheten eller minimera slitage på vägsnittet eller optimera användningen av det. Sådan differentiering får dock endast göras om

1. den görs med hänsyn till tider på dygnet, till typ av dag eller till årstid,
2. den är tydlig, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor,
3. ingen avgift är mer än 175 procent högre än den genomsnittliga avgiften för motsvarande fordon,
4. högre avgifter för att minska trängsel tas ut under högst sex timmar per dygn, och
5. differentiering för att minska trängsel innebär högre avgiftsnivåer under perioder då många fordon använder vägsnittet och lägre avgiftsnivåer under övriga tider.

Differentiering i transeuropeiska stomtransportnätet

33 § Infrastrukturavgifter som tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i ett stort projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätet får differentieras på annat sätt än det som följer av 24, 26, 29 och 32 §§, om

1. vägavsnittet är direkt utsatt för konkurrens från andra trafikslag,
2. en avvikande differentiering behövs för att säkra projektets lönsamhet, och
3. differentieringen
 - a) innebär en linjär och proportionell avgiftsstruktur,
 - b) är offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor, och
 - c) inte leder till att kostnader i form av höjda avgifter förs över på användare som inte omfattas av differentieringen.

34 § Om avgifter differentieras enligt 33 § för att minska trängsel, främja trafiksäkerheten eller minimera slitage på vägavsnittet eller optimera användningen av det, ska differentieringen innebära en styrning till tider på dygnet, till typ av dag eller till årstid.

Differentiering får inte ge en större totalintäkt

35 § En avgiftsdifferentiering enligt 24, 26, 29, 32 eller 33 § får inte utformas så att de totala avgiftsintäkterna blir större än om avgifterna inte differentieras.

Avgifter för externa kostnader

36 § Om infrastrukturavgifter tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, ska också avgifter för externa kostnader tas ut för tunga fordons användning av vägavsnittet. Avgifterna ska täcka externa kostnader i form av trafikrelaterade luftföroreningar som de tunga fordonen orsakar när de använder vägavsnittet.

37 § Avgifter för externa kostnader enligt 36 § behöver inte tas ut

1. för tunga fordon som uppfyller det strängaste euro-utsläppskravet under fyra år från och med det datum då euro-utsläppskravet infördes,
2. för användning av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass, om ett sådant avgiftsuttag inte är tekniskt genomförbart, eller
3. om avgifterna skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

38 § Avgifter för externa kostnader får tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg i den utsträckning sådana avgifter inte ska tas ut enligt 36 §.

39 § Avgifter enligt 36 eller 38 § för tunga fordon ska bestämmas i enlighet med de minikrav och beräkningsmetoder som anges i bilaga IIIa till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362, och med hänsyn till de referensvärden som anges i bilagorna IIIb och IIIc till direktivet.

Avgifternas storlek får bestämmas så att de totala intäkterna från avgifter för externa kostnader som tas ut för tunga fordon på vägavsnittet endast motsvarar en andel av de externa kostnader som orsakas av de tunga fordonen.

40 § Avgifter enligt 36 eller 38 § som tas ut för att täcka kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller ska bestämmas så att de totala intäkterna från sådana avgifter inte överstiger de externa kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller som de avgiftsbelagda fordonens användning av vägavsnittet orsakar.

41 § En avgift enligt 38 § som tas ut för att täcka kostnader för trafikrelaterade koldioxidutsläpp får vara högst dubbelt så hög som referensvärdet enligt bilaga IIIc till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362. Samma avgiftsnivå ska tillämpas för likvärdiga fordon. En avgift för en tung buss får dock bestämmas till ett lägre belopp än motsvarande avgift för en tung lastbil.

Avgiftsrabatt

42 § Om infrastrukturavgifter tas ut för användning av ett sådant vägavsnitt på en enskild väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, får rabatt på avgiften ges till förmån för personbilar som regelbundet använder vägavsnittet. Rabatten får inte leda till att kostnader i form av höjda avgifter förs över på användare som inte omfattas av rabatten.

Uppgifter om fordons utsläppsklass när avgift tas ut

43 § Om ett fordons utsläppsklass har betydelse för en infrastrukturavgift som tas ut för användning av ett vägavsnitt, ska den som tar ut avgiften se till

1. att uppgiften kan lämnas elektroniskt till avgiftsupptagaren innan fordonet använder vägavsnittet, och
2. om uppgiften saknas när avgiften tas ut, att avgiften inte tas ut med högre belopp än det som gäller för likvärdiga fordon i den mest förorenande utsläppsklassen.

Kvitto

44 § Totalbeloppet av de avgifter som enligt denna lag tas ut för ett fordons användning av ett vägavsnitt ska framgå av ett kvitto eller en motsvarande handling som tillhandahålls den betalningsskyldige eller någon annan som har betalat avgiften. Om det är möjligt, ska tillhandahållandet ske elektroniskt.

Ett kvitto behöver inte tillhandahållas den som avstår från kvittot. Ett sådant avstående befriar inte från den underrättelseskyldighet som följer av 33 § förvaltningslagen (2017:900).

Användningsförbud för fordon när avgift inte har betalats

45 § Ett fordon får inte användas, om

1. avgifter för fordonets användning av ett vägavsnitt på en allmän väg eller avgifter med anledning av försenad betalning tas ut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen och avgifterna inte har betalats inom föreskriven tid,

2. den totala avgiftsskulden för fordonet uppgår till mer än 5 000 kronor, och

3. minst sex månader har gått från den dag då mer än 5 000 kronor av den totala avgiftsskulden skulle ha betalats.

46 § En avgift ska inte räknas in i den totala avgiftsskulden enligt 45 § om

1. en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala avgiften och avgiften har beslutats efter ägarbytet,

2. ett anstånd med betalningen gäller för avgiften,

3. en EETS-betalningsförmedlare är skyldig att betala avgiften enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägavgiftssystem.

47 § Användningsförbudet gäller till dess den totala avgiftsskuld som har lett till förbudet har betalats.

48 § Den myndighet som regeringen bestämmer får i det enskilda fallet medge att ett fordon får användas trots användningsförbudet, om det finns särskilda skäl.

49 § Den som förvärvat ett fordon vid en exekutiv försäljning, från ett konkursbo eller enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall får använda fordonet trots användningsförbudet, om förbudet har inträtt på grund av obetalda avgifter som en tidigare ägare eller konkursgäldenären är betalningsskyldig för. Även den som därefter förvärvat fordonet får använda det trots användningsförbudet.

50 § Ett konkursbo får trots användningsförbudet använda ett fordon som tillhör konkursboet, om förbudet har inträtt på grund av obetalda avgifter som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

51 § En polisman eller en bilinspektör

1. ska ta hand om registreringsskyltarna för ett fordon som används i strid med användningsförbudet, och

2. får medge att fordonet trots användningsförbudet och trots att registreringsskyltar saknas förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Verkställighet

52 § En avgift som inte har betalats i rätt tid ska lämnas för indrivning, om avgiften

1. avser ett fordons användning av ett vägavsnitt på en allmän väg, eller

2. är en avgift med anledning av försenad betalning som har beslutats enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

53 § Ett beslut om avgift som avses i 52 § får verkställas enligt utsökningsbalken även om det inte har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Överklagande

54 § Beslut i fråga om att medge användning av ett fordon enligt 48 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Personuppgiftsansvar

55 § Den som tar ut avgifter för användning av en enskild väg är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

56 § I vägtrafikdatalagen (2019:369) finns bestämmelser om personuppgiftsansvar i fråga om avgifter för användning av allmän väg.

Bemyndiganden

57 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om infrastrukturavgifter på allmän väg meddela föreskrifter om

1. vilka vägvagnsnitt som avgifter ska tas ut på,
2. vilka fordon som ska omfattas av avgifterna,
3. avgifternas storlek,
4. avgiftspliktens inträde,
5. beslut om och betalning av avgifterna, och
6. avgifter med anledning av försenad betalning.

58 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka kostnader som ska innefattas i kostnader för uppförande och utveckling av ett vägvagnsnitt och tillhörande avgiftssystem, och
2. vad som utgör en väsentlig förändring av ett avgiftssystem.

59 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om vägar i det transeuropeiska vägnätet och motorvägar meddela föreskrifter om rapportering av uppgifter som har betydelse för tillämpningen av denna lag.

60 § Regeringen får meddela föreskrifter om att avgifter som uppgår till ringa belopp inte behöver lämnas för indrivning enligt 52 §.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026 i fråga om 29 och 30 §§, den 25 mars 2026 i fråga om 36–41 §§ och i övrigt den 1 maj 2024.

2. Genom lagen upphävs lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för

a) användningsförbud och överklagande av beslut som har meddelats före den 1 maj 2024, och

b) verkställighet av sådana infrastrukturavgifter på allmän väg och avgifter med anledning av att infrastrukturavgifterna inte har betalats i rätt tid som har beslutats före den 1 maj 2024.

4. Följande gäller för tillämpningen av 26–28 §§ på undergrupper av tunga fordon som 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. Om Europeiska kommissionen för en sådan undergrupp har fastställt referensvärden för koldioxidutsläpp i en genomförandeakt som antagits efter den 30 april 2022 eller om sådana referensvärden inte har fastställts, ska bestämmelserna om differentiering av infrastrukturavgifter i 26–28 §§ tillämpas på fordon i den undergruppen först från och med den dag som inträffar två år efter offentliggörandet av den genomförandeakt där referensvärdena fastställs.

5. Följande gäller för tillämpningen av 26–28 §§ på grupper av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242:

a) bestämmelserna om koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 tillämpas först från och med den dag som inträffar två år efter det att referensvärden för koldioxidutsläpp för den gruppen av fordon har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362, och

b) bestämmelserna om koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 tillämpas först från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den gruppen av fordon har fastställts enligt artikel 7ga.1 fjärde stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362, och trätt i kraft.

2.2 Förslag till lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Ordförklaringar

1 § I denna lag avses med

fordon: ett motorfordon med minst fyra hjul eller en ledad motorfordonskombination, som är avsedd för eller används för person- eller gods-transport på väg,

tungt fordon: ett fordon som har en totalvikt över 3 500 kilogram,

fordonsgrupp: en sådan grupp av fordon som anges i tabell 1 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, och

undergrupp av fordon: en grupp av fordon som definieras i bilaga I punkt 1 till 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.

2 § Med *rapporteringsperiod* avses i denna lag perioden från och med den 1 juli ett visst år till och med den 30 juni året därpå, med början år 2019.

3 § Med *koldioxidutsläpp* avses i denna lag de specifika koldioxidutsläpp som anges i ett tungt fordons kundinformationsfil enligt del II i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400.

4 § I denna lag avses med *referensvärde för koldioxidutsläpp*:

1. för ett fordon som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242, det värde som beräknas enligt punkt 3 i bilaga I till den förordningen, och

2. för ett fordon som inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242, det genomsnittliga värdet av alla koldioxidutsläpp från fordon i den fordonsgrupp som fordonet tillhör och som har rapporterats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning, för den första rapporteringsperioden.

5 § Med *utsläppsminskningsskurva* avses i denna lag en sådan kurva för minskade koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon som beräknas

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, i den ursprungliga lydelsen.

utifrån minskade årliga koldioxidutsläpp och referensvärdet för koldioxidutsläpp för respektive rapporteringsperiod.

6 § I denna lag avses med *utsläppsfritt fordon* ett tungt fordon utan förbränningsmotor eller med en förbränningsmotor som släpper ut

1. mindre än 1 gram koldioxid per kilowattimme, fastställt i enlighet med 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 och med genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen, eller

2. mindre än 1 gram koldioxid per kilometer, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och med genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen.

7 § Med *utsläppssnålt tungt fordon* avses i denna lag ett annat tungt fordon än ett utsläppsfritt tungt fordon med koldioxidutsläpp som är lägre än hälften av referensvärdet för koldioxidutsläpp för den fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som det tunga fordonet tillhör.

Bemyndigande att meddela föreskrifter om rapporteringsperiod och utsläppsminskningsskurva

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. den första rapporteringsperiod som avses i 4 § 2, och
2. hur en utsläppsminskningsskurva ska beräknas.

Indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser

9 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska dela in tunga fordon som är registrerade i vägtrafikregistret i följande koldioxidutsläppsklasser:

1. koldioxidutsläppsklass 1: fordon som inte tillhör någon av koldioxidutsläppsklasserna 2–5,

2. koldioxidutsläppsklass 2: fordon som tillhör någon av de undergrupper av fordon som anges i punkt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 och som

a) registrerades för första gången under en rapporteringsperiod,

b) vid tidpunkten för registreringen har koldioxidutsläpp som är mer än fem procent lägre än det värde på utsläppsminskningsskurvan för den relevanta undergruppen av fordon som gäller för rapporteringsperioden, och

c) inte tillhör någon av koldioxidutsläppsklasserna 3–5,

3. koldioxidutsläppsklass 3: fordon som tillhör någon av de undergrupper av fordon som anges i punkt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 och som

a) registrerades för första gången under en rapporteringsperiod,

- b) vid tidpunkten för registreringen har koldioxidutsläpp som är mer än åtta procent lägre än det värde på utsläppsminskingskurvan för den relevanta undergruppen av fordon som gäller för rapporteringsperioden, och
- c) inte tillhör någon av koldioxidutsläppsklasserna 4 eller 5,
4. koldioxidutsläppsklass 4: utsläppssnåla tunga fordon, och
5. koldioxidutsläppsklass 5: utsläppsfria fordon.

Omrövning av indelningen i koldioxidutsläppsklasser

10 § Den myndighet som delar in fordon i koldioxidutsläppsklasser enligt 9 § ska ompröva klassificeringen av ett fordon

1. vart sjätte år från den första registreringen av fordonet, om fordonet är indelat i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3,
2. om fordonsägaren begär det, eller
3. om det finns andra skäl än de som anges i 1 och 2.

Vid en omprövning enligt första stycket 1 ska fordonets koldioxidutsläpp bedömas i förhållande till värdet på utsläppsminskingskurvan vid omprövningstillfället.

11 § Om ett fordon har indelats i koldioxidutsläppsklass 1 på grund av att uppgifter om referensvärde eller en utsläppsminskingskurva inte fanns tillgängliga vid indelningen, ska myndigheten göra en ny bedömning av fordonets utsläppsklass när sådana uppgifter finns tillgängliga.

Överklagande

12 § Beslut enligt 9–11 §§ får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Ett beslut som har fattats genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret får inte överklagas innan det har omprövats enligt 10 § första stycket 2 eller 3. Om ett sådant beslut överklagas innan det har omprövats, ska överklagandet behandlas som en begäran om omprövning.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2024.

2.3 Förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948)

Härigenom föreskrivs att 29 § väglagen (1971:948)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 §²

Regeringen får meddela föreskrifter om avgift för färd på en färja.

Ytterligare bestämmelser om avgifter för att använda en väg finns i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

Ytterligare bestämmelser om avgifter för att använda en väg finns i lagen (2024:000) om infrastrukturavgifter på väg.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2024.

¹ Lagen omtryckt 1987:459.

² Senaste lydelse 2014:53.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

I denna lag förstås med

1. fordon: varje anordning som är eller har varit försedd med hjul, band, medar eller liknande och som inrättats huvudsakligen för färd på marken på annat sätt än på skenor,

2. registrerat fordon: ett fordon som är upptaget i vägtrafikregistret, det militära fordonsregistret eller motsvarande utländska register,

3. fordonsvrak: ett fordon som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde,

4. fordonets ägare:

a) för ett fordon som är upptaget i vägtrafikregistret eller ett motsvarande utländskt register, den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för ett beslut om flyttning, och

b) för ett oregistrerat fordon, den som äger fordonet vid tidpunkten för ett beslut om flyttning eller, i fråga om ett övergivet sådant fordon, den som dessförinnan senast ägde det,

5. fordonsrelaterade skulder: förfallna och obetalda skatter eller avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (2004:629) om trängselskatt, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

5. fordonsrelaterade skulder: förfallna och obetalda skatter eller avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (2004:629) om trängselskatt, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagen (2024:000) om infrastrukturavgifter på väg eller förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

Det som sägs i lagen om fordonets ägare gäller innehavaren, när det är fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år.

Om ägaren av ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret eller den som enligt andra stycket likställs med fordonets ägare inte har fyllt 18 år, tillämpas det som sägs i lagen om fordonets ägare i stället på den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret. Detta gäller dock inte

1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller

2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

Det som sägs i lagen om markägare gäller också den som på grund av avtal har rätt att upplåta ett område för parkering eller att förbjuda parkering inom området.

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2024.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förfallna och obetalda infrastrukturavgifter som har beslutats före den 1 maj 2024.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bilaga 2¹

Förteckning över de svenska skatter och avgifter som konventionen tillämpas på

Konventionen tillämpas på de skatter och avgifter som utgår enligt följande lagar.

Artikel 2 punkt 1 a:

- i) Kupongskattelagen (1970:624), lagen (1990:659) om särskild löneskatt på vissa förvärvsinkomster, lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., lagen (1991:687) om särskild löneskatt på pensionskostnader, inkomstskattelagen (1999:1229).
- ii) Lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel.
- iii) Lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt.

Artikel 2 punkt 1 b:

- i) Begravningslagen (1990:1144), lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund.
- ii) Lagen (1994:1920) om allmän löneavgift, lagen (1994:1744) om allmän pensionsavgift, socialavgiftslagen (2000:980).
- iii) A. Lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt.
B. Lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.
C. Mervärdesskattelagen (1994:200).
D. Lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, bilskrotninglagen (1975:343), lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel, lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel, lagen (1990:613) om mil-
- C. Mervärdesskattelagen (2023:200).
D. Lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, bilskrotninglagen (1975:343), lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel, lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel, lagen (1990:613) om mil-

jöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., *lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt, lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus, lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineralolja-produkter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.*

E. Lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

G. Lagen (1972:435) om överlastavgift, *lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg, samt lagen (2004:629) om trängselskatt.*

jöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., *lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus, lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineralolja-produkter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer, lagen (2022:155) om tobaksskatt, lagen (2022:156) om alkoholskatt.*

G. Lagen (1972:435) om överlastavgift, *lagen (2024:000) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg, samt lagen (2004:629) om trängselskatt.*

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

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för fordringar som har beslutats enligt mervärdesskattelagen (1994:200), lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt och lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

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

- | | |
|---|--|
| 1. lagen (1972:435) om överlastavgift, | |
| 2. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, | |
| 3. vägtrafikskattelagen (2006:227), | |
| 4. lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, | |
| 5. lagen (1994:419) om brottsofferfond, | |
| 6. skatteförfarandelagen (2011:1244), | |
| 7. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, | |
| 8. 19 kap. socialförsäkringsbalken, | |
| 9. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller | |
| 10. lagen (2014:52) om infra-
strukturavgifter på väg, i fråga om
avgifter på allmän väg. | 10. lagen (2024:000) om infra-
strukturavgifter på väg, i fråga om
avgifter på allmän väg. |

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2024.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för fordringar som har påförts före den 1 maj 2024.

2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem

Härigenom föreskrivs¹ att 1 och 28 §§ lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/520/EU av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen, i den ursprungliga lydelsen.

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.

Syftet med lagen är att främja betalningen av vägtullar genom att

1. säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem, och
2. underlätta gränsöverskridande utbyte av information om fordon och ägare eller innehavare av fordon.

28 §³

Om det behövs för att kunna kräva betalning för en vägtull som har förfallit till betalning av en ägare eller innehavare av ett fordon som är registrerat i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), får den svenska kontaktpunkten elektroniskt utbyta sådana uppgifter som anges i bilaga I till direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, med utländska kontaktpunkter.

För betalning av en vägtull för ett fordon som är registrerat i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) får den svenska kontaktpunkten elektroniskt utbyta uppgifter med utländska kontaktpunkter, om

1. vägtullen ska vara betald och utbytet av uppgifter behövs för att kunna kräva betalning av fordonets ägare eller innehavare, eller
2. utbytet av uppgifter behövs för att underrätta fordonets ägare eller innehavare om en skyldighet att betala vägtullen och
 - a) underrättelsen är nödvändig för att kunna kräva betalning, och

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, i den ursprungliga lydelsen.

² Senaste lydelse 2022:351.

³ Senaste lydelse 2022:351.

b) ägaren eller innehavaren inte kan identifieras på något annat sätt än genom uppgiftsutbytet.

Utbyte av uppgifter enligt första stycket får även ske om det behövs för att underrätta en sådan ägare eller innehavare av ett fordon om en skyldighet att betala en vägtull, och

1. ägaren eller innehavaren av fordonet inte kan identifieras på något annat sätt, och

2. underrättelsen är nödvändig för att kunna kräva betalning av vägtullen.

Om en uppgift som anges i del II i bilaga I till direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), får uppgiften inte lämnas ut.

Utbytet får endast avse uppgifter som anges i bilaga I till direktiv (EU) 2019/520, i lydelsen enligt 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.

Om en uppgift som anges i del II i bilaga I till direktiv (EU) 2019/520, i den ursprungliga lydelsen, omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), får uppgiften inte lämnas ut.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2024.

2.8 Förslag till lag om ändring i kamerabevakningslagen (2018:1200)

Härigenom föreskrivs att 9 § kamerabevakningslagen (2018:1200) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §¹

Tillstånd till kamerabevakning krävs inte vid

1. bevakning som Kustbevakningen, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen eller Tullverket bedriver,

2. bevakning som sker för att skydda en byggnad, en annan anläggning eller ett område som enligt 4 § 5 eller 6, 5 § 1–5 eller 6 § första stycket skyddslagen (2010:305) har förklarats vara skyddsobjekt, om bevakningen endast omfattar skyddsobjektet eller ett område i dess omedelbara närhet,

3. bevakning som Försvarsmakten bedriver från ett fordon, fartyg eller luftfartyg som ett led i en militär insats eller militär övning eller som behövs för att prova utrustning för sådan bevakning,

4. bevakning som Trafikverket bedriver

a) av vägtrafik,

b) av sjötrafik vid en rörlig bro,

c) vid en betalstation eller kontrollpunkt som avses i bilagorna till lagen (2004:629) om trängselskatt och som sker för att samla in uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas, eller

d) vid en betalstation på allmän väg som används vid uttag av infrastrukturavgifter enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och som sker för att samla in uppgifter som behövs för att beslut om infrastrukturavgift ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan avgift betalas,

d) vid en betalstation på allmän väg som används vid uttag av infrastrukturavgifter enligt lagen (2024:000) om infrastrukturavgifter på väg och som sker för att samla in uppgifter som behövs för att beslut om infrastrukturavgift ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan avgift betalas,

5. bevakning i en vägtunnel med övervakningssystem som avses i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och som bedrivs av någon annan tunnelhållare än Trafikverket,

6. bevakning som har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet, utreda eller lagföra brott, förebygga, förhindra eller upptäcka störningar av allmän ordning och säkerhet eller olyckor eller begränsa verkningarna av sådana störningar eller inträffade olyckor, om bevakningen sker

a) i ett färdmedel som används i kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana,

¹ Senaste lydelse 2020:519.

- b) av ett stations-, terminal- eller hållplatsområde avsett för resande med kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana,
- c) av en plats vid järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanespår, eller
- d) av ett flygplatsområde,

7. bevakning i en lokal där det bedrivs postverksamhet eller av området omedelbart utanför in- och utgångar till en sådan lokal, om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott,

8. bevakning i ett parkeringshus, om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott,

9. bevakning som sker för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön från ett fordon, en maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren, och

10. bevakning i en butikslokal där det bedrivs apoteksverksamhet, om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2024.

3 Ärendet och dess beredning

Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, det s.k. eurovinjettdirektivet, 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 på fordon för användningen av vissa infrastrukturer. Direktivet finns i *bilaga 1* och reglerar uttag av skatter och avgifter för användningen av det transeuropeiska vägnätet och en medlemsstats motorvägnät. Genom ändringarna utökas direktivets tillämpningsområde till att omfatta fler fordon än tidigare, både lätta och tunga fordon. Det ställs vidare högre krav än tidigare på att vägtrafiken ska betala för de externa kostnader i form av luftföroreningar, buller och koldioxidutsläpp som den orsakar. Eurovinjettdirektivet tvingar inte medlemsstaterna att ta ut skatter och avgifter, men om en medlemsstat väljer att göra det så måste direktivets villkor följas.

Eurovinjettdirektivet har i de delar som rör distansbaserade infrastrukturavgifter genomförts i svensk rätt genom lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

En promemoria – Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg – har tagits fram inom Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (dnr LI2023/02489). I denna lagrådsremiss behandlas promemorians lagförslag.

4 Genomförande av ändringar i eurovinjettdirektivet

Regeringens förslag: Två nya lagar ska införas: en lag om infrastrukturavgifter på väg och en lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

Hänvisningar till EU-förordningar ska gälla den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna tillstyrker eller har inga synpunkter på förslagen. Flera remissinstanser efterlyser dock en samlad översyn av de skatter, avgifter och andra styrmedel som påverkar transportsektorn. *Trafikanalys* anser att promemorian är otydlig i sitt syfte och att förslaget får ses som ett genomförande av direktivet som är anpassat till de infrastrukturavgifter som Sverige i dag tillämpar. Eftersom pålagan är rättsligt konstruerad som en avgift kan den inte användas för införandet av ett kostnadseffektivt och styrande system för hela vägnätet,

vilket under vissa förutsättningar i princip skulle vara möjligt och vara i linje med det transportpolitiska kostnadsansvaret.

Skälen för regeringens förslag

Två nya lagar

Eurovinjettdirektivet är i fråga om distansbaserade infrastrukturavgifter genomfört i svensk rätt genom lagen och förordningen om infrastrukturavgifter på väg. Ändringar i direktivet bör i fråga om distansbaserade infrastrukturavgifter genomföras i den lagstiftningen. De ändringar i direktivet som görs genom direktiv (EU) 2022/362 och som rör tidsbaserade vägavgifter hanteras av Finansdepartementet (Fi2023/02125).

Som *Trafikanalys* påpekar innebär det faktum att lagen om infrastrukturavgifter på väg reglerar avgifter vissa begränsningar av möjligheterna att använda regleringen i linje med det transportpolitiska kostnadsansvaret. Eventuella åtgärder med anledning av den synpunkten och det önskemål som framförs av flera remissinstanser om en samlad översyn av de skatter, avgifter och andra styrmedel som påverkar transportsektorn kan inte hanteras inom ramen för det här lagstiftningsärendet.

Ändringarna i eurovinjettdirektivet i fråga om distansbaserade infrastrukturavgifter innebär att det skulle krävas relativt omfattande ändringar i den nuvarande lagen om infrastrukturavgifter på väg. Av juridisk-tekniska skäl bör därför lagen om infrastrukturavgifter på väg ersättas med en ny lag med samma namn.

Ändringarna i eurovinjettdirektivet innebär bl.a. att tunga fordon ska delas in i koldioxidutsläppsklasser, se avsnitt 6.2. Ett fordons koldioxidutsläppsklass kan påverka den infrastrukturavgift som ska tas ut för fordonet, men även den skatt som ska tas ut för fordonet. Eftersom indelningen även har betydelse för skatt regleras den lämpligen separat i en ny lag.

Dynamiska hänvisningar till EU-förordningar

Eurovinjettdirektivet innehåller hänvisningar till flera andra EU-rättsakter. I huvudsak avser det hänvisningar till bestämmelser om tunga fordons koldioxidutsläpp. Bland annat regleras hur tunga fordons koldioxidutsläpp ska beräknas, hur utsläppen ska minska och hur uppgifter om utsläppen ska samlas in.

Kommissionen ges vidare i artiklarna 7cb.4 och 9d i eurovinjettdirektivet befogenhet att anta delegerade akter för att ändra formlerna för beräkning av kostnaderna för trafikrelaterade luftföroreningar och trafikrelaterat buller i punkterna 4.1 och 4.2 i bilaga IIIa till direktivet och referensvärdena för avgifter för externa kostnader i bilagorna IIb och IIc till direktivet i syfte att anpassa dem till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

Med hänsyn till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen avseende fordons koldioxidutsläpp och andra externa kostnader som fordon orsakar finns det anledning att anta att EU-rätten i framtiden kan komma att ändras löpande av bl.a. kommissionen. Ändringar på det här området torde i huvudsak bero på att fordonsflottan blir allt renare, dvs. orsakar mindre utsläpp. Att fordonen blir renare kan medföra fördelar för enskilda fordonsägare, t.ex. i form av lägre avgifter. Nya beräkningssätt, ändrade referensvärden och andra ändringar i EU-rättsakter bör därför, i den

utsträckning det är möjligt, få omedelbart genomslag i Sverige. Eftersom ett direktiv ska genomföras i nationell rätt, måste hänvisningarna till direktivet vara statiska. Hänvisningarna till EU-förordningar i de nya lagarna kan och bör däremot vara dynamiska.

5 Lagen om infrastrukturavgifter på väg

5.1 Lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Avgifter som tas ut för användning av allmänna vägar, utom färjor, eller enskilda vägar som är motorvägar eller som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige ska omfattas av lagens tillämpningsområde. Det ska endast gälla avgifter som tas ut för att täcka kostnader för väginfrastrukturen och kostnader för luftföroreningar, buller och koldioxidutsläpp som användningen av väginfrastrukturen orsakar.

Avgifter som avser installationer för att tillhandahålla energi till fordon under färd på elvägar ska inte omfattas av tillämpningsområdet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges kommuner och regioner* och *Transportstyrelsen* anser att det är otydligt vilka allmänna vägar som omfattas av lagen om infrastrukturavgifter på väg och vad som gäller för vägar med kommunalt huvudmannaskap. *Trafikanalys* anser att lagens tillämpningsområde är otydligt beskrivet.

Skälen för regeringens förslag

Geografiskt tillämpningsområde

I likhet med den nuvarande lagen bör lagens geografiska tillämpningsområde inte inskränkas för allmänna vägar. Alla allmänna vägar, oavsett väghållare, omfattas alltså av lagens tillämpningsområde. Med anledning av *Sveriges kommuner och regioners* och *Trafikanalys* synpunkter är regeringens bedömning följande. Infrastrukturavgifter får inte tas ut för befintliga vägar som redan har finansierats på annat sätt än genom infrastrukturavgifter eller lån som ska återbetalas med sådana avgifter. Vidare bör det noteras att i fråga om fordon som omfattas av lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, får en infrastrukturavgift för användning av vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg endast tas ut om vägavsnittet är en bro, en tunnel eller en väg genom ett bergspass. I fråga om avgifter för användningen av allmänna vägar blir lagen därför i praktiken tillämplig främst på nya broar och tunnlar. För närvarande tas infrastrukturavgifter endast ut på tre statliga broar på allmän väg, broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet i Nacka. Det finns för närvarande inte några planer på att ta ut avgifter för användningen av ytterligare vägavsnitt. Om det skulle bli aktuellt att ta ut avgifter på en allmän väg som en kommun är väghållare för, får det övervägas hur ett sådant avgiftsuttag bör utformas.

Tillämpningsområdet för enskilda vägar bör, liksom tidigare, motsvara eurovinjettdirektivets, dvs. vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet eller är motorvägar (jfr propositionen *Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska väg tullssystem* [prop. 2013/14:25 s. 43–44]).

Som *Sveriges kommuner och regioner* och *Transportstyrelsen* påpekar finns det även vägar med kommunalt huvudmannaskap som vare sig är enskilda eller allmänna vägar, utan kommunala gator. Det kommunala gatuvägnätet omfattar främst vägar inom kommunen som inte omfattas av eurovinjettdirektivets tillämpningsområde. Det finns dock några enstaka vägsträckor i Sverige, som totalt omfattar några få kilometer, som antingen ingår i det transeuropeiska vägnätet eller är motorväg och där kommunen är huvudman enligt plan- och bygglagen (2010:900). Dessa vägsträckor är alltså kommunala gator som omfattas av eurovinjettdirektivets geografiska tillämpningsområde. Liksom för allmänna vägar innebär eurovinjettdirektivet att avgifter för användningen av kommunala gator som omfattas av direktivet i praktiken främst får tas ut för användningen av en ny bro eller tunnel. Det är ytterst få vägsträckor inom det kommunala gatuvägnätet som omfattas av eurovinjettdirektivets tillämpningsområde. Det är inte sannolikt att det, i vart fall inom överskådlig tid, kommer att byggas en ny bro eller tunnel på någon av dessa vägsträckor eller byggas en ny kommunal gata som ingår i det transeuropeiska vägnätet eller är motorväg. Mot den bakgrunden bör kommunala gator inte omfattas av den nya lagens tillämpningsområde. Bestämmelser om fastighetsägares skyldighet att betala för gatukostnader m.m. finns i 6 kap. 24 och 25 §§ plan- och bygglagen.

Fordon som omfattas av lagen

Före den senaste ändringen av eurovinjettdirektivet omfattade direktivet endast motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram och som är avsedda för eller används för godstransport på väg. Bland annat personbilar, bussar och lätta lastbilar föll alltså utanför direktivets tillämpningsområde. Genom den senaste ändringen av direktivet har tillämpningsområdet utvidgats till att omfatta alla motorfordon med minst fyra hjul samt ledade fordonskombinationer, under förutsättning att de används för eller är avsedda att användas för gods- eller persontransport på väg.

I fråga om allmänna vägar bör, liksom tidigare, lagens tillämpningsområde inte begränsas till vissa kategorier av fordon. Vilka fordon som ska omfattas av respektive undantas från avgiftsplikt på allmän väg bör i stället, i enlighet med den nuvarande ordningen, regleras i förordning, se avsnitt 5.3. I den utsträckning särskilda bestämmelser i lagen gäller för endast vissa kategorier av fordon bör detta framgå av respektive paragraf.

Den nuvarande lagens tillämpningsområde när det gäller enskilda vägar begränsas i fråga om fordon till tunga godsfordon. Med anledning av utvidgningen av direktivets tillämpningsområde i fråga om fordon finns det inte längre skäl att begränsa lagens tillämpningsområde på enskilda vägar till vissa fordonskategorier. Liksom för allmänna vägar bör i den utsträckning särskilda bestämmelser gäller för endast vissa kategorier av fordon detta i stället framgå av respektive paragraf.

Elvägar

Enligt artikel 9.1a b i eurovinjettdirektivet hindrar direktivet inte medlemsstaterna från att tillämpa avgifter som är särskilt utformade för att finansiera anläggning, drift, underhåll och utveckling av installationer som är inbyggda i eller används längs eller över vägar och som tillhandahåller energi för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon i rörelse och som tas ut för sådana fordon. Lagen om infrastrukturavgifter på väg bör därför inte omfatta sådana avgifter. Det bör påpekas att det endast är avgifter för att täcka kostnader för den utrustning som krävs för att tillhandahålla fordon energi under färd på vägen och för att ta betalt för energin som undantas från direktivets och lagens tillämpningsområde. Avgifter som tas ut för att finansiera övriga kostnader för vägen omfattas alltså av tillämpningsområdet.

5.2 Ordförklaringar

Regeringens förslag: För att tydliggöra innehållet i lagen ska vissa centrala ord och uttryck förklaras. Det gäller orden och uttrycken avgift för externa kostnader, avgiftssystem, euro-utsläppsklass, fordon, infrastrukturavgift, kostnad för trafikrelaterade koldioxidutsläpp, kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar, kostnad för trafikrelaterat buller, lätt fordon, transeuropeiska stomtransportnätet, transeuropeiska vägnätet, transportör, tungt fordon, typ av tungt fordon, utsläppsfritt fordon och vägavsnitt.

I fråga om förklaringar av övriga ord och uttryck som används i lagen ska det hänvisas till lagen om vägtrafikdefinitioner.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Flera ord och uttryck som används i lagen om infrastrukturavgifter på väg behöver förklaras i lagen. Några av definitionerna i eurovinjettdirektivet är införda i den nuvarande lagen om infrastrukturavgifter på väg och kan utan ändring i sak flyttas över till den nya lagen. Det gäller definitionerna av avgiftssystem, infrastrukturavgift och vägavsnitt.

Definitionen av prioriterade projekt av europeiskt intresse i den nuvarande lagen har inte längre någon motsvarighet i direktivet och bör inte tas in i den nya lagen. När det gäller stora projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätet, se avsnitt 5.10.6.

Det krävs inte någon ytterligare förklaring än den som framgår av de föreslagna definitionerna av lätt fordon, kostnader för trafikrelaterade koldioxidutsläpp, trafikrelaterad luftförorening och trafikrelaterat buller, transeuropeiska vägnätet, transeuropeiska stomtransportnätet, transportör, tungt fordon och utsläppsfritt fordon. Innebörden av följande ord och uttryck behöver däremot utvecklas något.

Med fordon avses enligt eurovinjettdirektivet ett motorfordon med minst fyra hjul eller en ledad motorfordonskombination, som är avsedd för eller används för person- eller godstransport på väg. Eftersom definitionen skiljer sig något från definitionen av fordon i lagen (2001:559) om

vägtrafikdefinitioner, bör ordet förklaras särskilt i lagen om infrastrukturavgifter på väg.

De fordonsegenskaper som är avgörande för indelningen av tunga fordon i olika typer ska antingen vara synliga eller anges i fordonshandlingar. Med fordonshandlingar avses sådana handlingar som används i alla medlemsstater, t.ex. registreringsbevis och intyg om överensstämmelse med EU-krav, s.k. CoC-dokument (Certificate of Conformity).

Av artikel 2.3 i direktiv (EU) 2022/362 framgår att medlemsstaterna får behandla en husbil antingen som en buss eller som en personbil. Enligt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner behandlas en husbil enligt svensk rätt som en personbil klass II.

Fordon delas in i euro-utsläppsklasser baserat på de emissionskrav som fordonens motorer uppfyller, vilket innebär att utsläppsklassen är högre ju renare fordonet är. De emissionskrav som gäller för varje utsläppsklass framgår av bilaga 0 till eurovinjettdirektivet. Efter ändringarna i eurovinjettdirektivet omfattas även utsläppsklass euro VI av bilaga 0. Den hänvisning till 31 § avgasreninglagen (2011:318) som finns i den nuvarande lagen behövs därmed inte längre.

Med avgift för externa kostnader avses enligt direktivet en avgift som tas ut för att täcka kostnader för trafikrelaterad luftförorening, trafikrelaterat buller eller trafikrelaterat koldioxidutsläpp. En avgift kan också tas ut för att täcka en kombination av sådana kostnader. Vad de olika kostnaderna avser framgår av förklaringen av respektive uttryck.

Övriga ord och uttryck som används i lagen förklaras lämpligen genom en hänvisning till lagen om vägtrafikdefinitioner och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Sådana föreskrifter finns i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. I de båda författningarna finns de viktigaste definitionerna inom vägtrafikområdet samlade.

5.3 Fordon som får undantas från avgiftsplikt

Regeringens förslag: Infrastrukturavgifter ska kunna tas ut för olika kategorier av fordon oberoende av varandra. Om infrastrukturavgifter tas ut för personbilar, ska dock sådana avgifter även tas ut för lätta lastbilar.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på lagförslaget. *Konkurrensverket*, *Svenska taxiförbundet* och *Trafikanalys* har däremot synpunkter på förordningsförslaget om undantag från plikten att betala infrastrukturavgift.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 7.3 i eurovinjettdirektivet framgår att infrastrukturavgifter får tas ut för olika kategorier av fordon oberoende av varandra. Som exempel på kategorier nämns tunga och lätta fordon, men även t.ex. tunga lastbilar, lätta bussar och personbilar. Det är alltså enligt direktivet möjligt att t.ex. ta ut avgifter för tunga lastbilar, men inte för tunga bussar. Om infrastrukturavgifter tas ut för personbilar ska dock sådana avgifter även tas ut för lätta lastbilar. Möjligheten att ta ut avgifter för olika kategorier av fordon oberoende av varandra bör framgå av lagen.

Vilka fordon som omfattas av avgiftsplikt på allmän väg framgår av förordningen om infrastrukturavgifter på väg. Av 5 § framgår att infrastrukturavgift ska betalas för en bil som när avgiftsplikten inträder är införd i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Undantag från plikten att betala infrastrukturavgifter finns i 6 § i förordningen.

Avgiftsplikt och undantag från plikten bör fortsatt regleras i förordning med stöd av bemyndigande i lagen. *Konkurrensverkets*, *Svenska taxiförbundets* och *Trafikanalys* synpunkter kommer att beaktas i arbetet med ändring av förordningen om infrastrukturavgifter på väg. Utgångspunkten vid bedömningen av om nedsättning av infrastrukturavgifter eller undantag från avgiftsplikt ska göras bör vara att behålla infrastrukturavgifternas finansierande syfte och att göra uttaget av avgifter så administrativt enkelt som möjligt. Vidare bör det säkerställas att avgifterna inte riskerar att betraktas som en skatt.

5.4 Avgiftssystemet

Regeringens förslag: Infrastrukturavgifter ska tas ut och drivas in på ett sätt som påverkar trafikflödet så lite som möjligt och som gör att normal trafiksäkerhetsstandard upprätthålls. Ett avgiftssystem ska inte innebära diskriminering på grund av användarens, transportörens eller fordonets nationalitet eller transportens ursprung eller destination.

Om systemet kräver användning av fordonsutrustning, ska den som tar ut infrastrukturavgiften se till att alla användare får tillgång till sådan utrustning som uppfyller föreskrivna tekniska krav.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 7j.1 och 7j.2 i eurovinjett-direktivet är genomförda i nuvarande 4 § lagen om infrastrukturavgifter på väg. Av paragrafen framgår att infrastrukturavgifter ska tas ut och drivas in på ett sätt som påverkar trafikflödet så lite som möjligt och som gör att normal trafiksäkerhetsstandard upprätthålls. Om systemet kräver användning av fordonsutrustning, ska den som tar ut infrastrukturavgiften se till att alla användare får tillgång till sådan utrustning som uppfyller föreskrivna tekniska krav. Paragrafer med motsvarande innehåll bör föras in i den nya lagen.

Enligt artikel 7.5 i eurovinjettdirektivet får vägtullar inte vara direkt eller indirekt diskriminerande på grund av väganvändarens nationalitet, den medlemsstat eller det tredjeland där transportören är etablerad, den medlemsstat eller det tredjeland där fordonet är registrerat eller transportens ursprung eller destination. I den nuvarande paragrafen anges att ett avgiftssystem inte får medföra omotiverade nackdelar för användare som inte regelbundet använder vägnätet. Även utländska förare och fordon kan använda det svenska vägnätet regelbundet. Paragrafen i den nya lagen bör därför utformas så att den bättre motsvarar direktivets innebörd.

Enligt artikel 7j.1 ska vägtullar kunna betalas dygnet runt, åtminstone elektroniskt. För användning av broarna i Sundsvall, Motala och Nacka tas avgifter ut genom att fordonets registreringsskylt fotograferas och ett

beslut med krav på betalning skickas till fordonsägaren. På Öresundsbron betalas avgiften på plats eller i efterhand om en transponder används. Betalning kan alltså ske dygnet runt. Direktivets bestämmelse är därmed redan uppfylld.

Av artikel 7j.4 framgår att medlemsstaterna i den utsträckning det är ekonomiskt möjligt ska ta ut och driva in infrastrukturavgifter med hjälp av ett elektroniskt väggtullssystem. Med elektroniska väggtullssystem avses enligt 4 § första stycket 7 lagen (2013:1164) om elektroniska väggtullssystem ett tekniskt och administrativt system för att ta upp väggtullar i ett väggtullsområde med stöd av fordonsutrustning eller automatisk avläsning av ett fordons registrerings skylt. De transpondrar som används på Öresundsbron utgör sådan fordonsutrustning som avses i lagen om elektroniska väggtullssystem. Vidare innebär den fotografering av ett fordons registrerings skylt som sker på broarna i Sundsvall, Motala och Nacka en sådan automatisk avläsning som avses i lagen. Samtliga nuvarande system för uttag av infrastrukturavgifter i Sverige uppfyller alltså direktivets krav.

5.5 Kostnader som får täckas med avgifter

Regeringens förslag: Infrastrukturavgifter som tas ut för användning av ett vägavsnitt på allmän väg ska endast få täcka kostnader för uppförande och utveckling av det vägavsnitt som avgifterna avser samt för uppförande, underhåll, drift och utveckling av tillhörande avgiftssystem. Kostnader som har finansierats på annat sätt än genom lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter eller direkt med intäkter från infrastrukturavgifter ska inte få täckas med avgifter.

Infrastrukturavgifter som tas ut för tunga fordons användning av ett vägavsnitt på enskild väg ska endast få tas ut för att täcka sådana kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av det vägavsnitt som avgifterna avser samt tillhörande avgiftssystem som kan hänföras till tunga fordon. Avgifterna ska även få täcka rimlig avkastning på kapital och en rimlig vinstmarginal.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som ska avses med kostnader för uppförande och utveckling av ett vägavsnitt och tillhörande avgiftssystem.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 7b i och bilaga III till eurovinjettdirektivet framgår att infrastrukturavgifter för tunga fordon som tas ut för användningen av ett vägavsnitt får tas ut för att täcka kostnaderna för uppförande, drift, underhåll och utveckling av det berörda vägavsnittet och det avgiftssystem som hör till vägavsnittet. Att en avgift ska motsvara kostnaden för det som tillhandahålls följer även av principerna för gränsdragningen mellan skatt och avgift, jfr avsnitt 5.7. För en närmare beskrivning av de kostnader som får täckas med avgifter se prop. 2013/14:25 s. 52–53.

De nuvarande bestämmelserna om fastställande av kostnadsunderlaget för infrastrukturavgifter i 5 och 7 §§ lagen om infrastrukturavgifter på väg,

som genomför artikel 7b i och bilaga III till eurovinjettdirektivet, bör därmed föras över till den nya lagen. Bestämmelserna bör dock få en annan redaktionell utformning. Av ändringarna i artikel 7b framgår att infrastrukturavgifter ska grundas på principen om återvinnande av infrastrukturkostnader för tunga fordon. Direktivet omfattar alltså efter ändringarna inte bara godsfordon utan även fordon avsedda för transport av passagerare. I fråga om enskilda vägar bör därmed avgifter få tas ut för att täcka de kostnader som kan hänföras till alla tunga fordon som är avsedda för eller används för gods- eller persontransport på väg och inte bara tunga godsfordon.

I artikel 2.1.3–2.1.5 i eurovinjettdirektivet definieras vissa ord och uttryck som avser de kostnader som får täckas med infrastrukturavgifter. Av definitionerna framgår bl.a. att anläggningskostnader, som i lagen om infrastrukturavgifter på väg benämns kostnader för uppförande, innefattar eventuella finansieringskostnader såsom ränta på lån och avkastning på eget kapital från aktieägare. Kostnadsunderlaget får även omfatta kostnader för betydande strukturella reparationer, med undantag för sådana reparationer som inte längre är till nytta för väganvändarna. I synnerhet anses reparationer inte längre vara till nytta för användarna om reparationsarbetet har ersatts av ny vägbeläggning eller annat anläggningsarbete. I fråga om allmänna vägar får kostnader för betydande strukturella reparationer täckas med avgifter endast i den utsträckning de inte har finansierats med skattede medel eller annan finansiering än infrastrukturavgifter. Dessa preciseringar av de kostnader som får täckas med infrastrukturavgifter regleras lämpligen i förordning. Bemyndiganden som möjliggör en sådan reglering bör tas in i lagen om infrastrukturavgifter på väg.

5.6 Avgifter för tunga fordon som omfattas av vägavgift

Regeringens förslag: I fråga om tunga fordon som omfattas av vägavgift ska en infrastrukturavgift få tas ut för användning av vägavsnitt på allmän väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg endast om vägavsnittet är en bro, en tunnel eller en väg genom ett bergspass.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 7.4 i eurovinjettdirektivet får distansbaserade vägtullar och tidsbaserade vägavgifter inte tas ut samtidigt för en fordonskategori för användning av ett vägavsnitt. Undantag görs för användning av ett vägavsnitt på en bro, i en tunnel eller på en väg genom ett bergspass.

Tidsbaserade vägavgifter tas ut enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon för motorfordon och ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kilogram om fordonet är avsett uteslutande för godstransport på väg. Som ett led i genomförandet av eurovinjettdirektivet föreslås i Finansdepartementets promemoria Ändrade

vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet (Fi2023/02125) att lagen från den 26 mars 2027 utformas på sådant sätt att avgiftsplikt omfattar motorfordon med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram eller motorfordonskombination med sådant fordon samt motorfordonskombination med motorfordon med en totalvikt på upp till 3 500 kilogram med anordning för påhängsvagn.

Den möjlighet som direktivet ger att trots uttaget av vägavgift ta ut infrastrukturavgifter för användning av ett vägavsnitt på en bro, i en tunnel eller på en väg genom ett bergspass framgår av den nuvarande lagen om infrastrukturavgifter på väg (jfr prop. 2013/14:25 s. 46). Möjligheten bör även framgå av den nya lagen.

5.7 Differentiering av infrastrukturavgifter

Regeringens förslag: Kostnader ska få täckas med infrastrukturavgifter på allmän väg endast om det inte krävs att avgifterna differentieras med hänsyn till fordons utsläpp.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Eurovinjettdirektivet innehåller ett antal frivilliga respektive tvingande regler som utgår från principen att förorenaren betalar, dvs. att den som använder ett fordon ska betala för den miljö- och klimatpåverkan som fordonet orsakar. Infrastrukturavgifter för tunga fordon ska därför enligt huvudregeln i artikel 7ga differentieras med hänsyn till fordonens koldioxidutsläppsklasser. Fram till dess att den differentieringen tillämpas ska infrastrukturavgifterna för tunga fordon differentieras med hänsyn till fordonens euro-utsläppsklasser, se artikel 7g.2.

För lätta fordon får infrastrukturavgifterna differentieras med hänsyn till fordonens miljöprestanda enligt artikel 7gb.1. Från och med den 1 januari 2026 är en sådan differentiering obligatorisk för skåpbilar och lätta bussar, om det är tekniskt möjligt, se artikel 7gb.2.

En differentiering av infrastrukturavgifter med hänsyn till fordonens utsläpp väcker frågan om gränsdragningen mellan skatt och avgift. Regeringsformen innehåller ingen definition av begreppen skatt och avgift. I förarbetena till regeringsformen uttalas dock att skillnaden mellan skatt och avgift är att en skatt kan karaktäriseras som ett tvångsbidrag till det allmänna utan direkt motprestation, medan det med avgift vanligen förstås en penningprestation som betalas för en specificerad motprestation från det allmänna. Dock framhålls att gränsen mellan begreppen skatt och avgift är flytande (prop. 1973:90 s. 213).

I detta ligger att en avgift som huvudregel endast ska motsvara kostnaden för det som tillhandahålls. Kostnader får som huvudregel inte övervältras mellan olika kategorier av avgiftspliktiga. Vidare är avgifter som sammantaget ger staten högre intäkter än kostnaderna för det avgiftsbelagda statsrättsligt att anse som skatt.

Av 1 § andra stycket i den nuvarande lagen om infrastrukturavgifter på väg framgår att lagen inte gäller infrastrukturavgifter på allmän väg som omfattas av krav på differentiering utifrån euro-utsläppsklass. Skälet för

detta är enligt propositionen Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägullssystem (prop. 2013/14:25 s. 45) att säkerställa att infrastrukturavgifterna är att betrakta som en avgift.

Den del av en pålaga som har sin grund i en differentiering utifrån fordonets miljö- och klimatpåverkan kommer inte att motsvaras av någon direkt motprestation för den som betalar pålagan. För att även i fortsättningen säkerställa infrastrukturavgifternas karaktär av avgifter bör därför infrastrukturavgifter på allmän väg inte differentieras utifrån fordonens miljö- och klimatpåverkan.

Av lagen bör det därför framgå att kostnader får täckas med avgifter på allmän väg endast om det inte krävs att avgifterna differentieras med hänsyn till fordonens utsläpp. Lagen kan därmed tillämpas på infrastrukturavgifter på allmän väg om någon av de möjligheter till undantag från kraven på differentiering som framgår av lagen kan åberopas.

5.8 Undantag för broar, tunnlår och bergspass

Regeringens förslag: Infrastrukturavgifter som tas ut för användning av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass ska inte omfattas av krav på differentiering utifrån koldioxidutsläppsklass om en differentiering inte är tekniskt genomförbar eller om en differentiering skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från det berörda vägnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa.

Infrastrukturavgifter som tas ut för lätta lastbilar där förarutrymmet och lastutrymmet finns inom samma enhet och för lätta bussar ska inte omfattas av krav på differentiering utifrån fordonens miljöprestanda om en differentiering inte är tekniskt genomförbar eller om en differentiering skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från det berörda vägnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa.

Under samma förutsättningar ska det inte krävas att en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening tas ut för användning av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Eurovinjettdirektivet innehåller ett antal bestämmelser som syftar till att transporter ska stå för de kostnader de orsakar i form av skador på miljön. Det avser t.ex. krav på en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening enligt artikel 7ca.3, differentiering av infrastrukturavgifter med hänsyn till koldioxidutsläppsklass enligt artikel 7ga.1 och differentiering av infrastrukturavgifter med hänsyn till lätta fordons miljöprestanda enligt artikel 7gb.2. Medlemsstaterna får dock enligt artikel 7.4 andra stycket i eurovinjettdirektivet välja att inte tillämpa dessa krav på broar, i tunnlår och på vägar genom bergspass om det inte skulle vara tekniskt genomförbart att tillämpa kraven på ett visst vägtullssystem eller om en sådan tillämpning skulle medföra att de mest förorenande fordonen leds om, med negativa konsekvenser för

trafiksäkerheten och folkhälsan. En medlemsstat som vill utnyttja möjligheterna ska underrätta kommissionen om sitt beslut.

I Sverige tas infrastrukturavgifter för närvarande ut på allmän väg på broarna över Motalaviken, Sundsvallsfjärden och Skurusundet. Av dessa broar omfattas endast broarna över Sundsvallsfjärden och Skurusundet av direktivets tillämpningsområde genom att bron över Sundsvallsfjärden ingår i det transeuropeiska vägnätet och bron över Skurusundet är motorväg.

Sverige har sedan tidigare undantag från kravet på euro-klassdifferentiering av infrastrukturavgifterna på bron över Sundsvallsfjärden. Skälet är att en sådan differentiering skulle leda till att de mest förorenande fordonen skulle ledas bort från bron, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan inne i Sundsvall som följd.

Avgiftsuttaget för bron över Skurusundet notifierades till Europeiska kommissionen i januari 2023. Liksom för bron över Sundsvallsfjärden angavs att en differentiering utifrån euro-utsläppsklass eller någon annan differentiering inte kommer att tillämpas. Skälet angavs även för Skurubron vara att en sådan differentiering skulle leda till att de mest förorenande fordonen skulle ledas bort från bron, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan i områdena runt bron. Kommissionen meddelade i september 2023 att avgiftssystemet ansågs förenligt med eurovinjettdirektivets bestämmelser.

Eftersom konsekvensen att de mest förorenande fordonen skulle ledas bort från broarna, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan, även utgör skäl för att få underlåta att vid färd på broarna ta ut en avgift för externa kostnader, differentiera infrastrukturavgifterna utifrån koldioxidutsläppsklass och differentiera infrastrukturavgifterna för lätta fordon utifrån miljöprestanda, bedöms Sverige kunna tillämpa möjligheterna till undantag enligt artikel 7.4 andra stycket i fråga om avgifterna på broarna över Sundsvallsfjärden och Skurusundet.

Infrastrukturavgifter tas också ut på förbindelsen över Öresund. Förbindelsen är en enskild väg i form av en bro och drivs av Öresundsbrokonkortet. Möjligheterna enligt artikel 7.4 andra stycket att göra undantag från kravet på att ta ut en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening och att differentiera infrastrukturavgifter utifrån koldioxidutsläppsklass och miljöprestanda gäller alltså även för avgifterna på Öresundsbron. Även möjligheten enligt artikel 7i.3 att differentiera avgifterna på annat sätt än enligt direktivets bestämmelser är tillämpligt på Öresundsbron, se avsnitt 5.10.6.

Kraven på att ta ut en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening och att differentiera infrastrukturavgifter utifrån koldioxidutsläppsklass och miljöprestanda bedöms alltså för närvarande inte vara tillämpliga på några allmänna vägar i Sverige. Även i fråga om avgifterna på Öresundsbron kan undantag komma att åberopas. Det kan dock inte uteslutas att frågan om att ta ut infrastrukturavgifter på andra vägsnitt som omfattas av direktivets tillämpningsområde kan aktualiseras i framtiden. Av det skälet bör det säkerställas att regelverket för uttag av infrastrukturavgifter är fullständigt genomfört. Lagen om infrastrukturavgifter på väg bör därför kompletteras med bestämmelser om differentiering av infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader. Som framgår av avsnitt 5.7 får dock infrastrukturavgifter tas ut på allmän väg endast om

avgifterna kan bestämmas utan att differentieras med hänsyn till fordons utsläpp, eftersom en sådan differentiering kan vara problematisk i förhållande till gränsdragningen mellan skatt och avgift.

5.9 Bestämmande av avgifter

5.9.1 Beräkning av avgifter

Regeringens förslag: Infrastrukturavgifternas storlek ska bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna inte överstiger de kostnader som avgifterna får täcka.

Avgiftsintäkterna ska fördelas över en tidsperiod som motsvarar vägavsnittets planerade livslängd eller en tid som inte understiger 20 år.

Varje kategori eller typ av fordon ska som huvudregel bära sin beräknade andel av kostnaderna för ett vägavsnitt och tillhörande avgiftssystem. Om särskilda kostnader kan hänföras till en viss kategori eller typs belastning på vägavsnittet eller om andelen av trafiken av någon annan orsak inte är representativ för belastningen, ska andelarna få justeras så att andelsfördelningen återspeglar belastningen. De beräknade andelarna ska kontrolleras regelbundet och vid behov justeras.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Trafikanalys* ser positivt på att lagen möjliggör olika avgiftsnivåer i tätort och i glesbygd.

Skälen för regeringens förslag: Liksom före ändringarna genom direktiv (EU) 2022/362 följer det av eurovinjettdirektivet att infrastrukturavgifterna ska beräknas så att intäkterna maximalt motsvarar de totala kostnaderna för infrastrukturen.

Eurovinjettdirektivets utgångspunkt är att infrastrukturavgifterna för en kategori eller typ av fordon endast ska motsvara den del av kostnaderna för investeringarna i infrastrukturen som är hänförlig till den kategorin eller typen. Den grundläggande principen, att en fordonskategori eller fordonstyp inte får belastas med kostnader som är hänförliga till en annan kategori eller typ, är även en förutsättning för att det ska vara fråga om en avgift i regeringsformens mening. De nuvarande bestämmelserna i 6 och 8 §§ lagen om infrastrukturavgifter på väg med detta innehåll bör därmed föras över till den nya lagen, men ändras redaktionellt. För allmänna vägar ska det även framgå att fördelningen av kostnader ska ske mellan kategorier och typer av fordon, som är ett vidare begrepp än bil som används i den nuvarande lagen. Vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt regleras i förordning. I fråga om enskilda vägar ska den justeringen göras att fördelningen av kostnader ska avse tunga fordon enligt direktivets definition av ordet och inte endast tunga godsfordon.

För att avgiftsnivåerna ska kunna anses vara rimliga krävs att kapitalkostnaderna för investeringen fördelas ut på trafikanterna under en längre tidsperiod. Regeringen har tidigare ansett att en lämplig utgångspunkt är att återbetalningstiden för lånen ska spegla den ekonomiska livslängden för investeringen, se prop. 2013/14:25 s. 53. Det angavs vidare att den utgångspunkten stämmer väl med eurovinjettdirektivets ansats om att amorteringstiden ska baseras på den beräknade livslängden, eller någon

annan amorteringsperiod som inte får vara kortare än 20 år, se bilaga III till eurovinjettdirektivet. Samma fördelningsprincip bör gälla enligt den nya lagen.

5.9.2 Avgifter på Öresundsbron

Regeringens förslag: Avgifter för användning av Öresundsbron ska få bestämmas enligt det ursprungliga avgiftssystem på bron så länge avgiftssystemet inte ändras i väsentlig omfattning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om när ett avgiftssystem ska anses ha ändrats i väsentlig omfattning.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Avgiftssystemet på Öresundsbron infördes före den 10 juni 2008. I enlighet med artikel 7e behöver därför inte bestämmelserna i bilaga III i eurovinjettdirektivet om fördelning av kostnaderna och beräkning av avgifterna tillämpas på den bron så länge avgiftssystemet inte ändras i väsentlig omfattning. Den generella principen att infrastrukturavgifterna ska grundas på principen om återvinnande av infrastrukturkostnader gäller dock även för Öresundsbron (se prop. 2013/14:25 s. 53–54).

Av artikel 2.1.41 i eurovinjettdirektivet framgår att ett avgiftssystem ska anses väsentligen ändrat om intäkterna från systemet efter ändringarna förväntas öka med mer än tio procent jämfört med det föregående räkenskapsåret med undantag för en effekt av ökad trafik och efter korrigering för inflation i enlighet med förändringar av det europeiska konsumentprisindex, exklusive energi och obearbetade livsmedel, som offentliggörs av Europeiska kommissionen. Den närmare beskrivningen av när ett avgiftssystem ska anses väsentligen ändrat bör regleras i förordning. Ett bemyndigande som möjliggör en sådan reglering bör tas in i lagen om infrastrukturavgifter på väg.

5.9.3 Nedsättning av avgifter

Regeringens förslag: Om infrastrukturavgifter för användningen av enskilda vägar tas ut för alla tunga fordon, ska avgifterna få täcka en viss procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för bussar och personbilar klass II och en annan procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga lastbilar.

Om infrastrukturavgifter för användningen av allmänna vägar tas ut för alla tunga fordon, ska avgifterna få täcka en viss procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för bussar och en annan procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga lastbilar. En nedsättning av den andel av de beräknade kostnaderna som en kategori av fordon ska betala ska inte leda till att kostnader förs över på en annan kategori av fordon i form av höjda avgifter.

Regeringens bedömning: Det bör inte införas särskilda bestämmelser om möjlighet att sätta ned infrastrukturavgifter helt eller delvis i glesbefolkade områden.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Trafikanalys* ser positivt på att lagen möjliggör olika avgiftsnivåer i tätort och i glesbygd.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Om infrastrukturavgifter tas ut för alla tunga fordon, får enligt artikel 7.14 i eurovinjett-direktivet olika procentandelar av kostnaderna återvinnas från å ena sidan bussar och campingbilar, å andra sidan tunga godsfordon. Att den här möjligheten finns bör framgå av lagen. I fråga om infrastrukturavgifter på allmänna vägar bör dock inte campingbilar tas med eftersom de hanteras som personbilar i avgiftssystemen på allmän väg, se nästa stycke. För att inte riskera att komma i konflikt med principen att varje fordonskategori endast ska bära sina egna kostnader, bör det för avgifter på allmän väg framgå att en nedsättning av den andel av de beräknade kostnaderna för infrastrukturen som en kategori eller typ av fordon ska stå för inte får innebära högre avgifter för en annan kategori eller typ.

Direktivets definition av campingbil motsvarar det som i dagligt svenskt tal brukar kallas husbil. I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner benämns en husbil som personbil klass II. Den benämningen bör därför användas även i lagen om infrastrukturavgifter på väg. I direktivet definieras tungt godsfordon som ett tungt fordon avsett för godstransport. I lagen om vägtrafikdefinitioner motsvarar den definitionen en tung lastbil enligt den första punkten i definitionen av lastbil. Som lastbil räknas även enligt den andra punkten i definitionen av lastbil en annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Avsikten med den andra punkten i definitionen är att alla bilar ska omfattas av definitionerna lastbil, buss eller personbil. Som exempel på en sådan bil kan nämnas en EG-mobilkran. Trots att den svenska definitionen av tung lastbil alltså är något vidare än direktivets uttryck tungt godsfordon bör uttrycket tung lastbil användas i lagen om infrastrukturavgifter på väg, jfr dock avsnitt 5.3 när det gäller möjligheter till undantag från avgiftsplikt.

Enligt artikel 7.6 får medlemsstaterna sätta ned infrastrukturavgifter helt eller delvis, i synnerhet på vägavsnitt i glesbefolkade områden där trafik-

intensiteten är låg. Av lagen om infrastrukturavgifter på väg framgår att infrastrukturavgifterna inte får överstiga kostnadsunderlaget för det vägvägsnitt som avgifterna avser. Det finns däremot inget som hindrar att lägre avgifter tas ut, om inte ett sådant uttag skulle komma i konflikt med gränsdragningen mellan skatt och avgift. En särskild möjlighet att sätta ned infrastrukturavgifter på vissa av de vägvägsnitt där infrastrukturavgifter tas ut, t.ex. i glesbefolkade områden, bör därför inte föras in i den nya lagen.

5.10 Differentiering av infrastrukturavgifter

5.10.1 Differentiering med hänsyn till euro-utsläppsklass

Regeringens förslag: Infrastrukturavgifter för tunga fordon på vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller som är motorvägar ska som huvudregel differentieras utifrån fordonens euro-utsläppsklass. Undantag från huvudregeln ska gälla om en differentiering skulle allvarligt skada avgiftssystemets enhetlighet med andra avgiftssystem, om en differentiering inte är tekniskt genomförbar eller om en differentiering skulle leda att de mest förorenande fordonen leds bort från vägvägsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa.

Krav på euro-klassdifferentiering ska inte gälla om en infrastrukturavgift differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass eller om en avgift för externa kostnader för luftföroreningar tas ut.

En differentiering av infrastrukturavgifter ska inte utformas så att den genererar högre totala intäkter än om avgifterna inte differentieras. Ingen avgift ska vara mer än dubbelt så hög som den avgift som tas ut av ett likvärdigt fordon som uppfyller det strängaste euro-utsläppskravet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Differentiering med hänsyn till euro-utsläppsklass

Enligt nuvarande 10 § lagen om infrastrukturavgifter på väg ska infrastrukturavgifter för tunga godsfordon differentieras utifrån fordonens euro-utsläppsklass. Ingen avgift får vara mer än dubbelt så hög som den avgift som tas ut för ett likvärdigt fordon som uppfyller det strängaste utsläppskravet. Undantag från kravet finns och har för svensk del utnyttjats på bron över Sundsvallsfjärden. Undantag från kravet på differentiering får göras om en differentiering skulle allvarligt skada avgiftssystemets enhetlighet med andra avgiftssystem, om en differentiering inte är tekniskt genomförbar eller om en differentiering skulle leda att de mest förorenande fordonen leds bort från vägvägsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa.

Enligt artikel 7g.2 i eurovinjettdirektivet ska medlemsstaterna fortsätta att differentiera infrastrukturavgifter för tunga fordon i enlighet med for-

donens euro-utsläppsklass fram till dess att differentieringen utifrån koldioxidutsläppsklass enligt artikel 7ga tillämpas, se nedan under rubriken Differentiering med hänsyn till koldioxidutsläppsklass. Därefter övergår kravet till att bli en möjlighet. Av artikel 7g.2 d framgår vidare att infrastrukturavgifter inte behöver differentieras utifrån euro-utsläppsklass om en särskild avgift för externa kostnader för luftförorening tas ut. Bestämmelserna i nuvarande 10 § lagen om infrastrukturavgifter på väg bör med de tilläggen föras in i den nya lagen.

Av artikel 7g.2 framgår att en infrastrukturavgift kan differentieras enligt både euro-utsläppsklass och koldioxidutsläppsklass. En möjlig tillämpning skulle kunna vara att endast fordon i koldioxidutsläppsklass 1 differentieras utifrån euro-utsläppsklass. Om en infrastrukturavgift differentieras både enligt koldioxidutsläppsklass och enligt euroutsläppsklass, ska de minskningar av infrastrukturavgifternas storlek för koldioxidutsläppsklasserna 2–5 som anges i artikel 7ga.3 gälla i förhållande till den avgift som tillämpas på det strängaste euro-utsläppskravet, vilket för närvarande är det krav som ställs för euro VI. Detta bör framgå av lagen om infrastrukturavgifter på väg.

Differentieringen av avgifterna får enligt artikel 7g.3 inte vara utformad för att generera ytterligare intäkter. Även detta bör framgå av lagen.

5.10.2 Differentiering med hänsyn till koldioxidutsläppsklass

Regeringens förslag: Infrastrukturavgifter som tas ut för tunga fordon i koldioxidutsläppsklasserna 2–5 för användningen av vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorvägar ska i förhållande till den avgift som tas ut för tunga fordon i koldioxidutsläppsklass 1 sättas ned med olika procentsatser.

Om en infrastrukturavgift som differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass även differentieras i enlighet med fordonets euro-utsläppsklass, ska de procentuella nedsättningarna av infrastrukturavgifter som tas ut för tunga fordon i koldioxidutsläppsklasserna 2–5 gälla i förhållande till den avgift som tillämpas för ett fordon som uppfyller det strängaste euro-utsläppskravet.

Krav på differentiering utifrån koldioxidutsläppsklass ska inte gälla om en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp tas ut och differentieras.

En differentiering av infrastrukturavgifter ska inte utformas så att den genererar högre totala intäkter än om avgifterna inte differentieras.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Drivkraft Sverige* efterlyser ett resonemang om möjligheten att avstå differentiering av infrastrukturavgifter utifrån koldioxidutsläpp om ett utsläppshandelssystem införs för transportsektorn.

Skälen för regeringens förslag: Medlemsstaterna ska enligt artikel 7ga i eurovinjettdirektivet dela in tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser och differentiera infrastrukturavgifter för sådana fordon med hänsyn till deras utsläpp av koldioxid. Se avsnitt 6.2 i fråga om indelningen av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

Infrastrukturavgifter för fordon i koldioxidutsläppsklasserna 2–5 ska enligt artikel 7ga.3 i eurovinjettdirektivet sättas ned i förhållande till den avgift som tas ut för fordon i koldioxidutsläppsklass 1. Nedsättningar ska ske för koldioxidutsläppsklass 2 med 5 till 15 procent, koldioxidutsläppsklass 3 med 15 till 30 procent, koldioxidutsläppsklass 4 med 30 till 50 procent och koldioxidutsläppsklass 5 med 50 till 75 procent. Om infrastrukturavgiften även differentieras utifrån fordonets euro-utsläppsklass, se avsnitt 5.10.1, ska nedsättningarna gälla i förhållande till den avgift som tillämpas på det strängaste euro-utsläppskravet, dvs. det krav som gäller för de renaste fordonen. De olika spann som gäller för nedsättning av infrastrukturavgifternas storlek bör framgå av lagen.

Differentieringen av avgifterna får enligt artikel 7ga.4 inte vara utformad för att generera ytterligare intäkter. Vidare ska kravet på differentiering utifrån koldioxidutsläppsklass inte gälla om en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp tas ut och differentieras enligt bilaga IIIc, se artikel 7ga.5. Begränsningen av de totala avgiftsintäkterna och möjligheten till undantag från kravet på differentiering med hänsyn till koldioxidutsläppsklass bör framgå av lagen.

Enligt artikel 7ga.6 får medlemsstaterna tillämpa nedsatta infrastrukturavgifter för fordon som framförs på ett vägavsnitt utan koldioxidutsläpp på ett verifierbart sätt. Artikeln torde avse fordon som kan framföras både med och utan utsläpp av koldioxid, t.ex. ett hybridfordon som har både en förbränningsmotor och en elmotor. En avgiftsupptagare har ingen möjlighet att veta vilken av fordonets motorer som används. Det torde därmed vara mycket svårt att på ett verifierbart sätt fastställa när fordonet har framförts på ett vägavsnitt utan koldioxidutsläpp. Med hänsyn till detta bör undantagsmöjligheten inte införas. Även infrastrukturavgifternas finansierande syfte talar mot att tillämpa undantaget.

Infrastrukturavgifter behöver enligt artikel 7ga.11 inte differentieras utifrån fordonens koldioxidutsläpp om en annan unionsåtgärd för koldioxidprissättning av drivmedel för vägtransport tillämpas. Som *Drivkraft Sverige* påpekar har det inom EU införts ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser, se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem. För vägtransportsektorn ska handel med utsläppsrätter börja tillämpas 2027 eller 2028, beroende på vissa villkor. Om en nationell koldioxidskatt är tillämplig kan tillämpningen skjutas fram. Eftersom utsläppshandelssystemet inte kommer att tillämpas i Sverige när ändringarna i eurovinjettdirektivet ska börja tillämpas, måste eurovinjettdirektivets bestämmelser genomföras i svensk rätt. Värt att notera är dock att det av avsnitt 5.8 framgår att de infrastrukturavgifter som för närvarande tas ut för användningen av vägavsnitt på allmän väg inte kommer att omfattas av krav på bl.a. differentiering utifrån koldioxidutsläppsklass.

5.10.3 Differentiering av infrastrukturavgifter för utsläppsfria fordon

Regeringens förslag: Om det är tekniskt möjligt, ska infrastrukturavgifter för användning av ett vägvagnsintervall som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg differentieras så att de avgifter som tas ut för utsläppsfria lätta lastbilar där förarutrymmet och lastutrymmet finns inom samma enhet och de avgifter som tas ut för utsläppsfria lätta bussar är lägre än för andra lätta fordon. Avgifterna ska dock inte vara lägre än 25 procent av den högsta avgift som tas ut för andra lätta fordon. Differentieringen av avgifterna ska inte utformas så att den genererar högre totala intäkter än om avgifterna inte differentieras.

En infrastrukturavgift för ett utsläppsfritt fordon med en totalvikt över 3 500 kilogram och av högst 4 250 kilogram ska uppgå till samma belopp som avgiften för ett lätt fordon av motsvarande fordonstyp som är utsläppsfritt.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Mobility Sweden* och *Transportstyrelsen* påpekar att det är otydligt vilka avgifter som ska gälla för utsläppsfria fordon med en totalvikt över 3 500 kilogram och av högst 4 250 kilogram. *Transportstyrelsen* anser vidare att uttrycket ”högsta tekniskt tillåten lastad vikt” bör användas i stället för ordet totalvikt. *Trafikanalys* har inga invändningar mot att sätta ned avgiften för utsläppsfria fordon med en totalvikt över 3 500 kilogram och av högst 4 250 kilogram.

Skälen för regeringens förslag: Om det är tekniskt möjligt, ska medlemsstaterna enligt artikel 7gb.2 i eurovinjettdirektivet differentiera infrastrukturavgifter för skåpbilar och minibussar utifrån fordonens miljöprestanda. Miljöprestandan bestäms genom de specifika kombinerade koldioxidutsläpp eller viktade kombinerade koldioxidutsläpp som registrerats i post 49 i fordonets intyg om överensstämmelse och genom euro-utsläppsprestanda. Kravet gäller från och med den 1 januari 2026.

Differentieringen ska ske i enlighet med reglerna i bilaga VII till direktivet. I det syftet ska bestämmelserna i artikel 7gb.1 andra stycket vara vägledande. Där framgår att de största nedsättningarna av infrastrukturavgifter ska tillämpas på personbilar, minibussar och lätta nyttofordon som uppfyller följande villkor. Dels ska deras specifika koldioxidutsläpp, fastställda i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av 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 om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008, vara noll eller lägre än de nivåer som fastställts för olika perioder enligt punkterna 6, 6.1.1 och 6.1.2 i del A och punkterna 6, 6.1.1 och 6.1.2 i del B i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av

förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011, dels ska deras förorenande utsläpp, fastställda i enlighet med förordning (EU) 2017/1151, vara de som anges i tabellen i bilaga VII till eurovinjettdirektivet. Medlemsstaterna får dock tillämpa den minskning för utsläppsfria fordon som avses i bilaga VII till direktivet utan att tillämpa minskningar för övriga kategorier av fordon som avses i den bilagan. Differentieringen får inte vara utformad för att generera ytterligare intäkter.

Av avsnitt 5.8 framgår att direktivets krav på differentiering av infrastrukturavgifter för skåpbilar och minibussar inte bedöms vara tillämpligt på de infrastrukturavgifter som för närvarande tas ut i Sverige, men att regler om differentieringen bör införas för eventuellt framtida bruk. Eftersom bestämmelserna för närvarande inte bedöms vara tillämpliga i Sverige bör direktivet genomföras på miniminivå. Kravet bör därför endast införas för utsläppsfria skåpbilar och minibussar i enlighet med artikel 7g b.2 tredje stycket. Enligt svensk terminologi motsvarar de fordonstyperna lätta lastbilar där förarutrymmet och lastutrymmet finns inom samma enhet och lätta bussar. För att undvika missförstånd bör den svenska terminologin användas i lagen om infrastrukturavgifter på väg. Enligt bilaga VII till eurovinjettdirektivet ska infrastrukturavgifter för utsläppsfria lätta fordon sättas ned med högst 75 procent av den högsta avgift som tas ut för lätta fordon som inte är utsläppsfria. Det bör framgå av den nya lagen.

De batterier som finns i utsläppsfria fordon är ofta relativt tunga. Samma typ av fordon, t.ex. en mindre lastbil, kan därmed om det har en förbränningsmotor eller ett litet batteri definieras som ett lätt fordon som väger mindre än 3 500 kilogram, men om det drivs med ett större batteri definieras som ett tungt fordon som väger mer än 3 500 kilogram. Utan en särskild reglering skulle det leda till att två till synes likadana fordon skulle hamna i olika avgiftsklasser i systemet för infrastrukturavgifter. För att undvika detta bör möjligheten enligt artikel 7.9 d i eurovinjettdirektivet att sätta ned infrastrukturavgiften för utsläppsfria fordon utnyttjas. Nedsättning får enligt direktivet göras för utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt mellan 3 500 och 4 250 kilogram.

Av 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner framgår att en bils tjänstevikt är den sammanlagda vikten av bilen i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till bilen, verktyg och reservhjul som hör till bilen, bränsle, smörjolja och vatten samt föraren. Av samma paragraf framgår att totalvikten för en bil är summan av bilens tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. Totalvikten motsvarar alltså den högsta tillåtna vikten för fordonet i lastat skick. Ett fordons totalvikt registreras i vägtrafikregistret. Eftersom totalvikt är det ord som för närvarande används i svensk terminologi anser regeringen, trots *Transportstyrelsens* synpunkt, att det ordet bör användas i lagen om infrastrukturavgifter på väg.

Sammanfattningsvis bör, i enlighet med *Mobility Swedens* och *Transportstyrelsens* synpunkter, tydliggöras att ett utsläppsfritt fordon med en totalvikt av mer än 3 500 kilogram och av högst 4 250 kilogram, trots att det definitionsmässigt är ett tungt fordon, när det gäller infrastrukturavgifter ska behandlas som ett utsläppsfritt lätt fordon. I avsnitt 5.3 görs bedömningen att dessa fordon inte bör helt undantas från avgiftsplikt.

Differentieringen av infrastrukturavgifter får enligt artikel 7gb.5 inte vara utformad för att generera ytterligare intäkter. Även detta bör framgå av den nya lagen.

5.10.4 Tillgång till uppgift om utsläppsklass

Regeringens förslag: Om ett fordon utsläppsklass har betydelse för en infrastrukturavgift, ska uppgiften kunna lämnas elektroniskt till avgiftsupptagaren innan fordonet används på infrastrukturen.

Om en uppgift om ett fordon utsläppsklass saknas när en infrastrukturavgift ska tas ut, ska avgiften inte få tas ut med högre belopp än det som gäller för likvärdiga fordon i den mest förorenande utsläppsklassen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Om en förare eller, i förekommande fall, en transportör eller en betalningsförmedlare, inte kan styrka fordonets utsläppsklass så att infrastrukturavgiften kan differentieras utifrån euroutsläppsklass, koldioxidutsläppsklass eller miljöprestanda, får medlemsstaterna enligt artikel 7j.2a första stycket i eurovinjettdirektivet ta ut en avgift som motsvarar den högsta infrastrukturavgift som tas ut för ett likvärdigt fordon i den mest förorenande utsläppsklassen. Artikel 7j.2a i direktivet motsvarar i huvudsak artikel 7g.2 i lydelsen av eurovinjettdirektivet före ändringarna genom direktiv (EU) 2022/362. Den artikeln har genomförts i nuvarande 11 § lagen om infrastrukturavgifter på väg. Till skillnad från den nuvarande regleringen ska avgifter upp till den högsta nivån få tas ut, inte bara om en euro-klassdifferentiering inte kan ske, utan även om en differentiering med hänsyn till koldioxidutsläppsklass eller miljöprestanda inte kan ske.

En paragraf motsvarande nuvarande 11 § lagen om infrastrukturavgifter på väg bör föras in i den nya lagen. Innehållet bör dock anpassas på så sätt att hänvisningarna till euro-utsläppsklasser ersätts med hänvisningar till utsläppsklasser generellt.

En väganvändare ska enligt artikel 7j.2a andra stycket i eurovinjettdirektivet ges möjlighet att till avgiftsupptagaren redovisa fordonets utsläppsklass före användningen av infrastrukturen. Redovisningen ska kunna ske åtminstone elektroniskt. Av lagen bör det därför framgå att en uppgift om fordonets utsläppsklass ska kunna lämnas elektroniskt till avgiftsupptagaren innan infrastrukturen används. Bestämmelsen hindrar inte att avgiftsupptagaren tillåter att uppgifter lämnas även på annat sätt. Kravet bör gälla endast om uppgiften om utsläppsklass har betydelse för infrastrukturavgiftens storlek.

5.10.5 Differentiering och avgift på grund av trängsel

Regeringens förslag: På enskilda vägar ska differentiering under vissa förutsättningar få ske i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen eller främja trafiksäkerheten.

En differentiering av infrastrukturavgifter ska inte utformas så att den genererar ytterligare intäkter.

Regeringens bedömning: En särskild trängselavgift bör inte införas.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Trafikanalys* delar bedömningen att en särskild trängselavgift inte bör införas.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I artikel 7g.1 i eurovinjettdirektivet regleras differentiering av infrastrukturavgifter i syfte att minska trängsel eller minimera slitage på infrastrukturen eller för att optimera användningen av eller främja trafiksäkerheten på den berörda infrastrukturen. Bestämmelserna motsvarar i princip det som gällde enligt artikel 7g.3 i direktivet före ändringarna enligt direktiv (EU) 2022/362. De perioder med rusningstrafik när högre avgifter för att minska trängsel får tas ut har dock ändrats från fem till sex timmar per dag, se artikel 7g.1 d. Före ändringarna av direktivet krävdes enligt artikel 7g.4 att en oavsiktlig intäktsökning med anledning av differentieringen skulle medföra en ändring av differentieringens struktur. Någon motsvarande skrivning finns inte kvar efter ändringarna. Bestämmelserna i nuvarande 12 § lagen om infrastrukturavgifter på väg bör med de ändringar som ändringarna i direktivet medför föras över till den nya lagen.

Infrastrukturavgifter får enligt artikel 7g.1 differentieras endast om vissa villkor är uppfyllda. Enligt artikel 7g.1 f är ett villkor att ingen trängselavgift tas ut på det berörda vägavsnittet. Trängselavgifter är enligt artikel 7da frivilliga att införa på ett vägavsnitt där det ofta och regelbundet förekommer trängsel. För att motverka problem med trängsel på vägar i Sverige tas trängselskatt ut för passager av betalstationer i Stockholms och Göteborgs kommuner enligt lagen (2004:629) om trängselskatt. Av artikel 9.1a a i eurovinjettdirektivet framgår att direktivet inte hindrar uttag av en sådan skatt. I fråga om enskilda vägar finns möjligheten att differentiera infrastrukturavgifterna i syfte att bl.a. minska trängsel. Med hänsyn till de möjligheter som redan finns att ta hänsyn till trängsel och till att trängsel inte kan anses förekomma i särskilt stor utsträckning i Sverige, bedöms att det inte bör införas en möjlighet att ta ut en särskild trängselavgift. Inte heller villkoret i artikel 7g.1 f bör därmed införas.

Differentieringen av avgifterna får enligt artikel 7g.3 inte vara utformad för att generera ytterligare intäkter. Detta bör framgå av lagen.

5.10.6 Stora projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätverket

Regeringens förslag: Infrastrukturavgifter som avser ett vägavsnitt som ingår i ett stort projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätverket ska få differentieras på ett annat sätt än de sätt som följer av lagen om infrastrukturavgifter på väg.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 7i.3 i eurovinjettdirektivet har genomförts genom nuvarande 13 § lagen om infrastrukturavgifter på väg. Artikeln ändras genom direktiv (EU) 2022/362 från att gälla prioriterade projekt av europeiskt intresse till att gälla större projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätverket. I övrigt är innehållet detsamma.

Prioriterade projekt av europeiskt intresse listades i bilaga III till Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. I uppräknningen ingick den fasta Öresundsförbindelsen. Beslutet har ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU. I förordningen fastställs projekt av gemensamt europeiskt intresse. Artikel 7i.3 i eurovinjettdirektivet hänvisar i fråga om det transeuropeiska stomtransportnätverket till kartor i bilaga I till förordning (EU) nr 1315/2013. Förbindelsen över Öresund ingår enligt kartorna i det nätverket. Artikeln bör därmed fortsatt anses omfatta förbindelsen över Öresund.

En paragraf motsvarande nuvarande 13 § lagen om infrastrukturavgifter på väg bör föras in i den nya lagen. Uttrycket prioriterade projekt av europeiskt intresse bör dock ändras till ett stort projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätverket.

I prop. 2013/14:25 s. 58 har artikel 7i.3 tolkats så att vägtullsatserna på Öresundsbron får differentieras på annat sätt för att säkra projektets lönsamhet med anledning av konkurrens från färjetrafiken. Kravet på differentiering utifrån euro-utsläppsklasser och bestämmelser som rör differentiering i styrande syfte, rabatter eller avdrag anses därmed inte gälla för Öresundsbron.

I enlighet med tolkningen i prop. 2013/14:25 bör inte heller de differentieringar med hänsyn till koldioxidutsläppsklasser och för lätta fordon som införs genom ändringarna i eurovinjettdirektivet gälla för avgifterna på Öresundsbron. Om något av villkoren i artikel 7.4 andra stycket är tillämpligt, kan undantag från sådana differentieringar också åberopas med stöd av den artikeln, se avsnitt 5.8.

5.11 Avgifter för externa kostnader

5.11.1 Trafikrelaterade luftföroreningar

Regeringens förslag: Om infrastrukturavgifter tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, ska även avgifter för externa kostnader i form av trafikrelaterade luftföroreningar tas ut för tunga fordon.

Kravet ska inte gälla för tunga fordon som uppfyller det strängaste euro-utsläppskravet under fyra år från och med det datum då euro-utsläppskravet infördes.

Om ett uttag av en avgift för trafikrelaterade luftföroreningar skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från det berörda vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa, ska en sådan avgift inte behöva tas ut.

Kravet att ta ut en avgift för trafikrelaterade luftföroreningar ska inte heller gälla om avgifterna avser användningen av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass och ett sådant avgiftsuttag inte är tekniskt genomförbart.

Avgifter för externa kostnader i form av trafikrelaterade luftföroreningar ska få tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, i den utsträckning det inte krävs att sådana avgifter tas ut.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Från och med den 25 mars 2026 ska medlemsstaterna enligt artikel 7ca.3 första stycket i eurovinjettdirektivet ta ut en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening för tunga fordon som färdas på det avgiftsbelagda vägnätet. Möjligheter till undantag finns. Enligt artikel 7c.1 får medlemsstaterna också införa avgifter för externa kostnader för trafikrelaterat buller eller koldioxidutsläpp.

Bestämmelser om krav på och möjligheter till uttag av avgifter för externa kostnader bör därmed tas in i lagen om infrastrukturavgifter på väg. Även de möjligheter till undantag från kravet som finns bör framgå av lagen.

Avgifter för externa kostnader motsvaras inte av någon direkt motprestation för den som betalar pålagan. Om sådana avgifter tas ut på allmän väg, skulle de därmed kunna bli att betrakta som en skatt, jfr avsnitt 5.7. Som framgår av avsnitt 5.8 görs bedömningen att undantag från kravet på att ta ut en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening kan åberopas för användningen av broarna över Sundsvallsfjärden och Skurusundet, som för närvarande är de enda allmänna vägar där infrastrukturavgifter tas ut som omfattas av direktivets tillämpningsområde. Avgifter för övriga externa kostnader är frivilliga att införa. För närvarande finns det alltså inte något krav på att ta ut avgifter för externa kostnader på allmän väg. Om det i framtiden skulle vara aktuellt att ta ut infrastrukturavgifter på något annat vägavsnitt på allmän väg än de vägavsnitt där uttag sker i dag och det skulle leda till ett krav enligt direktivet på att ta ut en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening, finns det

anledning att återkomma till frågan hur ett sådant uttag bör regleras i detalj.

Kravet att ta ut en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening för tunga fordon som färdas på ett avgiftsbelagt vägavsnitt bör alltså framgå av lagen om infrastrukturavgifter på väg. Eftersom kravet enligt direktivet endast gäller på det avgiftsbelagda vägnätet, bör det av lagen framgå att avgifter för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening för tunga fordon endast måste tas ut på vägar där infrastrukturavgifter tas ut. Även den begränsning som följer av direktivets geografiska tillämpningsområde, dvs. vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet eller som är motorvägar, bör framgå av lagen.

Avgifter för tunga fordon som uppfyller de strängaste euro-utsläppskraven ska inte tas ut under fyra år efter det att utsläppskraven infördes, se artikel 7ca.2. Detta bör framgå av lagen. Det strängaste euro-utsläppskravet gäller för närvarande för fordon med utsläppsklass euro VI. Det kravet har dock redan funnits under en längre tid än fyra år. För närvarande torde undantaget alltså inte kunna tillämpas. Om ett nytt euro-utsläppskrav skulle införas kan dock undantaget bli tillämpligt.

Direktivet innehåller ytterligare undantag från kravet på att ta ut en avgift för trafikrelaterad luftförorening. En sådan avgift behöver enligt artikel 7ca.3 andra stycket inte tas ut om det skulle leda till en omledning av de mest förorenande fordonen till andra vägavsnitt, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan. Av samma skäl eller om ett avgiftsuttag inte är tekniskt genomförbart behöver enligt artikel 7.4 andra stycket i eurovinjettdirektivet avgifter för externa kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar inte tas ut för användningen av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass. Möjligheterna till undantag bör föras in i lagen om infrastrukturavgifter på väg.

Kravet att ta ut en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening gäller bara för tunga fordon. Enligt artikel 7c.1 torde det vara möjligt att ta ut en sådan avgift även för lätta fordon, men det är alltså inget krav att göra det. Av lagen om infrastrukturavgifter på väg bör det framgå att den möjligheten finns. Möjligheten bör följa direktivets geografiska tillämpningsområde, dvs. vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet eller som är motorvägar.

5.11.2 Trafikrelaterat buller och koldioxidutsläpp

Regeringens förslag: Avgifter för externa kostnader i form av kostnader för trafikrelaterat buller eller utsläpp av koldioxid ska få tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, i den utsträckning det inte krävs att sådana avgifter tas ut.

En avgift för utsläpp av koldioxid ska få kombineras med en infrastrukturavgift som har differentierats i enlighet med fordonets koldioxidutsläppsklass.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 7c i eurovinjettdirektivet är det frivilligt för medlemsstaterna att införa en avgift för externa kostnader för trafikrelaterat buller eller koldioxidutsläpp eller en kombination av dem. Sådana avgifter får också kombineras med en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening. Möjligheten att tillämpa sådana avgifter bör föras in i lagen om infrastrukturavgifter på väg.

En avgift som avser koldioxidutsläpp får enligt artikel 7cb.3 kombineras med en infrastrukturavgift som har differentierats i enlighet med fordonets koldioxidutsläppsklass. En infrastrukturavgift behöver dock inte differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass om en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp tas ut, se artikel 7ga.5. I fråga om koldioxidutsläpp är det alltså upp till varje medlemsstat att bestämma om det ska tas ut enbart en avgift för ett fordons koldioxidutsläpp, om infrastrukturavgiften enbart ska differentieras utifrån koldioxidutsläpp eller om det ska införas en kombination av dessa åtgärder. I lagen om infrastrukturavgifter på väg regleras detta lämpligen genom att det dels inte ställs krav på att differentiera en infrastrukturavgift utifrån koldioxidutsläppsklass om en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp tas ut, dels inte införs något hinder mot att differentiera en infrastrukturavgift utifrån koldioxidutsläppsklass samtidigt som det tas ut en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp, se avsnitt 5.10.2.

5.11.3 Beräkning av avgifterna

Regeringens förslag: Avgifter för tunga fordon för externa kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar, trafikrelaterat buller eller utsläpp av koldioxid ska bestämmas i enlighet med de minimikrav och beräkningsmetoder som anges i bilaga IIIa till eurovinjettdirektivet och med hänsyn till de referensvärden som anges i bilagorna IIIb och IIIc till direktivet. Avgiftens storlek ska få bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna endast motsvarar en andel av de kostnader som de tunga fordonen orsakar.

Storleken på avgifterna för externa kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar och trafikrelaterat buller ska bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna inte överstiger kostnaderna för de vägavsnitt som avgifterna tas ut på och de fordon som ska betala avgifterna.

En avgift för externa kostnader för trafikrelaterade utsläpp av koldioxid ska som mest vara dubbelt så hög som referensvärdet enligt bilaga IIIc till eurovinjettdirektivet. Samma avgiftsnivå ska tillämpas för likvärdiga fordon. En avgift för en tung buss ska dock få bestämmas till ett lägre belopp än motsvarande avgift för en tung lastbil.

Regeringens bedömning: Det bör för närvarande inte fastställas några avgifter för externa kostnader på allmän väg. En ansvarig myndighet för sådana avgifter bör inte heller pekas ut.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget och bedömningen.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Om en avgift för externa kostnader tas ut för tunga fordon, ska medlemsstaterna enligt

artikel 7c i eurovinjettdirektivet differentiera avgiften och fastställa den i enlighet med de minimikrav och beräkningsmetoder som avses i bilaga IIIa till direktivet. Vidare ska de referensvärden som anges i bilagorna IIIb och IIIc till direktivet respekteras. Medlemsstaterna får välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av de externa kostnaderna. Direktivet innehåller inga särskilda regler om hur avgifter för lätta fordon ska beräknas.

Enligt bilaga IIIa ska en medlemsstat ange på vilka delar av medlemsstatens vägnät en avgift för externa kostnader ska tas ut. Om avgifter tas ut på endast vissa delar av vägnätet, ska medlemsstaten visa att ett avgiftsuttag på andra delar av vägnätet skulle kunna inverka negativt på miljön, folkhälsan eller trafiksäkerheten. Vid beräkningen av avgifternas storlek ska metoderna i bilaga IIIa tillämpas och de referensvärden som anges i bilagorna IIIb och IIIc ska respekteras. Vad som avses med att referensvärdena ska respekteras framgår inte tydligt. I bilaga IIIa används referensvärdena endast som ett gränsvärde för att avgöra när särskilda beräkningsprinciper ska användas för att beräkna de externa kostnaderna. Om avgiften för externa kostnader ska sättas högre än referensvärdena, ska de externa kostnaderna beräknas enligt de särskilda formler och metoder som anges i bilaga IIIa. Det är alltså möjligt att under de förutsättningarna tillämpa avgifter för externa kostnader som är högre än referensvärdena. Huruvida det också är möjligt att tillämpa avgifter som är lägre än referensvärdena är mer osäkert. En hänvisning till metoder, beräkningsprinciper och referensvärden bör tas in i lagen om infrastrukturavgifter på väg.

Medlemsstaterna får enligt artikel 7c.1 andra stycket välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av de externa kostnaderna, vilket bör framgå av lagen om infrastrukturavgifter på väg. Av artikel 7.6 framgår vidare att medlemsstaterna får sätta ned vägtullar helt eller delvis, i synnerhet på vägvägnitt i glesbefolkade områden där trafikintensiteten är låg. Vägtullar avser både infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader. Möjligheten till nedsättning av avgifterna för externa kostnader torde kunna inrymmas i möjligheten att ta ut endast en viss procentandel av kostnaderna. En särskild bestämmelse om möjlighet till nedsättning av avgifterna i t.ex. glesbefolkade områden bedöms därför inte behövas i lagen om infrastrukturavgifter på väg.

Om avgifter för externa kostnader för luftföroreningar eller buller tas ut, ska enligt artikel 7ca.1 de kostnader som avser det nät eller den del av nätet som avgifterna tas ut på och de fordon som omfattas av avgifterna beaktas. De totala avgiftsintäkterna bör alltså inte överstiga kostnaderna för det vägvägnitt och de fordon som avgifterna avser. Det bör framgå av lagen om infrastrukturavgifter på väg.

I fråga om externa kostnader för koldioxidutsläpp får högre avgifter än referensvärdena tas ut om det sker på ett icke-diskriminerande sätt och begränsas till högst två gånger de värden som anges i bilaga IIIc, se artikel 7cb.1. Ett sådant avgiftsuttag ska motiveras och anmälas till kommissionen i enlighet med bilaga IIIa. Av artikel 7cb.2 framgår att avgifterna för bussar får sättas lägre än för tunga lastbilar. Reglerna för beräkning av en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp bör framgå av lagen om infrastrukturavgifter på väg.

Enligt artikel 7c.2 ska avgiften för externa kostnader fastställas av den berörda medlemsstaten. Om en medlemsstat utser en myndighet för detta syfte, ska denna myndighet vara rättsligt och ekonomiskt oberoende av den organisation som förvaltar eller tar ut hela eller delar av avgiften.

I avsnitt 5.8 görs bedömningen att det för närvarande inte krävs att det tas ut någon avgift för externa kostnader på allmänna vägar i Sverige. Det saknas därför skäl att nu fastställa sådana avgifter och att peka ut en ansvarig myndighet. Däremot bör principerna för att beräkna avgifter för externa kostnader tas in i lagen om infrastrukturavgifter på väg. Det blir därmed tydligt vad som gäller om det i framtiden skulle finnas intresse av att ta ut en sådan avgift på allmän väg. Även för enskilda väghållare finns det behov av att reglera principerna för ett sådant avgiftsuttag.

5.12 Rabatter

Regeringens förslag: Rabatt på en infrastrukturavgift för användning av ett vägvagnsnitt på en enskild väg ska få ges för en personbil som regelbundet används på vägvagnsnittet. Rabatten ska inte leda till att kostnader i form av höjda avgifter förs över på användare som inte omfattas av rabatten.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 7i.2a i eurovinjettdirektivet får medlemsstaterna ge rabatt på en infrastrukturavgift för personbilar för återkommande användare, särskilt i glesbygdsområden och i städers ytterområden. De minskade intäkter som rabatterna leder till får inte medföra att dessa kostnader i form av högre avgifter förs över på användare som inte använder vägnätet regelbundet.

Bestämmelser om rabatter på allmänna vägar har inte införts i den nuvarande lagen om infrastrukturavgifter på väg. Av prop. 2013/14:25 s. 57 framgår att ett skäl till det är att rabatter på avgifter på allmänna vägar kan vara problematiska i förhållande till gränsdragningen mellan skatt och avgift. Av samma skäl bör den möjlighet till rabatter som ges i artikel 7i.2a inte införas för allmänna vägar. Däremot finns inte motsvarande problem för avgifter på enskilda vägar. Möjligheten till rabatter på avgifter för regelbundna användare av en enskild väg bör alltså framgå av lagen om infrastrukturavgifter på väg.

5.13 Kvitto

Regeringens förslag: Totalbeloppet av de infrastrukturavgifter och de avgifter för externa kostnader som tas ut ska framgå av ett kvitto eller en motsvarande handling som tillhandahålls den betalningsskyldige eller den som annars har betalat avgiften. Kvittot eller handlingen ska tillhandahållas elektroniskt om det är möjligt. Ett kvitto behöver inte tillhandahållas den som avstår från kvittot.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 7j.3 framgår att om en medlemsstat tar ut vägtull för ett fordon så ska totalbeloppet av vägtullen anges på ett kvitto som tillhandahålls väganvändaren, om möjligt på elektronisk väg. Med vägtull avses de av följande avgifter som är tillämpliga: infrastrukturavgifter, avgifter för externa kostnader och trängselavgifter. Väganvändaren kan samtycka till att inte få ett kvitto.

En bestämmelse om skyldigheten för en avgiftsupptagare att tillhandahålla väganvändaren ett kvitto bör framgå av lagen. Den som använder en avgiftspliktig bil är troligen ofta ägaren av bilen. Ägaren är betalningsskyldig för avgiften och kan ta emot kvittot. Av 8 a § förordningen om infrastrukturavgifter på väg framgår att en s.k. EETS-betalningsförmedlare enligt lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem kan vara betalningsskyldig för en infrastrukturavgift på allmän väg. Det kan också vara en person som har lånat en bil som betalar infrastrukturavgiften. Om föraren betalar infrastrukturavgiften på plats bör skyldigheten för avgiftsupptagaren att tillhandahålla ett kvitto kunna uppfyllas genom att kvittot lämnas till föraren, oavsett om denne är betalningsskyldig för avgiften eller inte enligt förordningen om infrastrukturavgifter på väg. Av lagen bör det därför framgå att ett kvitto eller en motsvarande handling kan tillhandahållas den betalningsskyldige eller den som annars har betalat avgiften.

På allmän väg tas infrastrukturavgifter ut genom beslut av Transportstyrelsen som tillhandahålls den betalningsskyldige. Beslutet innehåller uppgift om totalbeloppet av de infrastrukturavgifter som tas ut för den relevanta perioden och får anses motsvara ett kvitto. Någon annan avgift tas inte ut på allmän väg.

På Öresundsbron kan avgiften betalas på plats med betal- eller kreditkort eller kontant. Ett kvitto på betalningen lämnas då. Väganvändaren kan även ha en transponder som registrerar de passager som görs. En räkning skickas då i efterhand till väganvändaren där totalbeloppet framgår.

På de broar där infrastrukturavgifter för närvarande tas ut uppfylls alltså redan kravet på en redovisning av det totala belopp som ska betalas. I avsnitt 5.10.4 görs bedömningen att trängselavgifter inte bör införas. Av avsnitt 5.8 framgår att avgifter för externa kostnader för närvarande inte kommer att tas ut.

Den enskilde kan välja att avstå från att få ett kvitto på sin betalning. Detta befriar dock inte en myndighet från skyldigheten att underrätta den enskilde om ett beslut enligt 33 § förvaltningslagen (2017:900).

5.14 Överklagande och bemyndiganden

Regeringens förslag: Beslut i fråga om att medge användning av ett fordon trots ett användningsförbud ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska i fråga om infrastrukturavgifter på allmän väg få meddela föreskrifter om vilka vägavsnitt som avgifter ska tas ut på, vilka fordon som ska omfattas av avgifterna, avgifternas storlek, avgiftspliktens inträde, beslut om och betalning av avgifterna och avgifter med anledning av försenad betalning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vilka kostnader som ska innefattas i kostnader för uppförande och utveckling av ett vägavsnitt och tillhörande avgiftssystem och vad som utgör en väsentlig förändring av ett avgiftssystem.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska i fråga om vägar i det transeuropeiska vägnätet och motorvägar få meddela föreskrifter om rapportering av uppgifter som har betydelse för tillämpningen av lagen om infrastrukturavgifter på väg.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelserna i nuvarande 17 och 20 §§ lagen om infrastrukturavgifter på väg påverkas inte i sak av ändringarna i eurovinjettdirektivet. De bör därför i huvudsak oförändrade föras in i den nya lagen. Hänvisningar till paragrafer i lagen behöver dock anpassas till den nya lagens paragrafindelning. Bestämmelserna ändras även redaktionellt.

5.15 Verkställighet, användningsförbud och personuppgiftsansvar

Regeringens förslag: Om en infrastrukturavgift, en avgift för externa kostnader eller en avgift med anledning av försenad betalning av en infrastrukturavgift inte har betalats i rätt tid ska avgiften lämnas för indrivning. Regeringen ska få meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp. Ett beslut om avgift ska gälla omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Ett avgiftspliktigt fordon ska inte få användas om avgifter för användningen av ett vägnavnitt på allmän väg eller avgifter med anledning av en för sen betalning av sådana avgifter inte har betalats inom föreskriven tid. En förutsättning för användningsförbud ska vara att det totala avgiftsbeloppet uppgår till mer än 5 000 kronor och att minst sex månader har gått sedan minst det beloppet senast skulle ha betalats. Vissa angivna skulder ska inte räknas in i den totala avgiftsskulden. Förbudet ska gälla till dess den totala avgiftsskuld som har lett till förbudet har betalats.

Den myndighet som regeringen bestämmer ska få besluta om undantag från användningsförbudet om det finns särskilda skäl.

Den som förvärvat ett fordon vid en exekutiv försäljning, från ett konkursbo eller enligt lagen om flyttning av fordon i vissa fall ska få använda fordonet trots användningsförbudet, om förbudet har inträtt på grund av obetalda avgifter som en tidigare ägare eller konkursgäldenären är betalningsskyldig för. Även den som därefter förvärvat fordonet ska få använda det trots användningsförbudet.

Ett konkursbo ska trots användningsförbudet få använda ett fordon som tillhör konkursboet, om förbudet har inträtt på grund av obetalda avgifter som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

En polisman eller en bilinspektör ska ta hand om registreringsskyltarna för ett fordon som används i strid med ett användningsförbud och ska få medge att ett fordon trots användningsförbudet och trots att registreringsskyltar saknas förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Vägrafikdatalagens bestämmelser om personuppgiftsansvar ska gälla i fråga om avgifter för användning av allmän väg. Den som tar ut avgifter för användning av en enskild väg ska vara personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens. Till skillnad från promemorians förslag innebär regeringens förslag att bestämmelserna om användningsförbud och verkställighet även ska omfatta avgifter för externa kostnader.

Remissinstanserna: *Kronofogdemyndigheten* noterar att verkställighet i fråga om avgifter för externa kostnader inte regleras.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelserna om verkställighet i nuvarande 19 § lagen om infrastrukturavgifter på väg bör med följande ändringar föras in i den nya lagen.

Ett beslut om infrastrukturavgift eller avgift för försenad betalning av en infrastrukturavgift utgör en exekutionstitel enligt 3 kap. 1 § första stycket 6 utsökningsbalken. Det innebär att verkställighet enligt utsökningsbalken kan ske. Till skillnad från 19 § i den nuvarande lagen behöver detta alltså inte särskilt framgå av den nya bestämmelsen i 52 §. Liksom enligt nuvarande bestämmelser ska ett beslut om avgift få verkställas enligt utsökningsbalken även om det inte har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet. Som *Kronofogdemyndigheten* noterar föreslås för närvarande inte några avgifter för externa kostnader på allmän väg. Avsikten är dock att det av lagen ska framgå vilka regler som gäller om det i framtiden skulle tas ut sådana avgifter. Bestämmelsen om verkställighet bör därför även omfatta avgifter för externa kostnader.

Även de nuvarande bestämmelserna om användningsförbud i 14–16 §§ bör föras över i princip oförändrade till den nya lagen. Användningsförbudet gäller nu för bilar. De kategorier av fordon som eurovinjettdirektivet omfattar har utökats genom direktiv (EU) 2022/362. Den nya lagen omfattar de grundläggande principerna för bl.a. uttag av infrastrukturavgifter och användningsförbud om avgifter inte betalas. Vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt regleras dock i förordning. En inskränkning i fråga om vilka fordon som kan omfattas av avgiftsplikt bör därför inte göras i lagen. Eftersom ordet fordon har en vidare betydelse än ordet bil enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, bör lagens bestämmelser omfatta fordon i stället för bilar. Liksom bestämmelserna om verkställighet, bör även bestämmelserna om användningsförbud omfatta avgifter för externa kostnader.

Bestämmelserna om personuppgiftsansvar i 18 § i den nuvarande lagen bör, med skillnaden att de även ska omfatta avgifter för externa kostnader, föras in i den nya lagen.

5.16 Utbyte av uppgifter med andra medlemsstater

Regeringens förslag: Uppgifter om ett fordon's koldioxidutsläpp, koldioxidutsläppsklass, datum för omklassificering och totalvikt ska få utbytas med andra medlemsstater via den nationella kontaktpunkten.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Integritetsskyddsmyndigheten* påpekar att uppgift om födelseort kan innebära att uppgift om etnicitet, som är en känslig personuppgift, behandlas och saknar en bedömning som avser eventuell behandling av känsliga personuppgifter. *Transportstyrelsen* påpekar att specifika koldioxidutsläpp för en tung buss anges i gram per personkilometer i vägtrafikregistret och att uppgiften hämtas från fordonets CoC-dokument.

Skälen för regeringens förslag: I syfte att underlätta för medlemsstaterna att ta ut och driva in vägtullar har ett system för utbyte av information om fordon och ägare eller innehavare av fordon skapats inom ramen för regleringen av elektroniska vägtullssystem, se 27–30 §§ lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem. Om det behövs för att kräva betalning för en vägtull eller om en vägtull inte betalas, ska varje medlemsstat via sin nationella kontaktpunkt ge övriga medlemsstater tillgång till uppgifter om

det aktuella fordonet och fordonets ägare eller innehavare. Av 16 § förordningen (2022:782) om elektroniska vägtullssystem framgår att Transportstyrelsen är svensk nationell kontaktpunkt för uppgiftsutbytet. De uppgifter om fordonet som ska utbytas anges i bilaga I del I till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen, nedan kallat EETS-direktivet.

Enligt artikel 3 i direktiv (EU) 2022/362 läggs ytterligare uppgifter om fordonet till i del I i bilaga I till EETS-direktivet. Det avser uppgifter om tunga fordons koldioxidutsläpp, koldioxidutsläppsklass och datum för omklassificering av fordonet till en annan koldioxidutsläppsklass. I motsats till övriga uppgifter i bilagan är dessa uppgifter valfria att lämna ut. För att andra medlemsstater ska kunna differentiera vägtullar utifrån ett fordons koldioxidutsläpp eller ta ut avgifter för externa kostnader för ett fordons koldioxidutsläpp i enlighet med eurovinjettdirektivet krävs dock att även dessa uppgifter kan lämnas ut till övriga medlemsstater. Ett sådant utlämnande bör därför möjliggöras.

Med tungt fordon avses enligt direktivet ett motorfordon med minst fyra hjul eller en ledad motorfordonskombination, som är avsedd för eller används för person- eller godstransport på väg och som har en totalvikt över 3 500 kilogram. De tillkommande uppgifterna avser därmed vad som enligt svensk rätt motsvarar tunga lastbilar och tunga bussar. Vidare ska uppgifter om både lätta och tunga fordons högsta tekniskt tillåtna lastade vikt utbytas. För att även dessa uppgifter ska kunna utbytas med andra länder bör 28 § lagen om elektroniska vägtullssystem ändras så att hänvisningen till bilaga I till EETS-direktivet avser direktivet i lydelsen enligt direktiv (EU) 2022/362.

För att uppgifterna ska kunna lämnas ut krävs även att de finns registrerade i vägtrafikregistret.

Uppgifter om tunga fordons koldioxidutsläpp finns registrerade i vägtrafikregistret, se bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret. *Transportstyrelsen* påpekar att specifika koldioxidutsläpp för en tung buss anges i gram per personkilometer i vägtrafikregistret och inte i gram per tonkilometer som anges i del I i bilaga I till EETS-direktivet. Transportstyrelsens uppgift hämtas från fordonets CoC-dokument (Certificate of Conformity). Som anges ovan är uppgiften om ett tungt fordons koldioxidutsläpp valfri att lämna ut. Det torde därmed inte finnas något hinder mot att Transportstyrelsen vid en förfrågan lämnar uppgift om en tung buss koldioxidutsläpp i den enhet de har tillgång till.

Även uppgiften om ett fordons högsta tekniskt tillåtna lastade vikt registreras i vägtrafikregistret. Av 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner framgår att en bils tjänstevikt är den sammanlagda vikten av bilen i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till bilen, verktyg och reservhjul som hör till bilen, bränsle, smörjolja och vatten samt föraren. Av samma paragraf framgår att totalvikten för en bil är summan av bilens tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. Totalvikten motsvarar alltså den högsta tillåtna vikten för fordonet i lastat skick. Av bilaga 1 avsnitt 2.1 till vägtrafikdataförordningen

(2019:382), förkortad VTDF, framgår att uppgiften om ett fordon totalvikt ska registreras i vägtrafikregistret.

Uppgifterna om ett fordon koldioxidutsläppsklass och datum för omklassificering till en annan koldioxidutsläppsklass finns däremot inte i vägtrafikregistret och behöver föras in. Vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret regleras genom förordning och hanteras inom ramen för arbetet med de förordningsändringar som krävs med anledning av det ändrade eurovinjettdirektivet.

Enligt 2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen (2019:369), förkortad VTDL, ska Transportstyrelsen registrera uppgifter i vägtrafikregistret för de ändamål som anges i 2 kap. 3, 7, 11, 14 och 16 §§ VTDL, dvs. de primära ändamål som gäller för behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet. Vilka uppgifter som ska registreras framgår av bilagorna 1–4 till VTDF. Skyldigheten att föra vägtrafikregistret är författningsreglerad och utgör en rättslig förpliktelse enligt artikel 6.1 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), nedan kallad EU:s dataskyddsförordning. Utöver detta bedriver Transportstyrelsen en omfattande verksamhet på vägtrafikområdet som i stor utsträckning kräver behandling av personuppgifter i vägtrafikregistret för att kunna utföras. En av styrelsens uppgifter är det uppgiftsutbyte som regleras i lagen om elektroniska väg-tullssystem. Uppgiften är av allmänt intresse, jfr artikel 6.1 e i EU:s dataskyddsförordning.

Grunden för och syftet med Transportstyrelsens behandling av personuppgifter är fastställd i nationell rätt och behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse och utföra en uppgift av viktigt allmänt intresse. Transportstyrelsen har alltså en rättslig grund för sin behandling av personuppgifter i vägtrafikregistret som uppfyller kraven i artikel 6 i EU:s dataskyddsförordning och 2 kap. 1 och 2 §§ lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.

En uppgift om en persons födelseort, som *Integritetsskyddsmyndigheten* nämner, ingår i de uppgifter som får utbytas enligt bilaga I till direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen. Av 28 § lagen om elektroniska väg-tullssystem framgår att den uppgiften redan enligt nuvarande reglering får utbytas. Det handlar alltså inte om en ny uppgift som tillkommer genom direktiv (EU) 2022/362. I den utsträckning behandlingen av en uppgift om en persons födelseort skulle anses som en behandling av en uppgift om etnicitet och därmed innebära behandling av en känslig personuppgift är behandlingen tillåten enligt artikel 9.2 g i EU:s dataskyddsförordning och 3 kap. 3 § lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning. Behandling av en känslig personuppgift kan vara nödvändig för handläggningen av ett ärende. Vidare är behandlingen nödvändig av hänsyn till ett viktigt allmänt intresse som har sin grund i unionsrätten och nationell rätt. En sådan behandling står också i proportion till det eftersträfvade syftet, nämligen att göra det möjligt att ta ut och driva in vägtullar, och innebär inte ett otillbörligt intrång i den registrerades personliga integritet. Utöver bestämmelserna i EU:s dataskyddsförordning och i lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning finns bestämmelser om behandling av

personuppgifter i lagen (2013:1164) om elektroniska väg tullssystem. Bland annat får personuppgifter som har erhållits genom informationsutbytet med andra länder endast behandlas för att identifiera ett fordon eller en ägare eller innehavare av ett fordon i syfte att ta upp eller driva in väg tullar (32 §).

De nya uppgifter som föreslås registreras i vägtrafikregistret avser tekniska uppgifter om tunga lastbilar och bussar. Tungta lastbilar och bussar används huvudsakligen i näringsverksamhet och fordonen är ofta registrerade på juridiska personer. Det innebär att det endast kommer att vara fråga om en marginell utökning av den personuppgiftsbehandling som sker idag. Registreringen bedöms därför inte medföra några nämnvärda nackdelar i integritetshänseende för enskilda och anses proportionell mot de legitima mål som eftersträvas. Den personuppgiftsbehandling som förslagen ger upphov till är förenlig med EU:s dataskyddsförordning. Någon ytterligare reglering av personuppgiftsbehandlingen utöver den som nu föreslås behövs inte.

5.17 Följdändringar i andra författningar

Regeringens förslag: Hänvisningar till den nuvarande lagen om infrastrukturavgifter på väg i andra lagar ska ersättas med hänvisningar till den nya lagen med samma namn.

I lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska samtidigt hänvisningar till vissa andra lagar uppdateras.

Lagen om elektroniska väg tullssystem ska anges genomföra EETS-direktivet utan hänvisning till en särskild lydelse av direktivet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Eftersom det införs en ny lag om infrastrukturavgifter på väg bör hänvisningar i andra lagar till den nuvarande lagen om infrastrukturavgifter på väg ändras. Det gäller hänvisningar i väg lagen (1971:948), lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden, lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och kamerabevakningslagen (2018:1200).

I samband med ändringen av hänvisningen i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden föreslås att även hänvisningarna till mervärdesskattelagen (1994:200), lagen (1994:1563) om tobaksskatt och lagen (1994:1564) om alkoholskatt ändras eftersom nya lagar har ersatt dessa lagar.

I 1 § lagen (2013:1164) om elektroniska väg tullssystem anges att lagen genomför EETS-direktivet i den ursprungliga lydelsen. EETS-direktivet ändras genom artikel 3 i direktiv (EU) 2022/362 och hänvisningen i 1 § bör därför ändras. Eftersom bestämmelsen endast är av upplysningskaraktär bedöms det lämpligt att inte hänvisa till EETS-direktivet i någon särskild lydelse, utan endast till direktivets namn.

6 Lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser

6.1 Ordförklaringar

Regeringens förslag: För att tydliggöra innehållet i lagen ska vissa centrala ord och uttryck förklaras. Det gäller orden och uttrycken fordon, fordonsgrupp, koldioxidutsläpp, rapporteringsperiod, referensvärde för koldioxidutsläpp, tungt fordon, undergrupp av fordon, utsläppsfritt fordon, utsläppsminskingskurva och utsläppssnålt tungt fordon.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om rapporteringsperioder och hur en utsläppsminskingskurva ska fastställas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* har synpunkter på förklaringarna av orden fordon, fordonsgrupp och koldioxidutsläpp.

Skälen för regeringens förslag

Vissa ord och uttryck som används i lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser behöver förklaras i lagen.

Det krävs inte någon ytterligare förklaring än den som framgår av lagen av tungt fordon, utsläppsfritt fordon och utsläppssnålt tungt fordon. Innebörden av följande ord och uttryck behöver däremot utvecklas något.

Fordon och grupper av fordon

Med fordon avses enligt eurovinjettdirektivet ett motorfordon med minst fyra hjul eller en ledad motorfordonskombination, som är avsedd för eller används för person- eller godstransport på väg. Eftersom förklaringen skiljer sig något från definitionen av fordon i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, bör ordet förklaras särskilt i lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. *Transportstyrelsen* ser behov av att skilja mellan fordon och motorfordon eftersom Europeiska kommissionen har lämnat förslag till ytterligare ändringar i eurovinjettdirektivet för att koldioxid-differentiera infrastrukturavgifter utifrån ett släpfordons egenskaper. Definitionen av fordon i lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser motsvarar eurovinjettdirektivets definition av fordon. Om direktivets definition skulle ändras med anledning av kommissionens förslag, finns det anledning att även se över definitionen av fordon i lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

En fordonsgrupp är en sådan grupp av fordon som anges i bilaga I tabell 1 till kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011. I bilagan delas fordon i kategori N, förenklat uttryckt lastbilar, in i olika grupper med beaktande av bl.a. axelkonfiguration, chassikonfi-

guration och högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last. *Transportstyrelsen* anser att hänvisningen till tabell 1 i bilagan är för snäv och att hänvisning bör ske till hela bilagan. Definitionen av fordonsgrupp i eurovinjettdirektivet hänvisar uttryckligen till enbart tabell 1 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) 2017/2400. Utan en ändring av direktivet i den delen anser regeringen att lagen inte bör hänvisa till hela bilagan.

Med en undergrupp av fordon avses detsamma som i definitionen av uttrycket i artikel 3.8 och bilaga I punkt 1 till 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. Det handlar om undergrupper av tunga godsfordon som kännetecknas av vissa gemensamma och särskiljande tekniska kriterier som är relevanta för fastställandet av fordonens koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

Referensvärden

Referensvärdena för koldioxidutsläpp för olika fordonsgrupper skiljer sig åt mellan fordon som omfattas artikel 2.1 i förordning (EU) 2019/1242 och fordon som inte gör det.

För fordon som omfattas av artikel 2.1 beräknas referensvärdena enligt den formel som anges i punkt 3 i bilaga I till förordningen. För dessa fordon har referensvärden för varje undergrupp av fordon fastställts i bilaga II till kommissionens 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.

För fordon som inte omfattas av artikel 2.1 utgörs referensvärdena av det genomsnittliga värdet av alla koldioxidutsläpp från fordon i den fordonsgrupp som fordonet tillhör. Beräkningen ska grundas på de värden som har rapporterats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning, för den första rapporteringsperioden. Den definitionen bör framgå av lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. En rapporteringsperiod avser tiden 1 juli ett visst år till och med 30 juni året därpå. Tidpunkten när den första rapporteringsperioden infaller för en viss fordonsgrupp har samband med skyldigheter enligt förordning (EU) 2017/2400. Enligt artikel 9 i den förordningen är en fordonstillverkare skyldig att fastställa och uppge nya fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. Om dessa skyldigheter inte har uppfyllts, ska medlemsstaterna enligt artikel 24 i samma förordning förbjuda registrering, försäljning eller ibrukttagande av fordon i de fordonsgrupper som anges i tabell 1 i bilaga I till förordningen från och med olika datum med start från och med den 1 juli 2019. Den första rapporteringsperioden ska enligt direktiv (EU) 2022/362 inledas efter den dag då registrering, försäljning eller ibrukttagande av fordon i en viss fordonsgrupp förbjuds enligt artikel 24 i förordning (EU) 2017/2400. Den första rapporteringsperioden kommer alltså att inledas den 1 juli för alla

fordonsgrupper, men olika år beroende på när ett förbud enligt artikel 24 i förordning 2017/2400 inträder för respektive fordonsgroup. Den detaljerade beskrivningen av när den första rapporteringsperioden infaller regleras lämpligen i förordning. Ett bemyndigande som möjliggör en sådan reglering bör tas in i lagen. Med stöd av de uppgifter som har rapporterats enligt förordning 2018/956 kommer kommissionen enligt artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet att i genomförandeakter fastställa referensvärden för de fordonsgupper som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning 2019/1242.

Utsläpp av koldioxid

En utsläppsminskningskurva är enligt artikel 2.1.37 i eurovinjettdirektivet en kurva för minskade koldioxidutsläpp för en viss undergrupp av fordon. Kurvan beräknas med hänsyn till minskade årliga koldioxidutsläpp och referensvärdet för koldioxidutsläpp för respektive rapporteringsperiod. Detta bör framgå av lagen. Kurvan fastställs genom att punkterna på kurvan räknas fram enligt en formel som beskrivs i direktivet. Den detaljerade beskrivningen av hur kurvan ska fastställas regleras lämpligen i myndighetsföreskrifter. Ett bemyndigande som möjliggör en sådan reglering bör tas in i lagen. I direktivet beskrivs formeln för att beräkna kurvan enligt följande. Med avseende på rapporteringsperioden för ett år (Y) och en undergrupp av fordon (sg), nämligen $ET_{Y,sg}$, avses produkten av faktorn avseende minskade årliga koldioxidutsläpp ($R-ET_Y$) multiplicerad med referensvärdet för koldioxidutsläpp ($rCO_{2,sg}$) för undergruppen (sg), nämligen $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2,sg}$. För åren till och med 2030 fastställs både $R-ET_Y$ och $rCO_{2,sg}$ i enlighet med punkt 5.1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242. För åren från 2030 fastställs $R-ET_Y$ till 0,70. $rCO_{2,sg}$ tillämpas såsom justerat genom delegerade akter som antas i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EU) 2019/1242 på rapporteringsperioder som inleds efter respektive tillämpningsdag för de delegerade akterna.

Med koldioxidutsläpp från ett tungt fordon avses enligt artikel 2.1.28 i eurovinjettdirektivet de specifika koldioxidutsläpp från ett tungt fordon som anges i punkt 2.3 i dess kundinformationsfil enligt del II i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400. Efter att eurovinjettdirektivet antogs har förordning (EU) 2017/2400 ändrats genom kommissionens förordning (EU) 2022/1379 av den 5 juli 2022 om ändring av förordning (EU) 2017/2400 vad gäller bestämning av medeltunga och tunga lastbilar och tunga bussars koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och införande av elfordon och annan ny teknik. Hänvisningen till punkt 2.3 i fordonets kundinformationsfil enligt del II i bilaga IV till förordning (EU) 2017/2400 verkar efter ändringarna avse punkt 2.6.1. För att undvika att lagtexten hänvisar till en annan punkt i kommissionens förordning än den som anges i eurovinjettdirektivet och för att undvika problem vid eventuella framtida ändringar av kommissionens förordning bör definitionen inte innehålla en hänvisning till en särskild punkt i kundinformationsfilen utan endast till det innehåll som avses. *Transportstyrelsen* påpekar att myndigheten inte har tillgång till ett fordonets kundinformationsfil, utan endast till fordonets intyg om överensstämmelse (CoC, Certificate of Conformity). Ett fordonets specifika koldioxidutsläpp enligt kundinformationsfilen anges även på fordonets intyg om överensstämmelse. Eftersom

det är ett intyg om överensstämmelse bör Transportstyrelsen kunna förlita sig på att intygets uppgift överensstämmer med uppgiften i kundinformationsfilen.

6.2 Indelning i koldioxidutsläppsklasser

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska dela in tunga fordon som är registrerade i vägtrafikregistret i fem koldioxidutsläppsklasser.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I syfte att minska koldioxidutsläppen från fordon ska medlemsstaterna enligt artikel 7ga i eurovinjettdirektivet differentiera infrastrukturavgifter för tunga fordon utifrån fordonens utsläpp av koldioxid. Utgångspunkten är att ju mer koldioxid ett fordon släpper ut, desto högre infrastrukturavgift ska tas ut för fordonet. Lägst avgift ska alltså tas ut av helt utsläppsfria fordon, jfr avsnitten 5.10.1 och 5.10.2.

För att åstadkomma en sådan avgiftsstruktur ska tunga fordon enligt artikel 7ga.2 delas in i koldioxidutsläppsklasser från 1–5.

Koldioxidutsläppsklass 1 innehåller de mest förorenande fordonen och omfattar fordon som inte tillhör någon av de andra koldioxidutsläppsklasserna.

Koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 omfattar fordon i en viss undergrupp av fordon som har registrerats för första gången under rapporteringsperioden för ett visst år, Y. Med undergrupp av fordon avses detsamma som i artikel 3.8 i förordning (EU) 2019/1242. Artikel 3.8 hänvisar i sin tur till en sådan gruppering av fordon som avses i punkt 1 i bilaga I till förordningen. Bilagan avser nya tunga fordon. Med det avses enligt artikel 2.1 i förordningen nya tunga lastbilar i kategorierna N₂ och N₃. Som det får förstås anses ett fordon vara nytt om det har registrerats för första gången från och med den 1 juli 2019. Grupperingarna kännetecknas av vissa gemensamma och särskiljande tekniska kriterier som är relevanta för fastställandet av fordonens koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. De tekniska kriterierna avser t.ex. axelkonfiguration, högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last och typ av hytt. Rapporteringsperioden för år Y sträcker sig från den 1 juli år Y till den 30 juni året därpå. För att tillhöra utsläppsklasserna 2 och 3 ska fordonen vid registreringstidpunkten 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 det aktuella fordonet tillhör och den rapporteringsperiod som fordonet registrerats under. Hur utsläppsminskningsskurvor för olika undergrupper fastställs, se definitionen av en sådan kurva i avsnitt 6.1. Slutligen krävs att fordonet inte tillhör en högre koldioxidutsläppsklass.

För fordon som inte omfattas av en sådan gruppering av fordon som avses i punkt 1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242 fastställs för närvarande inte några kurvor för minskade koldioxidutsläpp. Om en ändring av den förordningen skulle göras så att fler grupper av fordon omfattas

av förordningen och därmed får fastställda utsläppsminskningkurvor, bör koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 även tillämpas på sådana grupper av fordon, se skäl 29 i direktiv (EU) 2022/362.

Koldioxidutsläppsklass 4 avser de utsläppsnåla fordonen. Definitionen av sådana fordon i artikel 2.1.30 i eurovinjettdirektivet skiljer mellan fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242 och fordon som inte gör det.

Artikel 2.1.30 a avser fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242 och hänvisar till definitionen i artikel 3.12 i förordning (EU) 2019/1242. Enligt den definitionen avses med ett utsläppsnålt tungt fordon ett annat tungt fordon än ett utsläppsfritt tungt fordon, med koldioxidutsläpp som är lägre än hälften av referensvärdet för koldioxidutsläpp för alla fordon i den fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som det tunga fordonet tillhör. Av artikel 3.12 framgår vidare att referensvärdena ska fastställas i enlighet med punkt 2.3.3 i bilaga I till förordningen. Den punkten reglerar dock tröskelvärdet för ett utsläppsnålt fordon och inte referensvärdet. I fråga om referensvärdet hänvisas i stället till punkt 3 i bilaga I. Det torde alltså vara mindre än hälften av värdet enligt punkt 3 som fordonets koldioxidutsläpp högst får uppgå till för att klassas som ett utsläppsnålt fordon.

För att ett tungt fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 ska anses vara utsläppsnålt krävs enligt artikel 2.1.30 b att fordonet har ett koldioxidutsläpp som är lägre än 50 procent av referensvärdet för koldioxidutsläpp för den fordonsgrupp som fordonet tillhör. Kommissionen kommer att fastställa sådana referensvärden i genomförandeakter, se artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet. Med fordonsgrupp avses en sådan gruppering av fordon som förtecknas i tabell 1 i bilaga I till förordning (EU) 2017/2400. Vidare ska fordonet inte vara utsläppsfritt.

Till utsläppsklass 5 hör de renaste, utsläppsfria, fordonen. Med utsläppsfritt fordon avses för det första ett utsläppsfritt tungt fordon enligt definitionen i artikel 3.11 i förordning (EU) 2019/1242. Där avses ett tungt fordon utan förbränningsmotor eller med en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 1 gram koldioxid per kilowattimme, fastställt i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder, eller som släpper ut mindre än 1 gram koldioxid per kilometer, fastställt i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och dess genomförandeåtgärder. Av artikel 5 c i förordning (EG) nr 595/2009 framgår att med genomförandeåtgärder avses genomförandeakter. Enligt artiklarna 5 och 15.3 i förordning (EG) nr 715/2007 avses det tidigare tillämpade förfarandet som benämns föreskrivande förfarande med kontroll. För det andra avses med utsläppsfritt fordon en personbil, en minibuss eller ett lätt nyttofordon utan förbränningsmotor. Till de utsläppsfria fordonen hör bilar som uteslutande drivs med el och bränslecellsfordon som drivs med vätgas.

Att tunga fordon ska delas in i koldioxidutsläppsklasserna 1–5 bör framgå av lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Regeringen bör utse den myndighet som ska göra indelningen. Endast tunga fordon som är registrerade i vägtrafikregistret ska delas in i koldioxidutsläppsklasser. Indelningen görs därför lämpligen av Transportstyrelsen som ansvarar för vägtrafikregistret, där uppgifter om fordon och koldioxidutsläpp är registrerade. Om ett nytt fordon registreras i vägtrafik-

registret, ska fordonet tilldelas en koldioxidutsläppsklass i samband med registreringen.

6.3 Omprövning och överklagande

Regeringens förslag: Indelningen av ett fordon i en viss koldioxidutsläppsklass ska omprövas under vissa förutsättningar.

Ett beslut att indela ett fordon i en viss koldioxidutsläppsklass ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Beslutet ska dock kunna överklagas först efter att beslutsmyndigheten har omprövat det. Ett överklagande av ett beslut innan det har omprövats ska ses som en begäran om omprövning av beslutet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 7ga.2 andra stycket i eurovinjettdirektivet ska klassificeringen av fordon i utsläppsklasserna 2 och 3 omprövas vart sjätte år efter dagen för den första registreringen av fordonet. En bedömning av vilken utsläppsklass fordonet då ska tillhöra ska göras utifrån de tröskelvärden som gäller vid tidpunkten för omprövningen. Tröskelvärdet för koldioxidutsläppsklass 2 är ett värde för fordonets koldioxidutsläpp som ligger fem procent under utsläppsminskningsskurvan för den undergrupp av fordon som det omprövade fordonet tillhör vid tidpunkten för omprövningen. För koldioxidutsläppsklass 3 ligger motsvarande värde åtta procent under utsläppsminskningsskurvan.

Det kan inte uteslutas att uppgifter om både fordonet och om t.ex. referensvärden eller utsläppsminskningsskurvor för olika undergrupper av fordon inte finns tillgängliga när beslutsmyndigheten ska indela fordonet i en koldioxidutsläppsklass, jfr artikel 7ga.1 i eurovinjettdirektivet. Om myndigheten inte kan bedöma fordonets koldioxidutsläppsklass kommer det att indelas i koldioxidutsläppsklass 1, dvs. höra till de fordon som släpper ut mest koldioxid. Om referensvärden och utsläppsminskningsskurvor för en viss undergrupp av fordon beslutas efter lagens ikraftträdande och det innebär att fordonet bör tillhöra en annan koldioxidutsläppsklass än den första, bör fordonet omklassificeras. Det gäller även om nya uppgifter om fordonet skulle komma fram vid en senare tidpunkt eller om det finns andra skäl att göra en ny bedömning av fordonets koldioxidutsläppsklass. Bestämmelser om att beslutsmyndigheten under dessa omständigheter eller på begäran av fordonsägaren ska göra en ny bedömning av ett fordons koldioxidutsläppsklass bör tas in i lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Om ett fordon indelas i en ny koldioxidutsläppsklass vid en omprövning, bör den nya koldioxidutsläppsklassen gälla från och med beslutet. Även om den nya koldioxidutsläppsklassen för ett fordon gäller från och med beslutet, så finns det inget hinder mot att t.ex. ändra tidigare beslutad skatt eller avgift för fordonet om den tidigare klassificering har visat sig vara felaktig.

Ett fordons koldioxidutsläppsklass kan ha betydelse för t.ex. storleken på de infrastrukturavgifter som tas ut för fordonet. Ett beslut om att indela ett fordon i en viss koldioxidutsläppsklass bör därför kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det bör framgå av lagen. Utgångspunkten är

att ett beslut om att indela ett fordon i en viss koldioxidutsläppsklass fattas automatiserat. Ett överklagande bör därför kunna ske först efter att beslutsmyndigheten har omprövat beslutet. Om fordonsägaren överklagar ett beslut innan det har omprövats, ska överklagandet behandlas som en begäran om omprövning av beslutet.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Bestämmelserna ska träda i kraft den 1 januari 2026 i fråga om avgiftsdifferentiering för utsläppsfria fordon, den 25 mars 2026 i fråga om avgifter för tunga fordon för externa kostnader och den 1 maj 2024 i fråga om övriga bestämmelser.

Bestämmelserna om differentiering av en infrastrukturavgift för ett fordon med hänsyn till koldioxidutsläppsklass ska beroende på fordon och utsläppsklass tillämpas antingen två år efter det att referensvärden för den grupp eller undergrupp av fordon som fordonet tillhör finns tillgängliga eller från och med den dag då kurvor för minskade koldioxidutsläpp för den gruppen av fordon har fastställts och trätt i kraft.

Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för förbud och beslut som har meddelats och fordringar som har påförts före den 1 maj 2024. I fråga om lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska äldre föreskrifter gälla för fordringar som har beslutats enligt tidigare lagar.

Promemorians förslag innebar ett ikraftträdande av den huvudsakliga delen av lagen den 25 mars 2024.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Datum för ikraftträdande och fortsatt giltighet av bestämmelser i nuvarande lagar

Medlemsstaterna ska enligt direktiv (EU) 2022/362 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 25 mars 2024. De föreslagna författningsändringarna bör därför, med nedan angivna undantag, träda i kraft så snart som möjligt, vilket bedöms vara den 1 maj 2024.

Kravet på att differentiera infrastrukturavgifter för skåpbilar och lätta bussar gäller enligt artikel 7gb.2 i eurovinjettdirektivet först från och med den 1 januari 2026. Enligt artikel 7ca.3 gäller kravet på att tillämpa en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening först från och med den 25 mars 2026. Övriga avgifter för externa kostnader är frivilliga att införa. Lagens krav bör inte träda i kraft tidigare än vad direktivet kräver. Det är en fördel om samtliga bestämmelser om avgifter för externa kostnader träder i kraft samtidigt. Bestämmelserna om avgifter för externa kostnader bör därför träda i kraft den 25 mars 2026.

Bestämmelserna i den nuvarande lagen om infrastrukturavgifter på väg ska fortfarande gälla för förbud och beslut som har meddelats och fordringar som har påförts enligt den lagen, dvs. före den 1 maj 2024. På motsvarande sätt ska äldre föreskrifter gälla i andra lagar och i förordningar som hänvisar till lagen om infrastrukturavgifter på väg. I fråga om lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska äldre föreskrifter även gälla i fråga om fordringar som har beslutats enligt mervärdesskattelagen (1994:200), lagen (1994:1563) om tobaksskatt och lagen (1994:1564) om alkoholskatt.

Tillämpning av bestämmelser om differentiering av infrastrukturavgifter med hänsyn till koldioxidutsläppsklass

Direktivets bestämmelser om differentiering av infrastrukturavgifter med hänsyn till koldioxidutsläppsklass ska i vissa fall börja tillämpas först efter ikraftträdandet, när olika kriterier har uppfyllts.

För de undergrupper av fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d och punkt 1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242 ska differentiering av infrastrukturavgifterna med hänsyn till koldioxidutsläppsklass enligt artikel 7ga.1 andra stycket i eurovinjettdirektivet tillämpas senast två år efter det att referensvärden för koldioxidutsläpp för dessa grupper har offentliggjorts i genomförandeakter som har antagits i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242. Kommissionen har beslutat om sådana referensvärden för rapporteringsperioden för 2019 i sitt 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.

Två år efter offentliggörandet av referensvärdena infaller därmed den 10 maj 2023, dvs. innan ändringarna i eurovinjettdirektivet ska börja tillämpas. I den utsträckning lagen kräver en differentiering av infrastrukturavgifter för dessa undergrupper av fordon, så ska en sådan differentiering alltså ske från och med lagens ikraftträdande. Det framgår inte av direktivet om andra undergrupper av fordon i framtiden skulle kunna komma att omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242. Om det skulle inträffa bör dock koldioxidifferentieringen i 26 § tillämpas två år efter det att referensvärden för den undergruppen av fordon har beslutats. Även om det alltså är oklart om situationen kan uppstå, bör för säkerhets skull en sådan framtida tillämpning av 26 § framgå av en övergångsbestämmelse till lagen.

För en grupp av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 ska enligt artikel 7ga.1 tredje stycket en differentiering med hänsyn till koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 ske senast två år efter offentliggörandet av referensvärden för koldioxidutsläpp för den gruppen av fordon i en genomförandeakt som antas enligt artikel 7ga.7. Några sådana referensvärden har ännu inte beslutats och det finns alltså för närvarande inte något krav på en differentiering av infrastrukturavgifterna enligt koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 för en sådan grupp av fordon.

Av artikel 7ga.1 tredje stycket framgår att om punkt 5.1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242 skulle ändras så att den omfattar referensvärden för en viss grupp av fordon, ska referensvärden för den fordonsgruppen inte längre fastställas i enlighet med artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet utan i enlighet med punkt 3 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242. Vilken ändring av punkt 5.1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242 som skulle kunna medföra att referensvärden inte längre ska fastställas enligt artikel 7ga.7 i eurovinjettdirektivet utan i enlighet med punkt 3 i bilaga I till förordningen framgår inte tydligt. De referensvärden som ska ingå i beräkningen av en kurva för minskade koldioxidutsläpp enligt punkt 5.1 i bilaga I ska fastställas i enlighet med punkt 3 i samma bilaga. Enligt punkt 3 ska referensvärden fastställas för varje undergrupp av fordon. Med undergrupp av fordon avses enligt artikel 3.8 i förordningen en sådan gruppering av fordon som definieras i punkt 1 i bilaga I till förordningen. De undergrupper av fordon som anges i bilagan utgör en mer specificerad indelning av de kategorier av fordon som anges i artikel 2.1 i förordningen och som omfattas av förordningens tillämpningsområde. Detta talar för att ändringen skulle avse att en ny undergrupp av fordon ska omfattas av tillämpningsområdet för förordningen och uppräkningsav undergrupper i punkt 1 i bilaga I till förordningen. Ett referensvärde för koldioxidutsläpp och en kurva för minskade koldioxidutsläpp ska då fastställas för den nya undergruppen av fordon i enlighet med punkterna 3 och 5 i bilaga I till förordningen. Även skrivningen i artikel 7ga.1 tredje stycket andra meningen i eurovinjettdirektivet talar för den tolkningen. Där sägs att referensvärden för den relevanta gruppen av fordon inte längre ska fastställas enligt punkt 7 i artikeln utan i enlighet med punkt 5.1 i bilaga I till förordningen. Eftersom punkt 7 i artikel 7ga.1 i eurovinjettdirektivet avser grupper av fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordningen torde ändringen avse att en grupp av fordon som tidigare inte omfattades av förordningens tillämpningsområde gör det efter ändringen.

Om en grupp av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 genom ändringar av förordningen skulle komma att omfattas av den, ska alltså, som artikel 7ga.1 tredje och fjärde styckena och skäl 29 i direktivet får förstås, referensvärden och kurvor för minskade koldioxidutsläpp fastställas för den nya gruppen av fordon enligt förordning (EU) 2019/1242. Om detta sker ska infrastrukturavgifter för den gruppen av fordon differentieras enligt koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 från och med den dag då de nya kurvorna för minskade koldioxidutsläpp träder i kraft.

Även de senare tillämpningarna av 26 § för fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 bör framgå av en övergångsbestämmelse till lagen.

Det bör tilläggas att den senare tillämpningen av vissa av direktivets bestämmelser om differentiering av infrastrukturavgifter utifrån koldioxidutsläppsklasser inte påverkar indelningen av tunga fordon i sådana utsläppsklasser. Indelningen ska alltså ske från och med den 1 maj 2024.

8 Konsekvenser

Regeringens bedömning: Förslagen innebär vissa nya uppgifter för Transportstyrelsen som medför ökade kostnader för myndigheten. I budgetpropositionen för 2024 föreslår regeringen att Transportstyrelsens anslag ökas med 5 miljoner kronor 2024 för att finansiera Transportstyrelsens tillkommande kostnader.

Det utökade rapporteringskravet innebär en begränsad utökning av arbetsuppgifterna för Trafikverket. Kostnaderna ryms inom befintliga ekonomiska ramar.

Antalet beslut som överklagas till allmän förvaltningsdomstol kan öka marginellt. Kostnaderna för domstolarna ryms inom befintliga ekonomiska ramar.

Förslagen innebär inte några övriga offentligfinansiella konsekvenser.

Några särskilda informationsinsatser behövs inte.

I den utsträckning förslagen om differentieringar och avgifter för att ta hänsyn till trafikens klimat- och miljöeffekter kommer att tillämpas så innebär de en positiv påverkan på klimat och miljö.

Det utökade rapporteringskravet innebär vissa tillkommande administrativa uppgifter för Öresundsbrokonsortiet.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Konkurrensverket* saknar en analys av vilken påverkan förslaget om undantag från plikten att betala infrastrukturavgift för bussar med en totalvikt över 3,5 ton får på konkurrensen mellan bussar med en vikt strax över 3,5 ton och bussar med en vikt strax under 3,5 ton. *Regelrådet* anser att konsekvensutredningen är bristfällig i fråga om behov av speciella informationsinsatser, berörda företag, påverkan på företagets kostnader och verksamhet och särskild hänsyn till små företag. *Sveriges kommuner och regioner* efterlyser en analys av eventuella konsekvenser för kommuner beroende på hur tillämpningsområdet för lagen om infrastrukturavgifter på väg utformas i fråga om allmänna vägar. *Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI*, anser generellt att mer omfattande konsekvensanalyser av olika genomförandealternativ borde ha genomförts. Vidare borde det ha analyserats hur indelningen i koldioxidutsläppsklasser påverkar klimatet samt hur polisens arbetsuppgifter och kostnader för kontroller påverkas av ett mer komplext system med avseende på klimat- och miljödifferiering. Det hade också varit relevant att uppskatta utvecklingen av avgifterna per fordonskategori och de samlade avgiftsintäkterna. *Transportstyrelsen* delar bedömningen att systemkostnaderna uppgår till 7 miljoner kronor. Myndigheten anser dock att det tillkommer andra kostnader som inte ryms inom befintliga ekonomiska ramar och som hänger samman med indelningen av fordon i koldioxidutsläppsklasser.

Skälen för regeringens bedömning

De föreslagna nya lagarna om infrastrukturavgifter på väg och indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser genomför den senaste änd-

ringen av eurovinjettdirektivet genom direktiv (EU) 2022/362. I Sverige tas infrastrukturavgifter för närvarande ut på allmän väg på broarna över Motalaviken, Sundsvallsfjärden och Skurusundet. Avgifterna är mellan 5 och 11 kronor per passage på bron över Motalaviken, mellan 9 och 20 kronor per passage på bron över Sundsvallsfjärden och 4 kronor per passage på bron över Skurusundet. Avgiftsnivåerna hanteras på lägre föreskriftsnivå än lag och påverkas inte direkt av de aktuella lagförslagen, bortsett från att utsläppsfria fordon med en totalvikt över 3 500 kilogram men högst 4 250 kilogram ska behandlas som ett lätt fordon av motsvarande fordonstyp som är utsläppsfritt. Infrastrukturavgifter tas också ut på förbindelsen över Öresund. Förbindelsen är en enskild väg i form av en bro som drivs av Öresundsbrokonsortiet.

Den nya regleringen kan få ett bredare tillämpningsområde än de nu aktuella objekten. Bedömningarna i den följande konsekvensanalysen utgår från de nu aktuella tillämpningarna och jämför situationen vid den nya regleringen med situationen vid den tidigare regleringen. Om lagen framöver skulle tillämpas bredare, kan det finnas skäl att, som *VTI* pekar på, göra ytterligare analyser och överväganden.

Offentligfinansiella konsekvenser för Transportstyrelsen

I syfte att minska koldioxidutsläppen från fordon ska medlemsstaterna enligt eurovinjettdirektivet differentiera infrastrukturavgifter för tunga fordon utifrån fordonens utsläpp av koldioxid. Avsikten är att ju mer koldioxid ett fordon släpper ut, desto högre infrastrukturavgift ska tas ut för fordonet. För att åstadkomma en sådan avgiftsstruktur ska tunga fordon delas in i koldioxidutsläppsklasser. Vart sjätte år ska koldioxidutsläppsklassen omprövas. Det är Transportstyrelsen som avgiftsupptagare som bör ha dessa uppgifter. I budgetpropositionen för 2024 föreslår regeringen att Transportstyrelsens anslag ökas med 5 miljoner kronor 2024 för att finansiera Transportstyrelsens tillkommande kostnader (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.5.12).

Offentligfinansiella konsekvenser för Trafikverket

Senast den 25 mars 2025 och vart femte år därefter ska medlemsstaterna enligt artikel 11 i eurovinjettdirektivet offentliggöra en rapport i aggregerad form om de vägullar och vägavgifter som tas ut på deras territorium. Rapporteringens omfattning har utökats i förhållande till den tidigare regleringen. Det bedöms innebära en viss men mycket begränsad utökning av arbetsuppgifterna för Trafikverket som är ansvarig för rapporteringen. Kostnaderna bedöms rymmas inom befintliga anslagsramar.

Offentligfinansiella konsekvenser för domstolar

Transportstyrelsens beslut om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser kommer att kunna överklagas till domstol. Bedömningen är att det kommer att ske i mycket begränsad utsträckning och att det därmed bara påverkar domstolarnas arbetsuppgifter mycket marginellt. Kostnaderna för domstolarna rymms inom befintliga ekonomiska ramar.

Offentligfinansiella konsekvenser för kommuner och regioner

Med anledning av *Sveriges kommuner och regioners* synpunkt kan det konstateras att lagens tillämpningsområde i fråga om allmänna vägar inte ändras. Förslagen bedöms därför inte innebära några ytterligare konsekvenser för kommuner och regioner utöver de konsekvenser som uppkommer som ett resultat av dagens reglering.

Övriga offentligfinansiella konsekvenser

Förslagen bedöms inte medföra några ytterligare offentligfinansiella konsekvenser än de som nämns i fråga om Transportstyrelsen, Trafikverket och domstolarna.

Konsekvenser för företag och näringsliv

Konkurrensverkets och *Regelrådets* synpunkter på förordningsförslaget om undantag från avgiftsplikt för bussar med en totalvikt över 3,5 ton kommer att beaktas i arbetet med förordningsförslagen. *Regelrådet* har även efterlyst en beskrivning av konsekvenserna för berörda företag, påverkan på företagens kostnader och verksamhet och särskild hänsyn till små företag. De lagändringar som föreslås innebär i sig inte några nya eller ändrade avgifter. En bedömning av konsekvenserna för företag görs lämpligen inför ett eventuellt införande av nya avgifter eller en ändring av befintliga avgifter.

I avsnitt 5.10.3 föreslås att en infrastrukturavgift för ett utsläppsfritt fordon med en totalvikt över 3 500 kilogram och av högst 4 250 kilogram ska uppgå till samma belopp som avgiften för ett lätt fordon av motsvarande fordonstyp som är utsläppsfritt. Förslaget innebär en positiv ekonomisk effekt för innehavare av sådana fordon.

Konsekvenser för privatpersoner och trafikanter

Konsekvenserna av förslaget i avsnitt 5.10.3 för ett utsläppsfritt fordon med en totalvikt över 3 500 kilogram och av högst 4 250 kilogram gäller för privatpersoner på motsvarande sätt som för företag och näringsliv.

Särskilda informationsinsatser

Regelrådet efterlyser en bedömning av behovet av särskilda informationsinsatser. De lagändringar som föreslås innebär i sig inte några nya eller ändrade avgifter. Behov av särskilda informationsinsatser torde finnas först om och när avgifter ändras eller nya avgifter införs.

Konsekvenser för klimat och miljö

Indelningen av fordon i koldioxidutsläppsklasser, bestämmelserna om koldioxidifferentiering av avgifterna och bestämmelserna om avgifter för externa effekter skapar förutsättningar för att ta hänsyn till fordonens utsläpp av koldioxid och andra externa effekter. I den utsträckning sådana möjligheter tillämpas så innebär de en positiv påverkan på klimat och miljö.

Konsekvenser för enskilda avgiftsupptagare

Tidigare var vägtullssystem som redan införts den 10 juni 2008 och som inte omfattar avgifter för externa kostnader undantagna från den rapportering till Europeiska kommissionen som framgår ovan. Det undantaget omfattade avgifterna på Öresundsbron. Undantaget togs bort i och med ändringen av direktivet och innebär att de avgifter som tas ut på Öresundsbron omfattas av rapporteringskraven. Det bedöms innebära vissa administrativa uppgifter för Öresundsbrokonsortiet.

9 Författningskommentar

9.1 Förslaget till lag om infrastrukturavgifter på väg

Tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller avgifter som, för att täcka kostnader för en väginfrastruktur och kostnader för luftföroreningar, buller och koldioxidutsläpp som användningen av väginfrastrukturen orsakar, tas ut för användning av

1. allmänna vägar som inte är färjor, eller
2. enskilda vägar som är motorvägar eller som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige.

Lagen gäller inte avgifter som avser utrustning som är inbyggd i eller uppsatt längs med eller över en väg och som behövs för att tillhandahålla energi till fordon i rörelse och för att ta betalt för energin.

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

Av *första stycket* framgår att lagen gäller avgifter som tas ut för att täcka kostnader för en väginfrastruktur. Sådana avgifter benämns infrastrukturavgifter och förklaras i 5 §. De kostnader som får täckas med avgifter avser kostnader för ett vägavsnitt och tillhörande avgiftssystem. Som samlingsbegrepp för avgifter som ska täcka kostnader för luftföroreningar, buller och koldioxidutsläpp används uttrycket avgifter för externa kostnader, se 5 §.

I *första stycket punkten 1* anges lagens tillämpningsområde på allmänna vägar. Vad som avses med allmän väg framgår av 1 § väglagen (1971:948). Kommunala gator är inte allmän väg. Tillämpningsområdet omfattar alla allmänna vägar oavsett vägghållare. Bestämmelsen motsvarar i fråga om infrastrukturavgifter 1 § första stycket 1 i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 43 f.

Första stycket punkten 2 reglerar lagens tillämpningsområde på enskilda vägar. Begränsningen till vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet och motorvägar motsvarar direktivets tillämpningsområde. Bestämmelsen motsvarar delvis 1 § första stycket 2 i den nuvarande lagen.

Andra stycket innehåller ett undantag från lagens tillämpningsområde. Lagen gäller inte avgifter som avser kostnader för utrustning på eller vid en s.k. elväg, dvs. en väg där ett fordon kan ladda energi medan det körs på vägen.

Ordförklaringar

2 § I denna lag avses med

vägavsnitt: en avgränsad del av en infrastruktur för vägtransport,
transeuropeiska stomtransportnätet: de vägavsnitt som avses i kapitel III i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU och som illustreras med hjälp av kartor i bilaga I till förordningen, och

transeuropeiska vägnätet: det vägnät som avses i kapitel II avsnitt 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 och som illustreras med hjälp av kartor i bilaga I till förordningen.

Paragrafen innehåller förklaringar av infrastrukturbegrepp som används i lagen. Med paragrafen genomförs artikel 2.1.1 och 2.1.2 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Ett vägavsnitt kan t.ex. avse en bro.

Det transeuropeiska stomtransportnätet och det transeuropeiska vägnätet definieras med direkta hänvisningar till beskrivningar och kartor i den EU-förordning som reglerar vägnäten.

3 § Med *transportör* avses i denna lag ett företag som utför vägtransporter av gods eller passagerare.

Av paragrafen framgår att en transportör kan utföra vägtransporter av både gods och personer. Med paragrafen genomförs artikel 2.1.31 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

4 § I denna lag avses med

kostnad för trafikrelaterade koldioxidutsläpp: kostnaden för de skador som uppstår till följd av utsläpp av koldioxid i samband med att ett fordon används,

kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar: kostnaden för de skador på människors hälsa och de miljöskador som uppstår till följd av utsläpp av partiklar och ozonbildande ämnen, såsom kväveoxid och flyktiga organiska föreningar, i samband med att ett fordon används, och

kostnad för trafikrelaterat buller: kostnaden för de skador på människors hälsa och de miljöskador som uppstår till följd av buller från ett fordon eller från växelverkan mellan fordonet och vägens yta.

Paragrafen innehåller förklaringar av vad som avses med kostnader för trafikrelaterade skador som orsakas av fordons utsläpp av koldioxid, luftförorening och buller. Med paragrafen genomförs artikel 2.1.10–12 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Med växelverkan mellan fordonet och vägens yta avses i förklaringen av kostnad för trafikrelaterat buller t.ex. det ljud som uppstår av friktionen mellan fordonets däck och vägens beläggning.

5 § I denna lag avses med

avgiftssystem: ett tekniskt och administrativt system som används för uttag av avgifter enligt denna lag,

infrastrukturavgift: en distansbaserad avgift som tas ut för att täcka kostnader för uppförande, drift, underhåll och utveckling av ett vägavsnitt med tillhörande avgiftssystem, och

avgift för externa kostnader: en avgift som tas ut för att täcka kostnader för trafikrelaterad luftförorening, trafikrelaterat buller eller trafikrelaterade koldioxidutsläpp.

Paragrafen innehåller förklaringar av avgiftsbegrepp som används i lagen. Med paragrafen genomförs delar av artikel 2.1 7 och artiklarna 2.1.8 och 2.1.9 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Förklaringarna av avgiftssystem och infrastrukturavgift är desamma som i 3 § i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 46 f. och 156.

Vilka kostnader som får täckas med avgifter för externa kostnader förklaras i 4 §.

6 § I denna lag avses med

fordon: ett motorfordon med minst fyra hjul eller en ledad motorfordonskombination, som är avsedd för eller används för person- eller godstransport på väg,

lätt fordon: ett fordon som har en totalvikt av högst 3 500 kilogram,

tungt fordon: ett fordon som har en totalvikt över 3 500 kilogram, och

typ av tungt fordon: den typ av fordon som ett tungt fordon tillhör beroende på antal axlar, dimensioner, vikt eller andra fordonsegenskaper som avspeglar vägskadorna och som är synliga eller anges i fordonshandlingar.

Paragrafen innehåller förklaringar av fordonsbegrepp som används i lagen. Med paragrafen genomförs artiklarna 2.1.17, 2.1.18, 2.1.21 och 2.1.33 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Förklaringen av ordet fordon skiljer sig åt från förklaringen av samma ord i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Ett lätt fordon ska väga högst 3 500 kilogram.

Ett tungt fordon ska väga mer än 3 500 kilogram.

Tunga fordon delas in i olika typer. Indelningen utgår från fordonsegenskaper som avspeglar de skador på vägar som fordonen orsakar. Fordonsegenskaperna ska gå att se eller anges i fordonshandlingar. Som exempel på fordonshandlingar kan nämnas registreringsbevis och intyg om överensstämmelse.

7 § I denna lag avses med *utsläppsfritt fordon*:

1. en personbil, lätt buss eller lätt lastbil utan förbränningsmotor, och

2. ett tungt fordon utan förbränningsmotor eller med en förbränningsmotor som släpper ut

a) mindre än 1 gram koldioxid per kilowattimme, fastställt i enlighet med 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 och om genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen, eller

b) mindre än 1 gram koldioxid per kilometer, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och med genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen.

Paragrafen förklarar uttrycket utsläppsfritt fordon. Med paragrafen genomförs artikel 2.1.29 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Exempel på utsläppsfria fordon är fordon som bara har en elmotor och bränslecellsfordon som drivs med vätgas.

8 § Med *euro-utsläppsklass* avses i denna lag en sådan utsläppsklass för ett tungt fordon som avses i bilaga 0 till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av

väginfrastrukturer, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362.

Paragrafen förklarar ordet euro-utsläppsklass. Med paragrafen genomförs artikel 2.1.32 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Definitionen av euro-utsläppsklass överensstämmer delvis med motsvarande definition i 3 § i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 47 och 156. Till skillnad från tidigare omfattas nu även utsläppsklass euro VI av bilaga 0 till eurovinjettdirektivet. En hänvisning till 31 § avgasreningslagen (2011:318) behövs därför inte längre.

9 § I övrigt har ord och uttryck i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Paragrafen reglerar hur andra ord och uttryck än de som avses i 2–8 §§ ska förstås. Med paragrafen genomförs artiklarna 2.1.20, 2.1.22 och 2.1.24–2.1.27 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

I fråga om förklaringen av andra ord och uttryck än de som avses i 2–8 §§ hänvisas till lagen om vägtrafikdefinitioner. Med föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen avses föreskrifterna i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Författningarna innehåller definitioner av de viktigaste orden och uttrycken inom vägtrafikområdet.

Vissa av orden i direktivet motsvaras av andra ord eller uttryck i lagen om vägtrafikdefinitioner. Det som i direktivet benämns minibuss, campingbil respektive lätt nyttofordon motsvaras i lagen om vägtrafikdefinitioner av uttrycken lätt buss, personbil klass II respektive lätt lastbil.

Avgifter behöver inte tas ut för alla kategorier av fordon

10 § Om avgifter tas ut enligt denna lag, får de tas ut för olika kategorier av fordon oberoende av varandra. Om avgifter tas ut för personbilar, ska dock avgifter även tas ut för lätta lastbilar.

Paragrafen reglerar möjligheterna att ta ut avgifter för olika kategorier av fordon oberoende av varandra. Som exempel på kategorier av fordon kan nämnas tunga fordon, tunga lastbilar, bussar, lätta fordon, lätta lastbilar och personbilar. Med stöd av paragrafen kan avgifter tas ut för exempelvis tunga fordon, men inte för lätta fordon. Med paragrafen genomförs artikel 7.3 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Avgiftssystem

11 § Ett avgiftssystem för ett vägavsnitt ska innebära att avgifterna tas ut och drivs in på ett sätt som påverkar trafikflödet så lite som möjligt och som gör att normal trafiksäkerhetsstandard upprätthålls.

Paragrafen innehåller grundläggande krav på ett avgiftssystem och motsvarar i sak 4 § första stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 48 och 156 f. Med paragrafen genomförs artikel 7j.1 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

12 § Avgiftssystemet får inte innebära diskriminering

1. av användare som inte regelbundet använder vägavsnittet,
2. på grund av användares, transportörens eller fordons nationalitet, eller
3. på grund av transporters ursprung eller destination.

Av paragrafen framgår att avgiftssystemet inte får verka diskriminerande på olika sätt. Med paragrafen genomförs artikel 7.5 och delar av artikel 7j.2 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

Punkten 1 motsvarar 4 § andra stycket första meningen i den nuvarande lagen.

Av *punkterna 2 och 3* framgår att ett avgiftssystem inte får verka diskriminerande i fråga om nationalitet, ursprung eller destination.

13 § Om avgiftssystemet kräver användning av fordonsutrustning som avses i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, ska den som tar ut infrastrukturavgiften se till att alla användare kan få tillgång till sådan utrustning. Fordonsutrustningen ska uppfylla de tekniska kraven i den nämnda lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den.

Paragrafen reglerar användning av fordonsutrustning i ett avgiftssystem och motsvarar i sak 4 § andra stycket andra och tredje meningarna i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 48 och 156 f. Med paragrafen genomförs delar av artikel 7j.2 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

Kostnader på allmän väg

14 § Om infrastrukturavgifter tas ut för användning av ett vägavsnitt på en allmän väg, får de endast tas ut för att täcka kostnader för

1. uppförandet och utvecklingen av vägavsnittet, och
2. uppförandet, driften, underhållet och utvecklingen av det avgiftssystem som hör till vägavsnittet.

Avgifterna får endast tas ut för sådana kostnader som finansieras med lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter eller direkt med intäkter från infrastrukturavgifter.

I paragrafen regleras vilka kostnader som får täckas med infrastrukturavgifter på allmän väg. Paragrafen motsvarar i sak 5 § första stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 52 f. och 157. Med paragrafen genomförs delar av artikel 7b och bilaga III avsnitt 2–3 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

I *första stycket* anges de kostnader som får täckas med infrastrukturavgifter. Kostnader för drift och underhåll av ett vägavsnitt på allmän väg får inte täckas med infrastrukturavgifter eftersom sådana kostnader finansieras med skattemedel.

Om kostnader för vägavsnittet och vägtullssystemet helt eller delvis har finansierats på annat sätt än genom lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter eller direkt med intäkter från infrastrukturavgifter, t.ex. genom skattemedel eller medfinansiering, följer av *andra stycket* att den delen av kostnaderna inte får finansieras med avgifter.

15 § I fråga om fordon som omfattas av lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, får en infrastrukturavgift enligt 14 § för användning av vägavsnitt

som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg endast tas ut om vägvägnittet är en bro, en tunnel eller en väg genom ett bergspass.

Paragrafen innehåller en begränsning av möjligheterna att ta ut infrastrukturavgifter för fordon som omfattas av lagen om vägavgift för vissa tunga fordon. För sådana fordon får infrastrukturavgifter endast tas ut för användningen av en bro, en tunnel eller en väg genom ett bergspass, om vägvägnittet ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg. Paragrafen motsvarar i sak 2 § i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 46 och 155. Med paragrafen genomförs artikel 7.4 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.

16 § Kostnader får täckas med infrastrukturavgifter på allmän väg endast om det inte krävs att avgifterna differentieras enligt 24, 26 eller 29 §§.

Paragrafen innehåller en begränsning av möjligheterna att ta ut infrastrukturavgifter på allmän väg. Övervägandena finns i avsnitt 5.7.

Av paragrafen följer att infrastrukturavgifter inte får tas ut på allmän väg om det krävs att avgifterna differentieras utifrån fordonens utsläpp. De krav på differentiering av avgifterna som avses är differentiering som ska ske med hänsyn till fordonens euro-utsläppsklass enligt 24 § eller fordonens koldioxidutsläppsklass enligt 26 § och kravet på differentiering av avgifter för utsläppsfria skåpbilar och utsläppsfria lätta bussar enligt 29 §. Om ett undantag från kraven på differentiering kan åberopas, får infrastrukturavgifter tas ut.

Infrastrukturavgifter på allmän väg

- 17 §** Infrastrukturavgifter enligt 14 § ska bestämmas så att avgiftsintäkterna
1. fördelas över en tidsperiod som motsvarar vägvägnittets planerade livslängd eller en tid som inte understiger 20 år, och
 2. totalt inte överstiger de kostnader som avgifterna får täcka.

I paragrafen regleras hur avgiftsintäkterna ska bestämmas. Med paragrafen genomförs delar av artikel 7b och bilaga III avsnitt 2–3 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.9.1.

Punkten 1 motsvarar i sak 5 § andra stycket i den nuvarande lagen.

Punkten 2 motsvarar i sak delar av 5 § första stycket i den nuvarande lagen.

Se prop. 2013/14:25 s. 52 f. och 157.

18 § Infrastrukturavgifter enligt 14 § ska bestämmas så att de fördelas mellan olika kategorier av fordon med hänsyn till hur mycket varje kategori belastar vägvägnittet och hur stor kostnadsandel som kategorin därför bör bära. En kategoris andel får på motsvarande sätt fördelas mellan olika typer av fordon inom kategorin.

Varje andel ska motsvara kategorins eller typens beräknade andel av trafiken på vägvägnittet. Om särskilda kostnader kan hänföras till en viss kategoris eller typs belastning på vägvägnittet eller om andelen av trafiken av någon annan orsak inte är representativ för belastningen, får andelarna justeras så att andelsfördelningen återspeglar belastningen. Om infrastruktureavgifter tas ut för alla tunga fordon, får avgifterna bestämmas så att de täcker en viss procentandel av de beräknade kost-

nadsandelarna för tunga bussar och en annan procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga lastbilar.

Andelsfördelningen ska ses över regelbundet och justeras vid behov.

I paragrafen regleras fördelningen av de kostnader som avses i 14 § mellan olika kategorier och typer av fordon. Paragrafen motsvarar i huvudsak 6 § i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 53 f. och 157 f. Med paragrafen genomförs artikel 7.14 och delar av bilaga III avsnitt 2–4 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.9.1.

Av *första stycket* framgår att de kostnader som ska betalas med infrastrukturavgifter ska fördelas mellan olika kategorier av fordon. Exempel på kategorier är tunga och lätta fordon, men även t.ex. tunga lastbilar, lätta bussar och personbilar räknas som egna kategorier. Fördelningen ska ske med hänsyn till hur mycket varje kategori belastar vägavsnittet. Den andel av kostnaderna som en kategori av fordon ska bära får fördelas mellan olika typer av fordon inom kategorin. Fordon kan delas in i olika typer beroende på t.ex. antal axlar eller vikt.

I *andra stycket* regleras hur varje fordonskategoris eller fordonstyps andel av kostnaderna ska bestämmas. Varje andel ska som huvudregel motsvara de kostnader som kategorin eller typen orsakar. Om ett vägavsnitt t.ex. blir dyrare att bygga för att det ska kunna bära en viss typ av fordon, får den ökade kostnaden belasta den fordonstypen. Om alla tunga fordon omfattas av avgiftsplikt, är det dock möjligt att inte ta ut hela den beräknade kostnaden för en viss kategori eller typ av fordon. En kategori eller typ av fordon kan alltså subventioneras. Samma procentandel av kostnaderna ska i ett sådant fall tas ut av å ena sidan tunga bussar och å andra sidan tunga lastbilar. Av 19 § framgår att en subvention för en kategori eller typ av fordon inte får innebära höjda avgifter för en annan kategori eller typ av fordon.

Tredje stycket motsvarar i sak 6 § tredje stycket i den nuvarande lagen.

19 § Om en avgift som har bestämts enligt 18 § för en viss fordonskategori eller fordonstyp inte tas ut helt eller delvis, får det inte medföra höjda avgifter för andra fordonskategorier eller fordonstyper.

I paragrafen regleras förhållandet mellan avgifter för olika kategorier och typer av fordon. Med paragrafen genomförs delar av bilaga III avsnitt 2–4 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.9.3.

Paragrafen innebär att en subvention av avgifterna för en viss fordonskategori inte får innebära höjda avgifter för en annan fordonskategori.

Kostnader på enskild väg

20 § Om infrastrukturavgifter tas ut för tunga fordons användning av ett sådant vägavsnitt på en enskild väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, får avgifterna tas ut endast för att täcka kostnader för uppförandet, driften, underhållet och utvecklingen av vägavsnittet och det avgiftssystem som hör till vägavsnittet, inklusive rimlig avkastning på kapital och rimlig vinstmarginal.

Avgifterna får tas ut endast för att täcka den andel av kostnaderna som bör bäras av tunga fordon med hänsyn till hur mycket tunga fordon belastar vägavsnittet.

I paragrafen regleras vilka kostnader som får täckas med infrastrukturavgifter för tunga fordon på enskilda vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet eller är motorvägar. Paragrafen motsvarar i huvudsak 7 § första stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 52 f. och 158. Med paragrafen genomförs delar av artikel 7b och bilaga III avsnitt 2–3 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

I *första stycket* regleras de kostnader som får täckas med infrastrukturavgifter, i enlighet med artikel 7b i eurovinjettdirektivet. Bestämmelsen avser tunga fordon, vilket är en utvidgning i förhållande till 7 § i den nuvarande lagen som endast gäller för tunga godsfordon. Med tunga fordon avses t.ex. lastbilar och bussar med en totalvikt över 3 500 kilogram.

Av *andra stycket* framgår att avgifterna endast får motsvara de tunga fordonens andel av kostnaderna.

Infrastrukturavgifter på enskild väg

21 § Infrastrukturavgifter enligt 20 § ska bestämmas så att avgiftsintäkterna

1. fördelas över en tidsperiod som motsvarar vägavsnittets planerade livslängd eller en tid som inte understiger 20 år, och
2. totalt inte överstiger de kostnader som avgifterna får täcka.

I paragrafen regleras hur avgiftsintäkterna ska bestämmas. Med paragrafen genomförs delar av artikel 7b och bilaga III avsnitt 2–3 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.9.1.

Punkten 1 motsvarar i sak 7 § andra stycket i den nuvarande lagen.

Punkten 2 motsvarar i sak delar av 7 § första stycket i den nuvarande lagen.

Se prop. 2013/14:25 s. 52 f. och 158.

22 § Infrastrukturavgifterna ska bestämmas genom att man först beräknar de tunga fordonens andel av vägavsnittets totala kostnader enligt 20 §. De tunga fordonens andel får på motsvarande sätt fördelas mellan olika kategorier eller typer av tunga fordon.

Varje andel ska motsvara fordonskategorins eller fordonstypens beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om särskilda kostnader kan hänföras till en viss fordonskategori eller fordonstyps belastning på vägavsnittet eller om andelen av trafiken av någon annan orsak inte är representativ för belastningen, får andelarna justeras så att andelsfördelningen återspeglar belastningen. Om infrastrukturavgifter tas ut för alla tunga fordon, får avgifterna bestämmas så att de täcker en viss procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga bussar och personbilar klass II, och en annan procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga lastbilar.

Andelsfördelningen ska ses över regelbundet och justeras vid behov.

I paragrafen regleras fördelningen av de kostnader som avses i 20 § mellan olika kategorier och typer av tunga fordon. Paragrafen motsvarar delvis 8 § i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 53 f. och 158. Med paragrafen genomförs artikel 7.14 och delar av bilaga III avsnitt 2–4 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.9.1 och 5.9.3.

Av *första stycket* framgår att det är de tunga fordonens andel av kostnadsunderlaget som ska beräknas och fördelas mellan olika kategorier och typer av tunga fordon. Det är en skillnad i förhållande till 8 § i den nuvar-

ande lagen som endast gäller för tunga godsfordon. Exempel på kategorier av tunga fordon är tunga lastbilar och tunga bussar. Fordon i en kategori kan delas in i olika typer beroende på t.ex. antal axlar eller vikt.

I *andra stycket* regleras hur varje fordonskategoris eller fordonstyps andel av kostnaderna ska bestämmas. Varje andel ska som huvudregel motsvara de kostnader som kategorin eller typen orsakar. Om ett vägavsnitt t.ex. blir dyrare att bygga för att det ska kunna bära en viss typ av fordon, får den ökade kostnaden belasta den fordonstypen. Om alla tunga fordon omfattas av avgiftsplikt, är det dock möjligt att inte ta ut hela den beräknade kostnaden för en viss kategori eller typ av fordon. En kategori eller typ av fordon kan alltså subventioneras. Samma procentandel av kostnaderna ska i ett sådant fall tas ut av å ena sidan bussar och husbilar och å andra sidan lastbilar.

Tredje stycket motsvarar i huvudsak 8 § andra stycket i den nuvarande lagen. Till skillnad från den nuvarande lydelsen gäller stycket alla tunga fordon.

23 § Trots 20 § andra stycket, 21 § 1 och 22 § får infrastrukturavgifter tas ut för färd på Öresundsbron bestämmas enligt det ursprungliga avgiftssystemet på bron så länge avgiftssystemet inte ändras i väsentlig omfattning.

Paragrafen innehåller undantag från vissa av lagens bestämmelser om bestämmande av avgifter för avgiftssystemet på Öresundsbron. Paragrafen motsvarar i sak 9 § i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 58 och 159. Med paragrafen genomförs artikel 7e i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.9.2.

Av paragrafen framgår att bestämmelserna om den tid som avgiftsintäkterna ska fördelas över och om beräkning och fördelning av de kostnader som får täckas med infrastrukturavgifter inte gäller för avgifterna på Öresundsbron. Undantaget gäller dock endast så länge det ursprungliga avgiftssystemet för bron används och inte ändras i väsentlig omfattning.

Differentiering för euro-utsläppsklass

24 § Infrastrukturavgifter som tas ut för tunga fordonens användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg ska differentieras med hänsyn till fordonens euro-utsläppsklass. Avgifterna ska differentieras så att ingen avgift för ett fordon är mer än dubbelt så hög som den avgift som tas ut för ett likvärdigt fordon som uppfyller det strängaste utsläppskravet.

Paragrafen innehåller ett krav på differentiering av infrastrukturavgifter för tunga fordon med hänsyn till fordonens euro-utsläppsklasser. Paragrafen motsvarar delvis 10 § första stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 56 f. och 159. Med paragrafen genomförs artikel 7g.2 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.1.

Paragrafen motsvarar i sak 10 § första stycket i den nuvarande lagen, med den skillnaden att paragrafen omfattar alla tunga fordon, inte bara tunga godsfordon.

25 § Avgifterna behöver inte differentieras enligt 24 §, om

1. en sådan differentiering

a) skulle allvarligt skada avgiftssystemets enhetlighet med andra avgiftssystem,

- b) inte är tekniskt genomförbar, eller
 - c) skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan,
2. avgifterna differentieras enligt 26 §, eller
 3. avgifter tas ut enligt 36 §.

Paragrafen innehåller undantag från kravet på differentiering med hänsyn till fordonens euro-utsläppsklass. Paragrafen motsvarar delvis 10 § andra stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 56 f. och 159. Med paragrafen genomförs artikel 7g.2 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.1.

Punkterna 1 a–c motsvarar 10 § andra stycket 1–3 i den nuvarande lagen.

Av punkterna 2 och 3 framgår att kravet på euro-klassdifferentiering inte gäller om infrastrukturavgiften differentieras utifrån fordonens koldioxidutsläppsklass enligt 26 § eller om en särskild avgift för externa kostnader för luftförorening tas ut enligt 36 §.

Om någon av de angivna förutsättningarna är uppfyllda kan således infrastrukturavgifter tas ut för tunga fordon på allmänna vägar utan hinder av kravet på euro-klassdifferentiering, jfr 16 §. För tunga godsfordon som omfattas av lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, för närvarande fordon med en totalvikt på minst 12 000 kilogram, får dock infrastrukturavgifter tas ut på vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet eller som är motorvägar endast om vägavsnittet är en bro, tunnel eller en väg genom ett bergspass, jfr 15 §.

Differentiering för koldioxidutsläpp

26 § Infrastrukturavgifter som tas ut för tunga fordons användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg ska differentieras med hänsyn till fordonens koldioxidutsläppsklasser enligt 9 § lagen (2024:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser eller motsvarande koldioxidutsläppsklasser för fordon som inte är registrerade i Sverige. Avgifterna ska differentieras så att den högsta avgiften tas ut för fordon i koldioxidutsläppsklass 1 och avgifterna för fordon i

- koldioxidutsläppsklass 2 är minst 5 men inte mer än 15 procent lägre än i klass 1,
- koldioxidutsläppsklass 3 är mer än 15 men inte mer än 30 procent lägre än i klass 1,
- koldioxidutsläppsklass 4 är mer än 30 men inte mer än 50 procent lägre än i klass 1, och
- koldioxidutsläppsklass 5 är mer än 50 men inte mer än 75 procent lägre än i klass 1.

Om avgifterna också differentieras med hänsyn till fordonens euro-utsläppsklass enligt 24 §, ska avgifterna i koldioxidutsläppsklasserna 2–5 beräknas i förhållande till avgiften för fordon i koldioxidutsläppsklass 1 som uppfyller det strängaste euro-utsläppskravet.

Paragrafen innehåller ett krav på differentiering av infrastrukturavgifter för tunga fordon med hänsyn till fordonens koldioxidutsläppsklasser. Med paragrafen genomförs artikel 7ga.3 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.2.

Enligt *första stycket* ska infrastrukturavgifter för tunga fordon differentieras utifrån fordonens koldioxidutsläppsklasser. Tunga fordon som är registrerade i Sverige delas in i koldioxidutsläppsklasser enligt 9 § lagen (2024:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. I fråga om utländska fordon som är registrerade i ett annat land inom EU ska motsvarande indelning i koldioxidutsläppsklasser göras i respektive registreringsland. Avsikten är att de fordon som släpper ut lite koldioxid ska betala en lägre avgift än de fordon som släpper ut mer. Om det saknas uppgift om ett fordonets koldioxidutsläppsklass får infrastrukturavgift tas ut med högst det belopp som tas ut av ett likvärdigt fordon i den mest förorenande koldioxidutsläppsklassen, se 43 § 2. Kravet på differentiering gäller bara för avgifter som tas ut på vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorvägar, dvs. avgifter som omfattas av eurovinjettdirektivets tillämpningsområde.

Av *andra stycket* följer att differentieringen av en infrastrukturavgift med hänsyn till fordonets koldioxidutsläppsklass enligt första stycket kan tillämpas samtidigt som infrastrukturavgiften differentieras enligt fordonets euro-utsläppsklass enligt 24 §. Exempelvis skulle avgiften för fordon i koldioxidutsläppsklass 1 också kunna differentieras med hänsyn till fordonets euro-utsläppsklass. Nedsättningen av avgifternas storlek enligt första stycket ska då ske i förhållande till den avgift som tillämpas för ett fordon i den senaste euro-utsläppsklassen, för närvarande euro VI.

27 § Avgifterna behöver inte differentieras enligt 26 §, om avgifter i stället tas ut för trafikrelaterade utsläpp av koldioxid enligt 38 §.

Paragrafen innehåller ett undantag från kravet på att differentiera infrastrukturavgifter utifrån fordonens koldioxidutsläppsklasser. Med paragrafen genomförs artikel 7ga.5 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.2.

Kravet på att differentiera en infrastrukturavgift utifrån fordonets koldioxidutsläppsklass gäller inte om det i stället tas ut en särskild avgift för fordonets koldioxidutsläpp enligt 38 och 39 §§. Betalning för ett fordonets utsläpp av koldioxid ska alltså ske antingen genom att infrastrukturavgiften differentieras eller genom en särskild avgift. För att en särskild avgift ska få ersätta en differentierad infrastrukturavgift ska den särskilda avgiften differentieras i enlighet med bilaga IIIc till eurovinjettdirektivet.

28 § Avgifter för användning av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass behöver inte differentieras enligt 26 §, om differentieringen

1. inte är tekniskt genomförbar, eller
2. skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägvägnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

Paragrafen innehåller ett undantag från kravet på att differentiera infrastrukturavgifter utifrån fordonens koldioxidutsläppsklasser. Med paragrafen genomförs delar av artikel 7.4 andra stycket i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.8.

Av paragrafen framgår att kravet på att differentiera infrastrukturavgifter med hänsyn till fordonens koldioxidutsläppsklasser inte gäller för användandet av vissa typer av vägvägnitt, bl.a. broar, om vissa förutsätt-

ningar är uppfyllda. Om någon av de angivna förutsättningarna för undantag är uppfyllda, hindrar alltså inte kravet på differentiering att infrastrukturavgifter tas ut för fordon på allmänna vägavsnitt som är broar, tunnlar eller vägar genom bergspass, jfr 16 §.

Negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa enligt *punkten 2* skulle t.ex. kunna uppstå om de mest förorenande fordonen i stället för att köra på det avgiftsbelagda vägavsnittet skulle välja att köra genom ett tätbebyggt bostadsområde.

Differentiering för utsläppsfria fordon

29 § Infrastrukturavgifter som tas ut för utsläppsfria lätta lastbilar där förarutrymmet och lastutrymmet finns inom samma enhet och för utsläppsfria lätta bussar ska vara lägre än för andra lätta fordon, om

1. det är tekniskt möjligt, och
2. avgifterna tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg.

Avgifterna får dock inte vara lägre än 25 procent av den högsta avgift som tas ut för andra lätta fordon.

Paragrafen innehåller ett krav på differentiering av infrastrukturavgifter för vissa utsläppsfria lätta fordon. Med paragrafen genomförs artikel 7gb.2 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.3.

Enligt *första stycket* ska infrastrukturavgifter för vissa utsläppsfria lätta fordon sättas ned i förhållande till andra lätta fordon. Med en lastbil där förarutrymmet och lastutrymmet finns inom samma enhet avses en s.k. skåpbil.

Kravet på differentiering av infrastrukturavgifterna gäller endast om det är tekniskt möjligt att genomföra differentieringen. Vidare så gäller kravet bara för avgifter som tas ut på vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorvägar, dvs. avgifter som omfattas av eurovinjettdirektivets tillämpningsområde.

Av *andra stycket* framgår att nedsättningen av avgiften för utsläppsfria skåpbilar och lätta bussar som mest får uppgå till 75 procent av den högsta avgift som tas ut för andra lätta fordon.

30 § För användning av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass behöver avgifterna inte differentieras enligt 29 §, om differentieringen skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

Paragrafen innehåller ett undantag från kravet på differentiering av infrastrukturavgifter för vissa utsläppsfria lätta fordon. Med paragrafen genomförs delar av artikel 7.4 andra stycket i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.8.

Av paragrafen framgår att kravet på differentiering av infrastrukturavgifter för utsläppsfria skåpbilar och lätta bussar inte gäller för avgifter som tas ut för användandet av vissa typer av vägavsnitt, om de angivna förutsättningarna är uppfyllda. Om förutsättningarna för undantag är uppfyllda kan infrastrukturavgifter tas ut för skåpbilar och lätta bussar på allmänna vägavsnitt som är broar, tunnlar eller vägar genom bergspass, jfr 16 §.

Negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa skulle t.ex. kunna uppstå om de mest förorenande fordonen i stället för att köra på det avgiftsbelagda vägavsnittet skulle välja att köra genom ett tätbebyggt bostadsområde.

31 § En infrastrukturavgift som tas ut för ett utsläppsfritt fordon med en totalvikt över 3 500 kilogram men högst 4 250 kilogram ska uppgå till samma belopp som avgiften för ett lätt fordon av motsvarande fordonstyp som är utsläppsfritt.

Paragrafen reglerar bestämmande av avgifter för vissa utsläppsfria tunga fordon. Med paragrafen genomförs artikel 7.9 d i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.3.

Enligt paragrafen ska utsläppsfria fordon som väger mellan 3 500 och 4 250 kilogram i avgiftshänseende behandlas som ett lätt fordon. Gränsen mellan lätta och tunga fordon går vid 3 500 kilogram. Vissa utsläppsfria fordon har enbart på grund av att de drivs med ett tungt batteri en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, men inte 4 250 kilogram. Ett sådant fordon ska betala samma avgift som tas ut för ett lätt fordon av motsvarande fordonstyp som är utsläppsfritt, om inte fordonet är helt undantaget från att betala infrastrukturavgift.

Differentiering för att styra trafiken

32 § Infrastrukturavgifter som tas ut för användning av ett vägavsnitt på en enskild väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg får differentieras för att minska trängsel, främja trafiksäkerheten eller minimera slitage på vägavsnittet eller optimera användningen av det. Sådan differentiering får dock endast göras om

1. den görs med hänsyn till tider på dygnet, till typ av dag eller till årstid,
2. den är tydlig, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor,
3. ingen avgift är mer än 175 procent högre än den genomsnittliga avgiften för motsvarande fordon,
4. högre avgifter för att minska trängsel tas ut under högst sex timmar per dygn, och
5. differentiering för att minska trängsel innebär högre avgiftsnivåer under perioder då många fordon använder vägavsnittet och lägre avgiftsnivåer under övriga tider.

Paragrafen innehåller en möjlighet till differentiering av infrastrukturavgifter på enskilda vägar. Paragrafen motsvarar i huvudsak 12 § första stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 57 och 160. Med paragrafen genomförs artikel 7g.1 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.5.

Paragrafen skiljer sig åt redaktionellt i förhållande till 12 § första stycket i den nuvarande lagen. *Punkten 4* motsvarar nuvarande 12 § första stycket 3, med den skillnaden att den tid under vilken högre avgifter för att minska trängsel får tas ut är högst sex timmar per dag i stället för högst fem timmar per dag.

Differentiering i transeuropeiska stomtransportnätet

33 § Infrastrukturavgifter som tas ut för användning av ett vägvagnsnitt som ingår i ett stort projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätet får differentieras på annat sätt än det som följer av 24, 26, 29 och 32 §§, om

1. vägvagnsnittet är direkt utsatt för konkurrens från andra trafikslag,
2. en avvikande differentiering behövs för att säkra projektets lönsamhet, och
3. differentieringen
 - a) innebär en linjär och proportionell avgiftsstruktur,
 - b) är offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor, och
 - c) inte leder till att kostnader i form av höjda avgifter förs över på användare som inte omfattas av differentieringen.

Paragrafen innehåller särskilda bestämmelser om differentiering av infrastrukturavgifter för stora projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätet. Paragrafen motsvarar i huvudsak 13 § första stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 58 och 160. Med paragrafen genomförs delar av artikel 7i.3 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.6.

Av paragrafen framgår att infrastrukturavgifter för stora projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätet får differentieras på annat sätt än som anges i lagen. En förutsättning är dock att det på grund av en konkurrenssituation, i förhållande till exempelvis färjetrafik, finns ett behov av att differentiera avgifterna på ett annat sätt för att säkra projektets lönsamhet. För närvarande är bestämmelsen endast tillämplig på Öresundsbron. Avgiftsstrukturen ska vara öppen och tydlig och får inte leda till höjda avgifter för användare som inte omfattas av differentieringen.

34 § Om avgifter differentieras enligt 33 § för att minska trängsel, främja trafiksäkerheten eller minimera slitage på vägvagnsnittet eller optimera användningen av det, ska differentieringen innebära en styrning till tider på dygnet, till typ av dag eller till årstid.

Paragrafen innehåller särskilda bestämmelser om differentiering av infrastrukturavgifter för stora projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätet. Paragrafen motsvarar i huvudsak 13 § andra stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 58 och 160. Med paragrafen genomförs delar av artikel 7i.3 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.6.

Liksom enligt 32 § 1 ska en differentiering som sker i styrande syfte göras beroende av tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid. Typ av dag kan t.ex. avse vardag jämfört med helgdag.

Differentiering får inte ge en större totalintäkt

35 § En avgiftsdifferentiering enligt 24, 26, 29, 32 eller 33 § får inte utformas så att de totala avgiftsintäkterna blir större än om avgifterna inte differentieras.

Paragrafen innehåller en begränsning av möjligheterna till differentiering av infrastrukturavgifter. Paragrafen motsvarar i sak delvis 12 § andra stycket första meningen och 13 § tredje stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 160. Med paragrafen genomförs artiklarna 7g.3, 7ga.4, 7gb.5 och delar av artikel 7i.3 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitten 5.10.1, 5.10.2, 5.10.3, 5.10.5 och 5.10.6.

Av paragrafen framgår att syftet med differentieringen inte får vara att öka de totala avgiftsintäkterna. Om avgifter som är högre än den genomsnittliga avgiften tas ut under vissa förutsättningar måste alltså motsvarande lägre avgifter tas ut under andra förutsättningar.

Avgifter för externa kostnader

36 § Om infrastrukturavgifter tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, ska också avgifter för externa kostnader tas ut för tunga fordon användning av vägavsnittet. Avgifterna ska täcka externa kostnader i form av trafikrelaterade luftföroreningar som de tunga fordonen orsakar när de använder vägavsnittet.

Paragrafen reglerar avgifter för tunga fordon för externa kostnader i fråga om trafikrelaterade luftföroreningar. Med paragrafen genomförs delar av artikel 7ca.3 i euroinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.11.1.

Av paragrafen framgår att kravet på att ta ut en avgift för kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar endast gäller på vägar där infrastrukturavgifter tas ut. Vägarna ska vidare ingå i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller vara motorvägar. Slutligen gäller kravet endast avgifter för tunga fordon. Vad som avses med kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar framgår av 4 §.

37 § Avgifter för externa kostnader enligt 36 § behöver inte tas ut

1. för tunga fordon som uppfyller det strängaste euro-utsläppskravet under fyra år från och med det datum då euro-utsläppskravet infördes,

2. för användning av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass, om ett sådant avgiftsuttag inte är tekniskt genomförbart, eller

3. om avgifterna skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

Paragrafen reglerar undantag från kravet på att ta ut avgifter för tunga fordon för externa kostnader i fråga om trafikrelaterade luftföroreningar. Med paragrafen genomförs artiklarna 7.4 andra stycket och 7ca.2 och delar av artikel 7ca.3 i euroinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.11.1.

Paragrafen innehåller undantag från kravet i 36 §.

Undantag görs enligt *punkten 1* för de renaste fordonen, dvs. de fordon som har de mest miljövänliga motorerna. Det strängaste euro-utsläppskravet är för närvarande euro VI. Fyra år har redan passerat från och med det datum då euro VI infördes, så för närvarande kan inga fordon utnyttja detta undantag. Om en ny euro-utsläppsklass införs kan dock undantaget bli tillämpligt.

Andra punkten innehåller ett undantag för avgifter som avser användning av vägavsnitt som är broar, tunnlar eller vägar genom bergspass, om det inte är tekniskt genomförbart att ta ut avgifter där.

Enligt *tredje punkten* får undantag göras om ett avgiftsuttag skulle leda till en omledning av den mest förorenande trafiken till andra vägavsnitt. Ett krav är att omledningen innebär nackdelar för trafiksäkerheten och folkhälsan, t.ex. om trafiken skulle ledas till ett tätbebyggt område.

38 § Avgifter för externa kostnader får tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg i den utsträckning sådana avgifter inte ska tas ut enligt 36 §.

Paragrafen innehåller en möjlighet att ta ut avgifter för externa kostnader. Med paragrafen genomförs artikel 7c.1 första stycket i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitten 5.11.1 och 5.11.2.

Av paragrafen framgår att det är tillåtet att ta ut avgifter för externa kostnader för trafikrelaterat buller eller trafikrelaterade utsläpp av koldioxid eller luftföroreningar på det transeuropeiska vägnätet i Sverige och på motorvägar. Det är alltså inte ett krav att ta ut avgifter enligt paragrafen. Ett krav på att ta ut avgifter för tunga fordon för trafikrelaterade luftföroreningar finns i 36 §.

39 § Avgifter enligt 36 eller 38 § för tunga fordon ska bestämmas i enlighet med de minikrav och beräkningsmetoder som anges i bilaga IIIa till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362, och med hänsyn till de referensvärden som anges i bilagorna IIIb och IIIc till direktivet.

Avgifternas storlek får bestämmas så att de totala intäkterna från avgifter för externa kostnader som tas ut för tunga fordon på vägavsnittet endast motsvarar en andel av de externa kostnader som orsakas av de tunga fordonen.

Paragrafen reglerar beräkningen av avgifter för tunga fordon för externa kostnader. Med paragrafen genomförs artikel 7c.1 andra stycket och bilagorna IIIa-IIIc till eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.11.3.

Av *första stycket* framgår att reglerna för hur avgifterna för externa kostnader ska beräknas bara gäller för tunga fordon. Att hänsyn ska tas till referensvärdena i bilagorna IIIb och IIIc till eurovinjettdirektivet torde innebära att avgifternas storlek ska utgå från referensvärdena. En avgift får dock bestämmas till ett högre belopp än referensvärdet om de minimikrav och beräkningsmetoder som anges i bilaga IIIa till direktivet följs.

Av *andra stycket* framgår att alla kostnader som de tunga fordonen orsakar inte behöver täckas med avgifter. Ett avgiftsuttag kan alltså kombineras med annan finansiering.

40 § Avgifter enligt 36 eller 38 § som tas ut för att täcka kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller ska bestämmas så att de totala intäkterna från sådana avgifter inte överstiger de externa kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller som de avgiftsbelagda fordonens användning av vägavsnittet orsakar.

Paragrafen reglerar det högsta belopp som de totala avgiftsintäkterna för trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller får uppgå till. De kostnader som ligger till grund för en avgift får endast avse det vägavsnitt som avgiften omfattar. Kostnaderna ska också ha orsakats av de fordon som avgift tas ut för. Med paragrafen genomförs artikel 7ca.1 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.11.3.

41 § En avgift enligt 38 § som tas ut för att täcka kostnader för trafikrelaterade koldioxidutsläpp får vara högst dubbelt så hög som referensvärdet enligt bilaga IIIc till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362. Samma avgiftsnivå ska tillämpas för likvärdiga fordon. En avgift för en tung buss får dock bestämmas till ett lägre belopp än motsvarande avgift för en tung lastbil.

Paragrafen reglerar avgifter för externa kostnader för trafikrelaterade utsläpp av koldioxid. Med paragrafen genomförs artikel 7cb.1 och 2 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.11.3.

Av paragrafen framgår att avgiften som mest får vara dubbelt så hög som det referensvärde som gäller för fordonet enligt bilaga IIIc till eurovinjettdirektivet. Avgifterna för likvärdiga fordon ska som utgångspunkt vara lika stora. Undantag görs för avgifter för tunga bussar, som får vara lägre än avgifterna för tunga lastbilar.

Avgiftsrabatt

42 § Om infrastrukturavgifter tas ut för användning av ett sådant vägavsnitt på en enskild väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, får rabatt på avgiften ges till förmån för personbilar som regelbundet använder vägavsnittet. Rabatten får inte leda till att kostnader i form av höjda avgifter förs över på användare som inte omfattas av rabatten.

Paragrafen reglerar rabatter på infrastrukturavgifter för personbilar som regelbundet används på en enskild väg. Med paragrafen genomförs artikel 7i.2a i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitten 5.12.

Enligt paragrafen får rabatt på en infrastrukturavgift för en personbil ges till återkommande användare av ett vägavsnitt på en enskild väg. En rabatt för en kategori av fordon får dock inte leda till högre avgifter för en annan kategori. Rabatten måste alltså finansieras på annat sätt. Det följer även av principen att varje fordonskategori endast ska bära sina egna kostnader.

Uppgifter om fordons utsläppsklass när avgift tas ut

43 § Om ett fordons utsläppsklass har betydelse för en infrastrukturavgift som tas ut för användning av ett vägavsnitt, ska den som tar ut avgiften se till

1. att uppgiften kan lämnas elektroniskt till avgiftsupptagaren innan fordonet använder vägavsnittet, och

2. om uppgiften saknas när avgiften tas ut, att avgiften inte tas ut med högre belopp än det som gäller för likvärdiga fordon i den mest förorenande utsläppsklassen.

Paragrafen reglerar tillgången till uppgifter om ett fordons utsläppsklasser. Paragrafen motsvarar delvis 11 § i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 159. Med paragrafen genomförs artikel 7j.2a i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.3.

Punkten 1 innehåller en skyldighet för den som tar ut en infrastrukturavgift att se till att en uppgift om ett fordons utsläppsklass kan lämnas till denne före färden. Skyldigheten gäller bara om uppgiften har betydelse för avgiftens storlek. Uppgiften ska kunna lämnas elektroniskt, men avgiftsupptagaren kan även godta andra sätt att lämna uppgiften.

I *punkten 2* anges det högsta belopp som en infrastrukturavgift får bestämmas till när uppgift om ett fordons utsläppsklass saknas. Med utsläppsklass avses t.ex. koldioxidutsläppsklass och euro-utsläppsklass.

Den mest förorenande koldioxidutsläppsklassen är koldioxidutsläppsklass 1 och den mest förorenande euro-utsläppsklassen är euro 0.

Kvitto

44 § Totalbeloppet av de avgifter som enligt denna lag tas ut för ett fordonets användning av ett vägavsnitt ska framgå av ett kvitto eller en motsvarande handling som tillhandahålls den betalningsskyldige eller någon annan som har betalat avgiften. Om det är möjligt, ska tillhandahållandet ske elektroniskt.

Ett kvitto behöver inte tillhandahållas den som avstår från kvittot. Ett sådant avstående befriar inte från den underrättelseskyldighet som följer av 33 § förvaltningslagen (2017:900).

Paragrafen reglerar kvittot. Med paragrafen genomförs artikel 7j.3 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.13.

Av *första stycket* framgår att den betalningsskyldige eller den som annars betalar avgiften ska få ett kvitto eller en motsvarande handling som innehåller en redovisning av totalbeloppet av de infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader som personen är betalningsskyldig för. Med en motsvarande handling avses t.ex. ett beslut om infrastrukturavgifter som Transportstyrelsen skickar till den betalningsskyldige. Kvittot eller handlingen ska innehålla det totala avgiftsbeloppet och ska skickas elektroniskt, om det är möjligt. Betalningsskyldig för en infrastrukturavgift är t.ex. fordonets ägare eller en s.k. EETS-betalningsförmedlare. Om föraren av fordonet är en annan person än den betalningsskyldige och avgiften betalas på plats, kan ett fysiskt kvitto lämnas till föraren.

Enligt *andra stycket* kan den betalningsskyldige välja att avstå från ett kvitto på sin betalning. Ett sådant avstående påverkar dock inte en myndighets skyldighet att underrätta den enskilde om ett beslut enligt 33 § förvaltningslagen (2017:900).

Användningsförbud för fordon när avgift inte har betalats

45 § Ett fordon får inte användas, om

1. avgifter för fordonets användning av ett vägavsnitt på en allmän väg eller avgifter med anledning av försenad betalning tas ut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen och avgifterna inte har betalats inom föreskriven tid,

2. den totala avgiftsskulden för fordonet uppgår till mer än 5 000 kronor, och

3. minst sex månader har gått från den dag då mer än 5 000 kronor av den totala avgiftsskulden skulle ha betalats.

Paragrafen reglerar förbud mot att använda ett fordon i vissa fall. Paragrafen motsvarar i huvudsak 14 § första stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 73 f. och 83. Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

Med avgifter för fordonets användning i *punkten 1* avses både infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader. Avgifter för externa kostnader tas dock för närvarande inte ut på något vägavsnitt på allmän väg. Ordet bil har i förhållande till lydelsen av 14 § första stycket i den nuvarande lagen ersatts med ordet fordon.

46 § En avgift ska inte räknas in i den totala avgiftsskulden enligt 45 § om

1. en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala avgiften och avgiften har beslutats efter ägarbytet,
2. ett anstånd med betalningen gäller för avgiften,
3. en EETS-betalningsförmedlare är skyldig att betala avgiften enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägullsystem.

Paragrafen reglerar att vissa avgifter inte ska räknas med i den totala avgiftsskulden vid bedömningen av om ett fordon ska få användningsförbud. Paragrafen motsvarar i huvudsak 14 § andra stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 73 f. och 83. Ordet bil har ersatts med ordet fordon. Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

47 § Användningsförbudet gäller till dess den totala avgiftsskuld som har lett till förbudet har betalats.

Paragrafen reglerar användningsförbudets giltighetstid. Paragrafen motsvarar 14 § tredje stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 73 f. och 83. Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

48 § Den myndighet som regeringen bestämmer får i det enskilda fallet medge att ett fordon får användas trots användningsförbudet, om det finns särskilda skäl.

Paragrafen reglerar medgivande att använda ett fordon trots ett meddelat användningsförbud. Paragrafen motsvarar i huvudsak 14 § fjärde stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 73 f. och 83. Ordet bil har ersatts med ordet fordon. Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

49 § Den som förvärvat ett fordon vid en exekutiv försäljning, från ett konkursbo eller enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall får använda fordonet trots användningsförbudet, om förbudet har inträtt på grund av obetalda avgifter som en tidigare ägare eller konkursgäldenären är betalningsskyldig för. Även den som därefter förvärvat fordonet får använda det trots användningsförbudet.

Paragrafen innehåller undantag från bestämmelserna om användningsförbud. Paragrafen motsvarar i huvudsak 15 § första meningen i den nuvarande lagen, se prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 76 och 83. Ordet bil har ersatts med ordet fordon. Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

50 § Ett konkursbo får trots användningsförbudet använda ett fordon som tillhör konkursboet, om förbudet har inträtt på grund av obetalda avgifter som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

Paragrafen innehåller undantag från bestämmelserna om användningsförbud. Paragrafen motsvarar i huvudsak 15 § andra meningen i den nuvarande lagen, se prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 76 och 83. Ordet bil har ersatts med ordet fordon. Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

51 § En polisman eller en bilinspektör

1. ska ta hand om registreringsskyltarna för ett fordon som används i strid med användningsförbudet, och
2. får medge att fordonet trots användningsförbudet och trots att registreringsskyltar saknas förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Paragrafen reglerar omhändertagande av ett fordon's registrerings skyltar. Paragrafen motsvarar i huvudsak 16 § i den nuvarande lagen, se prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 76 f. och 83. Ordet bil har ersatts med ordet fordon. Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

Verkställighet

52 § En avgift som inte har betalats i rätt tid ska lämnas för indrivning, om avgiften

1. avser ett fordon's användning av ett vägavsnitt på en allmän väg, eller

2. är en avgift med anledning av försenad betalning som har beslutats enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Paragrafen reglerar verkställighet av avgifter som tas ut för användning av en allmän väg och avgifter med anledning av försenad betalning av sådana avgifter. Paragrafen motsvarar delvis 19 § första stycket första meningen och andra stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 98 f. och 161 och prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 71 f. och 84. Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

Paragrafen reglerar verkställighet av samtliga avgifter som kan tas ut enligt lagen för användningen av ett vägavsnitt på allmän väg, alltså både infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader. Avgifter för externa kostnader tas dock för närvarande inte ut på något vägavsnitt på allmän väg.

Till skillnad från lydelsen av motsvarande paragraf i den nuvarande lagen framgår det inte uttryckligen av paragrafen att verkställighet enligt utsökningsbalken får ske. Beslutet om avgift utgör en exekutionstitel enligt 3 kap. 1 § första stycket 6 a utsökningsbalken. Det innebär att verkställighet enligt utsökningsbalken kan ske.

53 § Ett beslut om avgift som avses i 52 § får verkställas enligt utsökningsbalken även om det inte har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Paragrafen reglerar verkställighet innan ett beslut har fått laga kraft. Paragrafen motsvarar delvis 19 § tredje stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 98 f. och 161 och prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 71 f. och 84. Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

Av paragrafen följer att ett beslut om infrastrukturavgift eller avgift för externa kostnader för användning av allmän väg eller ett beslut om avgift med anledning av försenad betalning av en sådan avgift får verkställas enligt utsökningsbalken även om beslutet inte har fått laga kraft, t.ex. för att det har överklagats. Detta gäller om inte något annat anges i beslutet.

Överklagande

54 § Beslut i fråga om att medge användning av ett fordon enligt 48 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen reglerar överklagande av beslut. Övervägandena finns i avsnitt 5.14.

Första stycket motsvarar i sak 17 § första stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 76 och 83 f.

Andra stycket motsvarar 17 § andra stycket i den nuvarande lagen.

Personuppgiftsansvar

55 § Den som tar ut avgifter för användning av en enskild väg är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

Paragrafen reglerar personuppgiftsansvar. Med den skillnaden att paragrafen även omfattar avgifter för externa kostnader, motsvarar paragrafen 18 § första stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 83 f. och 161. Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

56 § I vägtrafikdatalagen (2019:369) finns bestämmelser om personuppgiftsansvar i fråga om avgifter för användning av allmän väg.

Paragrafen reglerar personuppgiftsansvar. Med den skillnaden att paragrafen även omfattar avgifter för externa kostnader, motsvarar paragrafen 18 § andra stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 83 f. och 161. Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

Bemyndiganden

57 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om infrastrukturavgifter på allmän väg meddela föreskrifter om

1. vilka vägvägnitt som avgifter ska tas ut på,
2. vilka fordon som ska omfattas av avgifterna,
3. avgifternas storlek,
4. avgiftspliktens inträde,
5. beslut om och betalning av avgifterna, och
6. avgifter med anledning av försenad betalning.

Paragrafen innehåller bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i vissa avseenden i fråga om infrastrukturavgifter på allmän väg. Paragrafen motsvarar i sak 20 § första stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 58 f. och 161 f. och prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 71 och 84. Övervägandena finns i avsnitt 5.14.

58 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka kostnader som ska innefattas i kostnader för uppförande och utveckling av ett vägvägnitt och tillhörande avgiftssystem, och
2. vad som utgör en väsentlig förändring av ett avgiftssystem.

Paragrafen innehåller bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i vissa avseenden i fråga om infrastrukturavgifter. Övervägandena finns i avsnitt 5.5 och 5.9.

Av *punkten 1* framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka kostnader som ska omfattas av uttrycket kostnader för uppförande och utveckling av ett vägsnitt och tillhörande avgiftssystem. Med stöd av bemyndigandet kan artikel 2.1.3–2.1.5 i eurovinjettdirektivet genomföras. Kostnader för uppförande och utveckling innefattar exempelvis finansieringskostnader, såsom ränta på lån och avkastning på eget kapital från aktieägare. Kostnadsunderlaget får även omfatta kostnader för betydande strukturella reparationer, med undantag för sådana reparationer som inte längre är till nytta för väganvändarna. I fråga om allmänna vägar får kostnader täckas med avgifter endast i den utsträckning de inte har finansierats med skattemedel eller annan finansiering.

Bemyndigandet i *punkten 2* avser föreskrifter om när ett avgiftssystem ska anses väsentligen förändrat. Av artikel 2.1.41 i eurovinjettdirektivet framgår att ett avgiftssystem ska anses väsentligen ändrat om intäkterna från systemet efter ändringarna förväntas öka med mer än tio procent jämfört med det föregående räkenskapsåret med undantag för en effekt av ökad trafik och efter korrigering för inflation i enlighet med förändringar av det europeiska konsumentprisindex, exklusive energi och obearbetade livsmedel, som offentliggörs av Europeiska kommissionen.

59 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om vägar i det transeuropeiska vägnätet och motorvägar meddela föreskrifter om rapportering av uppgifter som har betydelse för tillämpningen av denna lag.

Paragrafen innehåller bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om rapportering. Paragrafen motsvarar i sak 20 § andra stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 58 f. och 161 f. och prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 71 och 84. Övervägandena finns i avsnitt 5.14.

60 § Regeringen får meddela föreskrifter om att avgifter som uppgår till ringa belopp inte behöver lämnas för indrivning enligt 52 §.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter om att avgifter som avser små summor inte behöver lämnas för indrivning. Paragrafen motsvarar i sak 19 § första stycket andra meningen i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 98 f. och 161 och prop. 2014/15:1 utgiftsområde 22 s. 71 f. och 84. Övervägandena finns i avsnitt 5.14.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026 i fråga om 29 och 30 §§, den 25 mars 2026 i fråga om 36–41 §§ och i övrigt den 1 maj 2024.

2. Genom lagen upphävs lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för

a) användningsförbud och överklagande av beslut som har meddelats före den 1 maj 2024, och

b) verkställighet av sådana infrastrukturavgifter på allmän väg och avgifter med anledning av att infrastrukturavgifterna inte har betalats i rätt tid som har beslutats före den 1 maj 2024.

4. Följande gäller för tillämpningen av 26–28 §§ på undergrupper av tunga fordon som 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. Om Europeiska kommissionen för en sådan undergrupp har fastställt referensvärden för koldioxidutsläpp i en genomförandeakt som antagits efter den 30 april 2022 eller om sådana referensvärden inte har fastställts, ska bestämmelserna om differentiering av infrastrukturavgifter i 26–28 §§ tillämpas på fordon i den undergruppen först från och med den dag som inträffar två år efter offentliggörandet av den genomförandeakt där referensvärdena fastställs.

5. Följande gäller för tillämpningen av 26–28 §§ på grupper av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242:

a) bestämmelserna om koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 tillämpas först från och med den dag som inträffar två år efter det att referensvärden för koldioxidutsläpp för den gruppen av fordon har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362, och

b) bestämmelserna om koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 tillämpas först från och med den dag då en utsläppsminskingskurva för den gruppen av fordon har fastställts enligt artikel 7ga.1 fjärde stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362, och trätt i kraft.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna innehåller bestämmelser om när den nya lagen ska träda i kraft och om upphävande av den nuvarande lagen. Det anges också när vissa bestämmelser i lagen ska börja tillämpas. Med bestämmelserna genomförs delar av artiklarna 7ca.3, 7gb.2 och 7ga.1 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Av *punkten 1* framgår att vissa paragrafer i lagen träder i kraft vid en senare tidpunkt än lagen i övrigt, jfr artiklarna 7ca.3 och 7gb.2.

Genom *punkten 2* upphävs den nuvarande lagen om infrastrukturavgifter på väg.

Enligt *punkten 3* ska äldre föreskrifter fortsätta att gälla i vissa fall. Av *punkten a)* framgår att det gäller för användningsförbud och för överklagande av beslut som har meddelats före den nya lagens ikraftträdande. De beslut som kan överklagas enligt den nuvarande lagen är beslut som avser möjligheten att använda en bil trots ett meddelat användningsförbud. Även de nuvarande bestämmelserna om verkställighet av sådana infrastrukturavgifter på allmän väg och avgifter med anledning av att de infrastrukturavgifterna inte har betalats i rätt tid som har meddelats före den nya lagens ikraftträdande, ska fortsätta att gälla.

Av *punkterna 4 och 5* framgår att den differentiering av infrastrukturavgifter utifrån de tunga fordonens koldioxidutsläppsklasser som avses i 26 § för de flesta tunga fordonen inte ska börja tillämpas vid lagens ikraftträdande utan först senare. När bestämmelserna ska börja tillämpas är olika för de undergrupper av fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 och de grupper av fordon som inte gör det. 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.

Punkten 4 avser fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242. För dessa fordon ska infrastrukturavgifter differentieras utifrån fordonens koldioxidutsläppsklass två år efter det att referensvärden för koldioxidutsläpp för den relevanta undergruppen av fordon har fastställts av Europeiska kommissionen i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242. Om den tidpunkten infaller före ikraftträdandet av lagen gäller dock kravet på differentiering från och med den dag då lagen träder i kraft. I fråga om vissa undergrupper av fordon har kommissionen beslutat om referensvärden för rapporteringsperioden för 2019 i sitt 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. För dessa fordon gäller alltså kravet på differentiering från och med lagens ikraftträdande, om undantag från kravet inte kan åberopas.

Punkten 5 avser fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242. Differentieringen av infrastrukturavgifter ska tillämpas från olika tidpunkter beroende på vilken koldioxidutsläppsklass fordonet tillhör. För fordon i koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 ska differentieringen tillämpas två år efter det att referensvärden för koldioxidutsläpp för den relevanta gruppen av fordon har fastställts i en genomförandeakt som har antagits av kommissionen med stöd av artikel 7ga.7 i eurovinjett-direktivet. För fordon i koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 ska differentieringen tillämpas från och med den dag då kurvor för minskade koldioxidutsläpp för den gruppen av fordon har fastställts och trätt i kraft.

9.2 Förslaget till lag om indelning av fordon i koldioxidutsläppsklasser

Ordförklaringar

1 § I denna lag avses med

fordon: ett motorfordon med minst fyra hjul eller en ledad motorfordonskombination, som är avsedd för eller används för person- eller godstransport på väg,

tungt fordon: ett fordon som har en totalvikt över 3 500 kilogram,

fordonsgrupp: en sådan grupp av fordon som anges i tabell 1 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, och

undergrupp av fordon: en grupp av fordon som definieras i bilaga I punkt 1 till 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.

Paragrafen innehåller förklaringar av fordonsbegrepp som används i lagen. Med paragrafen genomförs delar av artikel 2.1 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Förklaringen av ordet fordon motsvarar artikel 2.1.17 i eurovinjettdirektivet och skiljer sig åt från definitionen av samma ord i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Med förklaringen av uttrycket tungt fordon genomförs artikel 2.1.18 i eurovinjettdirektivet. Ordet totalvikt har samma betydelse som i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner.

Med förklaringen av ordet fordonsgrupp genomförs artikel 2.1.35 i eurovinjettdirektivet. De fordon som omfattas av tabell 1 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) 2017/2400 är fordon i kategori N, dvs. lastbilar. Indelningen görs med hänsyn till t.ex. antal axlar, typ av chassi och totalvikt.

Med förklaringen av uttrycket undergrupp av fordon genomförs artikel 2.1.34 i eurovinjettdirektivet. Direktivet hänvisar till definitionen av uttrycket i artikel 3.8 i förordning (EU) 2019/1242. Artikel 3.8 hänvisar i sin tur till den indelning av fordon i undergrupper som görs i tabell 1 under punkten 1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242. Undergrupperna av fordon kännetecknas av vissa gemensamma och särskiljande tekniska kriterier som är relevanta för fastställandet av fordonens koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

2 § Med *rapporteringsperiod* avses i denna lag perioden från och med den 1 juli ett visst år till och med den 30 juni året därpå, med början år 2019.

Paragrafen innehåller en förklaring av ordet *rapporteringsperiod*. Med paragrafen genomförs artikel 2.1.36 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Förklaringen av ordet *rapporteringsperiod* motsvarar den som finns i artikel 3.3 i förordning (EU) 2019/1242, som artikel 2.1.36 i eurovinjettdirektivet hänvisar till. Den första *rapporteringsperioden* inleds den 1 juli 2019.

3 § Med *koldioxidutsläpp* avses i denna lag de specifika koldioxidutsläpp som anges i ett tungt fordons kundinformationsfil enligt del II i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400.

Paragrafen innehåller en förklaring av ordet *koldioxidutsläpp*. Med paragrafen genomförs artikel 2.1.28 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Med *koldioxidutsläpp* avses i lagen de specifika koldioxidutsläpp som gäller för ett visst tungt fordon. Koldioxidutsläppen framgår av fordonets kundinformationsfil. Kundinformationsfilen är en fil som framställs av ett simuleringsverktyg och som innehåller en fastställd uppsättning uppgifter om fordonet och resultaten för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. Fordonets specifika koldioxidutsläpp framgår även av fordonets intyg om överensstämmelse.

4 § I denna lag avses med *referensvärde för koldioxidutsläpp*:

1. för ett fordon som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242, det värde som beräknas enligt punkt 3 i bilaga I till den förordningen, och

2. för ett fordon som inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242, det genomsnittliga värdet av alla koldioxidutsläpp från fordon i den fordonsgroup som fordonet tillhör och som har rapporterats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning, för den första rapporteringsperioden.

Paragrafen innehåller en förklaring av uttrycket referensvärde för koldioxidutsläpp. Med paragrafen genomförs artikel 2.1.38 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Referensvärdet för koldioxidutsläpp skiljer sig åt för fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242 och för fordon som inte gör det. Vilka fordon som omfattas av förordningen framgår av artikel 2.1 i förordningen. Förenklat uttryckt avser det nya tunga lastbilar med en viss vikt och axelkonfiguration. Referensvärden fastställs för rapporteringsperioder av Europeiska kommissionen i genomförandeakter. Referensvärden som avser rapporteringsperioden för år 2019 finns i kommissionens 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.

5 § Med *utsläppsminskningsskurva* avses i denna lag en sådan kurva för minskade koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon som beräknas utifrån minskade årliga koldioxidutsläpp och referensvärdet för koldioxidutsläpp för respektive rapporteringsperiod.

Paragrafen innehåller en förklaring av ordet utsläppsminskningsskurva. Med paragrafen genomförs artikel 2.1.37 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

En utsläppsminskningsskurva ska fastställas för varje undergrupp av fordon. Av kurvan kan utläsas hur mycket koldioxidutsläppen årligen ska minska för den aktuella undergruppen av fordon. Hur kurvan i detalj ska beräknas ska fastställas i Transportstyrelsens föreskrifter, se 8 § 2. Kurvan utgår från det beräknade referensvärdet för undergruppen av fordon, jfr 4 §. Därutöver beaktas en faktor avseende minskade årliga utsläpp av koldioxid från den aktuella undergruppen av fordon liksom de utsläppsminskningsmål som har fastställts för rapporteringsperioderna 2025–2030 respektive 2030 och framåt i artikel 1 första stycket i förordning (EU) 2019/1242.

6 § I denna lag avses med *utsläppsfritt fordon* ett tungt fordon utan förbränningsmotor eller med en förbränningsmotor som släpper ut

1. mindre än 1 gram koldioxid per kilowattimme, fastställt i enlighet med 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 med genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen, eller

2. mindre än 1 gram koldioxid per kilometer, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och med genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen.

Paragrafen innehåller en förklaring av uttrycket utsläppsfritt fordon. Med paragrafen genomförs artikel 2.1.29 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Utsläppsfria fordon saknar förbränningsmotor eller har en förbränningsmotor som endast släpper ut lite koldioxid. Exempel på utsläppsfria fordon är fordon som bara har en elmotor och bränslecellsfordon som drivs med vätgas.

7 § Med *utsläppsnålt tungt fordon* avses i denna lag ett annat tungt fordon än ett utsläppsfritt tungt fordon med koldioxidutsläpp som är lägre än hälften av referensvärdet för koldioxidutsläpp för den fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som det tunga fordonet tillhör.

Paragrafen innehåller en förklaring av uttrycket utsläppsnålt tungt fordon. Med paragrafen genomförs artikel 2.1.30 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Ett utsläppsnålt tungt fordon ska släppa ut mindre koldioxid än hälften av det referensvärde för koldioxidutsläpp som gäller för fordonet. Referensvärden fastställs av Europeiska kommissionen i genomförandeakter och beräknas enligt 4 §.

Bemyndigande att meddela föreskrifter om rapporteringsperiod och utsläppsminskingskurva

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. den första rapporteringsperiod som avses i 4 § 2, och
2. hur en utsläppsminskingskurva ska beräknas.

Paragrafen innehåller bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter som avser genomförandet av artiklarna 2.1.37 och 2.1.38 b) i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitten 6.1.

Enligt *punkten 1* kan föreskrifter meddelas i fråga om den detaljerade bestämningen av när den första rapporteringsperioden som avses i 4 § 2 ska inledas.

Bemyndigandet i *punkten 2* ger möjlighet att meddela föreskrifter om den detaljerade beräkningen av en sådan utsläppsminskingskurva för koldioxidutsläpp som avses i 5 §.

Indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser

9 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska dela in tunga fordon som är registrerade i vägtrafikregistret i följande koldioxidutsläppsklasser:

1. koldioxidutsläppsklass 1: fordon som inte tillhör någon av koldioxidutsläppsklasserna 2–5,
2. koldioxidutsläppsklass 2: fordon som tillhör någon av de undergrupper av fordon som anges i punkt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 och som
 - a) registrerades för första gången under en rapporteringsperiod,
 - b) vid tidpunkten för registreringen har koldioxidutsläpp som är mer än fem procent lägre än det värde på utsläppsminskingskurvan för den relevanta undergruppen av fordon som gäller för rapporteringsperioden, och
 - c) inte tillhör någon av koldioxidutsläppsklasserna 3–5,
3. koldioxidutsläppsklass 3: fordon som tillhör någon av de undergrupper av fordon som anges i punkt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 och som
 - a) registrerades för första gången under en rapporteringsperiod,
 - b) vid tidpunkten för registreringen har koldioxidutsläpp som är mer än åtta procent lägre än det värde på utsläppsminskingskurvan för den relevanta undergruppen av fordon som gäller för rapporteringsperioden, och
 - c) inte tillhör någon av koldioxidutsläppsklasserna 4 eller 5,
4. koldioxidutsläppsklass 4: utsläppssnåla tunga fordon, och
5. koldioxidutsläppsklass 5: utsläppsfria fordon.

Paragrafen reglerar indelning av tunga fordon som är registrerade i Sverige i koldioxidutsläppsklasser. Med paragrafen genomförs artikel 7ga.2 första stycket i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

Koldioxidutsläppsklass 1 omfattar fordon som inte uppfyller kraven för övriga koldioxidutsläppsklasser och som alltså släpper ut mer koldioxid än fordon i övriga koldioxidutsläppsklasser.

Koldioxidutsläppsklass 2 omfattar endast fordon som tillhör någon av de undergrupper av tunga lastbilar i kategori N₂ och N₃ som anges i punkt 1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242. Det avser undergrupper av påbyggnadsbilar och dragbilar med axelkonfiguration 4x2 och en högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som överstiger 16 ton och undergrupper av påbyggnadsbilar och dragbilar med axelkonfiguration 6x2.

Vidare ska fordonet ha registrerats för första gången under en rapporteringsperiod. Den första rapporteringsperioden inleds den 1 juli 2019, se 2 §. Vid tidpunkten för registreringen ska fordonets koldioxidutsläpp vara minst fem procent lägre än värdet på utsläppsminskingskurvan för den undergrupp av fordon som fordonet tillhör. Fordonet får slutligen inte omfattas av en bättre koldioxidutsläppsklass.

Koldioxidutsläppsklass 3 omfattar samma kategorier av fordon som koldioxidutsläppsklass 2. Fordonen ska vidare uppfylla samma krav som gäller för koldioxidutsläppsklass 2, med den skillnaden att fordonets koldioxidutsläpp vara minst åtta procent lägre än värdet på utsläppsminskingskurvan vid registreringstillfället.

Koldioxidutsläppsklass 4 omfattar utsläppssnåla tunga fordon, dvs. fordon som släpper ut mindre koldioxid än hälften av det referensvärde för koldioxidutsläpp som gäller för fordonet, se 7 §. Vad som avses med referensvärde för koldioxidutsläpp framgår av 4 §. Sådana värden fastställs av Europeiska kommissionen i genomförandeakter.

Koldioxidutsläppsklass 5 omfattar dels fordon som inte har någon förbränningsmotor och därmed inte släpper ut någon koldioxid alls, dels fordon som har en förbränningsmotor, men som släpper ut väldigt lite

koldioxid, mindre än 1 gram koldioxid per kilowattimme eller mindre än 1 gram koldioxid per kilometer, se 6 §.

Omprövning av indelningen i koldioxidutsläppsklasser

10 § Den myndighet som delar in fordon i koldioxidutsläppsklasser enligt 9 § ska ompröva klassificeringen av ett fordon

1. vart sjätte år från den första registreringen av fordonet, om fordonet är indelat i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3,
2. om fordonsägaren begär det, eller
3. om det finns andra skäl än de som anges i 1 och 2.

Vid en omprövning enligt första stycket 1 ska fordonets koldioxidutsläpp bedömas i förhållande till värdet på utsläppsminskingskurvan vid omprövnings-tillfället.

Paragrafen reglerar omprövning av beslut. Med paragrafen genomförs artikel 7ga.2 andra stycket i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

I *första stycket* klagörs när ett beslut om att indela ett fordon i en viss koldioxidutsläppsklass ska omprövas. Med den första registreringen av fordonet avses i *punkten 1* när fordonet för första gången registrerades i vägtrafikregistret. Ett exempel på ett annat skäl för omprövning enligt *punkten 3* är att den registrerade uppgiften om ett fordons koldioxidutsläpp har visat sig vara felaktig.

I *andra stycket* regleras vilket värde på utsläppsminskingskurvan som ett fordons koldioxidutsläpp ska bedömas i förhållande till vid den omprövning av fordonets koldioxidutsläppsklass som ska göras sex år efter fordonets första registrering i vägtrafikregistret.

11 § Om ett fordon har indelats i koldioxidutsläppsklass 1 på grund av att uppgifter om referensvärde eller en utsläppsminskingskurva inte fanns tillgängliga vid indelningen, ska myndigheten göra en ny bedömning av fordonets utsläppsklass när sådana uppgifter finns tillgängliga.

Av paragrafen framgår att en ny bedömning av indelningen av ett fordon i koldioxidutsläppsklass 1 ska göras under vissa förutsättningar. Det gäller om uppgifter om referensvärde och en utsläppsminskingskurva för fordonet blir tillgängliga först efter det att fordonet har indelats i koldioxidutsläppsklass 1.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

Överklagande

12 § Beslut enligt 9–11 §§ får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Ett beslut som har fattats genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret får inte överklagas innan det har omprövats enligt 10 § första stycket 2 eller 3. Om ett sådant beslut överklagas innan det har omprövats, ska överklagandet behandlas som en begäran om omprövning.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen reglerar överklagande av beslut. Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

Av första stycket följer att ett beslut om indelning av ett fordon i en viss koldioxidutsläppsklass kan överklagas. Utgångspunkten är att sådana beslut fattas automatiserat. Av första stycket andra meningen framgår att ett beslut om indelning av ett fordon i en viss koldioxidutsläppsklass som har fattats automatiserat får överklagas först när beslutet har omprövats av beslutsmyndigheten enligt 10 § första stycket 2 eller 3. Om ett sådant beslut ändå överklagas ska överklagandet alltså inte avvisas, utan behandlas som en begäran om omprövning.

9.3 Förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948)

29 § Regeringen får meddela föreskrifter om avgift för färd på en färja.

Ytterligare bestämmelser om avgifter för att använda en väg finns i lagen (2024:000) om infrastrukturavgifter på väg.

Paragrafen reglerar avgifter för användandet av viss infrastruktur. Övervägandena finns i avsnitt 5.16.

I andra stycket ändras SFS-numret för lagen om infrastrukturavgifter på väg med anledning av att det införs en ny sådan lag.

9.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

1 § I denna lag förstås med

1. fordon: varje anordning som är eller har varit försedd med hjul, band, medar eller liknande och som inrättats huvudsakligen för färd på marken på annat sätt än på skenor,

2. registrerat fordon: ett fordon som är upptaget i vägtrafikregistret, det militära fordonregistret eller motsvarande utländska register,

3. fordonsvrak: ett fordon som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde,

4. fordonets ägare:

a) för ett fordon som är upptaget i vägtrafikregistret eller ett motsvarande utländskt register, den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för ett beslut om flyttning, och

b) för ett oregistrerat fordon, den som äger fordonet vid tidpunkten för ett beslut om flyttning eller, i fråga om ett övergivet sådant fordon, den som dessförinnan senast ägde det,

5. fordonsrelaterade skulder: förfallna och obetalda skatter eller avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (2004:629) om trängselskatt, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagen (2024:000) om infrastrukturavgifter på väg eller förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

Det som sägs i lagen om fordonets ägare gäller innehavaren, när det är fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år.

Om ägaren av ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret eller den som enligt andra stycket likställs med fordonets ägare inte har fyllt 18 år, tillämpas det

som sägs i lagen om fordonets ägare i stället på den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret. Detta gäller dock inte

1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller
2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

Det som sägs i lagen om markägare gäller också den som på grund av avtal har rätt att upplåta ett område för parkering eller att förbjuda parkering inom området.

Paragrafen innehåller definitioner av vissa ord och uttryck som används i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 5.16.

I första stycket punkten 5 ändras SFS-numret för lagen om infrastrukturavgifter på väg med anledning av att det införs en ny sådan lag.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2024.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förfallna och obetalda infrastrukturavgifter som har beslutats före den 1 maj 2024.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna innehåller bestämmelser om när lagändringen ska träda i kraft och om fortsatt tillämpning av äldre föreskrifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Punkten 1 anger lagens ikraftträdande.

Av *punkten 2* framgår att den nuvarande lydelsen av 1 § i lagen fortsatt ska gälla för förfallna och obetalda infrastrukturavgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

9.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden

Bilaga 2

Förteckning över de svenska skatter och avgifter som konventionen tillämpas på

Konventionen tillämpas på de skatter och avgifter som utgår enligt följande lagar.

Artikel 2 punkt 1 a:

- i) Kupongskattelagen (1970:624), lagen (1990:659) om särskild löneskatt på vissa förvärvsinkomster, lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., lagen (1991:687) om särskild löneskatt på pensionskostnader, inkomstskattelagen (1999:1229).
- ii) Lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel.
- iii) Lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt.

Artikel 2 punkt 1 b:

- i) Begravningslagen (1990:1144), lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund.

- ii) Lagen (1994:1920) om allmän löneavgift, lagen (1994:1744) om allmän pensionsavgift, socialavgiftslagen (2000:980).
- iii) A. Lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt.
 B. Lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.
 C. Mervärdesskattelagen (2023:200).
 D. Lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel, lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel, lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., *lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus, lagen (1998:506) om punktskattkontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer, lagen (2022:155) om tobaksskatt, lagen (2022:156) om alkoholskatt.*
 E. Lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.
 G. Lagen (1972:435) om överlastavgift, *lagen (2024:000) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg, samt lagen (2004:629) om trängselskatt.*

Bilaga 2 till lagen innehåller en förteckning över de svenska skatter och avgifter som Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska tillämpas på. Övervägandena finns i avsnitt 5.16.

Under *Artikel 2 punkt 1 b iii) C, D och G* i bilagan ändras SFS-numret för följande lagar: mervärdesskattelagen, lagen om tobaksskatt, lagen om alkoholskatt och lagen om infrastrukturavgifter på väg.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för fordringar som har beslutats enligt mervärdesskattelagen (1994:200), lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt och lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna innehåller bestämmelser om när ändringen av lagen ska träda i kraft och om fortsatt tillämpning av äldre föreskrifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Av *punkten 1* framgår att regeringen ska besluta när lagen ska träda i kraft.

Den nuvarande lydelsen av bilaga 2 till lagen ska enligt *punkten 2* fortsatt gälla för fordringar som har beslutats före ikraftträdandet, dvs. enligt nuvarande mervärdesskattelagen, lagen om tobaksskatt, lagen om alkoholskatt och lagen om infrastrukturavgifter på väg.

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

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

1. lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
3. vägtrafikskattelagen (2006:227),
4. lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
5. lagen (1994:419) om brottsofferfond,
6. skatteförfarandelagen (2011:1244),
7. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
8. 19 kap. socialförsäkringsbalken,
9. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller
10. lagen (2024:000) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg.

Paragrafen reglerar företrädesrätt vid utmätning av lön. Övervägandena finns i avsnitt 5.16.

I *punkten 10* ändras SFS-numret för lagen om infrastrukturavgifter på väg med anledning av att det införs en ny sådan lag.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2024.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för fordringar som har påförts före den 1 maj 2024.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna innehåller bestämmelser om när lagändringen ska träda i kraft och om fortsatt tillämpning av äldre föreskrifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Punkten 1 anger lagens ikraftträdande.

Av *punkten 2* framgår att den nuvarande lydelsen av 2 § i lagen fortsatt ska gälla för fordringar som har påförts före ikraftträdandet.

9.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem

1 § Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.

Syftet med lagen är att främja betalningen av vägtullar genom att

1. säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem, och
2. underlätta gränsöverskridande utbyte av information om fordon och ägare eller innehavare av fordon.

I paragrafen anges det övergripande syftet med lagen. Genom ändringen beaktas artikel 3 i direktiv 2022/362. Övervägandena finns i avsnitt 5.16.

I *första stycket* tas hänvisningen till en särskild lydelse av det s.k. EETS-direktivet bort.

28 § För betalning av en vägtull för ett fordon som är registrerat i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) får den svenska kontaktpunkten elektroniskt utbyta uppgifter med utländska kontaktpunkter, om

1. vägtullen ska vara betald och utbytet av uppgifter behövs för att kunna kräva betalning av fordonets ägare eller innehavare, eller

2. utbytet av uppgifter behövs för att underrätta fordonets ägare eller innehavare om en skyldighet att betala vägtullen och

a) underrättelsen är nödvändig för att kunna kräva betalning, och

b) ägaren eller innehavaren inte kan identifieras på något annat sätt än genom uppgiftsutbytet.

Utbytet får endast avse uppgifter som anges i bilaga I till direktiv (EU) 2019/520, i lydelsen enligt 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.

Om en uppgift som anges i del II i bilaga I till direktiv (EU) 2019/520, i den ursprungliga lydelsen, omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), får uppgiften inte lämnas ut.

Paragrafen reglerar utbyte av uppgifter om fordon och ägare eller innehavare av fordon med andra medlemsstater. Genom paragrafen genomförs artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362. Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

Första och andra styckena ändras redaktionellt och omfattar de nuvarande första och andra styckena. I sak innebär ändringarna att ytterligare uppgifter om fordon får utbytas med andra medlemsstaters kontaktpunkter. Det avser uppgifter om koldioxidutsläppsklass, datum för omklassificering av ett fordon i en annan koldioxidutsläppsklass, koldioxidutsläpp och fordonets totalvikt. Vad som avses med totalvikt framgår av 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Tredje stycket är i sak oförändrat.

9.8 Förslaget till lag om ändring i kamerabevakningslagen (2018:1200)

9 § Tillstånd till kamerabevakning krävs inte vid

1. bevakning som Kustbevakningen, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen eller Tullverket bedriver,

2. bevakning som sker för att skydda en byggnad, en annan anläggning eller ett område som enligt 4 § 5 eller 6, 5 § 1–5 eller 6 § första stycket skyddslagen (2010:305) har förklarats vara skyddsobjekt, om bevakningen endast omfattar skyddsobjektet eller ett område i dess omedelbara närhet,

3. bevakning som Försvarsmakten bedriver från ett fordon, fartyg eller luftfartyg som ett led i en militär insats eller militär övning eller som behövs för att prova utrustning för sådan bevakning,

4. bevakning som Trafikverket bedriver

a) av vägtrafik,

b) av sjötrafik vid en rörlig bro,

c) vid en betalstation eller kontrollpunkt som avses i bilagorna till lagen (2004:629) om trängselskatt och som sker för att samla in uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas, eller

d) vid en betalstation på allmän väg som används vid uttag av infrastrukturavgifter enligt lagen (2024:000) om infrastrukturavgifter på väg och som sker för att samla in uppgifter som behövs för att beslut om infrastrukturavgift ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan avgift betalas,

5. bevakning i en vägtunnel med övervakningssystem som avses i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och som bedrivs av någon annan tunnelhållare än Trafikverket,

6. bevakning som har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet, utreda eller lagföra brott, förebygga, förhindra eller upptäcka störningar av allmän ordning och säkerhet eller olyckor eller begränsa verkningarna av sådana störningar eller inträffade olyckor, om bevakningen sker

a) i ett färdmedel som används i kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana,

b) av ett stations-, terminal- eller hållplatsområde avsett för resande med kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana,

c) av en plats vid järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanespår, eller

d) av ett flygplatsområde,

7. bevakning i en lokal där det bedrivs postverksamhet eller av området omedelbart utanför in- och utgångar till en sådan lokal, om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott,

8. bevakning i ett parkeringshus, om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott,

9. bevakning som sker för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön från ett fordon, en maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren, och

10. bevakning i en butikslokal där det bedrivs apoteksverksamhet, om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott.

Paragrafen reglerar undantag från krav på tillstånd till kamerabevakning. Övervägandena finns i avsnitt 5.16.

I *punkten 4 d)* ändras SFS-numret för lagen om infrastrukturavgifter på väg med anledning av att det införs en ny sådan lag.

I

(Lagstiftningsakter)

DIREKTIV

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Utvecklingen har gått långsamt när det gäller att uppnå det mål som kommissionen fastställde i sin vitbok av den 28 mars 2011 med titeln *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, nämligen att göra framsteg mot en fullständig tillämpning av principerna *förorenaren betalar* och *användaren betalar*, för att generera intäkter och säkerställa finansiering för framtida transportinvesteringar, och skillnaderna i tillämpning kvarstår när det gäller uttag av avgifter på väginfrastruktur inom unionen.
- (2) I den vitboken förespråkar kommissionen en "full övergång till obligatorisk internalisering av de externa kostnaderna (däribland buller, lokal förorening och överbelastning ovanpå den obligatoriska återvinningen av kostnaderna för slitage) för väg- och järnvägstransporter".
- (3) Person- och godstrafik är en faktor som bidrar till utsläppen till atmosfären av föroreningar. Sådana föroreningar, som har mycket allvarliga effekter på människors hälsa och som leder till en försämring av luftkvaliteten i unionen, omfattar bland annat PM_{2,5}, NO₂ och O₃. Enligt beräkningar från Europeiska miljöbyrån från 2020 orsakade långvarig exponering för dessa tre föroreningar 379 000, 54 000 respektive 19 400 förtida dödsfall i unionen under 2018.
- (4) Enligt Världshälsoorganisationen är buller från vägtrafik den näst skadligaste miljöstressfaktorn i Europa efter luftföroreningar. Minst 9 000 personer dör i förtid varje år på grund av hjärtsjukdomar som orsakas av trafikbuller.

⁽¹⁾ EUT C 81, 2.3.2018, s. 188.

⁽²⁾ EUT C 176, 23.5.2018, s. 66.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 25 oktober 2018 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 9 november 2021 (ännu inte offentliggjord i EUT). Europaparlamentets ståndpunkt av den 17 februari 2022 (ännu inte offentliggjord i EUT).

- (5) Enligt Europeiska miljöbyråns rapport från 2020 om luftkvalitet i Europa var vägtrafiken under 2018 den sektor som stod för de största kväveoxidutsläppen och de näst största utsläppen av sot.
- (6) I sitt meddelande av den 20 juli 2016 med titeln *En europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet* aviserade kommissionen att den skulle föreslå en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG (*) för att möjliggöra avgiftsuttag även på grundval av olika koldioxidklasser och utvidga några av grundsatserna i direktivet till att även omfatta bussar, personbilar och lätta nyttofordon.
- (7) Med hänsyn till att det tar tid för fordonsparken att förnyas samt till att vägtransportsektorn måste bidra till unionens klimat- och energimål för 2030 och därefter, fastställdes i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 (*) målen för 2025 och 2030 för minskade koldioxidutsläpp från nya tunga fordon till 15 % respektive 30 % lägre än ett fastställt genomsnitt för koldioxidutsläpp.
- (8) En enhetlig tillämpning av bestämmelserna är en förutsättning för förverkligandet av en inre marknad för vägtransporter med lika villkor. Ett av de främsta målen med detta direktiv är att undanröja snedvridningar av konkurrensen mellan användare.
- (9) Vägtransportsektorn är visserligen betydelsefull men alla tunga fordon har också en avsevärd påverkan på väginfrastrukturen och bidrar till luftföroreningar. Trots sin ekonomiska och sociala betydelse är lätta fordon ursprunget till huvuddelen av vägtransporternas negativa miljömässiga och sociala konsekvenser i form av utsläpp och trängsel. Med tanke på likabehandling och rättvis konkurrens bör det säkerställas att fordon som hittills inte omfattats av den ram som fastställs i direktiv 1999/62/EG i fråga om vägullar och vägavgifter inkluderas i den ramen. Det direktivets tillämpningsområde bör därför utvidgas till att omfatta andra tunga fordon än sådana som är avsedda för godstransport och även lätta fordon, inklusive personbilar.
- (10) För att förhindra en omfördelning av trafiken till avgiftsfria vägar, med eventuella allvarliga konsekvenser för trafiksäkerheten och ett optimalt utnyttjande av vägnätet, bör medlemsstaterna ha möjlighet att ta ut vägullar på alla avsnitt av sina motorvägsnät.
- (11) För att säkerställa en konsekvent och harmoniserad tillämpning av avgiftssystemet för infrastruktur i hela unionen och lika villkor på marknaden för godstransport, är det viktigt att olika vägtullsystem beräknar kostnaderna på ett liknande sätt. Med tanke på att befintliga koncessionsavtal kan innehålla andra arrangemang än de som anges i detta direktiv bör medlemsstaterna, för att säkerställa den ekonomiska bärkraften för befintliga koncessionsavtal, tillåtas att undanta dem från vissa skyldigheter som anges i detta direktiv, till dess att dessa avtal ändras väsentligt. Medlemsstaterna får också välja att försöka anpassa befintliga koncessionsavtal till ändringar av unionens regelverk eller nationella regelverk eller att bedöma möjligheten att tillämpa en avgift för externa kostnader för koldioxid och för luftföroreningar och/eller rabatter relaterade till dessa utsläpp, om koncessionerade vägtullar inte differentieras i enlighet med detta direktiv.
- (12) Tidsbaserade vägavgifter är till sin natur sådana att de inte korrekt avspeglar de faktiska kostnader som uppstår vid väganvändning och är därför inte effektiva som incitament för renare och effektivare trafik eller för att minska trängseln. För att få användarna att godta framtida vägavgiftssystem bör medlemsstaterna dock tillåtas att införa ändamålsenliga system för uppbörd av avgifter som en del av ett mer omfattande paket av mobilitetstjänster. Sådana system bör säkerställa en rättvis fördelning av infrastrukturkostnader och avspegla principen att *förorenaren betalar*. Varje medlemsstat som inför ett sådant system bör säkerställa att systemet är förenligt med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 (*). På grund av deras betydande inverkan på väginfrastrukturen och deras bidrag till luftföroreningar, bör tunga fordon i första hand omfattas av ändamålsenliga avgiftssystem. För att främja renare och effektivare transporter bör, särskilt, tidsbaserade vägavgifter i princip gradvis fasas ut i det transeuropeiska stomtransportnätet, eftersom det nätet innefattar det transeuropeiska transportnätets strategiskt viktigaste knutpunkter och förbindelser.

(*) 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).

(*) 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 (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsoverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EUT L 91, 29.3.2019, s. 45).

Mot bakgrund av de historiska omständigheterna och med hänsyn till de utmaningar och betydande administrativa bördor som är kopplade till införandet av vägtullar, bör medlemsstaterna beviljas en tillräckligt lång övergångsperiod under vilken de bör kunna införa eller behålla tidsbaserade vägavgifter. Efter den övergångsperioden bör medlemsstaterna endast i vederbörligen motiverade fall ha möjlighet att tillämpa fullständigt tidsbaserade vägavgifter för tunga fordon på avsnitt av sina transeuropeiska stomtransportnät. Sådana vederbörligen motiverade fall bör begränsas till fall där tillämpningen av en vägtull på tunga fordon skulle medföra oproportionella administrativa kostnader, investeringskostnader och driftskostnader i förhållande till de förväntade intäkter eller fördelar som uppnås, exempelvis på grund av de berörda vägvagnsmedelens begränsade längd, den relativt låga befolkningstätheten eller den relativt glesta trafiken, eller fall där tillämpningen av en vägtull skulle leda till en omedling av trafiken med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan. Den möjligheten för medlemsstaten i vederbörligen motiverade fall är nödvändig för viktiga överväganden av allmänt intresse, såsom att beakta den svåra situationen för och isoleringen av områden med låg befolkningstäthet samt trafiksäkerhet eller folkhälsa. Dessutom bör tillämpningen av tidsbaserade vägavgifter i dessa vederbörligen motiverade fall omfattas av förfarandemässiga krav, nämligen en skyldighet att bedöma behovet av ett sådant system och en skyldighet att underrätta kommissionen om tillämpningen av detta. En sådan underrättelse bör innehålla en redogörelse för de särskilda omständigheter som gäller för de avsnitt av det transeuropeiska stomtransportnätet där tidsbaserade vägavgifter tillämpas.

- (13) Medlemsstater som vid ikraftträdandet av detta direktiv tillämpar vägtullar på sitt transeuropeiska stomtransportnät eller på en del av det bör kunna införa ett kombinerat avgiftssystem för alla tunga fordon eller för vissa typer av tunga fordon. Det alternativet bör dock endast vara tillgängligt som en fortsättning på och ett komplement till ett vägtullsystem på det transeuropeiska stomtransportnätet, där de strategiskt viktigaste knutpunkterna och förbindelserna i det transeuropeiska transportnätet är belägna, eller på en del av det. Det systemet skulle ge medlemsstaterna möjlighet att utvidga och bredda genomförandet av principerna *förenaren betalar* och *användaren betalar* bortom det avgiftsbelagda nätet, genom att tillämpa vägavgifter på de avsnitt av det transeuropeiska stomtransportnätet som inte omfattas av vägtullar eller på vissa typer av tunga fordon, såsom dem som understiger ett visst tonnage, som inte omfattas av vägtullar. Det kombinerade avgiftssystemet skulle således hjälpa medlemsstaterna att göra ytterligare framsteg och säkerställa miljövänligare vägtransporter, särskilt om det inte finns något avgiftssystem och om vägtullar inte är ett ekonomiskt lönsamt eller socialt godtagbart alternativ. För att principerna om hållbar mobilitet ska respekteras fullt ut bör maximibeloppet för vägavgifterna dessutom differentieras utifrån såväl fordonets euroutsläppsklass som dess koldioxidutsläppsklass. På grundval av samtliga dessa överväganden är det obestridligt att tillämpningen av ett sådant system som kombinerar ett tidsbaserat och ett avståndsbaserat tillvägagångssätt skulle medföra många fördelar; därför bör det vara möjligt att tillämpa det även efter det att övergångsperioden för fullständigt tidsbaserade system har löpt ut. Senast fem år efter detta direktivs ikraftträdande bör medlemsstaterna, när de tar ut vägavgifter och vägtullar för tunga godsfordon, ta ut vägtullar eller vägavgifter för alla tunga godsfordon.
- (14) Vid förstärkningen av principerna om att användaren och förenaren betalar bör vissa särdrag hos medlemsstaterna eller deras system för vägtullar och vägavgifter beaktas. När det gäller särskilt glesbefolkade områden eller ett särskilt stort nät av tull- eller avgiftsbelagda vägar, bör till exempel möjligheten att bevilja undantag för vägvagnsmedel finnas.
- (15) En del medlemsstater har stora vägtullnät som omfattar många fler motorvägar och vägar än de som ingår i det transeuropeiska transportnätet. Tillämpning av vägtullar eller vägavgifter för alla tunga godsfordon skulle därför resultera i väsentligt mer omfattande bördor, särskilt för små och medelstora hantverksföretag (av vilka många sysslar med byggarbeten, vilka generellt sett inte tillhandahåller transporttjänster). Dessa bördor skulle i sin tur leda till högre priser i till exempel byggsektorn. Prishöjningar skulle kunna innebära att i synnerhet framtida investeringar, såsom energirenovering av hus och lägenheter samt modernisering av husekonomi, skjuts upp eller till och med ställs in. Vidare åker hantverksföretag ibland långa sträckor med fordon för att tillhandahålla sina tjänster, och för dessa resor är det svårt att använda andra transportslag. Dessutom befinner sig företag i landsbygdsområden, som på grund av den mindre befolkningstätheten och efterfrågan i dessa regioner är beroende av att kunna tillhandahålla tjänster och bygg- och anläggningsverksamhet i storstadsområden, i en ogynnsam konkurrenssituation jämfört med företag som är verksamma i storstäder eller i storstadsområdenas närhet. Därför bör medlemsstaterna ges möjlighet att medge vissa undantag från avgifter, t.ex. för fordon som används för transport av material, utrustning eller maskiner som förenaren använder i sitt arbete eller som används för leverans av varor som producerats hantverksmässigt.
- (16) Möjligheten att använda avgiftsbelagda vägar, t.ex. motorvägar, tunnlar eller broar, i stället för hårt belastade lokala vägar, kan vara viktig för personer med funktionsnedsättning. För att göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att använda avgiftsbelagda vägar utan en ytterligare administrativ börda bör medlemsstaterna tillåtas att undanta funktionsnedsatta personers fordon från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift.

- (17) Medlemsstaterna bör uppmanas att beakta socioekonomiska faktorer när de inför avgiftssystem för väginfrastruktur för personbilar. Till exempel skulle avgifterna för personbilar kunna anpassas för att undvika att personer som ofta använder personbilar drabbas orimligt hårt.
- (18) Det är särskilt viktigt att medlemsstaterna inför ett rättvist avgiftssystem, i synnerhet ett som inte orimligt hårt drabbar användare av privata fordon, vilka på grund av att de bor på landsbygden eller i avskilda eller isolerade områden är tvungna att mer regelbundet använda avgiftsbelagda vägar.
- (19) Liksom i fråga om tunga fordon är det viktigt att säkerställa att tidsbaserade avgifter, om medlemsstater inför sådana för lätta fordon, är proportionella, även när det gäller användningsperioder som understiger ett år. Därför måste hänsyn tas till det faktum att lätta fordon har ett annat användningsmönster än tunga fordon. Beräkningen av proportionella tidsbaserade avgifter bör baseras på tillgängliga data om körmönster.
- (20) Enligt direktiv 1999/62/EG får en avgift för externa kostnader tas ut på en nivå som ligger nära marginalkostnaden för samhället till följd av utnyttjandet av det fordon för vilket avgiften tas ut. Den metoden har visat sig vara det rättvisaste och effektivaste sättet att ta hänsyn till negativa miljö- och hälsokonsekvenser av luftföroreningar och buller som genereras av tunga fordon och skulle säkerställa att tunga fordon på ett rimligt sätt bidrar till de luftkvalitetsnormer för Europa som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG (7) och tillämpliga bullergränser eller bullermål. Tillämpningen av sådana avgifter bör därför underlättas. Avgifter för externa kostnader bör tillämpas på ett mer systematiskt sätt. För att bidra till framsteg mot en fullständig tillämpning av principen *förorenaren betalar* bör medlemsstaterna tillämpa avgifter för externa kostnader på tunga fordon, åtminstone för luftföroreningar, på nät som omfattas av en infrastrukturavgift.
- (21) Därför bör den maximala viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader ersättas med lättillämpade referensvärden som uppdateras enligt inflationen, de vetenskapliga framstegen vad gäller bedömning av vägtransporternas externa kostnader samt utvecklingen av fordonsparkens sammansättning.
- (22) Att differentiera infrastrukturavgifterna utifrån fordonets Euro-utsläppsklass har bidragit till att renare fordon används. I de interurbana näten väntas dock avgifter som differentieras på den grunden bli mindre effektiva på medellång sikt i och med fordonsparkens förnyelse. Medlemsstaterna bör därför tillåtas att upphöra med differentieringen av vägullar på den grunden.
- (23) Eftersom de tunga fordonens andel av koldioxidutsläppen ökar bör det samtidigt införas infrastrukturavgifter och vägavgifter som differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass, vilka kan bidra till förbättringar inom det området. När det gäller gemensamma vägavgiftssystem, som skulle kunna bidra till ytterligare harmonisering, är genomförandet av differentieringen mer komplicerat, särskilt på grund av de villkor sådana gemensamma system måste uppfylla. Eftersom de deltagande medlemsstaterna måste komma överens om fördelningen av intäkterna från vägavgiften, vars nivåer begränsas av de bestämmelser som införs genom detta direktiv, samt ändra internationella avtal, är det motiverat att ge mer tid för genomförandet av en differentiering enligt koldioxidutsläpp i ett sådant specifikt fall. I alla händelser bör differentieringen utformas på ett sätt som överensstämmer med förordning (EU) 2019/1242.
- (24) Så länge inte koldioxidutsläppen hanteras genom lämpligare instrument, t.ex. harmoniserade bränsleskatter med en koldioxidkomponent, eller så länge inte vägtransporter omfattas av ett utsläppshandelssystem, bör medlemsstaterna även tillåtas att tillämpa en avgift för externa kostnader som återspeglar kostnaderna för koldioxidutsläppen. Om det är vetenskapligt motiverat bör medlemsstaterna ha möjlighet att tillämpa högre avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp än de referensvärden som anges i detta direktiv.
- (25) För att främja övergången till en renare fordonspark av tunga fordon bör differentieringen av infrastrukturavgifterna och vägavgifterna enligt fordonens koldioxidutsläpp vara obligatorisk, utom när en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp tillämpas.

(7) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L 152, 11.6.2008, s. 1).

- (26) För att gynna de tunga fordon som har bäst prestanda bör medlemsstaterna tillåtas att tillämpa den högsta avgiftsnedsettningsnivån på fordon som saknar utsläpp från avgasrör. För att ytterligare främja ibruktagande av utsläppsfria fordon bör medlemsstaterna tillåtas att tillfälligt undanta dem från vägavgifter och vägtullar. Av samma skäl och för att säkerställa att andelen fordon som drar nytta av sänkta vägtullar förblir stabil under årens lopp, och därmed garantera långsiktig planeringssäkerhet för medlemsstaterna i fråga om vägtullintäkter, bör nya fordon delas in i koldioxidutsläppsklasser på grundval av deras prestanda i förhållande till den linjära kurvan för minskade utsläpp mellan 2021 och 2030, enligt definitionen i förordning (EU) 2019/1242.
- (27) För att säkerställa effektivitet och enhetlighet i differentieringen av avgifter enligt koldioxidutsläpp och differentieringen av avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp, vilka båda syftar till att främja användningen av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, och för att säkerställa att direktiv 1999/62/EG tillämpas samstämmigt med eventuella andra instrument för prissättning av koldioxidutsläpp på vägtransportområdet som antas i framtiden, bör kommissionen i god tid utvärdera avgifternas ändamålsenlighet och nödvändighet. På grundval av den utvärderingen bör kommissionen, när så är lämpligt, föreslå att bestämmelserna om differentiering av avgifter enligt koldioxidutsläpp och avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp ändras för att förhindra dubbla avgifter genom olika instrument för koldioxidprissättning. Även om den framtida åtgärden bör säkerställa rättssäkerhet och en enhetlig tillämpning av de olika reglerna, bör detta direktiv klargöra att medlemsstaterna inte bör vara skyldiga att tillämpa det system för differentiering baserat på koldioxidutsläpp som föreskrivs i detta direktiv efter tillämpningsdagen för ett annat instrument för koldioxidprissättning som är tillämpligt på vägtransport och som kan komma att antas på unionsnivå, till exempel på grundval av förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG, beslut (EU) 2015/1814 och förordning (EU) 2015/757 (2021/0211 (COD)). Om ett annat instrument för koldioxidprissättning som är tillämpligt på vägtransport antas under tiden bör nivån på avgifterna för externa kostnader för koldioxidutsläpp begränsas till vad som är nödvändigt för att internalisera dessa externa kostnader och kommissionen bör, genom delegerade akter, ges befogenhet att anpassa de referensvärden som anges i bilaga IIIc.
- (28) För att bidra till bevarandet av unionens motorhistoriska kulturarv bör medlemsstaterna kunna inrätta en särskild kategori för fordon av historiskt intresse för att göra det möjligt att anpassa de olika avgifter som tas ut enligt detta direktiv.
- (29) I förordning (EU) 2019/1242 fastställs för närvarande inga kurvor för minskade utsläpp för grupper av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i den förordningen. Mot bakgrund av artikel 15 i den förordningen är det möjligt att den förordningen kommer att ändras i framtiden och att kurvor för minskade utsläpp kommer att fastställas för sådana grupper av fordon. Om en sådan ändring antas bör differentieringen av infrastrukturavgifter och vägavgifter för tunga fordon i enlighet med koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 tillämpas även för dessa grupper av fordon. Om en sådan ändring inte antas bör differentieringen för dessa fordonsg grupper göras endast för koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5.
- (30) Kommissionen bör i tillämpliga fall överväga att föreslå en ändring av direktiv 1999/62/EG genom vilken koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 införs för alla tunga fordon i enlighet med de principer som tillämpas för tunga fordon som för närvarande regleras genom förordning (EU) 2019/1242 med avseende på koldioxidutsläpp om tillämpningsområdet för den förordningen utvidgas till att omfatta andra tunga fordon.
- (31) Detta direktiv bör främja minskade koldioxidutsläpp genom tekniska förbättringar av kombinationer av tunga godsfordon och släpvagnar eller påhängsvagnar till dessa. Därför föreskriver detta direktiv en nedsättning av vägavgifterna och vägtullarna för tunga godsfordon med låga koldioxidutsläpp. Så snart lagenligt certifierade värden finns tillgängliga för släpvagnars och påhängsvagnars effekt på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon bör kommissionen, när så är lämpligt, för att säkerställa full rättslig samstämmighet, lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av direktiv 1999/62/EG för att inkludera sådana certifierade värden vid fastställandet av den nedsättning av vägavgifter och vägtullar som föreskrivs i det här direktivet.
- (32) För att fortsätta att främja förnyelse av fordonsparken och för att undvika snedvridding av marknaden för begagnade tunga fordon, bör klassificeringen av fordon som tillhör koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 omprövas vart sjätte år från den första registreringen. För att minimera den administrativa bördan bör giltigheten för vägavgifter som är giltiga före dagen för omklassificeringen inte påverkas.

- (33) Vad gäller ikraftträdandet av omklassificeringen i vägavgiftssystemen beror valet av en lämplig modell på särskilda överväganden avseende administrativa konsekvenser av omklassificeringen och dess effekter på intäkter. Därför bör beslutet om hur omklassificeringen ska genomföras i vägavgiftssystem överlämnas åt medlemsstaterna (eller, vid gemensamma system, gruppen av medlemsstater).
- (34) För att säkerställa att differentiering av vägullar enligt koldioxidutsläpp tillämpas enhetligt är det nödvändigt att ändra rådets direktiv 1999/37/EG^(*) för att kräva att tunga fordon specifika koldioxidutsläpp anges på deras registreringsbevis, när utsläppen framgår av deras intyg om överensstämmelse. Om förordning (EU) 2019/1242 ändras på ett sätt som påverkar redovisningen av koldioxidutsläpp till följd av användning av koldioxidsnåla bränslen, kan det vara lämpligt att kommissionen bedömer behovet av att öka samstämmigheten mellan detta direktiv och dessa ändringar. Det är viktigt att säkerställa att fordonsutrustning som används som en del av en vägtulltjänst innehåller uppgifter om koldioxidutsläpp och koldioxidutsläppsklass för tunga fordon, och att sådana uppgifter finns tillgängliga för utbyte av information mellan medlemsstaterna såsom anges i direktiv (EU) 2019/520.
- (35) Lätta fordon står för två tredjedelar av vägtransporternas negativa miljö- och hälsokonsekvenser. Det är därför viktigt att främja användningen av de renaste och mest bränsleeffektiva fordonen genom differentierade vägavgifter och vägullar enligt deras specifika koldioxidutsläpp och deras utsläpp av föroreningar som fastställts i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2017/1151^(*) och med avseende på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631^(**). För att främja användningen av de renaste och effektivaste fordonen bör medlemsstaterna tillåtas att tillämpa kraftigt nedsatta vägullar och vägavgifter på sådana fordon. Medlemsstaterna bör tillåtas att ta hänsyn till förbättringen av fordonets miljöprestanda med anknytning till dess omställning för användning av alternativa bränslen. Samtidigt bör medlemsstaterna tillåtas att utesluta bränslen som framställs av råvaror som medför hög risk för indirekt ändrad markanvändning och för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager observeras. Ett fast abonnemang eller varje annan mekanism som godkänts av operatören av vägtullsystemet bör göra det möjligt för användarna att dra nytta av en differentiering av vägullar eller vägavgifter som motsvarar fordonets förbättrade miljöprestanda efter omställning.
- (36) För att inte utvecklingen och användningen av utsläppsfria lätta fordon ska bestraffas på grund av den extra vikt som beror på tekniken för utsläppsfri drift, bör medlemsstaterna tillåtas att tillämpa nedsatta satser eller undantag för sådana fordon.
- (37) Kostnaden för vägträngsel, som alla motorfordon bidrar i olika grad till, uppgår till omkring 1 % av BNP. En stor del av dessa kostnader kan hänföras till trängsel på interurbana vägar. En särskild trängselavgift bör därför tillåtas, på villkor att den tillämpas på både tunga och lätta fordonskategorier. Eftersom kollektiva transportmedel, dvs. minibussar och bussar, potentiellt kan bidra till att minska trängseln kan medlemsstaterna undanta dem från en sådan trängselavgift. För att avgiften ska vara effektiv och proportionell bör den baseras på marginalkostnaderna för trängseln och differentieras utifrån plats, tid och fordonskategori.
- (38) Vägavgifter och vägullar kan mobilisera resurser som bidrar till finansiering, underhåll och utveckling av högkvalitativ transportinfrastruktur. Det är därför lämpligt att ålägga medlemsstaterna att på lämpligt sätt rapportera om användningen av sådana intäkter. Rapporteringen bör i synnerhet göra det möjligt att kartlägga eventuella finansiella luckor och öka allmänhetens acceptans för vägavgifter. Av öppenhetsskäl vore det lämpligt att medlemsstaterna lämnar ut vissa uppgifter till väganvändare om de vägullar och vägavgifter som tas ut på deras territorium, till exempel information om användningen av de intäkter som genereras genom tillämpningen av direktiv 1999/62/EG, differentieringen av infrastrukturavgifter, avgifterna för externa kostnader och de totala intäkterna från trängselavgifter per fordonskategori.

^(*) Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

^(*) Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av 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 om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

^(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (39) Trängselavgifter bör återspegla de faktiska kostnader som varje fordon medför direkt för andra väganvändare och indirekt för samhället som helhet, på ett proportionellt sätt. För att undvika att avgifterna på ett oproportionellt sätt hindrar den fria rörligheten för personer och varor bör de begränsas till specifika belopp som återspeglar trängselns marginalkostnader för samhället på nivåer nära full kapacitet, nämligen när trafikvolymerna närmar sig vägens kapacitetstak. Av samma skäl bör en trängselavgift inte tillämpas i kombination med en infrastrukturavgift som är differentierad beroende på tid på dagen, typ av dag eller årstid i syfte att minska trängseln. För att maximera trängselavgifternas positiva effekter bör de motsvarande intäkterna fördelas till projekt som angriper orsakerna till trängseln.
- (40) Med tanke på att befintliga koncessionsavtal kan innehålla andra arrangemang än de som anges i detta direktiv och för att säkerställa deras ekonomiska bärkraft är det lämpligt att kräva att befintliga koncessionsavtal uppfyller kravet på att infrastrukturavgiften differentieras först när de ändras väsentligt.
- (41) En uppräknings av infrastrukturavgiften kan också bidra till att lösa problemen med betydande miljökador eller trängsel som orsakas av att vissa vägar används, inte bara i bergsområden. Den nuvarande begränsningen av uppräknings till sådana områden bör därför avskaffas. Om två eller flera medlemsstater tillämpar högre uppräknings i en och samma korridor är det nödvändigt att beakta att dessa uppräknings kan få negativa effekter för andra medlemsstater för samma korridor. För att undvika dubbla avgifter för användare bör uppräknings dessutom inte heller tillåtas på vägavsnitt där trängselavgifter tas ut. För att undvika negativa effekter på den ekonomiska utvecklingen i randområden och säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen därför ges genomförandebefogenheter för att avslå eller begära ändringar av de planer som medlemsstaten har lämnat in, för att lägga till en uppräknings av den infrastrukturavgift som tillämpas på vissa vägavsnitt där trängselproblem normalt råder eller på vilka användning av fordon orsakar betydande miljökador. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽¹⁾.
- (42) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att anta genomförandeakter för att fastställa referensvärden för koldioxidutsläpp för de undergrupper av tunga godsfordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242. Kommissionen bör återge de uppgifter av relevans för sådana fordonsgupper som har offentliggjorts i den rapport som avses i artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956⁽²⁾. Mot bakgrund av att de genomförandebefogenheter som tilldelats kommissionen är begränsade är det inte nödvändigt att föreskriva att de kontrolleras av en kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna innan de antas.
- (43) Om en medlemsstat inför ett system för vägavgifter och vägattullar skulle kompensation som beviljas kunna, i vissa fall, medföra diskriminering av utländska väganvändare. Därför bör möjligheten att bevilja kompensation begränsas till vägattullar och bör inte längre omfatta vägavgifter.
- (44) För att utnyttja synergieffekter mellan de nuvarande systemen för vägavgifter och vägattullar och på så sätt minska driftskostnaderna bör kommissionen involveras fullt ut i medlemsstaternas samarbete med sikte på att införa gemensamma system för vägavgifter och vägattullar.
- (45) Det är nödvändigt att ge medlemsstaterna möjlighet att finansiera anläggning, drift, underhåll och utveckling av installationer för energi eller bränsle till utsläppsnåla och utsläppsfria fordon, i syfte att underlätta elektrifiering av vägarna. I synnerhet om en medlemsstat avser att finansiera sådana elektriska installationer oberoende av finansieringen av väginfrastruktur, bör detta direktiv inte hindra den medlemsstaten från att ta ut avgifter för användningen av sådana installationer.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordonas koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EUT L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (46) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att säkerställa att de nationella avgifterna för fordon för användningen av vissa infrastrukturer ingår i en sammanhängande ram som säkerställer likabehandling i hela unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av den gränsöverskridande dimensionen hos vägtransporterna och de problem som direktivet är avsett att avhjälpa, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (47) Det är nödvändigt att säkerställa att avgifterna för externa kostnader även i fortsättningen så korrekt som möjligt återspeglar kostnaderna för de luftföroreningar, det buller och de klimatförändringar som genereras av tunga fordon utan att avgiftssystemet blir onödigt komplicerat, att främja användningen av de mest bränsleeffektiva fordonen och att se till att incitamenten förblir effektiva och differentiering av vägavgifter och vägtullar hålls uppdaterad.
- (48) Därför bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen för att anpassa referensvärdena för avgifter för externa kostnader som anges i bilagorna IIIb och IIIc till direktiv 1999/62/EG till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽¹⁾. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (49) Direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 1999/62/EG

Direktiv 1999/62/EG ska ändras på följande sätt:

1. Titeln ska ersättas med följande:

"Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginфраstrukturer".

2. Artiklarna 1 och 2 ska ersättas med följande:

"Artikel 1

1. Detta direktiv är tillämpligt på

- a) fordonsskatter som tas ut på tunga godsfordon,
- b) vägtullar och vägavgifter som tas ut på fordon.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas på fordon som uteslutande används på medlemsstaternas utomeuropeiska territorier.

3. Detta direktiv ska inte tillämpas på fordon registrerade på Kanarieöarna, i Ceuta och Melilla eller på Azorerna eller Madeira vilka utför transportverksamhet uteslutande på dessa territorier eller mellan dessa territorier och det spanska respektive det portugisiska fastlandet.

⁽¹⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

Artikel 2

1. I detta direktiv gäller följande definitioner:
 1. *transeuropeiska vägnätet*: den transportinfrastruktur för vägar som avses i kapitel II avsnitt 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 (*) såsom illustreras med hjälp av kartor i bilaga I till den förordningen.
 2. *transeuropeiska stomtransportnätet*: den transportinfrastruktur som identifierats i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013.
 3. *anläggningskostnader*: kostnader i samband med anläggning, i förekommande fall även finansieringskostnader, av
 - a) ny infrastruktur eller förbättringar av ny infrastruktur (inbegripet betydande strukturella reparationer), eller
 - b) infrastruktur eller förbättringar av infrastruktur, inbegripet betydande strukturella reparationer, som färdigställdes högst 30 år före den 10 juni 2008 och för vilka vägtullsystem redan hade införts den 10 juni 2008, eller som färdigställdes högst 30 år före införandet av nya vägtullsystem som införts efter den 10 juni 2008, eller
 - c) infrastruktur eller förbättringar av infrastruktur som färdigställdes före de tidsfrister som avses i led b, om
 - i) en medlemsstat har inrättat ett vägtullsystem där dessa kostnader täcks genom ett avtal med en vägtulloperatör eller andra rättsliga instrument med motsvarande verkan som trädde i kraft före den 10 juni 2008, eller
 - ii) en medlemsstat kan påvisa att skälet till att infrastrukturen i fråga byggdes var att dess planerade livslängd var mer än 30 år.
 4. *finansieringskostnader*: ränta på lån och avkastning på eget kapital från aktieägare.
 5. *betydande strukturella reparationer*: strukturella reparationer med undantag av sådana reparationer som inte längre är till någon nytta för väganvändarna, i synnerhet där reparationsarbetet har ersatts av ny vägbeläggning eller annat anläggningsarbete.
 6. *motorväg*: väg som är utformad och byggd särskilt för motortrafik, som inte betjänar fastigheter som gränsar till den och som uppfyller följande kriterier:
 - a) Den är försedd, utom vid speciella platser eller tillfälligt, med skilda körbanor för trafik i två riktningar, skilda från varandra genom en mittsträng som inte är avsedd för trafik, eller undantagsvis med andra medel.
 - b) Den korsar inte annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan.
 - c) Den är särskilt skyltad som motorväg.
 7. *vägtull*: ett bestämt belopp som ska betalas för ett fordon, grundat på den tillryggalagda sträckan inom en viss infrastruktur och på fordonstyp, där erlagd betalning innebär att ett fordon får rätt att använda infrastrukturerna, och som består av en eller flera av följande avgifter:
 - a) en infrastrukturavgift,
 - b) en trängselavgift, eller
 - c) en avgift för externa kostnader.
 8. *infrastrukturavgift*: en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader för anläggning, underhåll, drift och utveckling av infrastruktur.
 9. *avgift för externa kostnader*: en avgift som tas ut för att täcka kostnaderna till följd av en eller flera av följande:
 - a) trafikrelaterad luftförorening,
 - b) trafikrelaterat buller, eller
 - c) trafikrelaterat koldioxidutsläpp.

10. *kostnad för trafikrelaterad luftförorening*: kostnad för de skador på människors hälsa och miljöskador som uppstår till följd av utsläpp av partiklar och av ozonbildande ämnen, såsom kväveoxid och flyktiga organiska föreningar, i samband med ett fordonets drift.
11. *kostnad för trafikrelaterad buller*: kostnad för de skador på människors hälsa och miljöskador som uppstår till följd av buller från ett fordon eller från växelverkan mellan fordonet och vägytan.
12. *kostnad för trafikrelaterade koldioxidutsläpp*: kostnad för de skador som uppstår till följd av utsläpp av koldioxid i samband med ett fordonets drift.
13. *trängsel*: en situation då trafikvolymerna ligger nära eller överstiger vägkapaciteten.
14. *trängselavgift*: en avgift som tas ut på fordon för att täcka trängselkostnaderna i en medlemsstat och minska trängseln.
15. *viktad genomsnittlig infrastrukturavgift*: de sammanlagda intäkterna från en infrastrukturavgift under en viss period dividerade med antalet kilometer som körts av tunga fordon på det vägavsnitt som avgiften omfattar under den perioden.
16. *vägavgift*: ett bestämt belopp som ska erläggas för att ge fordonet rätt att under en given tid använda de infrastrukturer som avses i artikel 7.1 och 7.2.
17. *fordon*: motorfordon med minst fyra hjul avsett eller använt, eller ledad fordonskombination avsedd eller använd, för passagerar- eller godstransporter på väg.
18. *tungt fordon*: ett fordon med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt som överstiger 3,5 ton.
19. *tungt godsfordon*: ett tungt fordon avsett för godstransport.
20. *buss*: ett tungt fordon avsett för transport av fler än åtta passagerare utöver föraren.
21. *lätt fordon*: ett fordon med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt som inte överstiger 3,5 ton;
22. *personbil*: ett lätt fordon avsett för transport av högst åtta passagerare utöver föraren.
23. *fordon av historiskt intresse*: ett fordon av historiskt intresse enligt definitionen i artikel 3.7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU (**).
24. *minibuss*: ett lätt fordon avsett för transport av fler än åtta passagerare utöver föraren.
25. *campingbil*: ett fordon med boendemöjligheter som omfattar sittplatser och ett bord, sovplatser, antingen separata eller sådana som görs om från sittplatser, matlagingsmöjligheter och förvaringsmöjligheter.
26. *lätt nyttofordon*: ett lätt fordon avsett för godstransport.
27. *skåpbil*: ett lätt nyttofordon enligt definitionen i del C punkt 4.2 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 (***).
28. *koldioxidutsläpp från ett tungt fordon*: de specifika koldioxidutsläpp från ett tungt fordon som anges i punkt 2.3 i dess kundinformationsfil enligt del II i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400 (****).
29. *utsläppsfritt fordon*:
 - a) ett *utsläppsfritt tungt fordon* enligt definitionen i artikel 3.11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 (*****), eller
 - b) en personbil, en minibuss eller ett lätt nyttofordon utan förbränningsmotor.

30. *utsläppsnått tungt fordon*:
- ett *utsläppsnått tungt fordon* enligt definitionen i artikel 3.12 i förordning (EU) 2019/1242, eller
 - ett tungt fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i den förordningen, med koldioxidutsläpp som är lägre än 50 % av referensvärdena för koldioxidutsläpp för dess fordonsgrupp och som inte är ett utsläppsfritt fordon.
31. *transportör*: företag som utför vägtransporter av gods eller passagerare.
32. *fordon i utsläppsklass "Euro 0", "Euro I", "Euro II", "Euro III", "Euro IV", "Euro V", "EEV", "Euro VI"*: ett tungt fordon som överensstämmer med de utsläppsbegränsningar som anges i bilaga 0.
33. *typ av tungt fordon*: en kategori som ett tungt fordon indelas i beroende på antal axlar, dimensioner eller vikt, eller andra fordonsklassificeringsfaktorer som avspeglar vägsador, såsom det vägskadeklassificeringssystem som redovisas i bilaga IV, förutsatt att det klassificeringssystem som tillämpas bygger på fordonsegenskaper som anges i de fordonshandlingar som används i alla medlemsstater eller är synliga för blotta ögat.
34. *undergrupp av fordon*: *undergrupp av fordon* enligt definitionen i artikel 3.8 i förordning (EU) 2019/1242.
35. *fordonsgrupp*: en gruppering av fordon som förtecknas i tabell 1 i bilaga I till förordning (EU) 2017/2400.
36. *rapporteringsperiod för år Y*: *rapporteringsperiod för år Y* enligt definitionen i artikel 3.3 i förordning (EU) 2019/1242.
37. *kurva för minskade koldioxidutsläpp*: med avseende på rapporteringsperioden för ett år (Y) och en undergrupp av fordon (sg), nämligen $ET_{Y,sg}$, avses produkten av faktorn avseende minskade årliga koldioxidutsläpp ($R-ET_Y$) multiplicerad med referensvärdet för koldioxidutsläpp (rCO_{2sg}) för undergruppen (sg), nämligen $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; för åren $Y \leq 2030$ fastställs både $R-ET_Y$ och rCO_{2sg} i enlighet med punkt 5.1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242; för åren $Y > 2030$ fastställs $R-ET_Y$ till 0,70; rCO_{2sg} tillämpas såsom justerat genom delegerade akter som antas i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EU) 2019/1242 på rapporteringsperioder som inleds efter respektive tillämpningsdag för de delegerade akterna.
38. *referensvärdet för koldioxidutsläpp för en fordonsgrupp*:
- För fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242, den mängd som beräknas i enlighet med formeln i punkt 3 i bilaga I till den förordningen.
 - För fordon som inte omfattas av förordning (EU) 2019/1242, det genomsnittliga värdet för alla koldioxidutsläpp från fordon i den fordonsgruppen, som rapporterats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 (*****) för den första rapporteringsperioden, som ska inledas efter den dag då registrering, försäljning eller ibrukttagande av fordon i den fordonsgruppen som inte uppfyller de skyldigheter som avses i artikel 9 i förordning (EU) 2017/2400 förbjuds i enlighet med artikel 24 i förordning (EU) 2017/2400.
39. *koncessionsavtal*: en *byggkoncession* eller en *tjänstekoncession* enligt definitionen i artikel 5.1 a eller 5.1 b i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU (*****).
40. *koncessionerad vägtull*: vägtull som tas ut av en koncessionshavare enligt ett koncessionsavtal.
41. *väsentligt ändrat vägtullsystem eller avgiftsarrangemang*: vägtullsystem eller avgiftsarrangemang där de ändrade avgifterna förväntas öka intäkterna med mer än 10 % jämfört med det föregående räkenskapsåret, med undantag för effekten av ökad trafik och efter korrigering för inflation mätt på grundval av förändringar i det EU-omspännande harmoniserade konsumentprisindexet (HIKP), exklusive energi och obearbetade livsmedel, som offentliggörs av kommissionen (Eurostat).
2. Vid tillämpning av punkt 1.2 gäller följande:
- Under alla förhållanden får den del av anläggningskostnaderna som ska beaktas inte överstiga den del av den nuvarande planerade livslängden som återstår för infrastrukturkomponenter den 10 juni 2008 eller den tidpunkt när det nya vägtullsystemet införs, om denna tidpunkt infaller senare.

- b) Kostnader för infrastruktur eller infrastrukturförbättringar får inbegripa eventuella särskilda infrastrukturutgifter som syftar till att minska buller, införa innovativ teknik eller förbättra trafiksäkerheten, och infrastrukturoperatörernas faktiska betalningar för objektiva miljöfaktorer, exempelvis skydd mot markförorening.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7da.3 får medlemsstaterna behandla en campingbil antingen som en buss eller som en personbil.

- (*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).
- (**) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51).
- (***) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).
- (****) Kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 (EUT L 349, 29.12.2017, s. 1).
- (*****) 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 (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).
- (******) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EUT L 173, 9.7.2018, s. 1).
- (******) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner (EUT L 94, 28.3.2014, s. 1)."

3. Artiklarna 7 och 7a ska ersättas med följande:

"Artikel 7

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9.1a får medlemsstaterna bibehålla eller införa vägtullar och vägavgifter på det transeuropeiska vägnätet eller på vissa delar av detta nät och på alla andra delar av sina motorvägsnät som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet på de villkor som anges i punkterna 4–14 i den här artikeln och i artiklarna 7a–7k.

2. Punkt 1 ska inte påverka medlemsstaternas rätt att, i enlighet med EUF-fördraget, tillämpa vägtullar och vägavgifter på andra vägar, förutsatt att införandet av vägtullar och vägavgifter på sådana andra vägar inte diskriminerar internationell trafik och inte resulterar i en snedvridning av konkurrensen mellan transportörer. Vägtullar och vägavgifter som tillämpas på andra vägar än de som ingår i det transeuropeiska vägnätet och på andra vägar än motorvägar ska uppfylla de villkor som anges i punkterna 4 och 5 i denna artikel och artiklarna 7a, 7j.1, 7j.2 och 7j.4.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av andra bestämmelser i detta direktiv får vägtullar och vägavgifter för olika fordonskategorier, såsom tunga fordon, tunga godsfordon, bussar, lätta fordon, lätta nyttofordon, minibussar och personbilar införas eller bibehållas oberoende av varandra. Om medlemsstaterna tar ut avgifter för personbilar ska de dock också ta ut avgifter för lätta nyttofordon.

4. Medlemsstaterna får inte på sitt territorium införa både vägtullar och vägavgifter för en och samma fordonskategori för användandet av ett och samma vägavsnitt. Däremot får medlemsstater som tar ut vägavgifter på sitt nät även ta ut vägtullar för användningen av broar, tunnlar och bergspass.

Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa artiklarna 7ca.3, 7ga.1 och 7gb.2 på sådana vägtullar för användningen av broar, tunnlar och bergspass som uppfyller ett eller båda av följande villkor:

- a) Det skulle inte vara tekniskt genomförbart att tillämpa artiklarna 7ca.3, 7ga.1 och 7gb.2 på införandet av sådan differentiering för det berörda vägtullsystemet.
- b) Tillämpning av artiklarna 7ca.3, 7ga.1 och 7gb.2 skulle medföra omledning av de mest förorenande fordonen, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan som följd.

Medlemsstater som beslutar att inte tillämpa artiklarna 7ca.3, 7ga.1 och 7gb.2 i enlighet med andra stycket i denna punkt ska underrätta kommissionen om sitt beslut.

5. Vägtullar och vägavgifter får inte direkt eller indirekt vara diskriminerande på grund av

- a) väganvändarens nationalitet,
- b) den medlemsstat eller det tredjeland där transportören är etablerad,
- c) den medlemsstat eller det tredjeland där fordonet är registrerat, eller
- d) transportens ursprung eller destination.

6. Medlemsstater får föreskriva nedsatta vägtullar eller vägavgifter för vissa vägvagnsintervall, eller helt exkludera vissa vägvagnsintervall från vägavgifter och vägtullar, i synnerhet i glesbefolkade områden där trafikintensiteten är låg.

7. För väginfrastrukturer som omfattas av koncessionsavtal, om avtalet undertecknades före den 24 mars 2022, eller anbuden eller svaren på inbjudan till förhandlingar enligt det förhandlade förfarandet mottagits enligt ett offentligt upphandlingsförfarande före den 24 mars 2022, får medlemsstaterna välja att inte tillämpa artiklarna 7ca.3, 7g.1, 7g.2, 7ga och 7gb på vägtullar och vägavgifter på väginfrastrukturer som omfattas av koncessionsavtal för när avtalet förnyas eller vägtullsystemet eller avgiftsarrangemanget ändras väsentligt.

8. Punkt 7 tillämpas även för långfristiga avtal som ingåtts mellan ett offentligt och ett icke-offentligt organ och som undertecknats före den 24 mars 2022 för utförande av byggentreprenad och/eller förvaltning av tjänster som inte avser utförande av byggentreprenad och som inte omfattar överföring av efterfrågerisken.

9. Medlemsstater får föreskriva nedsatta vägtullar eller vägavgifter, eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift, för

- a) tunga fordon som är undantagna från skyldigheten att installera och använda färdskrivare enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 (*),
- b) tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt 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,
- c) fordon som omfattas av de villkor som anges i artikel 6.2 a och b eller fordon som används eller ägs av personer med funktionsnedsättning, och
- d) utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på högst 4,25 ton.

10. Från och med den 25 mars 2030 får medlemsstaterna inte tillämpa vägavgifter för tunga fordon på det transeuropeiska stomtransportnätet.

11. Genom undantag från punkt 10 får medlemsstater tillämpa vägavgifter för tunga fordon på avsnitt av det transeuropeiska stomtransportnätet, men endast i vederbörligen motiverade fall där tillämpningen av en vägtull skulle

- a) medföra oproportionella administrativa kostnader, investeringskostnader och driftskostnader i förhållande till de förväntade intäkter eller fördelar som en sådan vägtull skulle ge upphov till, exempelvis på grund av de berörda vägvagnsintervallens begränsade längd, den relativt låga befolkningstätheten eller den relativt glesa trafiken, eller

- b) leda till en omledning av trafiken med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten eller folkhälsan.

Innan dessa vägavgifter tillämpas ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om sin avsikt att göra detta. Underrättelsen ska innehålla en redogörelse av de skäl som, mot bakgrund av första stycket, motiverar tillämpningen av vägavgiften på grundval av objektiva kriterier och tydlig information om de fordon och vägavsnitt som omfattas av vägavgiften.

Medlemsstaterna får ge in en enda underrättelse för flera vägavsnitt som omfattas av undantagen, förutsatt att den innehåller en motivering för varje avsnitt.

12. Om medlemsstater tillämpar ett gemensamt vägavgiftssystem i enlighet med artikel 8 ska dessa medlemsstater anpassa eller avveckla det gemensamma systemet senast den 25 mars 2032.

13. När det gäller tunga godsfordon får en medlemsstat till och med den 25 mars 2027 välja att tillämpa vägtullar eller vägavgifter endast på tunga godsfordon med högsta tekniskt tillåten lastad vikt på minst 12 ton, om den anser att uttag av vägtullar eller vägavgifter för tunga godsfordon på mindre än 12 ton skulle

- a) få betydande negativa följder för det fria trafikflödet, miljön, bullernivåerna, trängsel, folkhälsan eller trafiksäkerheten på grund av omledning av trafiken,
- b) medföra administrativa kostnader på mer än 15 % av de ytterligare intäkter som uppkommit genom den utvidgningen, eller
- c) beröra en fordonskategori som inte orsakar mer än 10 % av de infrastrukturkostnader som får täckas av avgifter.

Medlemsstater som väljer att tillämpa vägtullar eller vägavgifter eller bådadera på endast de tunga godsfordon som har en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på minst 12 ton ska informera kommissionen om detta samt motivera beslutet.

14. Om vägtullar tillämpas på alla tunga fordon får medlemsstaterna välja att återvinna olika procentandelar av kostnaderna från bussar och campingbilar, å ena sidan, och från tunga godsfordon, å andra sidan.

15. Senast den 25 mars 2027 ska kommissionen bedöma detta direktivs genomförande och effektivitet vad gäller avgifter för lätta fordon.

Den bedömningen ska beakta utvecklingen av de avgiftssystem som tillämpas på lätta fordon när det gäller den typ av avgifter som tillämpas på olika fordonskategorier, räckvidden för det nät som omfattas, prissättningsproportionalitet och andra relevanta faktorer.

På grundval av den bedömningen ska kommissionen, när så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag om att ändra de relevanta bestämmelserna i detta direktiv.

Artikel 7a

1. Vägavgifterna ska stå i proportion till den tidsperiod under vilken infrastrukturen används.
2. Om vägavgifter tillämpas på tunga fordon ska användningen av infrastrukturen göras tillgänglig för åtminstone följande perioder: en dag, en vecka, en månad och ett år. Månadsavgiften ska inte överstiga 10 % av årsavgiften, veckoavgiften ska inte överstiga 5 % av årsavgiften och dagsavgiften ska inte överstiga 2 % av årsavgiften.

En medlemsstat får, för fordon som är registrerade i den medlemsstaten, besluta att tillämpa endast årsavgifter.

Medlemsstaterna ska fastställa vägavgifter, inklusive administrativa kostnader, för samtliga tunga fordon, till en nivå som inte överstiger de maximisatser som fastställs i bilaga II.

3. Om vägavgifter tillämpas på personbilar ska användningen av infrastrukturen göras tillgänglig för åtminstone följande perioder: en dag, en vecka eller tio dagar eller båda, en månad eller två månader eller båda, och ett år. Tvåmånadersavgiften ska inte överstiga 30 % av årsavgiften, månadsavgiften ska inte överstiga 19 % av årsavgiften, tiodagarsavgiften ska inte överstiga 12 % av årsavgiften, veckoavgiften ska inte överstiga 11 % av årsavgiften och dagsavgiften ska inte överstiga 9 % av årsavgiften.

Medlemsstaterna får begränsa den dagliga vägavgiften för renodlade transiteringsändamål.

Medlemsstaterna får också göra infrastrukturen tillgänglig för andra tidsperioder. I sådana fall ska medlemsstaterna tillämpa avgiftssatserna i enlighet med principen om likabehandling av användare, med beaktande av alla relevanta faktorer, i synnerhet årsavgiften och avgifterna för andra perioder enligt första stycket, befintliga användarmönster och administrativa kostnader.

När det gäller vägavgiftssystem som införts före den 24 mars 2022 får medlemsstaterna behålla avgifter som ligger över de gränser som anges i första stycket, förutsatt att avgifterna gällde före det datumet, och får behålla motsvarande högre avgifter för andra vägavgiftsperioder, i enlighet med principen om likabehandling. De ska dock uppfylla de gränsskrav som anges i första stycket och andra stycket så fort väsentligt ändrade vägavgiftsarrangemang träder i kraft och senast den 25 mars 2030.

4. För minibussar och lätta nyttofordon ska medlemsstaterna uppfylla kraven i antingen punkt 2 eller 3. Om medlemsstaterna fastställer andra vägavgifter för lätta nyttofordon än för personbilar, ska de fastställa högre vägavgifter för lätta nyttofordon än för personbilar.

5. Senast den 25 mars 2027 ska kommissionen bedöma om det är tekniskt och rättsligt genomförbart att differentiera behandlingen av olika lätta nyttofordon på grundval av huruvida det lätta fordonet i fråga är utrustat med en färdskrivare eller inte. På grundval av den bedömningen ska kommissionen när så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av detta direktiv i enlighet därmed.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1)."

4. Följande artikel ska införas:

"Artikel 7aa

1. Medlemsstater som tillämpade vägtullar på sitt transeuropeiska stomtransportnät eller på en del av det före den 24 mars 2022 får införa ett kombinerat avgiftssystem för alla tunga fordon eller för vissa typer av tunga fordon.

2. I det kombinerade avgiftssystemet får medlemsstaterna, trots vad som sägs i artikel 7.10, tillämpa vägavgifter för alla tunga fordon eller för vissa typer av tunga fordon, inbegripet för vissa vikt-kategorier av tunga fordon, på det transeuropeiska stomtransportnätet eller delar av det, i enlighet med artikel 7.4.

3. De vägavgifter som avses i punkt 2 i denna artikel ska differentieras i enlighet med artikel 7ga och enligt Euro-utsläppsklass. Medlemsstater ska dessutom fastställa vägavgifter, inklusive administrativa kostnader, för de berörda tunga fordonen till en nivå som inte överstiger de maximisatser som fastställs i bilaga II.

4. Medlemsstater som inför det kombinerade avgiftssystemet ska genomföra en konsekvensbedömning eller analys som förklarar och motiverar införandet av systemet, vilket ska anmälas till kommissionen minst sex månader innan det införs."

5. Artiklarna 7b och 7c ska ersättas med följande:

"Artikel 7b

1. Infrastrukturavgifterna för tunga fordon ska grundas på principen om återvinnande av infrastrukturkostnader. De viktade genomsnittliga infrastrukturavgifterna för tunga fordon ska vara relaterade till kostnaderna för uppförande, drift, underhåll och utveckling av det berörda infrastrukturmätet. De viktade genomsnittliga infrastrukturavgifterna får också omfattas av avkastning på kapital och/eller en vinstmarginal grundad på marknadsvillkor.

2. De kostnader som beaktas ska avse det nät, eller den del av detta, för vilket infrastrukturavgifter för tunga fordon tas ut, och de fordon som omfattas av dessa avgifter. Medlemsstaterna får välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av dessa kostnader.

Artikel 7c

1. Medlemsstaterna får bibehålla eller införa en avgift för externa kostnader avseende kostnaden för trafikrelaterad luftförorening, trafikrelaterat buller, koldioxidutsläpp, eller varje kombination därav.

Om en avgift för externa kostnader tillämpas på tunga fordon ska medlemsstaterna differentiera denna avgift och fastställa den i enlighet med de minimikrav och metoder som avses i bilaga IIIa och ska respektera de referensvärden som anges i bilagorna IIIb och IIIc. Medlemsstaterna får välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av dessa kostnader.

2. Avgiften för externa kostnader ska fastställas av den berörda medlemsstaten. Om en medlemsstat utser en myndighet för detta syfte, ska denna myndighet vara rättsligt och ekonomiskt oberoende av den organisation som förvaltar eller tar ut hela eller delar av avgiften.

3. Medlemsstaterna får tillämpa undantag som gör det möjligt att justera avgifter för externa kostnader för fordon av historiskt intresse."

6. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 7ca

1. Om medlemsstaterna tar ut avgift för externa kostnader för luftföreningar eller buller ska de beakta kostnader som avser det nät, eller den del av detta, för vilket en sådan avgift tas ut, och de fordon som omfattas av den avgiften.

2. Avgiften för externa kostnader som avser trafikrelaterade luftföreningar ska inte tillämpas på tunga fordon som uppfyller de strängaste Euro-utsläppskraven.

Första stycket ska upphöra att vara tillämpligt fyra år efter den dag då de regler som införde dessa krav började tillämpas.

3. Från och med den 25 mars 2026 ska medlemsstaterna tillämpa en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening på tunga fordon på det avgiftsbelagda nät som avses i artikel 7.1.

Genom undantag från första stycket får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa en avgift för externa kostnader på dessa vägvagnsintervall om detta skulle leda till omdirigering av de mest förorenande fordonen, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

4. Medlemsstaterna får bedöma möjligheten att tillämpa en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp och för luftföreningar eller rabatter relaterade till dessa utsläpp, om koncessionerade vägtullar inte differentieras i enlighet med artiklarna 7g och 7ga vad gäller tunga fordon och i enlighet med artikel 7gb vad gäller lätta fordon.

Resultatet av den frivilliga bedömningen, inbegripet en motivering av skälen för att avgiften för externa kostnader eller rabatten inte tillämpas, ska anmälas till kommissionen.

Artikel 7cb

1. Medlemsstaterna får tillämpa högre avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp än de referensvärden som anges i bilaga IIIc, förutsatt att detta görs på ett icke-diskriminerande sätt och begränsas till högst två gånger de värden som anges i bilaga IIIc. Om medlemsstaterna tillämpar denna punkt ska de motivera sitt beslut och anmäla det till kommissionen i enlighet med bilaga IIIa.

2. För bussar får medlemsstaterna välja att tillämpa samma eller lägre värden än dem som tillämpas på tunga godsfordon.

3. En avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp får kombineras med en infrastrukturavgift som har differentierats i enlighet med artikel 7ga.

4. Senast den 25 mars 2027 ska kommissionen utvärdera genomförandet av och effektiviteten med avseende på avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp samt deras överensstämmelse med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (*) och rådets direktiv 2003/96/EG (**). När så är lämpligt ska kommissionen på grundval av denna bedömning lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av denna artikel. Om denna artikel inte har ändrats i enlighet med detta senast den 1 januari 2027, men direktiv 2003/87/EG eller direktiv 2003/96/EG har ändrats på ett

sätt som lett till en faktisk internalisering av åtminstone en del av de externa kostnaderna för koldioxidutsläpp från vägtransport, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 9d i det här direktivet, för att ändra bilaga IIIc i det här direktivet för att justera referensvärdena för avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp, med beaktande av det faktiska koldioxidpriset som tillämpas på drivmedel för vägtransport i unionen.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

(**) Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51)."

7. Artikel 7d ska ersättas med följande:

"Artikel 7d

Senast sex månader efter det att de nya, strängare Euro-utsläppskraven antagits ska kommissionen, när så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag för att fastställa motsvarande referensvärden i bilaga IIIb och för att justera maximibeloppen för väavgifter i bilaga II."

8. Följande artikel ska införas:

"Artikel 7da

1. Medlemsstaterna får, i enlighet med kraven i bilaga V, införa en trängselavgift på varje avsnitt av deras vägnät där det ofta förekommer trängsel. Trängselavgiften får endast tillämpas på vägvagn med regelbundna trängselproblem och endast under de perioder då trängselproblem normalt råder.

2. Medlemsstaterna ska fastställa de vägvagnsavgifter och tidsperioder som avses i punkt 1 på grundval av objektiva kriterier avseende nivån på vilken dessa vägar och deras närområden påverkas av trängsel, bland annat uppmätt som genomsnittliga förseningar eller köllängder.

3. En trängselavgift som införs på ett avsnitt av vägnätet ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla fordonskategorier, i enlighet med de standardkvalitetsfaktorer som fastställs i bilaga V. Medlemsstaterna får dock helt eller delvis undanta minibussar och bussar från trängselavgiften för att främja kollektivtrafiken samt socioekonomisk utveckling och territoriell sammanhållning. Campingbilar ska, oberoende av deras högsta tekniskt tillåtna lastade vikt, inte behandlas som bussar vid tillämpningen av denna punkt.

4. Trängselavgiften ska fastställas i enlighet med de minimikrav som avses i bilaga V. Den ska avspegla de kostnader som ett fordon medför för andra väganvändare och indirekt för samhället, och ska iaktta de referensvärden som fastställs i bilaga VI för en viss typ av väg. Om en medlemsstat avser att ta ut högre trängselavgifter än de referensvärden som anges i bilaga VI ska den underrätta kommissionen om detta i enlighet med de krav som avses i bilaga V.

Intäkter från trängselavgifter, eller motsvarande finansiella värde av dessa intäkter, ska användas för att angripa problemet med trängsel, eller för att utveckla hållbar transport och mobilitet generellt.

Om sådana intäkter tillfaller den allmänna budgeten ska en medlemsstat anses ha tillämpat andra stycket om den genomför politik för finansiellt stöd för att angripa trängselproblemet eller utveckla hållbar transport och mobilitet till ett värde motsvarande intäkterna från trängselavgifter.

5. Medlemsstaterna ska införa ändamålsenliga mekanismer för att övervaka trängselavgifternas effekter och för att se över avgiftsnivåerna. Varje medlemsstat ska regelbundet se över avgiftsnivån, åtminstone vart tredje år, för att säkerställa att avgifterna inte överstiger kostnaderna för den trängsel som inträffar i den medlemsstaten på de vägvagnsavgifter som omfattas av trängselavgiften."

9. Artikel 7e.1 och 7e.2 ska ersättas med följande:

"1. Medlemsstaterna ska beräkna maximinivån för infrastrukturavgiften för tunga fordon med hjälp av en metod som utgår från de grundläggande beräkningsprinciper som anges i artikel 7b och bilaga III.

2. För koncessionerade vägtullar ska maximinivån för infrastrukturavgiften för tunga fordon vara lika med eller lägre än den nivå som skulle ha framkommit med en metod grundad på de grundläggande beräkningsprinciper som anges i artikel 7b och bilaga III. Bedömningen av denna ekvivalens ska göras utgående från en rimligt lång referensperiod som är förenlig med koncessionsavtalets art."

10. Artiklarna 7f och 7g ska ersättas med följande:

"Artikel 7f

1. Efter att ha underrättat kommissionen får en medlemsstat göra en uppräkningsavgränsning av infrastrukturavgifterna på specifika vägvägningsavsnitt med regelbunden trängsel, eller där fordonstrafiken medför betydande miljökador, om följande villkor uppfylls:

a) Intäkterna från uppräkningsavgränsningen investeras för att finansiera utveckling av transporttjänster eller anläggning eller underhåll av transportinfrastruktur inom det transeuropeiska stomtransportnätet som direkt bidrar till att minska trängsel eller miljökador och som är belägna i samma korridor som det vägvägningsavsnitt som uppräkningsavgränsningen gäller.

b) Uppräkningsavgränsningen överstiger inte 15 % av den viktade genomsnittliga infrastrukturavgift som beräknats i enlighet med artiklarna 7b.1 och 7e i detta direktiv, såvida inte de intäkter som genereras investeras i gränsöverskridande avsnitt av en stomnätkorridor som identifierats i enlighet med kapitel IV i förordning (EU) nr 1315/2013, varvid uppräkningsavgränsningen inte får överstiga 25 % av den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften, eller två eller flera medlemsstater inför en uppräkningsavgränsning för samma korridor varvid denna uppräkningsavgränsning får överstiga 25 %, men inte 50 % av den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften, under förutsättning av en överenskommelse mellan alla medlemsstater som ingår i korridoren och som gränsar till de medlemsstater på vars territorium det avsnitt av korridoren är beläget för vilken en uppräkningsavgränsning tillämpas.

c) Tillämpningen av uppräkningsavgränsningen leder inte till orättvis behandling av kommersiell trafik i jämförelse med andra väganvändare.

d) En beskrivning av det exakta vägvägningsavsnittet för vilket uppräkningsavgränsningen ska gälla, samt en handling som styrker beslutet att finansiera transportinfrastruktur eller transporttjänster som avses i led a lämnas till kommissionen innan uppräkningsavgränsningen tillämpas.

e) Den period under vilken uppräkningsavgränsningen ska gälla är fastställd och begränsad i förväg och är, vad gäller de intäkter som förväntas uppkomma, förenlig med finansieringsplanerna och kostnads-nyttanalyserna för de projekt som delfinansieras med intäkter från uppräkningsavgränsningen.

2. När det gäller ett nytt gränsöverskridande projekt får uppräkningsavgränsning endast tillämpas om alla medlemsstater som deltar i projektet godkänner det.

3. En uppräkningsavgränsning får tillämpas på infrastrukturavgifter som har differentierats i enlighet med artiklarna 7g, 7ga eller 7gb.

4. Efter att ha mottagit den erforderliga informationen från en medlemsstat som har för avsikt att införa en uppräkningsavgränsning, ska kommissionen göra denna information tillgänglig för ledamöterna i den kommitté som avses i artikel 9c. Om kommissionen anser att den planerade uppräkningsavgränsningen inte uppfyller villkoren i punkt 1 i den här artikeln eller att den planerade uppräkningsavgränsningen kommer att få betydande negativa följder för den ekonomiska utvecklingen i randområden, får den anta genomförandeakter för att avslå de avgiftsplaner som den berörda medlemsstaten har lämnat in eller begära ändringar av dessa avgiftsplaner. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9c.3.

5. Uppräkningsavgränsning får inte tillämpas på vägvägningsavsnitt där en trängselavgift tas ut.

Artikel 7g

1. Infrastrukturavgiften får differentieras i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten, om följande villkor uppfylls:

- a) Differentieringen är transparent, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor.
- b) Differentieringen tillämpas beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid.
- c) Ingen infrastrukturavgift överstiger maximinivån för de viktade genomsnittliga infrastrukturavgifter som avses i artikel 7b med mer än 175 %.
- d) De perioder med rusningstrafik då de högre infrastrukturavgifterna tas ut i syfte att minska trängseln överstiger inte sex timmar per dag.
- e) Differentieringen har utformats och tillämpas på ett transparent och inkomstneutralt sätt på ett vägavsnitt där det ofta förekommer trängsel och erbjuder lägre vägtullar för väganvändare som kör i lågtrafik och högre vägtullar för väganvändare som kör i högtrafik på det aktuella vägavsnittet.
- f) Ingen trängselavgift tas ut på det berörda vägavsnittet.

En medlemsstat som önskar införa en sådan differentiering eller ändra en befintlig differentiering ska informera kommissionen om detta och lämna den information som krävs för att kontrollera att villkoren uppfylls.

2. Fram till dess att den differentiering av infrastrukturavgifter och vägavgifter som avses i artikel 7a tillämpas ska medlemsstaterna, när det gäller tunga fordon, differentiera infrastrukturavgiften i enlighet med fordonets Euro-utsläppsklass så att ingen infrastrukturavgift överstiger den avgift som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste Euro-utsläppskraven med mer än 100 %. När infrastrukturavgifter och vägavgifter är differentierade i enlighet med artikel 7a, får medlemsstaterna upphöra med differentieringen enligt Euro-utsläppsklass.

Genom undantag från första stycket får en medlemsstat besluta att inte tillämpa kravet på differentierade infrastrukturavgifter om något av följande gäller:

- a) Det skulle allvarligt skada enhetligheten inom vägtullsystemen på medlemsstatens territorium.
- b) Det skulle inte vara tekniskt genomförbart att införa sådan differentiering för det berörda vägtullsystemet.
- c) Det skulle medföra att de mest förorenande fordonen leds om, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.
- d) Vägtullen innefattar en avgift för externa kostnader för luftförorening.

Kommissionen ska underrättas om sådana undantag.

3. Den differentiering som avses i denna artikel ska inte vara utformad för att generera ytterligare intäkter.”

11. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 7ga

1. Medlemsstaterna ska differentiera infrastrukturavgifter och vägavgifter för tunga fordon i enlighet med denna artikel.

Medlemsstaterna ska tillämpa den differentieringen 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 koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 som avses i punkt 2 i denna artikel ska den differentieringen tillämpas på grupper av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 senast två år efter offentliggörandet av referensvärden för koldioxidutsläpp för den berörda gruppen i genomförandeakter som antas i enlighet med punkt 7 i den här artikeln. Om punkt 5.1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242 ändras genom en unionsrättsakt så att den omfattar de referensvärden för koldioxidutsläpp som är relevanta för en grupp av tunga fordon bör sådana referensvärden för koldioxidutsläpp inte längre fastställas enligt punkt 7 i den här artikeln utan i enlighet med punkt 5.1 i bilaga I till den förordningen.

Om kurvor för minskade koldioxidutsläpp för grupper av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 fastställs genom en unionsrättsakt som ändrar punkt 5.1 i bilaga I till den förordningen ska differentieringen för koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 enligt definitionen i punkt 2 i den här artikeln tillämpas från och med den dag då de nya kurvorna för minskade koldioxidutsläpp träder i kraft.

Utan att det påverkar den nedsättning av avgifter som föreskrivs i punkt 3 får medlemsstaterna föreskriva lägre infrastruktur- eller vägavgifter eller undantag från betalning av infrastruktur- eller vägavgifter för utsläppsfria fordon i alla fordonsgrupper från och med den 24 mars 2022 till och med den 31 december 2025. Från och med den 1 januari 2026 ska sådana nedsättningar begränsas till 75 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1 i enlighet med vad som anges i punkt 2.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska medlemsstaterna för varje typ av tungt fordon fastställa följande koldioxidutsläppsklasser:

- a) Koldioxidutsläppsklass 1 – fordon som inte tillhör någon av de koldioxidutsläppsklasser som avses i leden b–e.
- b) Koldioxidutsläppsklass 2 – fordon i fordonsundergrupp sg som registrerades för första gången under rapporteringsperioden för år Y med koldioxidutsläpp mer än 5 % under utsläppsminskingskurvan för rapporteringsperioden för år Y och fordonsundergruppen sg men som inte tillhör någon av de koldioxidutsläppsklasser som avses i leden c, d och e.
- c) Koldioxidutsläppsklass 3 – fordon i fordonsundergrupp sg som registrerades för första gången under rapporteringsperioden för år Y med koldioxidutsläpp mer än 8 % under utsläppsminskingskurvan för rapporteringsperioden för år Y och fordonsundergruppen sg men som inte tillhör någon av de koldioxidutsläppsklasser som avses i leden d och e.
- d) Koldioxidutsläppsklass 4 – utsläppsnåla tunga fordon.
- e) Koldioxidutsläppsklass 5 – utsläppsfria fordon.

Medlemsstaterna 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, med avseende på en vägavgift, börja gälla senast på dess första giltighetsdag som inträffar på eller efter dagen för den omklassificeringen.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska nedsatta avgifter tillämpas för fordon i koldioxidutsläppsklasserna 2, 3, 4 och 5 enligt följande:

- a) Koldioxidutsläppsklass 2 – minskning med 5 % till 15 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1.
- b) Koldioxidutsläppsklass 3 – minskning med 15 % till 30 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1.
- c) Koldioxidutsläppsklass 4 – minskning med 30 % till 50 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1.
- d) Koldioxidutsläppsklass 5 – minskning med 50 % till 75 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1.

Om infrastrukturavgiften eller vägavgiften även differentieras enligt Euro-utsläppsklassen ska de minskningar som avses i första stycket gälla i förhållande till den avgift som tillämpas på de strängaste Euro-utsläppskraven.

4. Den differentiering som avses i denna artikel ska inte vara utformad för att generera ytterligare intäkter.

5. Genom undantag från punkt 1 får en medlemsstat besluta att inte tillämpa kravet på differentiering av infrastrukturavgiften i enlighet med punkt 2 om en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp tas ut och differentieras enligt referensvärdena för avgiften för externa kostnader för koldioxidutsläpp i bilaga IIIc.

6. På vägvagnsnitt där ett fordon drivs utan koldioxidutsläpp på ett verifierbart sätt får medlemsstaterna tillämpa nedsatta avgifter för det fordonet i enlighet med koldioxidutsläppsklass 5. Medlemsstater som utnyttjar denna möjlighet ska tillämpa de avgifter som gäller för koldioxidutsläppsklass 1 på det fordonet på andra vägvagnsnitt.

7. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa referensvärden för koldioxidutsläpp för de fordonsgupper som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242.

Dessa genomförandeakter ska återge de uppgifter av relevans för respektive fordonsgrupp som har offentliggjorts i den rapport som avses i artikel 10 i förordning (EU) 2018/956. Kommissionen ska anta dessa genomförandeakter senast sex månader efter offentliggörandet av den relevanta rapport som avses i artikel 10 i förordning (EU) 2018/956.

8. Senast den 25 mars 2027 ska kommissionen utvärdera genomförandet och effektiviteten av den differentiering av avgifter på grundval av koldioxidutsläpp som avses i denna artikel samt om direktivet fortfarande behövs och överensstämmer med direktiven 2003/87/EG och 2003/96/EG. När så är lämpligt ska kommissionen på grundval av den bedömningen lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av de relevanta bestämmelserna i det här direktivet om differentiering av avgifter på grundval av koldioxidutsläpp.

9. Kommissionen ska, vart femte år, efter den 24 mars 2022 se över maximibeloppen för vägavgifter i bilaga II och nivåerna på den nedsättning som avses i punkt 3 och, där så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag, på grundval av resultaten av denna översyn, om ändring av de bestämmelserna.

10. Kommissionen ska 30 månader efter den 24 mars 2022, upprätta en rapport med en bedömning av hur lämpliga tröskelvärdena för koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 i artikel 7ga.2 b och c i detta direktiv är, i förhållande till de referensvärden som offentliggörs i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242 eller till de koldioxidutsläpp som rapporteras i enlighet med förordning (EU) 2018/956 och i tillämpliga fall lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av dessa tröskelvärden på grundval av resultaten av den bedömningen.

11. Tillämpningen av differentieringen av avgifter på grundval av koldioxidutsläpp som avses i denna artikel ska inte vara obligatorisk om en annan unionsåtgärd för koldioxidprissättning av drivmedel för vägtransport tillämpas.

Artikel 7gb

1. Medlemsstater får differentiera vägtullar och vägavgifter för lätta fordon enligt fordonets miljöprestanda, som bestäms genom de specifika kombinerade koldioxidutsläpp eller viktade kombinerade koldioxidutsläpp som registrerats i post 49 i fordonets intyg om överensstämmelse, och genom Euro-utsläppsprestanda.

Utän att det påverkar tillämpningen av punkt 2 i denna artikel ska de lägre vägtullarna och vägavgifterna tillämpas för personbilar, minibussar och lätta nyttofordon som uppfyller båda följande villkor:

- a) Deras specifika koldioxidutsläpp, fastställda i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2017/1151 (*), ska vara noll eller lägre än följande nivåer:
 - i) För perioden 2021–2024, de mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₁ (EU fleet wide targets₂₀₂₁) som fastställts i enlighet med punkt 6 i del A och punkt 6 i del B i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 (**).
 - ii) För perioden 2025–2029, de mål för EU:s hela fordonspark som fastställts i enlighet med punkt 6.1.1 i del A och punkt 6.1.1 i del B i bilaga I till förordning (EU) 2019/631.
 - iii) För perioden från och med 2030, de mål för EU:s hela fordonspark som fastställts i enlighet med punkt 6.1.2 i del A och punkt 6.1.2 i del B i bilaga I till förordning (EU) 2019/631.
 - b) Deras förorenande utsläpp, fastställda i enlighet med förordning (EU) 2017/1151, ska vara de som anges i tabellen i bilaga VII till detta direktiv. Medlemsstaterna får tillämpa den minskning för utsläppsfria fordon som avses i bilaga VII till detta direktiv utan att tillämpa minskningar för övriga kategorier för utsläppsprestanda som avses i den bilagan.
2. Från och med den 1 januari 2026 ska medlemsstaterna, om det är tekniskt möjligt, differentiera vägtullar och den årliga vägavgiften för skåpbilar och minibussar utifrån fordonets miljöprestanda, i enlighet med reglerna i bilaga VII. I det syftet ska bestämmelserna i punkt 1 andra stycket vara vägledande.

Om medlemsstater väljer att tillämpa andra kriterier för utsläppsprestanda eller differentieringsnivå än de som fastställs i punkt 1 eller väljer att inkludera andra eller ytterligare kriterier, ska de underrätta kommissionen och motivera sina val minst sex månader innan differentieringen införs.

Medlemsstaterna får dock välja att tillämpa minskningar endast på utsläppsfria fordon, utan att tillämpa någon differentiering på andra fordon och utan att underrätta kommissionen.

3. Med förbehåll för de villkor som anges i punkterna 1 och 2 får medlemsstaterna ta hänsyn till förbättringen av fordonets miljöprestanda med anknytning till dess omställning för användning av alternativa bränslen.
4. Medlemsstaterna får vidta exceptionella åtgärder i syfte att ta ut avgifter för fordon av historiskt intresse.
5. Den differentiering som avses i denna artikel ska inte vara utformad för att generera ytterligare intäkter.

(*) Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om tygodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13)."

12. Artikel 7h ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) De inledande orden ska ersättas med följande:

"1. Minst sex månader före införandet av ett nytt eller väsentligt ändrat system för uttag av infrastrukturavgifter ska medlemsstaterna skicka följande till kommissionen:"

ii) I led a ska följande strecksats läggas till:

"— I tillämpliga fall, tydlig information om de viktigaste egenskaperna hos det elektroniska vägullsystemet, inbegripet om driftskompatibilitet."

b) Följande punkt ska införas:

"1a. När en medlemsstat skickar information till kommissionen i enlighet med punkt 1 får den inkludera information om mer än en ändring av ett system för uttag av infrastrukturavgifter. Om kommissionen redan har informerats om en ändring ska medlemsstaten redan anses ha uppfyllt informationskraven i punkt 1 och den ändringen kan genomföras utan att informera kommissionen vidare."

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Före införandet av ett nytt eller väsentligt ändrat system för uttag av avgifter för externa kostnader eller trängselavgifter ska medlemsstaterna informera kommissionen om det berörda nätet, de planerade avgifterna per fordonskategori och utsläppsklass samt i tillämpliga fall underrätta kommissionen i enlighet med punkt 2 i bilaga IIIa eller punkt 2 i bilaga V."

d) Punkt 4 ska utgå.

13. Artikel 7i ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska leden b och c ersättas med följande:

- "b) sådana rabatter eller avdrag speglar de faktiska besparingar i administrativa kostnader som görs vid hantering av ofta återkommande användare jämfört med tillfälliga användare, och
- c) avdrag inte överstiger 13 % av den infrastrukturavgift som betalas av likvärdiga fordon som inte är berättigade till rabatten eller avdraget."

b) Följande punkt ska införas:

"2a. Medlemsstaterna får föreskriva rabatter eller avdrag på infrastrukturavgiften för personbilar för återkommande användare, särskilt i glesbygdsområden och i städers ytterområden. Minskade intäkter till följd av rabatter som beviljats återkommande användare får inte införas för mindre återkommande användare."

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Om inte annat följer av villkoren i artikel 7g.1 b och 7g.3 i detta direktiv, får vägtullsatserna för större projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätverket, vars kartor identifieras i bilaga I till förordning (EU) nr 1315/2013, differentieras på annat sätt för att säkra sådana projekts lönsamhet när de är direkt konkurrenssutsatta i förhållande till andra transportslag. Den avgiftsstruktur som detta leder till ska vara linjär och proportionell. Dess detaljer ska offentliggöras och vara tillgängliga för alla användare på lika villkor. Avgiftsstrukturen får inte leda till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre vägtullar."

14. Artikel 7j ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Vägtullar och vägavgifter ska tas ut och drivas in och deras betalning ska övervakas på ett sådant sätt att det orsakar så lite störningar som möjligt för trafikflödet, och obligatoriska kontroller vid unionens inre gränser ska undvikas. Medlemsstaterna ska i detta syfte samarbeta för att utarbeta metoder som gör det möjligt för väganvändare att betala vägtullar och vägavgifter dygnet runt, åtminstone elektroniskt eller vid gränsen eller vid de större försäljningsställena, med hjälp av vanligen förekommande betalningsmedel, i och utanför de medlemsstater där avgifterna tas ut. Medlemsstaterna är inte skyldiga att tillhandahålla fysiska betalningsställena."

b) Följande punkt ska införas:

"2a. Om en förare eller, i förekommande fall, transportören eller leverantören av det europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS) inte kan styrka fordonets utsläppsklass vid tillämpning av artikel 7g.2, 7g eller 7gb får medlemsstaterna tillämpa vägtullar eller vägavgifter upp till den högsta tillåtna nivån.

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att väganvändaren kan redovisa fordonets utsläppsklass åtminstone elektroniskt före användningen av infrastrukturen. Medlemsstaterna får erbjuda användaren att elektroniskt eller på annat sätt styrka sin rätt till nedsatta vägtullar eller att, i förekommande fall, göra detta vid en kontroll. Medlemsstaterna får kräva att bevis som lämnas elektroniskt ska inges före användningen av infrastrukturen.

Medlemsstaterna får vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att ingivande av bevis efter användningen av infrastrukturen godtas under 30 dagar efter användningen av infrastrukturen eller en längre period som fastställs av medlemsstaterna, och för att säkerställa återbetalning av eventuella skillnader mellan de vägtullar eller vägavgifter som tillämpats och den vägtull eller vägavgift som motsvarar det berörda fordonets utsläppsklass och som följer av bevis som ingivits inom den tillämpliga tidsfristen."

c) Punkterna 3 och 4 ska ersättas med följande:

"3. Om en medlemsstat tar ut vägtull för ett fordon, ska totalbeloppet av vägtullen, infrastrukturavgiften, avgiften för externa kostnader och trängselavgiften, i tillämpliga fall, anges på ett kvitto som tillhandahålls väganvändaren, om möjligt på elektronisk väg. Väganvändaren kan samtycka till att inte tillhandahållas kvittot.

4. Om det är ekonomiskt möjligt ska medlemsstaterna ta ut och driva in infrastrukturavgifter, avgifter för externa kostnader och trängselavgifter med hjälp av ett elektroniskt vägtullsystem som uppfyller kraven i bestämmelserna i artikel 3.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 (*). Kommissionen ska främja samarbete mellan medlemsstaterna för att säkerställa driftskompatibiliteten mellan elektroniska avgiftsinsamlingsystem på europeisk nivå.

(* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EUT L 91, 29.3.2019, s. 45)."

15. Artikel 7k ska ersättas med följande:

"Artikel 7k

Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, ska detta direktiv inte hindra de medlemsstater som inför ett system för vägtullar att föreskriva lämplig kompensation."

16. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska leden a och b ersättas med följande:

"a) Betalning av den gemensamma vägavgiften ska ge tillgång till det nät som fastställs av de deltagande medlemsstaterna i enlighet med artikel 7.1 och 7.2.

b) De gemensamma vägavgifterna ska fastställas av de deltagande medlemsstaterna till nivåer som inte är högre än de maximisatser som avses i artikel 7a."

b) Följande punkt ska läggas till:

"3. När det gäller ett sådant gemensamt vägavgiftssystem som avses i punkt 1 i denna artikel ska sista tillämpningsdatum för de differentieringar som avses i artikel 7ga.1 andra och tredje styckena 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."

17. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1a ska ersättas med följande:

"1a. Detta direktiv ska inte hindra medlemsstaterna från att tillämpa

a) avgifter som är särskilt utformade för att minska trängsel eller motverka miljöpåverkan, inklusive dålig luftkvalitet på vägar i tätbebyggda områden, inbegripet de vägar i det transeuropeiska nätet som går genom tätbebyggda områden,

b) avgifter som är särskilt utformade för att finansiera anläggning, drift, underhåll och utveckling av installationer som är inbyggda i eller används längs eller över vägar och som tillhandahåller energi för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon i rörelse och som tas ut på sådana fordon.

Dessa avgifter ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt."

b) I punkt 2 ska andra stycket utgå.

18. I artikel 9c ska följande punkt läggas till:

"3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas."

19. Artiklarna 9d och 9e ska ersättas med följande:

"Artikel 9d

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9e för att ändra detta direktiv vad gäller bilaga 0, formulerna i punkterna 4.1 och 4.2 i bilaga IIIa, och beloppen i tabellerna i bilagorna IIIb och IIIc i syfte att anpassa dem till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

Under de omständigheter som avses i artikel 7cb.4 ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 9e för att ändra detta direktiv vad gäller de referensvärden för avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp som anges i bilaga IIIc, med beaktande av det faktiska koldioxidpriset som tillämpas på drivmedel för vägtransport i unionen. Sådana ändringar ska begränsas till att säkerställa att nivån på avgifterna för externa kostnader för koldioxidutsläpp inte går utöver vad som är nödvändigt för att internalisera dessa externa kostnader.

Artikel 9e

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 9d ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 24 mars 2022. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 9d får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning (*).
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 9d ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

(*) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.”

20. Artiklarna 9f och 9g ska utgå.
21. Artiklarna 10a och 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 10a

1. De belopp i euro som fastställs i bilaga II samt de belopp i cent som fastställs i tabellerna i bilagorna IIb och IIIc ska justeras vartannat år så att hänsyn tas till förändringarna i det EU-omspännande harmoniserade konsumentprisindexet (HIKP) exklusive energi och obearbetade livsmedel, som offentliggörs av kommissionen (Eurostat). Den första justeringen ska göras den 31 mars 2025.

Beloppen ska uppdateras automatiskt genom att grundbeloppet i euro eller cent justeras med den procentuella förändringen av detta index. De uppkomna beloppen ska rundas av uppåt till närmaste antal hela euro avseende bilaga II och rundas av uppåt till närmaste tiondels cent avseende bilagorna IIb och IIIc.

2. Kommissionen ska offentliggöra de justerade belopp som avses i punkt 1 i *Europeiska unionens officiella tidning* senast den 31 mars 2025. Dessa justerade belopp ska träda i kraft den första dagen i månaden efter offentliggörandet.

Artikel 11

1. Senast den 25 mars 2025 och vart femte år därefter ska medlemsstaterna offentliggöra en rapport i aggregerad form om de vägullar och vägavgifter som tas ut på deras territorium.

2. Den offentliggjorda rapporten enligt punkt 1 ska innehålla information om följande:
- a) Utvecklingen av avgifter för användningen av väginfrastruktur, nämligen de nät och fordonskategorier som omfattas, inbegripet eventuella undantag enligt artikel 7, 7c eller 7gb.
 - b) Infrastrukturavgifternas eller vägavgifternas differentiering beroende på fordonskategori och typ av tungt fordon.
 - c) Infrastrukturavgifternas eller vägavgifternas differentiering beroende på fordons miljöprestanda, enligt artikel 7g, 7ga eller 7gb.
 - d) I tillämpliga fall, infrastrukturavgifternas differentiering beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid, enligt artikel 7g.1.
 - e) Den avgift för externa kostnader som tas ut för varje kombination av fordonsklass, vägtyp och tidsperiod.
 - f) Den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften och de sammanlagda intäkterna från infrastrukturavgifter.
 - g) De sammanlagda intäkterna från avgifter för externa kostnader.
 - h) De sammanlagda intäkterna från trängselavgifter per fordonskategori.
 - i) De sammanlagda intäkterna från uppräknningar och de vägvagnsnitt på vilka dessa har tagits ut.
 - j) De sammanlagda intäkterna från vägtullar eller vägavgifter, eller i tillämpliga fall, båda.
 - k) Användningen av intäkter som genereras genom tillämpningen av detta direktiv och om hur denna användning har gjort det möjligt för medlemsstaten att uppnå de mål som avses i artikel 9.2, eller om sådana intäkter tillfaller den allmänna budgeten ska medlemsstaterna i stället tillhandahålla information om nivån på de utgifter som tilldelats vägtransportinfrastruktur och projekt för hållbara transporter.
 - l) Utvecklingen vad gäller andelen fordon som tillhör de olika utsläppsklasserna på avgiftsbelagda vägar.

Medlemsstater som gör den informationen tillgänglig för allmänheten online får besluta att inte utarbeta rapporten.”

22. Bilagorna ska ändras på följande sätt:

- a) Bilagorna 0, II, IIIa, IIIb och IV ska ändras i enlighet med punkterna 1, 2, 3, 4, 5 och 7 i bilagan till detta direktiv.
- b) Texten i punkterna 6 och 8 i bilagan till detta direktiv ska läggas till som bilagorna IIIc, V, VI och VII till direktiv 1999/62/EG.

Artikel 2

Ändringar av direktiv 1999/37/EG

Bilaga I till direktiv 1999/37/EG ska ändras på följande sätt:

1. Punkt II.6 (V.7) ska ersättas med följande:

”(V.7) CO₂ (i g/km) eller specifika koldioxidutsläpp, om dessa anges i punkt 49.5 i intyget om överensstämmelse för tunga fordon som definieras i tillägget till bilaga VIII till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 (*) eller i punkt 49.5 i intyget om enskilt fordonsgodkännande som definieras i tillägg 1 till bilaga III till den förordningen.

(*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 av den 15 april 2020 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 vad gäller de administrativa kraven för godkännande och marknadskontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 163, 26.5.2020, s. 1).”

2. Följande punkt ska läggas till:

"(V.10) koldioxidutsläppsklass för tunga fordon som fastställs vid första registreringen i enlighet med artikel 7ga.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG (*)."

(*) 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)."

Artikel 3

Ändring av direktiv (EU) 2019/520

I bilaga I till direktiv (EU) 2019/520, avsnittet "Uppgifter som lämnas till följd av automatisk sökning enligt artikel 23.1", del I "Uppgifter om fordon" i bilaga I ska tabellen ersättas med följande:

"Del I Uppgifter om fordon

Typ av uppgift	O/V (1)	Anmärkningar
Registreringsnummer	O	
Chassinummer/fordonets identifieringsnummer (VIN)	O	
Registreringsmedlemsstat	O	
Märke	O	(D.1 (2)), t.ex. Ford, Opel, Renault
Fordonets modell	O	(D.3), t.ex. Focus, Astra, Megane
EU-kategorikod	O	(J), t.ex. mopeder, motorcyklar, bilar
Euro-utsläppsklass	O	t.ex. Euro 4, Euro 6
Koldioxidutsläppsklass	V	Tillämpligt på tunga fordon
Datum för omklassificering	V	Tillämpligt på tunga fordon
Koldioxid uttryckt i g/tkm	V	Tillämpligt på tunga fordon
Fordonets högsta tekniskt tillåtna lastade vikt	O	

(1) O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri.

(2) Harmoniserad unionskod, se direktiv 1999/37/EG."

Artikel 4

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den 25 mars 2024 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om texten till dessa bestämmelser.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 5***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 6***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 24 februari 2022.

På Europaparlamentets vägnar
R. METSOLA
Ordförande

På rådets vägnar
A. PANNIER-RUNACHER
Ordförande

BILAGA

1. I punkt 3 i bilaga 0 till direktiv 1999/62/EG ska följande tabell läggas till:

"Utsläpps begränsningar för Euro VI

	Gränsvärden							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x (l) (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Partiklar (massa) (mg/kWh)	Partiklar antal (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 × 10 ¹¹
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 × 10 ¹¹
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 × 10 ¹¹

Observera:

PI = Gnisttändning (*positive ignition*).

CI = Kompressionständning (*compression ignition*).

⁽¹⁾ Tillåten NO₂-halt i gränsvärdet för NO_x får fastställas senare."

2. Bilaga II till direktiv 1999/62/EG ska ersättas med följande:

"BILAGA II

MAXIMIBELOPP I EURO FÖR VÅGAVGIFTER INKLUSIVE ADMINISTRATIVA KOSTNADER, ENLIGT ARTIKEL 7a.2

Per år

	högst tre axlar	minst fyra axlar
Euro 0	1 899	3 185
Euro I	1 651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1 242	2 073
Euro IV	1 081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

Per månad, vecka och dag

Högsta avgiftssats per månad, vecka och dag ska stå i proportion till den tid infrastrukturen används."

3. Bilaga III till direktiv 1999/62/EG ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2.1 ska sjätte strecksatsen ersättas med följande:

— Kostnader ska fördelas på tunga fordon på objektiva och öppna grunder med beaktande av andelen trafik med tunga fordon på vägnätet och därmed förknippade kostnader. Fordonskilometer som tillryggaläggs av tunga fordon får i detta syfte anpassas genom objektiva motiverade *ekvivalensfaktorer*, exempelvis de som föreskrivs i punkt 4 (*)."

b) I punkt 2.2 ska andra strecksatsen ersättas med följande:

— Kostnaderna ska fördelas mellan tunga fordon och annan trafik på grundval av faktiska och prognostiserade andelar av fordonskilometer och får anpassas genom sådana objektiva motiverade *ekvivalensfaktorer* som anges i punkt 4."

c) I punkt 4 ska rubriken ersättas med följande:

"4. Andel trafik med tunga fordon, ekvivalensfaktorer och korrektionsmekanism".

d) I punkt 4 ska första strecksatsen ersättas med följande:

— Beräkningen av vägtullarna ska grundas på de tunga fordonens faktiska eller prognostiserade andelar av fordonskilometer, vid behov justerat med ekvivalensfaktorer för att ta vederbörlig hänsyn till de ökade kostnaderna för att anlägga och reparera infrastrukturer som används av tunga fordon."

4. Bilaga IIIa till direktiv 1999/62/EG ska ersättas med följande:

"BILAGA IIIa

MINIMIKRAV FÖR UTTAG AV EN AVGIFT FÖR EXTERNA KOSTNADER

I denna bilaga fastställs minimikraven för uttag av en avgift för externa kostnader och, i tillämpliga fall, för beräkning av maximal avgift för externa kostnader.

1. Berörda delar av vägnätet

Medlemsstaten ska exakt ange den del eller de delar av dess vägnät där en avgift för externa kostnader ska tas ut.

Om en medlemsstat avser att ta ut en avgift för externa kostnader endast för en eller flera delar av det vägnät som utgör medlemsstatens del av det transeuropeiska vägnätet och av medlemsstatens motorvägar, ska dessa delar väljas efter en bedömning som visar att införandet av en avgift för externa kostnader på andra delar av det på detta sätt sammansatta vägnätet skulle kunna inverka negativt på miljön, folkhälsan eller trafiksäkerheten.

Från och med den 25 mars 2026 ska en medlemsstat som inte avser att ta ut en avgift för externa kostnader för luftförorening på specifika avsnitt av sitt avgiftsbelagda vägnät välja även dessa specifika avsnitt på grundval av en sådan bedömning.

2. Berörda fordon, vägar och tidsperioder

Om en medlemsstat avser att ta ut högre avgifter för externa kostnader än de referensvärden som anges i bilaga IIb eller IIc ska den till kommissionen anmäla den klassificering av fordon i enlighet med vilken avgiften för externa kostnader ska differentieras. I tillämpliga fall ska den underrätta kommissionen om det geografiska läget för vägar där högre avgifter för externa kostnader tas ut (*vägar i tätort [inbegripet motorvägar]*), och för vägar där lägre avgifter för externa kostnader tas ut (*interurbana vägar [inbegripet motorvägar]*).

I tillämpliga fall ska den också meddela kommissionen exakt vilka tidsperioder som motsvarar den nattperiod då en högre avgift för externa bullerkostnader får tas ut för att återspegla större bullerstörningar.

(*) Vid tillämpningen av ekvivalensfaktorer får medlemsstaterna ta hänsyn till vägbyggande som utvecklas stegvis eller enligt en livscykelorienterad modell.

Klassificeringen av vägar som vägar i tätort (inbegripet motorvägar) och interurbana vägar (inbegripet motorvägar) samt fastställandet av tidsperioder ska grundas på objektiva kriterier som hänger samman med i vilken utsträckning vägarna och dess omgivningar drabbas av föroreningar, t.ex. befolkningstäthet och årsgenomsnittet för luftföroreningar (i synnerhet för PM_{10} och NO_2) samt antal dagar (för PM_{10}) och timmar (NO_2) då de gränsvärden som fastställs enligt direktiv 2008/50/EG överskrids. De kriterier som används ska anges i meddelandet.

3. Avgiftsbelopp

Detta avsnitt ska tillämpas om en medlemsstat avser att ta ut avgifter för externa kostnader som överstiger de referensvärden som anges i bilaga IIb eller IIIc.

För varje fordonsklass, vägtyp och tidsperiod, beroende på vad som är tillämpligt, ska medlemsstaten eller, i förekommande fall, en oberoende myndighet fastställa ett enda specifikt belopp. Den avgiftsstruktur som detta leder till ska vara transparent, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor. Offentliggörandet ska ske i god tid före genomförandet. Alla parametrar och uppgifter och all annan information som är nödvändig för att förstå hur de externa kostnadsfaktorerna beräknas, ska offentliggöras.

När avgifterna fastställs ska medlemsstaten eller, om så är lämpligt, den oberoende myndigheten, vägledas av principen om effektiv prissättning, dvs. priset ska ligga nära samhällets marginalkostnader till följd av utrytjandet av det fordon för vilket avgiften tas ut.

Avgiften ska fastställas med beaktande av risken för en omledning av trafiken, tillsammans med eventuell negativ inverkan på trafiksäkerhet, miljö och trängsel, samt eventuella lösningar för att minska dessa risker.

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet ska övervaka effektiviteten i avgiftssystemet när det gäller att minska de miljökador som uppstår till följd av vägtransport. Om så behövs ska den vartannat år anpassa avgiftsstrukturen och det avgiftsbelopp som fastställts för en viss fordonsklass, vägtyp och tidsperiod, till förändringarna i transportutbudet och efterfrågan.

4. Externa kostnadsfaktorer

4.1 Kostnad för trafikrelaterad luftförorening

Om en medlemsstat avser att ta ut avgifter för externa kostnader som är högre än de referensvärden som anges i bilaga IIb ska den medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet beräkna den kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar som får täckas av avgifter genom att använda följande formel:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

där

PCV_{ij}	kostnaden för luftföroreningar från fordonsklass i på vägtyp j (euro/fordonskilometer),
EF_{ik}	emissionsfaktorn för förorening k och fordonsklass i (gram/fordonskilometer),
PC_{jk}	den monetära kostnaden för förorening k för vägtyp j (euro/gram).

Emissionsfaktorerna ska vara desamma som de som används av medlemsstaten vid upprättandet av de nationella utsläppsinventeringar som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 (*) (vilket kräver användning av EMEP/EEA:s vägledning om utsläppsinventering av luftföroreningar (**)). De monetära kostnaderna för föroreningar ska bedömas av medlemsstaterna eller, om så är lämpligt, av den oberoende myndighet som avses i artikel 7c.2 i det här direktivet, med användning av vetenskapligt bevisade metoder.

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet får tillämpa vetenskapligt bevisade alternativa metoder för att beräkna kostnaderna till följd av luftföroreningar och därvid utnyttja data från mätningar av luftföroreningar samt det lokala värdet av de monetära kostnaderna till följd av luftföroreningar.

4.2 Kostnad för trafikrelaterat buller

Om en medlemsstat avser att ta ut avgifter för externa kostnader som är högre än de referensvärden som anges i bilaga IIb ska medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet beräkna den kostnad för trafikrelaterat buller som får täckas av avgifter med hjälp av följande formler:

$$NCV_j \text{ (daglig)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (dag)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (natt)} = b \times NCV_j$$

där

- NCV_j = kostnaden för buller från ett tungt godsfordon på vägtyp j (euro/fordonskilometer),
- NC_{jk} = bullerkostnaden för varje person som på vägtyp j utsätts för bullernivå k (euro/person),
- POP_k = antalet personer som dagligen utsätts för bullernivå k per kilometer (person/kilometer),
- $WADT$ = det viktade trafikgenomsnittet per dag (personbilsekvivalent),
- a och b = är viktningfaktorer som ska fastställas av medlemsstaten, varvid den viktade genomsnittliga bulleravgiften per fordonskilometer som blir resultatet motsvarar NCV_j (dag).

Det trafikrelaterade bullret avser bullrets inverkan på folkhälsan kring vägen.

Antalet personer som utsätts för bullernivå k ska hämtas från de strategiska bullerkartor som utarbetats enligt artikel 7 i Europaparlamentets och rådet direktiv 2002/49/EG (***) eller annan likvärdig uppgiftskälla.

Kostnaderna per person som utsätts för bullernivå k ska bedömas av medlemsstaterna eller, om så är lämpligt, av en oberoende myndighet, med användning av vetenskapligt bevisade metoder.

För det viktade trafikgenomsnittet per dag används en ekvivalensfaktor "e" mellan tunga godsfordon och personbilar som ska tas fram på grundval av bullernivåerna från en genomsnittlig bil och ett genomsnittligt tungt godsfordon och med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 (****).

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet får fastställa differentierade bulleravgifter för att gynna användningen av tystare fordon, förutsatt att detta inte leder till att utländska fordon diskrimineras.

4.3 Kostnad för trafikrelaterade koldioxidutsläpp

Om en medlemsstat har för avsikt att tillämpa en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp som är högre än de referensvärden som anges i bilaga IIIc ska den medlemsstaten eller, i förekommande fall, en oberoende myndighet beräkna den kostnad som får täckas av avgifter på grundval av vetenskapliga bevis och med hjälp av metoden med kostnad för undvikande, varvid särskilt följande aspekter ska beaktas och förklaras:

- a) Val av utsläppsmålnivå.
- b) Uppskattning av minskningsalternativen.
- c) Uppskattning av referensscenariot.
- d) Risk- och förlustaversion.
- e) Rättviseviktning.

Minst sex månader innan en sådan avgift för externa kostnader tillämpas för koldioxidutsläpp ska medlemsstaten underrätta kommissionen.

- (*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG (EUT L 344, 17.12.2016, s. 1).
- (**) Europeiska miljöbyråns metod: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 – Technical guidance to prepare national emission inventories (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).
- (***) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s. 12).
- (****) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 av den 16 april 2014 om motorfordons ljudnivå och om utbytesljuddämpningssystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiv 70/157/EEG (EUT L 158, 27.5.2014, s. 131)."

5. Bilaga IIIb till direktiv 1999/62/EG ska ersättas med följande:

"BILAGA IIIb

REFERENSVÄRDEN FÖR AVGIFTER FÖR EXTERNA KOSTNADER

I denna bilaga fastställs referensvärdena för avgifter för externa kostnader, inklusive kostnaderna för luftförorening och buller.

Tabell 1 Referensvärden – avgifter för externa kostnader för tunga godsfordon

Fordonsklass	cent/fordonskilometer	Vägar i tätort (€)	Interurbana vägar (€)
Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på mindre än 12 ton eller med två axlar	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Mindre förorenande än Euro VI, inbegripet utsläppsfria fordon	2,0	0,3
Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt mellan 12 och 18 ton eller med tre axlar	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Mindre förorenande än Euro VI, inbegripet utsläppsfria fordon	2,3	0,3

Fordonsklass	cent/fordonskilometer	Vägar i tätort ⁽¹⁾	Interurbana vägar ⁽²⁾
Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt mellan 18 och 32 ton eller med fyra axlar	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Mindre förorenande än Euro VI, inbegripet utsläppsfria fordon	2,5	0,3
Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt över 32 ton eller med 5 axlar eller fler	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Mindre förorenande än Euro VI, inbegripet utsläppsfria fordon	2,8	0,3

⁽¹⁾ Vägar i tätort avser områden med en befolkningstäthet på 150–900 invånare/km² (medianbefolkningstäthet: 300 invånare/km²).

⁽²⁾ Interurbana vägar avser områden med en befolkningstäthet som understiger 150 invånare/km².

Värdena i tabell 1 får multipliceras med en faktor upp till 2 i bergsområden och kring stora tätortsområden i den mån det är motiverat på grund av lägre spridning, vägarnas stigning, höjden och/eller temperaturinversioner. Om det finns vetenskapligt underlag för en högre faktor för bergs- eller tätortsområden kan detta referensvärde ökas på grundval av en detaljerad motivering.”

6. Följande bilaga ska läggas till i direktiv 1999/62/EG:

”BILAGA III:

REFERENSVÄRDEN – AVGIFTER FÖR EXTERNA KOSTNADER FÖR KOLDIOXIDUTSLÄPP

I denna bilaga fastställs referensvärden för avgifter för externa kostnader med beaktande av kostnaderna för koldioxidutsläpp.

Tabell 1

Referensvärden – avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp från tunga godsfordon

Fordonsklass		cent/ fordonskilometer	Interurbana vägar (inbegripet motorvägar)
Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på mindre än 12 ton eller med två axlar	Koldioxidutsläppsklass 1	Euro 0	4,5
		Euro I Euro II Euro III Euro IV Euro V Euro VI	4,0
	Koldioxidutsläppsklass 2		3,8
	Koldioxidutsläppsklass 3		3,6
	Utsläppssnåla fordon		2,0
	Utsläppsfria fordon		0
Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt mellan 12 och 18 ton eller med tre axlar	Koldioxidutsläppsklass 1	Euro 0	6,0
		Euro I Euro II Euro III	5,2
		Euro IV Euro V Euro VI	5,0
	Koldioxidutsläppsklass 2		4,8
	Koldioxidutsläppsklass 3		4,5
	Utsläppssnåla fordon		2,5
	Utsläppsfria fordon		0
Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt mellan 18 och 32 ton eller med fyra axlar	Koldioxidutsläppsklass 1	Euro 0	7,9
		Euro I	6,9
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	6,7
		Euro V Euro VI	
	Koldioxidutsläppsklass 2		6,4
	Koldioxidutsläppsklass 3		6,0
	Utsläppssnåla fordon		3,4
	Utsläppsfria fordon		0

Fordonsklass		cent/ fordonskilometer	Interurbana vägar (inbegripet motorvägar)
Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt över 32 ton eller med 5 axlar eller fler	Koldioxidutsläppsklass 1	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	8,0
		Euro IV	
		Euro V	
	Euro VI		
	Koldioxidutsläppsklass 2		7,6
	Koldioxidutsläppsklass 3		7,2
	Utsläppsnåla fordon		4,0
Utsläppsfria fordon		0"	

7. I bilaga IV till direktiv 1999/62/EG ska tabellen "Fordonskombinationer (ledade fordon och fordonståg)" ersättas med följande:

"Fordonskombinationer (ledade fordon och fordonståg)

Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig		Andra upphängningssystem för drivaxlarna		Skadeklass	
Antal axlar och högsta tekniskt tillåten lastad vikt (i ton)		Antal axlar och högsta tekniskt tillåten lastad vikt (i ton)			
Minst	Mindre än	Minst	Mindre än		
2 + 1 axlar					
7,5	12	7,5	12	I	
12	14	12	14		
14	16	14	16		
16	18	16	18		
18	20	18	20		
20	22	20	22		
22	23	22	23		
23	25	23	25		
25	28	25	28		
2 + 2 axlar					
23	25	23	25	II	
25	26	25	26		
26	28	26	28		
28	29	28	29		
29	31	29	31		
31	33	31	33		
33	36	33	36		
36	38				
2 + 3 axlar					
36	38	36	38		III
38	40				
		38	40		
2 + 4 axlar					
				II	

Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig		Andra upphängningssystem för drivaxlarna		Skadeklass
Antal axlar och högsta tekniskt tillåten lastad vikt (i ton)		Antal axlar och högsta tekniskt tillåten lastad vikt (i ton)		
Minst	Mindre än	Minst	Mindre än	
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 axlar				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 axlar				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 axlar				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 axlar				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Minst 8 axlar				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III*

8. Följande bilagor ska läggas till i direktiv 1999/62/EG:

"BILAGA V

MINIMIKRAV FÖR UTTAG AV TRÄNGSELAVGIFT

I denna bilaga fastställs minimikraven för uttag av trängselavgift.

1. Delar av nätet som omfattas av trängselavgift, fordon och tidsperioder som omfattas

Medlemsstaterna ska exakt ange följande:

- Den del eller de delar av deras nät som utgör deras andel av det transeuropeiska vägnätet och deras motorvägar enligt artikel 7.1, som ska omfattas av en trängselavgift, i enlighet med artikel 7da.1 och 7da.3.
- Klassificeringen av avsnitt av nätet som omfattas av trängselavgiften som *storstadsväg* respektive *icke-storstadsväg*. Medlemsstaterna ska använda de kriterier som anges i tabell 1 för att fastställa klassificeringen av varje vägsegment.

Tabell 1

Kriterier för klassificering av vägar i nätet enligt led a som storstadsväg respektive icke-storstadsväg

Väggategori	Kriterium för klassificering
storstadsväg:	Avsnitt av nätet som går genom stora tätortsområden vars befolkning uppgår till 250 000 invånare eller mer
icke-storstadsväg:	Avsnitt av nätet som inte kan definieras som storstadsväg

- c) De perioder då avgiften ska tas ut, för varje enskilt segment. Om olika avgiftsnivåer tillämpas under avgiftsperioden ska medlemsstaterna tydligt ange början och slutet på varje period då en viss avgift ska tillämpas.

Medlemsstaterna ska använda de ekvivalensfaktorer som anges i tabell 2 för att fastställa förhållandet mellan avgiftsnivåerna för olika avgiftsnivåer för olika fordonskategorier.

Tabell 2

Ekvivalensfaktorer för att fastställa förhållandet mellan trängselavgiftsnivåerna för olika fordonskategorier

Fordonskategori	Ekvivalensfaktor
Lätta fordon	1
Stela tunga godsfordon	1,9
Bussar	2,5
Ledade tunga godsfordon	2,9

2. Avgiftsbelopp

För varje fordonskategori, vägsegment och tidsperiod ska medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet fastställa ett enda specifikt belopp, som fastställs i enlighet med bestämmelserna i avsnitt 1 i denna bilaga, med beaktande av motsvarande referensvärde som anges i tabellen i bilaga VI. Den resulterande avgiftsstrukturen ska vara transparent, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor.

Medlemsstaten ska offentliggöra allt det följande i god tid före införandet av en trängselavgift:

- Alla parametrar, data och andra uppgifter som krävs för att förstå hur klassificeringen av vägar och fordon och fastställandet av tillämpningsperioder för avgiften ska fastställas.
- En uttömmande beskrivning av trängselavgifter som ska tillämpas på varje fordonskategori på vägsegmentet och för varje tidsperiod.

Medlemsstaterna ska ge kommissionen tillgång till all information som offentliggörs enligt leden a och b.

Avgiften får fastställas först efter att man beaktat risken för en omledning av trafiken, tillsammans med eventuell negativ inverkan på trafiksäkerhet, miljö och trängsel, samt eventuella lösningar för att minska dessa risker.

Om en medlemsstat avser att ta ut högre trängselavgifter än de referensvärden som anges i tabellen i bilaga VI ska den underrätta kommissionen om

- det geografiska läget för vägar som omfattas av trängselavgifter,
- vilka vägar som klassificeras som storstadsvägar respektive icke-storstadsvägar i enlighet med avsnitt 1 b,

- iii) de perioder då avgiften tas ut, i enlighet med avsnitt 1 c,
- iv) partiella eller fullständiga undantag som tillämpas för minibussar eller bussar.

3. Övervakning

Medlemsstaten eller, i tillämpliga fall, en oberoende myndighet ska övervaka effektiviteten i avgiftssystemet när det gäller att minska trängseln. Om så behövs ska den vart tredje år anpassa avgiftsstruktur, avgiftsperiod(er) och det specifika avgiftsbelopp som fastställs för varje fordonsklass, vägtyp och tidsperiod, till förändringarna i transportutbudet och transportefterfrågan.

BILAGA VI

REFERENSVÄRDEN FÖR TRÄNGSELAVGIFTER

I denna bilaga fastställs referensvärden för trängselavgifter.

De referensvärden som anges i tabellen nedan ska tillämpas på lätta fordon. Trängselavgifterna för andra fordonskategorier ska fastställas genom att den avgift som tillämpas på lätta fordon multipliceras med de ekvivalensfaktorer som anges i tabellen i bilaga V.

TabellReferensvärden för trängselavgifter för lätta fordon

cent/fordonskilometer	Storstadsväg	Icke-storstadsväg
Motorväg	25,9	23,7
Huvudväg	61,0	41,5

BILAGA VII

UTSLÄPPSPRESTANDA

I denna bilaga specificeras den utsläppsprestanda avseende föroreningar som ska ligga till grund för differentieringen av vägtullar och vägavgifter i enlighet med artikel 7gb.1 b.

TabellUtsläppsprestandakriterier avseende föroreningar för lätta fordon

Vägtullar och vägavgifter	5–15 % under den högsta avgiftssatsen	15–25 % under den högsta avgiftssatsen	25–35 % under den högsta avgiftssatsen	Upp till 75 % under den högsta avgiftssatsen
Utsläppsprestanda	Euro-6d-temp-x *	Euro-6d-x *	Angivna högsta RDE-värden för förorenande utsläpp ** < 80 % av tillämpliga utsläppsgränser	Utsläppsfria fordon

* där x får lämnas tom eller vara ett av följande: EVAP, EVAP-ISC, ISC eller ISC-FCM.

** för både NO_x och antalet partiklar (PN) i enlighet med punkt 48.2 i intyget om överensstämmelse i tillägget till bilaga VIII i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 (*).

(*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 av den 15 april 2020 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 vad gäller de administrativa kraven för godkännande och marknadskontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 163, 26.5.2020, s. 1).*

Förslag till lag om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs följande.

Tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller avgifter som, för att täcka kostnader för en väginfrastruktur och kostnader för luftföroreningar, buller och koldioxidutsläpp som användningen av väginfrastrukturen orsakar, tas ut för användning av

1. allmänna vägar, utom färjor, eller
2. enskilda vägar som är motorvägar eller som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige.

Lagen gäller inte avgifter som avser utrustning som är inbyggd i eller uppsatt längs med eller över en väg och som behövs för att tillhandahålla energi till fordon i rörelse och för att ta betalt för energin.

Ordförklaringar

2 § I denna lag avses med

vägavsnitt: en avgränsad del av en infrastruktur för vägtransport,
transeuropeiska stomtransportnätet: de vägavsnitt som avses i kapitel III i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU och som illustreras med hjälp av kartor i bilaga I till förordningen, och
transeuropeiska vägnätet: det vägnät som avses i kapitel II avsnitt 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 och som illustreras med hjälp av kartor i bilaga I till förordningen.

3 § Med *transportör* avses i denna lag ett företag som utför vägtransporter av gods eller passagerare.

4 § I denna lag avses med

kostnad för trafikrelaterade koldioxidutsläpp: kostnaden för de skador som uppstår till följd av utsläpp av koldioxid i samband med att ett fordon används,

kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar: kostnaden för de skador på människors hälsa och de miljöskador som uppstår till följd av utsläpp av partiklar och ozonbildande ämnen, såsom kväveoxid och flyktiga organiska föreningar, i samband med att ett fordon används, och

kostnad för trafikrelaterat buller: kostnaden för de skador på människors hälsa och de miljöskador som uppstår till följd av buller från ett fordon eller från växelverkan mellan fordonet och vägens yta.

5 § I denna lag avses med

avgiftssystem: ett tekniskt och administrativt system som används för uttag av avgifter enligt denna lag,

infrastrukturavgift: en distansbaserad avgift som tas ut för att täcka kostnader för uppförande, drift, underhåll och utveckling av ett vägnavnitt med tillhörande avgiftssystem, och

avgift för externa kostnader: en avgift som tas ut för att täcka kostnader för trafikrelaterad luftförorening, trafikrelaterat buller eller trafikrelaterade koldioxidutsläpp.

6 § I denna lag avses med

fordon: ett motorfordon med minst fyra hjul eller en ledad motorfordonskombination, som är avsedd för eller används för person- eller gods-transport på väg,

lätt fordon: ett fordon som har en totalvikt av högst 3 500 kilogram,

tungt fordon: ett fordon som har en totalvikt över 3 500 kilogram, och

typ av tungt fordon: en typ av fordon som ett tungt fordon tillhör beroende på antal axlar, dimensioner, vikt eller andra fordonsegenskaper som avspeglar vägskadorna och som är synliga eller anges i fordonshandlingar.

7 § I denna lag avses med *utsläppsfritt fordon*:

1. en personbil, lätt buss eller lätt lastbil utan förbränningsmotor, och

2. ett tungt fordon utan förbränningsmotor eller med en förbränningsmotor som släpper ut

a) mindre än 1 gram koldioxid per kilowattimme, fastställt i enlighet med 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 och med genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen, eller

b) mindre än 1 gram koldioxid per kilometer, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och med genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen.

8 § Med *euro-utsläppsklass* avses i denna lag en sådan utsläppsklass för ett tungt fordon som avses i bilaga 0 till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362.

9 § Andra ord och uttryck än de som förklaras i 2–8 §§ har i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

Avgifter behöver inte tas ut för alla kategorier av fordon

10 § Om avgifter tas ut enligt denna lag, får de tas ut för olika kategorier av fordon oberoende av varandra. Om avgifter tas ut för personbilar, ska dock avgifter även tas ut för lätta lastbilar.

Avgiftssystem

11 § Ett avgiftssystem för ett vägavsnitt ska innebära att avgifterna tas ut och drivs in på ett sätt som påverkar trafikflödet så lite som möjligt och som gör att normal trafiksäkerhetsstandard upprätthålls.

12 § Avgiftssystemet får inte medföra omotiverade nackdelar

1. för användare som inte regelbundet använder vägavsnittet,
2. på grund av användares, transportörers eller fordonets nationalitet, eller
3. på grund av transporters ursprung eller destination.

13 § Om avgiftssystemet kräver användning av fordonsutrustning som avses i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, ska den som tar ut infrastrukturavgiften se till att alla användare kan få tillgång till sådan utrustning. Fordonsutrustningen ska uppfylla de tekniska kraven i den nämnda lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den.

Kostnader som får täckas med infrastrukturavgifter på allmän väg

14 § Om infrastrukturavgifter tas ut för användning av ett vägavsnitt på en allmän väg, får de endast tas ut för att täcka kostnader för

1. uppförandet och utvecklingen av vägavsnittet, och
2. uppförandet, driften, underhållet och utvecklingen av det avgiftssystem som hör till vägavsnittet.

Avgifterna får endast tas ut för sådana kostnader som finansieras med lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter eller direkt med intäkter från infrastrukturavgifter.

15 § I fråga om fordon som omfattas av lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, får en infrastrukturavgift enligt 14 § för användning av vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg endast tas ut om vägavsnittet är en bro, en tunnel eller en väg genom ett bergspass.

16 § Kostnader får täckas med infrastrukturavgifter på allmän väg endast om avgifterna kan bestämmas utan att differentieras enligt 24, 26 eller 29 §.

Bestämmande av infrastrukturavgifter på allmän väg

17 § Infrastrukturavgifter enligt 14 § ska bestämmas så att avgiftsintäkterna

1. fördelas över en tidsperiod som motsvarar vägavsnittets planerade livslängd eller en tid som inte understiger 20 år, och
2. totalt inte överstiger de kostnader som avgifterna får täcka.

18 § Infrastrukturavgifter enligt 14 § ska bestämmas så att de fördelas mellan olika kategorier av fordon med hänsyn till hur mycket varje kategori belastar vägavsnittet och hur stor kostnadsandel som kategorin därför bör bära. En kategoris andel får på motsvarande sätt fördelas mellan olika typer av fordon inom kategorin.

Varje andel ska motsvara kategorins eller typens beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om särskilda kostnader kan hänföras till en viss kategoris eller typs belastning på vägavsnittet eller om andelen av trafiken av någon annan orsak inte är representativ för belastningen, får andelarna justeras så att andelsfördelningen återspeglar belastningen. Om infrastrukturavgifter tas ut för alla tunga fordon, får avgifterna bestämmas så att de täcker en viss procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga bussar och en annan procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga lastbilar.

Andelsfördelningen ska ses över regelbundet och justeras vid behov.

19 § Om en avgift som har bestämts enligt 18 § för en viss fordonskategori eller fordonstyp inte tas ut helt eller delvis, får det inte medföra höjda avgifter för andra fordonskategorier eller fordonstyper.

Kostnader som får täckas med infrastrukturavgifter på enskild väg

20 § Om infrastrukturavgifter tas ut för tunga fordonens användning av ett sådant vägavsnitt på en enskild väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, får avgifterna tas ut endast för att täcka kostnader för uppförandet, driften, underhållet och utvecklingen av vägavsnittet och det avgiftssystem som hör till vägavsnittet, inklusive rimlig avkastning på kapital och rimlig vinstmarginal.

Avgifterna får tas ut endast för att täcka den andel av kostnaderna som bör bäras av tunga fordon med hänsyn till hur mycket tunga fordon belastar vägavsnittet.

Bestämmande av infrastrukturavgifter på enskild väg

21 § Infrastrukturavgifter enligt 20 § ska bestämmas så att avgiftsintäkterna

1. fördelas över en tidsperiod som motsvarar vägavsnittets planerade livslängd eller en tid som inte understiger 20 år, och
2. totalt inte överstiger de kostnader som avgifterna får täcka.

22 § Infrastrukturavgifterna ska bestämmas genom att man först beräknar de tunga fordonens andel av vägavsnittets totala kostnader enligt 20 §. De tunga fordonens andel får på motsvarande sätt fördelas mellan olika kategorier eller typer av tunga fordon.

Varje andel ska motsvara fordonskategorins eller fordonstypens beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om särskilda kostnader kan hänföras till en viss fordonskategori eller fordonstypens belastning på vägavsnittet eller om andelen av trafiken av någon annan orsak inte är representativ för belastningen, får andelarna justeras så att andelsfördelningen återspeglar belastningen. Om infrastrukturavgifter tas ut för alla tunga fordon, får avgifterna bestämmas så att de täcker en viss procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga bussar och personbilar klass II och en annan procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga lastbilar.

Andelsfördelningen ska ses över regelbundet och justeras vid behov.

23 § Trots 20 § andra stycket, 21 § 1 och 22 § får infrastrukturavgifter för användning av Öresundsbron bestämmas enligt det avgiftssystem som användes när bron började användas, om avgiftssystemet inte ändras i väsentlig omfattning.

Differentiering av infrastrukturavgifter med hänsyn till euro-utsläppsklass

24 § Infrastrukturavgifter som tas ut för tunga fordons användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg ska differentieras med hänsyn till fordonens euro-utsläppsklass. Avgifterna ska differentieras så att ingen avgift för ett fordon är mer än dubbelt så hög som den avgift som tas ut för ett likvärdigt fordon som uppfyller det strängaste utsläppskravet.

25 § Avgifterna behöver inte differentieras enligt 24 §, om

1. en sådan differentiering
 - a) skulle allvarligt skada avgiftssystemets enhetlighet med andra avgiftssystem,
 - b) inte är tekniskt genomförbar, eller
 - c) skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan,
2. avgifterna differentieras enligt 26 §, eller
3. avgifter i stället tas ut enligt 36 §.

Differentiering av infrastrukturavgifter med hänsyn till koldioxidutsläpp

26 § Infrastrukturavgifter som tas ut för tunga fordons användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg ska differentieras med hänsyn till fordonens koldioxidutsläppsklasser enligt 9 § lagen (2024:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser eller motsvarande koldioxidutsläppsklasser för fordon som inte är registrerade i Sverige. Avgifterna ska differentieras så att den högsta avgiften tas ut för fordon i koldioxidutsläppsklass 1 och avgifterna för fordon i

- koldioxidutsläppsklass 2 är 5–15 procent lägre än i klass 1,
- koldioxidutsläppsklass 3 är 15–30 procent lägre än i klass 1,
- koldioxidutsläppsklass 4 är 30–50 procent lägre än i klass 1, och
- koldioxidutsläppsklass 5 är 50–75 procent lägre än i klass 1.

Om avgifterna också differentieras med hänsyn till fordonens euro-utsläppsklass enligt 24 §, ska avgifterna i koldioxidutsläppsklasserna 2–5 beräknas i förhållande till avgiften för fordon i koldioxidutsläppsklass 1 som uppfyller det strängaste euro-utsläppskravet.

27 § Avgifterna behöver inte differentieras enligt 26 §, om avgifter i stället tas ut för trafikrelaterade utsläpp av koldioxid enligt 38 §.

28 § Avgifter för användning av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass behöver inte differentieras enligt 26 §, om differentieringen

1. inte är tekniskt genomförbar, eller
2. skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

Differentiering av infrastrukturavgifter för utsläppsfria fordon

29 § Om det är tekniskt möjligt, ska infrastrukturavgifter som tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg differentieras så att de avgifter som tas ut för utsläppsfria lätta lastbilar där förarutrymmet och lastutrymmet finns inom samma enhet och de avgifter som tas ut för utsläppsfria lätta bussar är lägre än för andra lätta fordon. Avgifterna får dock inte vara lägre än 25 procent av den högsta avgift som tas ut för andra lätta fordon.

30 § För användning av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass behöver avgifterna inte differentieras enligt 29 §, om differentieringen skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

Infrastrukturavgifter för sådana utsläppsfria fordon som ska jämföras med lätta fordon

31 § En infrastrukturavgift som tas ut för ett utsläppsfritt fordon med en totalvikt över 3 500 kilogram men högst 4 250 kilogram ska uppgå till samma belopp som avgiften för ett lätt fordon av motsvarande fordonstyp som är utsläppsfritt.

Differentiering av infrastrukturavgifter i syfte att styra trafiken

32 § Infrastrukturavgifter som tas ut för användning av ett vägavsnitt på en enskild väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg får differentieras för att minska trängsel, främja trafiksäkerheten eller minimera slitage på vägavsnittet eller optimera användningen av det. Sådan differentiering får dock endast göras om

1. den görs med hänsyn till tider på dygnet, till typ av dag eller till årstid,
2. den är tydlig, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor,
3. ingen avgift är mer än 175 procent högre än den genomsnittliga avgiften för motsvarande fordon,
4. högre avgifter för att minska trängsel tas ut under högst sex timmar per dygn, och
5. differentiering för att minska trängsel innebär högre avgiftsnivåer under perioder då många fordon använder vägavsnittet och lägre avgiftsnivåer under övriga tider.

Differentiering av infrastrukturavgifter i det transeuropeiska stomtransportnätet

33 § Infrastrukturavgifter som tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i ett stort projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätet

får differentieras på annat sätt än det som följer av 24, 26, 29 och 32 §§, Bilaga 2
om

1. vägavsnittet är direkt utsatt för konkurrens från andra trafikslag,
2. en avvikande differentiering behövs för att säkra projektets lönsamhet, och
3. differentieringen
 - a) innebär en linjär och proportionell avgiftsstruktur,
 - b) är offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor, och
 - c) inte leder till att kostnader i form av höjda avgifter förs över på användare som inte omfattas av differentieringen.

34 § Om avgifter differentieras enligt 33 § för att minska trängsel, främja trafiksäkerheten eller minimera slitage på vägavsnittet eller optimera användningen av det, ska differentieringen innebära en styrning till tider på dygnet, till typ av dag eller till årstid.

Differentiering av infrastrukturavgifter får inte ge en större totalintäkt

35 § En avgiftsdifferentiering enligt 24, 26, 29, 32 eller 33 § får inte utformas så att de totala avgiftsintäkterna blir större än om avgifterna inte differentieras.

Avgifter för externa kostnader

36 § Om infrastrukturavgifter tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, ska också avgifter för externa kostnader tas ut för tunga fordonens användning av vägavsnittet. Avgifterna ska täcka kostnader i form av trafikrelaterade luftföroreningar som de tunga fordonen orsakar när de använder vägavsnittet.

37 § Avgifter för externa kostnader enligt 36 § behöver inte tas ut

1. för tunga fordon som uppfyller det strängaste euro-utsläppskravet under fyra år från och med det datum då euro-utsläppskravet infördes,
2. för användning av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass, om ett sådant avgiftsuttag inte är tekniskt genomförbart, eller
3. om avgifterna skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

38 § Avgifter för externa kostnader får tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg i den utsträckning sådana avgifter inte ska tas ut enligt 36 §.

39 § Avgifter enligt 36 eller 38 § för tunga fordon ska bestämmas i enlighet med de minikrav och beräkningsmetoder som anges i bilaga IIIa till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362, och med hänsyn till de referensvärden som anges i bilagorna IIIb och IIIc till direktivet.

Avgifternas storlek får bestämmas så att de totala intäkterna från externa avgifter som tas ut för tunga fordon på vägavsnittet endast motsvarar en andel av de externa kostnader som orsakas av de tunga fordonen.

40 § Avgifter enligt 36 eller 38 § som tas ut för att täcka kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller ska bestämmas så att de totala intäkterna från sådana externa avgifter inte överstiger de externa kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller som de avgiftsbelagda fordonens användning av vägavsnittet orsakar.

41 § En avgift enligt 38 § som tas ut för att täcka kostnader för trafikrelaterade koldioxidutsläpp får vara högst dubbelt så hög som referensvärdet enligt bilaga IIIc till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362. Samma avgiftsnivå ska tillämpas för likvärdiga fordon. En avgift för en tung buss får dock bestämmas till ett lägre belopp än motsvarande avgift för en tung lastbil.

Avgiftsrabatt

42 § Om infrastrukturavgifter tas ut för användning av ett sådant vägavsnitt på en enskild väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, får rabatt på avgiften ges till förmån för personbilar som regelbundet använder vägavsnittet. Rabatten får inte leda till att kostnader i form av höjda avgifter förs över på användare som inte omfattas av rabatten.

Uppgifter om fordons utsläppsklass när avgift tas ut

43 § Om ett fordons utsläppsklass har betydelse för en infrastrukturavgift som tas ut för användning av ett vägavsnitt, ska den som tar ut avgiften se till

1. att uppgiften kan lämnas elektroniskt till avgiftsupptagaren innan fordonet använder vägavsnittet, och
2. om uppgiften saknas när avgiften tas ut, att avgiften inte tas ut med högre belopp än det som gäller för likvärdiga fordon i den mest förorenande utsläppsklassen.

Kvitto

44 § Totalbeloppet av de avgifter som enligt denna lag tas ut för ett fordons användning av ett vägavsnitt ska framgå av ett kvitto eller en motsvarande handling som tillhandahålls den betalningsskyldige eller någon annan som betalar avgiften. Om det är möjligt, ska tillhandahållandet ske elektroniskt.

Ett kvitto behöver inte tillhandahållas om den betalningsskyldige avstår från kvittot. Att den betalningsskyldige avstår från kvitto påverkar inte en myndighets underrättelseskyldighet enligt 33 § förvaltningslagen (2017:900).

45 § Ett fordon får inte användas, om

1. avgifter för fordonets användning av ett vägvagnsnitt på en allmän väg eller avgifter med anledning av försenad betalning tas ut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen och avgifterna inte har betalats inom föreskriven tid,

2. den totala avgiftsskulden för fordonet uppgår till mer än 5 000 kronor, och

3. minst sex månader har gått från den dag då mer än 5 000 kronor av den totala avgiftsskulden skulle ha betalats.

46 § I den totala avgiftsskulden enligt 45 § ska inte räknas avgifter

1. som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet,

2. som anstånd med betalningen gäller för,

3. som en EETS-betalningsförmedlare är skyldig att betala enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägullsystem.

47 § Användningsförbudet gäller till dess den totala avgiftsskuld som har lett till förbudet har betalats.

48 § Den myndighet som regeringen bestämmer får i det enskilda fallet medge att ett fordon får användas trots användningsförbudet, om det finns särskilda skäl.

49 § Den som förvärvat ett fordon vid en exekutiv försäljning, från ett konkursbo eller enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall får använda fordonet trots användningsförbudet, om förbudet har inträtt på grund av obetalda avgifter som en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

50 § Ett konkursbo får trots användningsförbudet använda ett fordon som tillhör konkursboet, om förbudet har inträtt på grund av obetalda avgifter som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

51 § En polisman eller en bilinspektör

1. ska ta hand om registreringsskyltarna för ett fordon som används i strid med användningsförbudet, och

2. får medge att fordonet trots användningsförbudet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Verkställighet

52 § Om en infrastrukturavgift för användning av allmän väg eller en avgift med anledning av försenad betalning som har beslutats enligt föreskrifter meddelade med stöd av denna lag inte har betalats i rätt tid, ska avgiften lämnas för indrivning.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

53 § Ett beslut om avgift som avses i 52 § får verkställas enligt utsökningsbalken även om det inte har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Överklagande

54 § Beslut i fråga om att medge användning av ett fordon enligt 48 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Personuppgiftsansvar

55 § Den som tar ut avgifter för användning av en enskild väg är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

56 § I vägtrafikdatalagen (2019:369) finns bestämmelser om personuppgiftsansvar i fråga om avgifter för användning av allmän väg.

Bemyndiganden

57 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om infrastrukturavgifter på allmän väg meddela föreskrifter om

1. vilka vägavsnitt som avgifter ska tas ut på,
2. vilka fordon som ska omfattas av avgifterna,
3. vilka kostnader som ska innefattas i kostnader för uppförande och utveckling av ett vägavsnitt och tillhörande avgiftssystem,
4. avgifternas storlek,
5. avgiftspliktens inträde,
6. beslut om och betalning av avgifterna,
7. avgifter med anledning av försenad betalning, och
8. vad som utgör en väsentlig förändring av ett avgiftssystem.

58 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om vägar i det transeuropeiska vägnätet och motorvägar meddela föreskrifter om rapportering av uppgifter som har betydelse för tillämpningen av denna lag.

59 § Regeringen får meddela föreskrifter om att avgifter som uppgår till ringa belopp inte behöver lämnas för indrivning enligt 52 §.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026 i fråga om 29 och 30 §§, den 25 mars 2026 i fråga om 36–41 §§ och i övrigt den 25 mars 2024.

2. Genom lagen upphävs lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för

a) användningsförbud och överklagande av beslut som har meddelats före den 25 mars 2024, och

b) verkställighet av sådana infrastrukturavgifter på allmän väg och avgifter med anledning av att infrastrukturavgifterna inte har betalats i rätt tid som har beslutats före den 25 mars 2024.

4. Bestämmelserna i 26–28 §§ tillämpas första gången för en undergrupp av tunga fordon som 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 två år efter det att referensvärden för koldioxidutsläpp för den undergruppen har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 11.1 i förordningen, om det datumet infaller efter den 25 mars 2024.

5. Bestämmelserna i 26–28 §§ tillämpas första gången för en grupp av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 i fråga om

a) koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 två år efter det att referensvärden för koldioxidutsläpp för den gruppen av fordon har fastställts i en genomförandeakt som har antagits med stöd av artikel 7ga.7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362, om det datumet infaller efter den 25 mars 2024, och

b) koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 från och med den dag då en utsläppsminskningsskurva för den gruppen av fordon har fastställts enligt artikel 7ga.1 fjärde stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362, och trätt i kraft, om det datumet infaller efter den 25 mars 2024.

Förslag till lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser

Härigenom föreskrivs följande.

Ordförklaringar

1 § I denna lag avses med

fordon: ett motorfordon med minst fyra hjul eller en ledad motorfordonskombination, som är avsedd för eller används för person- eller godstransport på väg,

tungt fordon: ett fordon som har en totalvikt över 3 500 kilogram,

fordonsgrupp: en sådan grupp av fordon som anges i tabell 1 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011,

undergrupp av fordon: en grupp av fordon som definieras i bilaga I punkt 1 till 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 förordning (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG.

2 § Med *rapporteringsperiod* avses i denna lag perioden från och med den 1 juli ett visst år till och med den 30 juni året därpå, med början år 2019.

3 § Med *koldioxidutsläpp* avses i denna lag de specifika koldioxidutsläpp som anges i ett tungt fordons kundinformationsfil enligt del II i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400.

4 § I denna lag avses med *referensvärde för koldioxidutsläpp*:

1. för ett fordon som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242, det värde som beräknas enligt punkt 3 i bilaga I till den förordningen, och

2. för ett fordon som inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242, det genomsnittliga värdet av alla koldioxidutsläpp från fordon i den fordonsgrupp som fordonet tillhör och som har rapporterats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning, för den första rapporteringsperioden.

5 § Med *utsläppsminskningsskurva* avses i denna lag en sådan kurva för minskade koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon som beräknas utifrån faktorn avseende minskade årliga koldioxidutsläpp och referensvärdet för koldioxidutsläpp för respektive rapporteringsperiod.

6 § I denna lag avses med *utsläppsfritt fordon* ett tungt fordon utan förbränningsmotor eller med en förbränningsmotor som släpper ut

1. mindre än 1 gram koldioxid per kilowattimme, fastställt i enlighet med 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 och med genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen, eller

2. mindre än 1 gram koldioxid per kilometer, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och med genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen.

7 § Med *utsläppssnålt tungt fordon* avses i denna lag ett annat tungt fordon än ett utsläppsfritt tungt fordon med koldioxidutsläpp som är lägre än hälften av referensvärdet för koldioxidutsläpp för den fordonsgrupp eller undergrupp av fordon som det tunga fordonet tillhör.

Bemyndigande att meddela föreskrifter om rapporteringsperiod och utsläppsminskningskurva

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. den första rapporteringsperiod som avses i 4 § 2, och
2. hur en utsläppsminskningskurva ska beräknas.

Indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser

9 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska dela in tunga fordon som är registrerade i vägtrafikregistret i följande koldioxidutsläppsklasser:

1. koldioxidutsläppsklass 1: fordon som inte tillhör någon av koldioxidutsläppsklasserna 2–5,

2. koldioxidutsläppsklass 2: fordon som tillhör någon av de undergrupper av fordon som anges i punkt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 och som

a) registrerades för första gången under en rapporteringsperiod,

b) vid tidpunkten för registreringen har koldioxidutsläpp som är minst fem procent lägre än det värde på utsläppsminskningskurvan för den relevanta undergruppen av fordon som gäller för rapporteringsperioden, och

c) inte tillhör någon av koldioxidutsläppsklasserna 3–5,

3. koldioxidutsläppsklass 3: fordon som tillhör någon av de undergrupper av fordon som anges i punkt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 och som

a) registrerades för första gången under en rapporteringsperiod,

b) vid tidpunkten för registreringen har koldioxidutsläpp som är minst åtta procent lägre än det värde på utsläppsminskningskurvan för den relevanta undergruppen av fordon som gäller för rapporteringsperioden, och

- c) inte tillhör någon av koldioxidutsläppsklasserna 4 eller 5,
- 4. koldioxidutsläppsklass 4: utsläppssnåla tunga fordon, och
- 5. koldioxidutsläppsklass 5: utsläppsfria fordon.

Omprövning av indelningen i koldioxidutsläppsklasser

10 § Den myndighet som avses i 9 § ska ompröva klassificeringen av ett fordon

1. vart sjätte år från den första registreringen av fordonet, om fordonet är indelat i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3,
2. om fordonsägaren begär det, eller
3. om det finns andra skäl.

Vid en omprövning enligt första stycket 1 ska fordonets koldioxidutsläpp bedömas i förhållande till värdet på utsläppsminskningskurvan vid omprövningstillfället.

11 § Om ett fordon har indelats i koldioxidutsläppsklass 1 på grund av att uppgifter om referensvärde eller en utsläppsminskningskurva inte fanns tillgängliga vid indelningen, ska myndigheten göra en ny bedömning av fordonets utsläppsklass när sådana uppgifter finns tillgängliga.

Överklagande

12 § Beslut enligt 9–11 §§ får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Ett beslut som har fattats genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret får inte överklagas innan det har omprövats enligt 10 § första stycket 2 eller 3. Om ett sådant beslut överklagas innan det har omprövats, ska överklagandet behandlas som en begäran om omprövning. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 25 mars 2024.

Förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948)

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 29 § väglagen (1971:948) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 §¹

Regeringen får meddela föreskrifter om avgift för färd på en färja.

Ytterligare bestämmelser om avgifter för att använda en väg finns i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.	Ytterligare bestämmelser om avgifter för att använda en väg finns i lagen (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg.
--	--

Denna lag träder i kraft den 25 mars 2024.

¹ Senaste lydelse 2014:53.

Förslag till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

I denna lag förstås med

1. fordon: varje anordning som är eller har varit försedd med hjul, band, medar eller liknande och som inrättats huvudsakligen för färd på marken på annat sätt än på skenor,

2. registrerat fordon: ett fordon som är upptaget i vägtrafikregistret, det militära fordonsregistret eller motsvarande utländska register,

3. fordonsvrak: ett fordon som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde,

4. fordonets ägare:

a) för ett fordon som är upptaget i vägtrafikregistret eller ett motsvarande utländskt register, den som är antecknad som fordonets ägare i registret vid tidpunkten för ett beslut om flyttning, och

b) för ett oregistrerat fordon, den som äger fordonet vid tidpunkten för ett beslut om flyttning eller, i fråga om ett övergivet sådant fordon, den som dessförinnan senast ägde det,

5. fordonsrelaterade skulder: förfallna och obetalda skatter eller avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (2004:629) om trängselskatt, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

5. fordonsrelaterade skulder: förfallna och obetalda skatter eller avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (2004:629) om trängselskatt, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagen (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg eller förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

Det som sägs i lagen om fordonets ägare gäller innehavaren, när det är fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år.

Om ägaren av ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret eller den som enligt andra stycket likställs med fordonets ägare inte har fyllt 18 år, tillämpas det som sägs i lagen om fordonets ägare i stället på den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret. Detta gäller dock inte

1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller

2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet. Bilaga 2

Det som sägs i lagen om markägare gäller också den som på grund av avtal har rätt att upplåta ett område för parkering eller att förbjuda parkering inom området.

-
1. Denna lag träder i kraft den 25 mars 2024.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förfallna och obetalda infrastrukturavgifter som har beslutats före den 25 mars 2024.

Förslag till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bilaga 2²

Förteckning över de svenska skatter och avgifter som konventionen tillämpas på

Konventionen tillämpas på de skatter och avgifter som utgår enligt följande lagar.

Artikel 2 punkt 1 a:

- i) Kupongskattelagen (1970:624), lagen (1990:659) om särskild löneskatt på vissa förvärvsinkomster, lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., lagen (1991:687) om särskild löneskatt på pensionskostnader, inkomstskattelagen (1999:1229).
- ii) Lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel.
- iii) Lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt.

Artikel 2 punkt 1 b:

- i) Begravningslagen (1990:1144), lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund.
- ii) Lagen (1994:1920) om allmän löneavgift, lagen (1994:1744) om allmän pensionsavgift, socialavgiftslagen (2000:980).
- iii) A. Lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt.
 B. Lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.
 C. Mervärdesskattelagen (1994:200).
 D. Lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel, lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel, lagen

- C. Mervärdesskattelagen (2023:200).
 D. Lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel, lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel, lagen

(1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., *lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt, lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus, lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.*

E. Lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

G. Lagen (1972:435) om överlastavgift, lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg, samt lagen (2004:629) om trängselskatt.

(1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., *lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus, lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer, lagen (2022:155) om tobaksskatt, lagen (2022:156) om alkoholskatt.*

G. Lagen (1972:435) om överlastavgift, lagen (2024:000) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg, samt lagen (2004:629) om trängselskatt.

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

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för fordringar som har beslutats enligt mervärdesskattelagen (1994:200), lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt och lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

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

1. lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
3. vägtrafikskattelagen (2006:227),
4. lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
5. lagen (1994:419) om brottsofferfond,
6. skatteförfarandelagen (2011:1244),
7. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
8. 19 kap. socialförsäkringsbalken,
9. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller
10. lagen (2014:52) om infra- 10. lagen (2024:00) om infra-
strukturavgifter på väg, i fråga om strukturavgifter på väg, i fråga om
avgifter på allmän väg. avgifter på allmän väg.

-
1. Denna lag träder i kraft den 25 mars 2024.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för fordringar som har påförts före den 25 mars 2024.

Förslag till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägullssystem

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 1 och 28 §§ lagen (2013:1164) om elektroniska vägullssystem ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/520/EU av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen, i *den ursprungliga lydelsen*.

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.

Syftet med lagen är att främja betalningen av vägtullar genom att

1. säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägullssystem, och

2. underlätta gränsöverskridande utbyte av information om fordon och ägare eller innehavare av fordon.

28 §²

Om det behövs för att kunna kräva betalning för en vägtull som har förfallit till betalning av en ägare eller innehavare av ett fordon som är registrerat i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), får den svenska kontaktpunkten elektroniskt utbyta sådana uppgifter som anges i bilaga I till direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, med utländska kontaktpunkter.

Den svenska kontaktpunkten får elektroniskt utbyta uppgifter med utländska kontaktpunkter, om

1. uppgifterna är sådana som anges i bilaga I till direktiv (EU) 2019/520, i lydelsen enligt 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, och

2. utbytet av uppgifterna behövs för att

a) kunna kräva betalning för en vägtull som har förfallit till betalning av en ägare eller innehavare av ett fordon som är registrerat i ett

¹ Senaste lydelse 2022:351.

² Senaste lydelse 2022:351.

land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), eller

b) underrätta en sådan ägare eller innehavare av ett fordon om en skyldighet att betala en vägtull, och

– ägaren eller innehavaren av fordonet inte kan identifieras på något annat sätt, och

– underrättelsen är nödvändig för att kunna kräva betalning av vägtullen.

Utbyte av uppgifter enligt första stycket får även ske om det behövs för att underrätta en sådan ägare eller innehavare av ett fordon om en skyldighet att betala en vägtull, och

1. ägaren eller innehavaren av fordonet inte kan identifieras på något annat sätt, och

2. underrättelsen är nödvändig för att kunna kräva betalning av vägtullen.

Om en uppgift som anges i del II i bilaga I till direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), får uppgiften inte lämnas ut.

Om en uppgift som anges i del II i bilaga I till direktiv (EU) 2019/520, i den ursprungliga lydelsen, omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), får uppgiften inte lämnas ut.

Denna lag träder i kraft den 25 mars 2024.

Förslag till lag om ändring i kamerabevakningslagen (2018:1200)

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 9 § kamerabevakningslagen (2018:1200) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §¹

Tillstånd till kamerabevakning krävs inte vid

1. bevakning som Kustbevakningen, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen eller Tullverket bedriver,

2. bevakning som sker för att skydda en byggnad, en annan anläggning eller ett område som enligt 4 § 5 eller 6, 5 § 1–5 eller 6 § första stycket skyddslagen (2010:305) har förklarats vara skyddsobjekt, om bevakningen endast omfattar skyddsobjektet eller ett område i dess omedelbara närhet,

3. bevakning som Försvarsmakten bedriver från ett fordon, fartyg eller luftfartyg som ett led i en militär insats eller militär övning eller som behövs för att prova utrustning för sådan bevakning,

4. bevakning som Trafikverket bedriver

a) av vägtrafik,

b) av sjötrafik vid en rörlig bro,

c) vid en betalstation eller kontrollpunkt som avses i bilagorna till lagen (2004:629) om trängselskatt och som sker för att samla in uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas, eller

d) vid en betalstation på allmän väg som används vid uttag av infrastrukturavgifter enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och som sker för att samla in uppgifter som behövs för att beslut om infrastrukturavgift ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan avgift betalas,

d) vid en betalstation på allmän väg som används vid uttag av infrastrukturavgifter enligt lagen (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg och som sker för att samla in uppgifter som behövs för att beslut om infrastrukturavgift ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan avgift betalas,

5. bevakning i en vägtunnel med övervakningssystem som avses i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och som bedrivs av någon annan tunnelhållare än Trafikverket,

6. bevakning som har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet, utreda eller lagföra brott, förebygga, förhindra eller upptäcka störningar av allmän ordning och säkerhet eller olyckor eller begränsa verkningarna av sådana störningar eller inträffade olyckor, om bevakningen sker

a) i ett färdmedel som används i kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana,

¹ Senaste lydelse 2020:519.

b) av ett stations-, terminal- eller hållplatsområde avsett för resande med kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller i tunnelbana,

c) av en plats vid järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanespår, eller

d) av ett flygplatsområde,

7. bevakning i en lokal där det bedrivs postverksamhet eller av området omedelbart utanför in- och utgångar till en sådan lokal, om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott,

8. bevakning i ett parkeringshus, om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott,

9. bevakning som sker för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön från ett fordon, en maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren, och

10. bevakning i en butiklokal där det bedrivs apoteksverksamhet, om bevakningen har till syfte att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott.

Denna lag träder i kraft den 25 mars 2024.

Efter remiss har yttranden inkommit från AB Volvo, Domstolsverket, Drivkraft Sverige, Företagarna, Förvaltningsrätten i Karlstad, Integritets- skyddsmyndigheten, Konkurrensverket, Kronofogdemyndigheten, Mobility Sweden, Naturvårdsverket, Näringslivets Transportråd, Polis- myndigheten, Regelrådet, Skatteverket, Statens väg- och transport- forskningsinstitut, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetare- förbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges Åkeriföretag, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen och Transportstyrelsen.

Följande remissinstanser har inte svarat: Husvagn- och husbils- branschens riksförbund, Scania AB, Småföretagarnas Riksförbund, Svedab AB, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Turistbussföretagen och Volvo Cars AB.