

# Promemoria

## Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg

---

### Promemorians huvudsakliga innehåll

I denna promemoria föreslås två nya lagar, en lag om infrastrukturavgifter på väg och en lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser, och en ny förordning om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Vidare föreslås följdändringar i sex lagar och tre förordningar. Med de föreslagna lagarna och förordningarna genomförs de ändringar av det s.k. eurovinjettdirektivet som avser vägtullar i form av infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader samt indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

# Innehållsförteckning

1	Författningstext .....	4
1.1	Förslag till lag om infrastrukturavgifter på väg .....	4
1.2	Förslag till lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser .....	15
1.3	Förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948) .....	18
1.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall .....	19
1.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden .....	21
1.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. ....	23
1.7	Förslag till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem .....	24
1.8	Förslag till lag om ändring i kamerabevakningslagen (2018:1200) .....	26
1.9	Förslag till förordning om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser .....	28
1.10	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg .....	29
1.11	Förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382) .....	35
1.12	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning .....	37
2	Eurovinjettdirektivets innehåll .....	40
3	Genomförande av ändringar i eurovinjettdirektivet .....	40
4	Lagen om infrastrukturavgifter på väg .....	41
4.1	Lagens tillämpningsområde .....	41
4.2	Ordförklaringar .....	43
4.3	Fordon som får undantas från avgiftsplikt .....	44
4.4	Avgiftssystemet .....	46
4.5	Kostnader som får täckas med avgifter .....	47
4.6	Avgifter för tunga fordon som omfattas av vägavgift .....	49
4.7	Differentiering av infrastrukturavgifter .....	49
4.8	Undantag för broar, tunnlar och bergspass .....	50
4.9	Bestämmande av avgifter .....	51
4.10	Differentiering av infrastrukturavgifter .....	54
4.10.1	Differentiering med hänsyn till euro- utsläppsklass och koldioxidutsläpp .....	54
4.10.2	Differentiering av infrastrukturavgifter för utsläppsfria fordon .....	56
4.10.3	Tillgång till uppgift om utsläppsklass .....	58
4.10.4	Differentiering och avgift på grund av trängsel .....	58
4.10.5	Stora projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätverket .....	59
4.11	Avgifter för externa kostnader .....	60

4.11.1	Trafikrelaterade luftföroreningar .....	60
4.11.2	Trafikrelaterat buller och koldioxidutsläpp .....	62
4.11.3	Beräkning av avgifterna.....	62
4.12	Rabatter .....	64
4.13	Kvitto.....	65
4.14	Bestämmelser som förs över i sak oförändrade till den nya lagen.....	66
4.15	Rapportering.....	66
4.16	Uppgifter på registreringsbeviset.....	68
4.17	Utbyte av uppgifter med andra medlemsstater .....	69
4.18	Följdändringar i andra författningar .....	71
4.19	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	71
5	Lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser .....	74
5.1	Ordförklaringar.....	74
5.2	Indelning i koldioxidutsläppsklasser .....	76
5.3	Omprovning och överklagande .....	78
6	Konsekvenser.....	80
7	Författningskommentar.....	83
7.1	Förslaget till lag om infrastrukturavgifter på väg .....	83
7.2	Förslaget till lag om indelning av fordon i koldioxidutsläppsklasser.....	106
7.3	Förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948).....	111
7.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.....	111
7.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden .....	113
7.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.....	114
7.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.....	115
7.8	Förslaget till lag om ändring i kamerabevakningslagen (2018:1200).....	116

# 1 Författningstext

## 1.1 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 vägnavsnitt 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 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 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 kategori 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 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.

### **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 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 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 20–50 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 inte 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 §§, om

1. vägvsnittet 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 vägvsnittet 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 vägvsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, ska också avgifter för externa kostnader tas ut för tunga fordon användning av vägvsnittet. Avgifterna ska täcka kostnader i form av trafikrelaterade luftföroreningar som de tunga fordonen orsakar när de använder vägvsnittet.

**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 vägvsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

**38 §** Avgifter för externa kostnader får tas ut för användning av ett vägvsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg i den mån 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).

## **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 §** 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, och

b) koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 från och med den dag då en utsläppsminskningskurva 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.

## 1.2 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 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 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 *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.

### **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: utsläppsnåla 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 utsläppsminskningsskurvan vid omprövningstillfället.

**11 §** Om ett fordon har indelats i koldioxidutsläppsklass 1 på grund av att uppgifter om referensvärde eller en utsläppsminskningsskurva 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.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 29 §<sup>1</sup>

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.

## 1.4 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 §<sup>1</sup>

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2022:1231.

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 25 mars 2024.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förfallna och obetalda infrastrukturavgifter som har beslutats före den 25 mars 2024.

## 1.5 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 2<sup>1</sup>*

### **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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:1491.

(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.

## 1.6 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 §<sup>1</sup>

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.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:55.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>1</sup>

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 §<sup>2</sup>

*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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2022:351.

<sup>2</sup> 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.

## 1.8 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 §<sup>1</sup>

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 pröva 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,

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 25 mars 2024.

## 1.9 Förslag till förordning om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** Denna förordning är meddelad med stöd av

- 8 § lagen (2024:000) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser i fråga om 2 och 3 §§, och
- 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

**2 §** Den första rapporteringsperioden enligt 4 § 2 lagen (2024:00) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser inleds efter den dag då registrering, försäljning eller ibruktagande av fordon i en viss fordonsgrupp förbjuds enligt artikel 24 i 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.

**3 §** Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om hur en utsläppsminskningsskurva som avses i 5 § lagen (2024:00) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser ska beräknas.

**4 §** Transportstyrelsen ska dela in tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser enligt 9 § lagen (2024:00) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

För fordon som ska vara men ännu inte är registrerade i vägtrafikregistret ska indelningen göras i samband med en sådan registrering enligt vägtrafikdatalagen (2019:369).

**5 §** Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om förfarandet för omprövning av ett tungt fordons indelning i koldioxidutsläppsklass.

---

Denna förordning träder i kraft den 25 mars 2024.

## 1.10 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg

*dels* att 2, 4, 6, 20–24, 25, 28 och 29 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas åtta nya paragrafer, 1 b, 4 a, 4 b, 24 a–24 d och 30 §§, och närmast före 2, 4, 4 a och 4 b §§ nya rubriker av följande lydelse,

*dels* att det närmast före 3 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Avgiftsupptagare”.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*1 b §*

*Denna förordning är meddelad med stöd av*

*– 57–59 §§ lagen (2024:000) om infrastrukturavgifter på väg i fråga om 4–4 b, 5–19 c, 22–24 d, 28 och 29 §§, och*

*– 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.*

### **Ord och uttryck**

2 §

De *termer* och uttryck som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

De *ord* och uttryck som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg och lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

### **Avgiftsbelagda vägvagn**

4 §

Infrastrukturavgifter ska tas ut för *färd på* följande vägvagn på allmän väg:

1. bron över Motalaviken på väg 50, och
2. bron över Sundsvallsfjärden på Europaväg 4.

Infrastrukturavgifter ska tas ut för *användning av* följande vägvagn på allmän väg:

1. bron över Motalaviken på väg 50, och
2. bron över Sundsvallsfjärden på Europaväg 4.

## **Kostnader för uppförande och utveckling**

### *4 a §*

*Kostnader för uppförande och utveckling av ett vägvagnsnitt och tillhörande avgiftssystem innefattar kostnader för*

- 1. finansiering såsom ränta på lån och avkastning på eget kapital,*
- 2. betydande strukturella reparationer, med undantag för sådana reparationer som inte längre är till nytta för väganvändarna,*
- 3. åtgärder för att minska buller, införa innovativ teknik eller förbättra trafiksäkerheten, och*
- 4. miljöskyddsåtgärder.*

## **Väsentlig förändring av ett avgiftssystem**

### *4 b §*

*Ett avgiftssystem ska anses väsentligen ändrat om intäkterna från systemet efter ändringarna förväntas öka med mer än tio procent jämfört med det föregående räkenskapsåret*

- 1. med undantag för en effekt av ökad trafik, och*
- 2. efter korrigering för inflation i enlighet med förändringar av det europeiska konsumentprisindex, exklusive energi och obearbetade livsmedel, som offentliggörs av Europeiska kommissionen.*

### **6 §<sup>2</sup>**

Infrastrukturavgift ska inte betalas för färd med en

Infrastrukturavgift ska inte betalas för användning av ett vägvagnsnitt med en

1. bil som är registrerad på en ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från avgiftsskyldighet för infrastrukturavgift i Sverige,
2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

3. buss med en totalvikt av *minst* 14 ton, eller

4. EG-mobilkran.

3. buss med en totalvikt *över* 3,5 ton, eller

#### 20 §

Transportstyrelsen prövar frågor om undantag från användningsförbud enligt 14 § *fjärde stycket* lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

Transportstyrelsen prövar frågor om undantag från användningsförbud enligt 48 § lagen (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg.

#### 21 §

Registreringsskyltar som har tagits om hand enligt 16 § *första stycket* lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg ska förvaras hos Polismyndigheten under en vecka efter omhändertagandet.

Skyltarna får under denna tid återlämnas till fordonets ägare, om det visas att användningsförbud inte längre råder för fordonet enligt 14 och 15 §§ lagen om infrastrukturavgifter på väg. Om skyltarna inte återlämnas, ska Polismyndigheten förstöra dem.

Registreringsskyltar som har tagits om hand enligt 51 § 1 lagen (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg ska förvaras hos Polismyndigheten under en vecka efter omhändertagandet.

Skyltarna får under denna tid återlämnas till fordonets ägare, om det visas att användningsförbud inte längre råder för fordonet enligt 45–50 §§ lagen om infrastrukturavgifter på väg. Om skyltarna inte återlämnas, ska Polismyndigheten förstöra dem.

#### 22 §

Vid färd med ett fordon vars registreringsskyltar har tagits om hand enligt 16 § *första stycket* lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg ska det finnas ett bevis i fordonet om en polismans eller en bilinspektörs medgivande enligt *andra stycket i den paragrafen*.

Vid färd med ett fordon vars registreringsskyltar har tagits om hand enligt 51 § 1 lagen (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg ska det finnas ett bevis i fordonet om en polismans eller en bilinspektörs medgivande enligt 51 § 2 *i den lagen*.

#### 23 §

Den som tar ut eller avser att ta ut infrastrukturavgifter på *vägar* som ingår i *TEN-T-vägnätet* i Sverige eller som är *motorvägar* ska underrätta regeringen

1. om införandet av ett nytt avgiftssystem, minst *sju* månader innan systemet införs,

Den som tar ut eller avser att ta ut infrastrukturavgifter på *en väg* som ingår i *det transeuropeiska vägnätet* i Sverige eller är *motorväg* ska underrätta regeringen

1. om införandet av ett nytt *eller väsentligen ändrat* avgiftssystem, minst *åtta* månader innan systemet införs,

2. innan en avgiftsstruktur införs som innefattar undantag enligt 10 § andra stycket lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller differentiering enligt 12 eller 13 § samma lag, eller

3. när en befintlig differentieringsstruktur ändras.

2. innan en avgiftsstruktur införs som innefattar undantag enligt 25, 28 eller 30 § lagen (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg eller differentiering enligt 32 eller 33 § samma lag, eller

#### 24 §

En underrättelse enligt 23 § 1 ska innehålla uppgifter om

1. det vägavsnitt som är *avgiftsbelagt*,

2. de fordon som omfattas av avgiftsplikt,

3. avgiftsstrukturen,

4. de enhetsvärden och andra parametrar som använts för beräkning av de olika kostnadsfaktorerna för infrastrukturen, *och*

5. den andel av kostnaderna för infrastrukturen som har finansierats eller är tänkt att finansieras med infrastrukturavgifter.

1. det *eller de* vägavsnitt som är *avgiftsbelagda*,

2. de *kategorier eller typer* av fordon som omfattas av avgiftsplikt,

4. de enhetsvärden och andra parametrar som använts för beräkning av de olika kostnadsfaktorerna för infrastrukturen,

5. den andel av kostnaderna för infrastrukturen som har finansierats eller är tänkt att finansieras med infrastrukturavgifter, *och*

6. de *viktigaste egenskaperna hos avgiftssystemet, om det är elektroniskt, inklusive information om driftskompatibilitet.*

*En underrättelse enligt 23 § 2 och 3 ska innehålla de uppgifter som behövs för att bedöma om villkoren enligt 10 § andra stycket, 12 och 13 §§ lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg är uppfyllda.*

#### 24 a §

*En underrättelse enligt 23 § 2 och 3 ska innehålla de uppgifter som behövs för att bedöma om villkoren enligt 25, 28, 30, 32 eller 33 § lagen (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg är uppfyllda.*

#### 24 b §

*Den som tar ut eller avser att ta ut en avgift för externa kostnader ska minst åtta månader innan ett nytt*



eller väsentligen ändrat system för uttag av avgiften införs underrätta regeringen om detta.

#### 24 c §

En underrättelse enligt 24 b § ska innehålla uppgifter om

1. det eller de vägvagnsnitt som är avgiftsbelagda,

2. de avgifter som tas ut för olika kategorier av fordon och utsläppsklasser, och

3. när högre avgifter än de som anges i bilaga IIIb och IIIc till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362, tas ut

a) det geografiska läget för de vägvagnsnitt där högre respektive lägre avgifter tas ut, och

b) de tidsperioder då högre avgifter för externa kostnader för buller tas ut.

#### 24 d §

Den som i fråga om externa kostnader vill återropa undantagen i 37 § 2 eller 3 lagen (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg ska underrätta regeringen om sin avsikt och om skälen för undantag.

#### 25 §

Trafikverket ska fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt artikel 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, i lydelsen enligt rådets direktiv 2013/22/EU.

Trafikverket ska fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt artikel 11 i 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.

Första stycket gäller inte om Trafikverket gör motsvarande information tillgänglig för allmänheten online.

## 28 §

För Trafikverkets räkning ska För Trafikverkets räkning ska Transportstyrelsen se till att en Transportstyrelsen se till att en obetald fordran lämnas för indrivning enligt 19 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. obetald fordran lämnas för indrivning enligt 52 § lagen (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg.

Vid indrivning gäller 3–9 §§ indrivningsförfordningen (1993:1229).

Indrivning behöver inte begäras för en fordran som understiger 100 kronor om indrivningen inte krävs från allmän synpunkt.

## 29 §

Trafikverket får meddela föreskrifter om infrastrukturavgifternas storlek på de vägvägsnitt som avses i 4 §.

*Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om betalning, anstånd, befrielse och återbetalning enligt 14–19 §§ denna förordning samt om undantag från användningsförbud enligt 14 § fjärde stycket lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.*

## 30 §

*Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om betalning, anstånd, befrielse och återbetalning enligt 14–19 §§.*

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 25 mars 2024.
  2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för undantag från användningsförbud, omhändertagande av registreringsskyltar och verkställighet som avser tid före ikraftträdandet.

## 1.11 Förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382)

Härigenom föreskrivs att bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen (2019:382) ska ha följande lydelse.

---

Denna förordning träder i kraft den 25 mars 2024.

## **Bilaga 1. Fordon**

### *Nuvarande lydelse*

Följande uppgifter som rör fordon ska föras in i vägtrafikregistret:

---

## **2. Fordonsuppgifter**

### **2.1 Fordon**

Sådana uppgifter om ett registrerat fordon's beskaffenhet och utrustning som är av betydelse för fordonskontrollen.

Dessutom ska följande uppgifter antecknas:

Drivmedel

---

### *Föreslagen lydelse*

Följande uppgifter som rör fordon ska föras in i vägtrafikregistret:

---

## **2. Fordonsuppgifter**

### **2.1 Fordon**

Sådana uppgifter om ett registrerat fordon's beskaffenhet och utrustning som är av betydelse för fordonskontrollen.

Dessutom ska följande uppgifter antecknas:

*Datum för omklassificering av koldioxidutsläppsklass*

Drivmedel

---

## 1.12 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 15 § och 10 kap. 4 och 7 §§ förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 3 kap.

#### 15 §<sup>1</sup>

Ersättningsskyltar, extra registreringsskyltar eller provisoriska registreringsskyltar får inte lämnas ut för ett fordon om användningsförbud råder för det enligt 11 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, 18 a § lagen (2004:629) om trängselskatt, 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), 8 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller 14 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. Detsamma gäller om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 5 kap. 8 § taxitrafiklagen (2012:211) och fordonet är anmält för användning i taxitrafik enligt den lagen.

Om fordonet är avställt får ersättningsskyltar, extra registreringsskyltar eller provisoriska registreringsskyltar lämnas ut endast om det hade fått ske om fordonet hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt de lagar som anges i första stycket.

Om ett fordons registreringsskyltar har tagits om hand enligt 11 b § lagen om felparkeringsavgift, 28 § lagen om vägavgift för vissa tunga fordon, 18 c § lagen om trängselskatt, 6 kap. 3 § vägtrafikskattelagen, 8 § lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller 16 § lagen om infrastrukturavgifter på väg, får efter

Ersättningsskyltar, extra registreringsskyltar eller provisoriska registreringsskyltar får inte lämnas ut för ett fordon om användningsförbud råder för det enligt 11 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, 18 a § lagen (2004:629) om trängselskatt, 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), 8 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller 28 § lagen (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg. Detsamma gäller om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 5 kap. 8 § taxitrafiklagen (2012:211) och fordonet är anmält för användning i taxitrafik enligt den lagen.

Om ett fordons registreringsskyltar har tagits om hand enligt 11 b § lagen om felparkeringsavgift, 28 § lagen om vägavgift för vissa tunga fordon, 18 c § lagen om trängselskatt, 6 kap. 3 § vägtrafikskattelagen, 8 § lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller 30 § lagen om infrastrukturavgifter på väg, får efter

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2021:1308.

ansökan ersättningsskyltar, extra registreringsskyltar eller provisoriska registreringsskyltar lämnas ut till fordonets ägare när det inte längre finns något hinder mot det enligt någon av dessa lagar.

ansökan ersättningsskyltar, extra registreringsskyltar eller provisoriska registreringsskyltar lämnas ut till fordonets ägare när det inte längre finns något hinder mot det enligt någon av dessa lagar.

## 10 kap.

### 4 §

När en tillfällig registrering har *meddelats* ska Transportstyrelsen tillhandahålla särskilda registreringsskyltar (interimsskyltar). Ett fordon som används med stöd av en tillfällig registrering ska vara försett med sådana skyltar.

När en tillfällig registrering har *beslutats* ska Transportstyrelsen tillhandahålla särskilda registreringsskyltar (interimsskyltar). Ett fordon som används med stöd av en tillfällig registrering ska vara försett med sådana skyltar.

Bestämmelserna i 3 kap. 5–8 §§ gäller i tillämpliga delar för interimsskyltar. En interimsskylt får dock inte vara provisorisk.

### 7 §<sup>2</sup>

Ett fordon som har förts in till Sverige för att användas stadigvarande här och som registreras efter en anmälan enligt 2 kap. 4 §, ska vara godkänt vid en ursprungskontroll enligt 2 kap. 5 och 6 §§ innan en tillfällig registrering meddelas.

I fråga om andra fordon än sådana som anges i första stycket får tillfällig registrering vägras om fordonet är efterlyst eller om dess identitet är oklar på grund av att lämnade uppgifter om tidigare registrering, fordonsidentifieringsnummer eller annan märkning för identifiering inte har kunnat säkerställas vid en kontroll.

Tillfällig registrering ska inte *meddelas* om det finns ett användningsförbud för fordonet enligt 11 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, 18 a § lagen (2004:629) om trängselskatt, 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), 8 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller 14 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

Tillfällig registrering ska inte *beslutas* om det finns ett användningsförbud för fordonet enligt 11 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, 18 a § lagen (2004:629) om trängselskatt, 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), 8 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller 45 § lagen (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg.

---

1. Denna förordning träder i kraft den 25 mars 2024.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för beslut om användningsförbud och omhändertagande av ett fordons registreringsskyltar som har meddelats före ikraftträdandet.

## 2 Eurovinjettdirektivets innehåll

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 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.

## 3 Genomförande av ändringar i eurovinjettdirektivet

**Förslag:** Två nya lagar och en ny förordning ska införas: en lag om infrastrukturavgifter på väg samt en lag och en förordning om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

Hänvisningar till EU-förordningar ska vara dynamiska.

### Skälen för förslagen

#### *Tre nya författningar*

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

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.



De ändringar i fråga om infrastrukturavgifter som behöver göras på förordningsnivå är inte lika omfattande och kan göras genom ändringar i den nuvarande förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

Ändringarna i eurovinjettdirektivet innebär bl.a. att tunga fordon ska delas in i koldioxidutsläppsklasser, se avsnitt 5.2. 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 och förordning.

#### *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 eurovinjett-direktivet 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 IIIb och IIIc 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 mån 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.

## 4 Lagen om infrastrukturavgifter på väg

### 4.1 Lagens tillämpningsområde

**Förslag:** Lagen ska gälla 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. Avgifterna ska tas ut för att täcka kostnader för väginfrastrukturen och kostnader för luftföroreningar, buller och koldioxidutsläpp som användningen av väginfrastrukturen orsakar.

Lagen ska inte tillämpas på avgifter som avser installationer för att tillhandahålla energi till fordon under färd på elvägar.

## **Skälen för förslagen**

### *Geografiskt tillämpningsområde*

I likhet med den nuvarande lagen bör lagens geografiska tillämpningsområde inte inskränkas för allmänna vägar. Däremot bör tillämpningsområdet för enskilda vägar motsvara direktivets, dvs. vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet eller är motorvägar. Jfr propositionen Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem (prop. 2013/14:25 s. 43 f.).

### *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 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 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 4.3. I den mån 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 mån 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 på 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.

## 4.2 Ordförklaringar

**Förslag:** Förklaringar av orden och uttrycken avgift för externa kostnader, avgiftssystem, euro-utsläppsklass, fordon, infrastrukturavgift, kostnad för trafikrelaterade koldioxidutsläpp, kostnad för trafikrelaterad luftförorening, kostnad för trafikrelaterat buller, lätt fordon, transeuropeiska stomtransportnätet, transeuropeiska vägnätet, transportör, tungt fordon, typ av tungt fordon, utsläppsfritt fordon och vägavsnitt ska föras in i lagen om infrastrukturavgifter på väg.

I fråga om förklaringar av övriga ord och uttryck som används i lagen hänvisas till lagen om vägtrafikdefinitioner och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

**Skälen för förslagen:** 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 4.10.5.

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 eurovinjettdirektivet framgår att medlemsstaterna får behandla en husbil antingen som en buss eller som en personbil. Enligt 2 § lagen (2001:559) 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 § avgasreningslagen (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 (2001:559) 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.

### 4.3 Fordon som får undantas från avgiftsplikt

**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.

Undantag från avgiftsplikt på allmän väg ska göras för tunga bussar.

**Bedömning:** Undantagen från avgiftsplikt på allmän väg för bilar som är registrerade på en ägare som enligt lagen om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från betalningsskyldighet för infrastrukturavgifter, för utryckningsfordon och för EG-mobilkranar bör behållas. Undantag från avgiftsplikt på allmän väg bör inte göras för tunga fordon som inte behöver installera och använda färdskrivare, för tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt som understiger 7,5 ton och som föraren använder för vissa transporter i sitt arbete, för fordon som ägs eller används av personer med funktionsnedsättning, för utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på 4,25 ton, för utsläppsfria tunga fordon till och med den 31 december 2025 eller för fordon av historiskt intresse.

**Skälen för förslagen och bedömningen:** 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. Vissa kategorier av fordon undantas från plikten att betala infrastrukturavgifter enligt 6 § i förordningen. Det avser bilar som är registrerade på en ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från betalningsskyldighet för infrastrukturavgift i Sverige, utryckningsfordon, bussar med en totalvikt av minst 14 ton och EG-mobilkranar. Eurovinjettdirektivet

omfattar efter ändringarna fler fordon än tidigare och möjligheterna att sätta ned infrastrukturavgifternas storlek eller att göra undantag från skyldigheten att betala infrastrukturavgifter har utökats, se artikel 7.9, 7ga.1 femte stycket och 7gb.4 i eurovinjettdirektivet. Det finns därför anledning att se över vilka fordon som ska vara skyldiga att betala infrastrukturavgifter på allmän väg och om avgifterna ska sättas ned i något fall.

Utgångspunkten vid bedömningen av om nedsättningar 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.

Nedsättningar av infrastrukturavgifternas storlek för vissa grupper av fordon utan koppling till de kostnader som den gruppen orsakar kan vara problematiska i förhållande till gränsdragningen mellan skatt och avgift. Möjligheten till nedsättning av avgifternas storlek bör därmed inte utnyttjas på allmän väg.

Enligt artikel 7.9 i eurovinjettdirektivet får undantag från avgiftsplikt göras för tunga fordon som inte behöver installera och använda färdskrivare, för tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt som understiger 7,5 ton och som föraren använder för vissa transporter i sitt arbete, för fordon som ägs eller används av personer med funktionsnedsättning och för utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på 4,25 ton. Undantag från avgiftsplikt får även göras för utsläppsfria tunga fordon till och med den 31 december 2025 enligt artikel 7ga.1 femte stycket. Slutligen får medlemsstaterna enligt artikel 7gb.4 vidta exceptionella åtgärder i syfte att ta ut avgifter för fordon av historiskt intresse. Med hänsyn till infrastrukturavgifternas finansierande syfte och till att alternativa avgiftsfria vägar kan väljas framstår ett undantag från avgiftsplikt för dessa grupper av fordon inte som motiverat.

Liksom tidigare får undantag från avgiftsplikt göras för utryckningsfordon, se artikel 7.9 c jämförd med artikel 6.2 a och b. En tung lastbil som inte är utrustad för godstransporter och som är försedd med en kran vars lyftmoment är minst 400 kilonewtonmeter har enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner beteckningen EG-mobilkran. EG-mobilkrantar är inte avsedda för vare sig gods- eller persontransport och omfattas därmed inte av direktivets definition av fordon som omfattas av tillämpningsområdet. Direktivet hindrar alltså inte undantag från avgiftsplikt för dessa fordon och undantagen bör därför behållas.

Undantag från avgiftsplikt görs vidare för bilar som är registrerade på en ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från betalningsskyldighet för infrastrukturavgifter i Sverige. Motsvarande undantag finns i t.ex. trängselskattesystemet. Av propositionen Trängselskatt (prop. 2003/04:145 s. 43) framgår att bestämmelsen har tagits in i lagen om trängselskatt i klagörande syfte, trots att skattefriheten för bl.a. diplomatiska företrädare redan följer av lagen om immunitet och privilegier i vissa fall och de överenskommelser som den lagen hänvisar till. Enligt 1 § lagen om immunitet och privilegier i vissa fall har lagens bestämmelser företräde framför bestämmelser i andra författningar. Även om eurovinjettdirektivet inte innehåller någon särskild undantagsmöjlighet för dessa fall, bör mot den bakgrunden upplysnings-

bestämmelsen i förordningen om infrastrukturavgifter på väg kunna behållas.

Det har ansetts att kollektivtrafik med buss bör främjas och att det därför finns skäl att undanta bussar i sådan trafik från avgiftsplikt. I förordningen om infrastrukturavgifter på väg görs därför undantag för bussar med en totalvikt över 14 ton. Ett sådant undantag har varit möjligt eftersom eurovinjettdirektivet före de senaste ändringarna inte omfattade infrastrukturavgifter för bussar. Eftersom direktivet nu även omfattar sådana avgifter så krävs det att det finns en möjlighet att undanta avgifter för bussar i direktivet för att ett undantag för bussar ska kunna behållas i förordningen. Enligt artikel 7.9 a i eurovinjettdirektivet får undantag från avgiftsplikt beviljas för fordon som inte behöver använda färdskrivare. Av artikel 3.1 i 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 framgår att färdskrivare ska användas i fordon som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85. Enligt artikel 3 a i förordning (EG) nr 561/2006 ska förordningen inte tillämpas på fordon som används för persontransporter i linjetrafik om linjens längd inte överstiger 50 kilometer. Ett sådant undantag förutsätter att Transportstyrelsen känner till hur en buss används vid varje tillfälle som den passerar en betalstation. Någon sådan kännedom har inte myndigheten. Ett undantag för bussar i kollektivtrafik måste därför utformas på ett annat sätt. Som framgår ovan får infrastrukturavgifter enligt artikel 7.3 i eurovinjettdirektivet tas ut för olika kategorier av fordon oberoende av varandra. Som exempel på kategorier nämns bl.a. tunga och lätta fordon. Gränsen mellan tunga och lätta bussar går vid en vikt på 3,5 ton. Det är således enligt direktivet möjligt att undanta tunga bussar från avgiftsplikt. Däremot synes direktivet inte ge möjlighet att tillämpa en valfri viktgräns, som den gräns på 14 ton som nu tillämpas enligt förordningen om infrastrukturavgifter på väg. I fråga om bussar bör därför undantag från avgiftsplikt för bussar i fortsättningen göras för alla bussar med en vikt över 3,5 ton.

#### 4.4 Avgiftssystemet

**Förslag:** Infrastrukturavgifter ska tas ut och drivas in på ett sätt som påverkar trafikflödet så lite som möjligt och som gör att normal trafik-säkerhetsstandard upprätthålls. Ett avgiftssystem ska inte medföra oomtvärande nackdelar 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.

**Skälen för förslagen:** Artikel 7j.1 och 7j.2 i eurovinjettdirektivet 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 och Motala 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 uppfyllt.

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

## 4.5 Kostnader som får täckas med avgifter

**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 är hänförliga 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. Sådana kostnader ska innefatta eventuella finansieringskostnader såsom ränta på lån och avkastning på eget kapital från aktieägare samt kostnader för betydande strukturella reparationer, med undantag för sådana reparationer som inte längre är till nytta för väganvändarna.

**Skälen för förslagen:** Av artikel 7b i och bilaga III till eurovinjettdirektivet framgår att infrastrukturavgifter för tunga fordon som tas ut på 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 4.7. För en närmare beskrivning av de kostnader som får täckas med avgifter se prop. 2013/14:25 s. 52 f.

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 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 mån de inte har finansierats med skattemedel eller annan finansiering. 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.



## 4.6 Avgifter för tunga fordon som omfattas av vägavgift

**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.

**Skälen för förslagen:** 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. Den möjlighet som direktivet ger att trots detta 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 med samma namn.

## 4.7 Differentiering av infrastrukturavgifter

**Förslag:** Kostnader ska få täckas med infrastrukturavgifter på allmän väg endast om avgifterna kan bestämmas utan att differentieras med hänsyn till fordons utsläpp.

**Skälen för förslagen:** 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 väg-tullssystem (prop. 2013/14:25 s. 45) att säkerställa att infrastrukturavgifterna är att betrakta som en avgift.

Den del av en påлага 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 avgifterna kan bestämmas utan att 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.

## 4.8 Undantag för broar, tunnlar och bergspass

**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 eller, i fråga om infrastrukturavgifter för lätta lastbilar där förarutrymmet och lastutrymmet finns inom samma enhet och lätta bussar, utifrån fordonens miljöprestanda, om en differentiering inte är tekniskt genomförbar eller en differentiering skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från det berörda vägnittet med negativa konsekvenser för trafik-säkerhet och folkhälsa som följd. 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.

**Skälen för förslagen:** 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 tunnlar 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 omdirigering av de mest förorenande fordonen, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan som följd. 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 och Sundsvallsfjärden. Av dessa broar är det bara bron i Sundsvall som omfattas av direktivets tillämpningsområde genom att den ingår i det transeuropeiska vägnätet.

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. Eftersom den konsekvensen även utgör skäl för att få underlåta att vid färd på bron 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 bron över Sundsvallsfjärden.

Infrastrukturavgifter tas också ut på förbindelsen över Öresund. Förbindelsen är en enskild väg i form av en bro och drivs av Öresundsbrokonsortiet. 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 7.3 att differentiera avgifterna på annat sätt än enligt direktivets bestämmelser är tillämpligt på Öresundsbron, se avsnitt 4.10.5.

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 vägvägnitt 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 4.7 får dock infrastrukturavgifter tas ut på allmän väg endast om avgifterna kan bestämmas utan att differentieras med hänsyn till fordonsutsläpp, eftersom en sådan differentiering kan vara problematisk i förhållande till gränsdragningen mellan skatt och avgift.

## 4.9 Bestämmande av avgifter

<p><b>Förslag:</b> Infrastrukturavgifternas storlek ska bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna inte överstiger de kostnader som avgifterna får täcka.</p>
---

Avgiftsintäkterna ska fördelas över en tidsperiod som motsvarar vägavsnittets planerade livslängd eller en tid som inte understiger 20 år. Avgifter för användning av Öresundsbron ska dock få bestämmas enligt det avgiftssystem som användes när bron började användas, om avgiftssystemet inte ändras i väsentlig omfattning.

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 kategoris 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. Avgifter för användning av Öresundsbron ska dock få bestämmas enligt det avgiftssystem som användes när bron började användas, om 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.

Om infrastrukturavgifter på 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 på 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 dock inte leda till att kostnader förs över på en annan kategori av fordon i form av höjda avgifter.

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

**Skälen för förslagen och bedömningen:** 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.

Avgiftssystemet på Öresundsbron infördes före den 10 juni 2008. I enlighet med artikel 7e behöver därför inte bestämmelserna i bilaga III 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 f.).

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.

Om infrastrukturavgifter tas ut för alla tunga fordon, får enligt artikel 7.14 i eurovinjettdirektivet 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 och jfr avsnitt 4.2. 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 4.3 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 trafikintensiteten är låg. Av lagen om infrastrukturavgifter på väg framgår att infrastrukturavgifterna inte får överstiga kostnadsunderlaget för det vägavsnitt 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 vägavsnitt där infrastrukturavgifter tas ut, t.ex. i glesbefolkade områden, bör därför inte föras in i den nya lagen.

## 4.10 Differentiering av infrastrukturavgifter

### 4.10.1 Differentiering med hänsyn till euro-utsläppsklass och koldioxidutsläpp

**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 under vissa förutsättningar. 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.

Infrastrukturavgifter som tas ut för tunga fordon i koldioxidutsläppsklasserna 2–5 på 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 euro-klassdifferentiering ska inte gälla om en infrastrukturavgift differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass eller om en avgift för externa kostnader för luftföroreningar tas ut.

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.

## Skälen för förslagen

### *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.

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

### *Differentiering med hänsyn till koldioxidutsläppsklass*

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 5.2 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 5–15 procent, koldioxidutsläppsklass 3 med 15–30 procent, koldioxidutsläppsklass 4 med 30–50 procent och koldioxidutsläppsklass 5 med 50–75 procent. Om infrastrukturavgiften även differentieras utifrån fordonets euro-utsläppsklass, se ovan under rubriken Differentiering med hänsyn till euro-utsläppsklass, 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 differen-

tiering 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.

#### 4.10.2 Differentiering av infrastrukturavgifter för utsläppsfria fordon

**Förslag:** Om det är tekniskt möjligt, ska infrastrukturavgifter 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 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 inte är utsläppsfritt.

**Skälen för förslagen:** 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 4.8 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 7gb.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 definieras som ett lätt fordon som väger mindre än 3 500 kilogram, men om det drivs med ett 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. Nedsättningen bör gälla för utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt mellan 3 500 och 4 250 kilogram. Ett sådant fordon bör, trots att det definitionsmässigt är ett tungt fordon, när det gäller infrastrukturavgifter behandlas som ett utsläppsfritt lätt fordon. I avsnitt 4.3 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.

### 4.10.3 Tillgång till uppgift om utsläppsklass

**Förslag:** Om ett fordonets utsläppsklass har betydelse för en infrastrukturavgift, ska uppgiften kunna lämnas elektroniskt till avgiftsupptagaren innan fordonet använder infrastrukturen.

Om en uppgift om ett fordonets 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.

**Skälen för förslagen:** Om en förare eller, i förekommande fall, en transportör eller en betalningsförmedlare, inte kan styrka fordonets utsläppsklass så att infrastrukturavgiften kan differentieras utifrån euro-utsläppsklass, 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 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.

### 4.10.4 Differentiering och avgift på grund av trängsel

**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.

**Bedömning:** En särskild trängselavgift bör inte införas.

**Skälen för förslagen och bedömningen:** 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 infrastrukt-

turen. 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 även 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 föranleds av ändringarna i direktivet 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.

#### 4.10.5 Stora projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätverket

**Förslag:** Särskilda regler för differentiering ska gälla för infrastrukturavgifter som avser ett vägavsnitt som ingår i ett stort projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätverket.

**Skälen för förslaget:** 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 återopapas med stöd av den artikeln, se avsnitt 4.8.

## 4.11 Avgifter för externa kostnader

### 4.11.1 Trafikrelaterade luftföroreningar

**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 mån det inte krävs att sådana avgifter tas ut.

**Skälen för förslagen:** 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 4.7. Som framgår av avsnitt 4.8 görs bedömningen att undantag från kravet på att ta ut en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening kan åberopas för användningen av bron över Sundsvallsfjärden, som för närvarande är den enda allmänna väg 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 euroinjett direktivet avgifter för externa kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar inte tas ut för användningen av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergsspäss. 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.

#### 4.11.2 Trafikrelaterat buller och koldioxidutsläpp

**Förslag:** Avgifter för externa kostnader i form av 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 mån 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.

**Skälen för förslagen:** 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 4.10.1.

#### 4.11.3 Beräkning av avgifterna

**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.

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

**Skälen för förslagen och bedömningen:** 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 vägavsnitt 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

vägavsnitt 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 4.8 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.

## 4.12 Rabatter

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

**Skälen för förslaget:** 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.



## 4.13 Kvitto

**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 betalar avgiften. Kvittot eller handlingen ska tillhandahållas elektroniskt om det är möjligt. Ett kvitto behöver inte tillhandahållas om den betalningsskyldige avstår från kvittot.

**Skälen för förslagen:** 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. I den mån 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 betalar 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 4.10.4 görs bedömningen att trängselavgifter inte bör införas. Av avsnitt 4.8 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 påverkar dock inte en myndighets skyldighet att underrätta den enskilde om ett beslut enligt 33 § förvaltningslagen (2017:900).

## 4.14 Bestämmelser som förs över i sak oförändrade till den nya lagen

**Förslag:** De nuvarande bestämmelserna om överklagande, personuppgiftsansvar, verkställighet och bemyndiganden ska föras in i sak oförändrade i den nya lagen.

De nuvarande bestämmelserna om användningsförbud ska föras in i den nya lagen med den enda sakliga ändringen att de ska avse fordon i stället för bilar.

**Skälen för förslagen:** Bestämmelserna i nuvarande 17–20 §§ 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.

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.

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. Ordet fordon har en vidare betydelse än ordet bil. Lagens bestämmelser bör därför omfatta fordon i stället för bilar.

## 4.15 Rapportering

**Förslag:** Den som avser att införa eller väsentligen ändra ett system för uttag av infrastrukturavgifter eller avgifter för externa kostnader ska lämna viss information till regeringen minst åtta månader innan systemet införs eller ändras.

Trafikverket ska fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt artikel 11 i eurovinjettdirektivet. En rapport behöver inte tas fram om Trafikverket gör motsvarande information tillgänglig för allmänheten online.

**Skälen för förslagen:** Minst sex månader innan ett nytt eller väsentligen ändrat system för uttag av infrastrukturavgifter införs ska medlemsstaterna enligt artikel 7 h.1 i eurovinjettdirektivet skicka information till kommissionen om t.ex. de fordon och vägavsnitt som omfattas av infrastrukturavgifter, den andel av kostnaderna för infrastrukturen som förväntas

återvinnas och i tillämpliga fall information om det elektroniska väg-tullssystem som används, inklusive information om driftskompatibilitet.

Av 23 och 24 §§ förordningen om infrastrukturavgifter på väg framgår att den som avser att införa ett nytt avgiftssystem eller ändra eller införa en differentiering av infrastrukturavgifter utifrån euro-utsläppsklass eller trängsel m.m. ska underrätta regeringen om detta minst sju månader innan systemet eller ändringarna införs. 23 och 24 §§ i förordningen bör utökas till att omfatta information om även väsentligen ändrade system för uttag av infrastrukturavgifter och information om eventuella elektroniska väg-tullssystem som används. Om avgiftsupptagaren vill åberopa undantag från kraven på differentiering av en infrastrukturavgift utifrån koldioxidutsläppsklass eller en avgift för skåpbilar och lätta bussar utifrån miljöprestanda, ska även de uppgifter lämnas som behövs för att bedöma om kraven för undantag är uppfyllda. För att regeringen ska hinna vidta nödvändiga åtgärder innan underrättelsen skickas till kommissionen bör regeringen få uppgifterna senast åtta månader innan systemet eller ändringarna införs.

Kommissionen ska även informeras om ett nytt eller väsentligen ändrat system för uttag av avgifter för externa kostnader enligt artikel 7h.3 i eurovinjettdirektivet. På motsvarande sätt som gäller i fråga om infrastrukturavgifter bör det av förordningen om infrastrukturavgifter på väg framgå att den som avser att inrätta eller ändra ett system för uttag av avgifter för externa kostnader ska informera regeringen om detta minst åtta månader innan systemet eller ändringarna införs.

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 vägtullar och vägavgifter som tas ut på deras territorium. Rapporten ska innehålla information om bl.a. följande. Hur användningen av infrastrukturavgifter har utvecklats ska anges med angivande av de vägar och fordonskategorier som omfattas av avgifter och de eventuella undantag som görs för t.ex. avgifter på broar, uttag av avgifter för externa kostnader och differentiering av avgifter för lätta fordon. Den differentiering av infrastrukturavgifter som görs ska redovisas utifrån typ av fordon, miljöprestanda och tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid. Information ska lämnas om den avgift för externa kostnader som tas ut för varje kombination av fordonsklass, vägtyp och tidsperiod. Den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften, de sammanlagda intäkterna från infrastrukturavgifter respektive externa kostnader och de totala intäkterna från vägtullar, dvs. för svensk del infrastrukturavgifter och eventuella framtida avgifter för externa kostnader, ska redovisas. Vidare ska användningen av de intäkter som genereras genom tillämpningen av eurovinjettdirektivet och hur denna användning har gjort det möjligt för Sverige att uppnå de mål som avses i artikel 9.2 redovisas. Enligt artikel 9.2 bör inkomsterna från infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, komma transportsektorn till godo och användas för att få hela trafiksystemet att fungera optimalt. Om de intäkter som genereras genom tillämpningen av eurovinjettdirektivet tillfaller den allmänna budgeten, ska medlemsstaterna i stället tillhandahålla information om nivån på de utgifter som tilldelats vägtransportinfrastruktur och projekt för hållbara transporter. Slutligen ska rapporten innehålla information om utvecklingen i fråga om andelen

fordon som tillhör de olika utsläppsklasserna på avgiftsbelagda vägar. Medlemsstater som gör motsvarande information tillgänglig för allmänheten online får besluta att inte utarbeta rapporten.

Trafikverket ansvarar enligt 25 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg för den motsvarande rapportering som ska ske enligt det nuvarande regelverket. Myndigheten bör fortsatt ha det rapporteringsansvaret. Av paragrafen bör det framgå att Trafikverket inte behöver ta fram en rapport om myndigheten i stället gör informationen tillgänglig för allmänheten online.

#### 4.16 Uppgifter på registreringsbeviset

**Bedömning:** Uppgifter om ett fordons koldioxidutsläppsklass och specifika koldioxidutsläpp, om det är känt, bör framgå av fordonets registreringsbevis. Regleringen bör ske i myndighetsföreskrifter.

**Skälen för bedömningen:** Enligt artikel 2 i eurovinjettdirektivet ska punkt II.6 (V.7) i bilaga I till rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon ändras. Av punkten framgår sedan tidigare att del I av registreringsbeviset för ett fordon kan innehålla en uppgift om fordonets koldioxidutsläpp uttryckt i gram per kilometer. Efter ändringen kan registreringsbeviset som alternativ till den uppgiften innehålla uppgifter om fordonets 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 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, eller i punkt 49.5 i intyget om enskilt fordonsgodkännande som definieras i tillägg 1 till bilaga III till den förordningen. Enligt artikel 2 i eurovinjettdirektivet ska vidare en ny punkt, II.6 (V.10) läggas till i bilaga I till rådets direktiv 1999/37/EG. Det gäller uppgift om koldioxidutsläppsklass för ett tungt fordon som fastställs vid första registreringen i enlighet med artikel 7ga.2 i eurovinjettdirektivet.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret innehåller bestämmelser om utformningen av ett fordons registreringsbevis. Av 5 kap. 3 § framgår att del I av registreringsbeviset ska innehålla uppgift om bl.a. koldioxidutsläpp i enlighet med punkt II.6 (V7) i bilaga I till rådets direktiv 1999/37/EG.

Med anledning av ändringarna i punkt II.6 (V.7) i bilaga I till rådets direktiv 1999/37/EG bör Transportstyrelsens föreskrifter ändras så att det framgår att ett fordons registreringsbevis ska innehålla antingen fordonets koldioxidutsläpp uttryckt i gram per kilometer eller fordonets specifika koldioxidutsläpp, om det finns angivet i ett intyg om överensstämmelse för tunga fordon eller i ett intyg om enskilt godkännande. Registreringsbeviset bör även innehålla en uppgift om den koldioxidutsläppsklass som ett tungt fordon tillhör. Även det regleras lämpligen i Transportstyrelsens föreskrifter.

## 4.17 Utbyte av uppgifter med andra medlemsstater

**Förslag:** Uppgifter om koldioxidutsläpp, koldioxidutsläppsklass, datum för omklassificering och ett fordonets högsta tekniskt tillåtna lastade vikt ska få utbytas med andra medlemsstater via den nationella kontaktpunkten.

Uppgifter om datum för omklassificering av ett tungt fordon till en ny koldioxidutsläppsklass ska föras in i vägtrafikregistret.

**Skälen för förslagen:** 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 fordonets koldioxidutsläpp uttryckt i gram per tonkilometer, koldioxidutsläppsklass och datum för omklassificering av fordonet till en annan koldioxidutsläppsklass. 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 fordonets 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 fordonets koldioxidutsläpp finns redan i vägtrafikregistret, se bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.

Även uppgiften om ett fordonets 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 fordonens totalvikt ska registreras i vägtrafikregistret.

Uppgifterna om ett fordonens koldioxidutsläppsklass och datum för omklassificering till en annan koldioxidutsläppsklass finns däremot inte i vägtrafikregistret och behöver föras in. Av bilaga 1 avsnitt 2.1 till VTDF framgår att uppgift om ett fordonens miljöklass eller utsläppsklass ska registreras i registret. För närvarande avser uppgiften utsläppsklass inte koldioxidutsläppsklass utan t.ex. euro-utsläppsklass. Eftersom ordalydelserna även täcker en registrering av koldioxidutsläppsklass bedöms en ändring i förordningen inte vara nödvändig för att kunna registrera även den utsläppsklassen. Uppgiften om datum för omklassificering till en annan koldioxidutsläppsklass måste dock föras in i bilaga 1 avsnitt 2.1 till VTDF för att uppgiften ska kunna registreras i vägtrafikregistret.

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 fastställt i nationell rätt och behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse och utföra en uppgift av 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.

De nya uppgifter som föreslås registreras i vägtrafikregistret avser tekniska uppgifter om tunga lastbilar och bussar. Tungas 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 behövs inte.

## 4.18 Följändringar i andra författningar

**Förslag:** Hänvisningar till den nuvarande lagen om infrastrukturavgifter på väg i andra författningar 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.

**Skälen för förslagen:** Eftersom det införs en ny lag om infrastrukturavgifter på väg måste hänvisningar i andra författningar till den nuvarande lagen om infrastrukturavgifter på väg ändras. Det gäller hänvisningar i väglagen (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., kamerabevakningslagen (2018:1200), förordningen om infrastrukturavgifter på väg och förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

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.

## 4.19 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**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 25 mars 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 25 mars 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.

## Skälen för förslagen

*Datum för ikraftträdande och fortsatt giltighet av bestämmelser i den nuvarande lagen*

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. Utgångspunkten är därför att de föreslagna författningsändringarna bör träda i kraft det datumet.

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 25 mars 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 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 mån 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, om det datumet infaller efter lagens ikraftträdande. 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 uppräknningen av 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 koldioxidutsläppsklass inte påverkar indelningen av tunga fordon i sådana utsläppsklasser. Indelningen ska alltså ske från och med den 25 mars 2024.

## 5 Lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser

### 5.1 Ordförklaringar

**Förslag:** Förklaringar av orden och uttrycken fordon, fordonsgrupp, koldioxidutsläpp, rapporteringsperiod, referensvärde för koldioxidutsläpp, tungt fordon, undergrupp av fordon, utsläppsfritt fordon, utsläppsminskningsskurva och utsläppssnålt tungt fordon ska föras in i lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

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

**Skälen för förslagen:** 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.

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.

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, chassi-konfiguration och högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last.

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.

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 för 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 ibruktagande 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 ibruktagande 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 fordonsgrupp. 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 fordonsgrupper som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning 2019/1242.

En utsläppsminskningskurva är enligt artikel 2.1 punkt 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 punkt 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.

## 5.2 Indelning i koldioxidutsläppsklasser

**Förslag:** Transportstyrelsen ska dela in tunga fordon som är registrerade i vägtrafikregistret i fem koldioxidutsläppsklasser.

Klassificeringen av ett fordon i en viss koldioxidutsläppsklass ska omprövas under vissa förutsättningar.

Ett beslut att tilldela ett fordon en viss koldioxidutsläppsklass ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Beslutet ska dock kunna överklagas först efter att Transportstyrelsen har omprövat det.

Ett överklagande av ett beslut innan det har omprövats ska ses som en begäran om omprövning av beslutet.

Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om omprövning av ett fordonets koldioxidutsläppsklass.

**Skälen för förslagen:** I syfte att minska koldioxidutsläppen från fordon ska medlemsstaterna enligt artikel 7ga i eurovinjettdirektivet differentiera infrastrukturavgifter för tunga fordon utifrån fordonens utsläpp av koldioxid. 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 avsnitt 4.10.1.

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 N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>. 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 5.1. 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 utsläppsminskningsskurvor, bör koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 även tillämpas på sådana grupper av fordon, se skäl 29 i direktiv (EU) 2022/362.

Koldioxidutsläppsklass 4 avser de utsläppssnåla fordonen. Definitionen av sådana fordon i artikel 2.1 punkt 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 utsläppssnålt 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 utsläppssnålt 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 utsläppssnålt fordon.

För att ett tungt fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 ska anses vara utsläppssnålt 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. Indelningen bör göras av Transportstyrelsen och ska bara avse fordon som är registrerade i vägtrafikregistret. Om ett nytt fordon registreras i vägtrafikregistret, ska fordonet tilldelas en koldioxidutsläppsklass i samband med registreringen.

### 5.3 Omprövning och överklagande

**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 Transportstyrelsen har omprövat det.

Ett överklagande av ett beslut innan det har omprövats ska ses som en begäran om omprövning av beslutet.

Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om omprövning av ett fordons koldioxidutsläppsklass.

**Skälen för förslagen:** Enligt artikel 7ga.2 andra stycket i eurovinjett-direktivet 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 utsläppsminskingskurvan för den undergrupp av fordon som det omprövade fordonet tillhör vid tidpunkten för omprövningen. För koldioxidutsläppsklass 3 ligger motsvarande värde åtta procent under utsläppsminskingskurvan.

Det kan inte utelämnas att uppgifter om både fordonet och om t.ex. referensvärden eller utsläppsminskingskurvor för olika undergrupper av fordon inte finns tillgängliga när Transportstyrelsen ska indela fordonet i en koldioxidutsläppsklass, jfr artikel 7ga.1 i eurovinjett-direktivet. 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 utsläppsminskingskurvor 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 Transportstyrelsen 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 Transportstyrelsen har omprövat beslutet. Om fordonsägaren överklagar ett beslut innan det har omprövats, ska överklagandet behandlas som en begäran om omprövning av beslutet.

Det kan finnas behov av myndighetsföreskrifter om hanteringen av omprövningen. Ett bemyndigande för den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om omprövning av ett fordons koldioxidutsläppsklass bör därför tas in i förordningen.

## 6 Konsekvenser

**Bedömning:** Förslagen innebär vissa nya uppgifter för Transportstyrelsen som medför ökade kostnader för myndigheten. Utgångspunkten är att kostnaden ska rymmas inom befintliga anslagsramar.

Antalet beslut som överklagas till allmän förvaltningsdomstol kan öka marginellt. Kostnaderna för domstolarna rymms inom de befintliga anslagsramarna.

Det utökade undantaget från avgiftsplikt för bussar har en viss positiv påverkan på kollektivtrafikföretag och bussbranschen i stort och en begränsad positiv påverkan på klimat och miljö.

I den mån 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 administrativa kostnader för Öresundsbrokonsortiet.

### Skälen för bedömningarna

#### *Utgångspunkter för bedömningarna*

De föreslagna nya lagarna om infrastrukturavgifter på väg och indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser föranleds av den senaste ändringen av eurovinjettdirektivet genom direktiv (EU) 2022/362. I Sverige tas infrastrukturavgifter för närvarande ut på allmän väg på broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden. 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 nya regleringen med situationen vid den tidigare regleringen.

#### *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. 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. Myndigheten bedömer att det innebär en engångskostnad om 7 miljoner kronor. Utgångspunkten är att kostnaden ska rymmas inom befintliga anslagsramar.



### *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 vägtullar 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 ökning av arbetsuppgifterna för Trafikverket som fortsatt föreslås vara ansvariga 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 bedöms rymmas inom de befintliga anslagsramarna.

### *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*

I förordningen om infrastrukturavgifter på väg görs undantag för bussar med en totalvikt över 14 ton. Enligt förslaget i avsnitt 4.3 bör undantag från avgiftsplikt för bussar i fortsättningen göras för alla bussar med en vikt över 3,5 ton. Antalet bussar som beviljas undantag är i dag cirka 15 000. Antalet bussar över 3,5 ton är cirka 17 000. Det innebär alltså att ytterligare 2 000 bussar beviljas undantag från att betala infrastrukturavgifter. Det utökade undantaget för bussar torde ha en viss positiv påverkan på kollektivtrafikföretag och bussbranschen i stort.

I avsnitt 4.10.2 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 inte är utsläppsfritt. Förslaget innebär en positiv ekonomisk effekt för innehavare av sådana fordon.

### *Konsekvenser för privatpersoner och trafikanter*

Konsekvenserna av förslaget i avsnitt 4.10.2 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.

### *Konsekvenser för klimat och miljö*

Det utökade undantaget för bussar som framgår av avsnitt 4.3 bedöms ha en viss positiv påverkan på klimat och miljö.

I den mån 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.

### *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 mindre administrativa kostnader för Öresundsbrokonsortiet.

## 7 Författningskommentar

### 7.1 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, 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.

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 4.1.

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). 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 eurovinjett-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

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 eurovinjett-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

**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 eurovinjett-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

**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 eurovinjett-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

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*: en typ av fordon som ett tungt fordon tillhör beroende på antal axlar, dimensioner, vikt eller andra fordonsegenskaper som avspeglar vägskador 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 4.2.

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 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 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 4.2.

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 4.2.

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 §** 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.

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 4.2.

I fråga om förklaringen av andra ord och uttryck än de som avses i 2–8 §§ hänvisas till lagen (2001:559) 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 nyttfordon 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. 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 4.3.

### **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 4.4.

**12 §** Avgiftssystemet får inte medföra omotiverade nackdelar

1. för användare som inte regelbundet använder vägavsnittet,
2. på grund av användares, transportörers 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 4.4.

*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 4.4.

#### **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.

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 4.5.

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 vägavsnittet 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. 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 4.6.

**16 §** Kostnader får täckas med infrastrukturavgifter på allmän väg endast om avgifterna kan bestämmas utan att differentieras enligt 24, 26 eller 29 §§.

Paragrafen innehåller en begränsning av möjligheterna att ta ut infrastrukturavgifter på allmän väg. Övervägandena finns i avsnitt 4.7.

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.

#### **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.

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 4.9.

*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 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.

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 4.9.

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 4.9.

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

### **Kostnader som får täckas med infrastrukturavgifter 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 4.5.

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.

### **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.

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 4.9.

*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 4.9.

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 nuvarande 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 fordonskategori eller fordonstyps andel av kostnaderna ska bestämmas. Varje andel ska som huvudregel motsvara de kostnader som kategorin eller typen orsakar. Om ett väg-

avsnitt 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 för användning av Öresundsbron bestämmas enligt det avgiftssystem som användes när bron började användas, om 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 4.9.

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 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.

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 4.10.1.

Paragrafen motsvarar i sak första stycket i 10 § 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 i stället 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 4.10.1.

*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 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 20–50 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.

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 4.10.1.

Enligt *första stycket* ska infrastrukturavgifter för tunga fordon differentieras utifrån fordonens koldioxidutsläppsklasser. Tungas 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. 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 fordons 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 eurovinjett-direktivets 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 fordonens euro-utsläppsklass. Nedsättningen av avgifternas storlek enligt första stycket ska då ske i förhållande till den avgift som tillämpas för ett fordon i den renaste 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 4.10.1.

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 fordons 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 4.8.

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 förutsättningar 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 vägvägnitt 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 vägvägnittet skulle välja att köra genom ett tätbebyggt bostadsområde.

## **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.

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 4.10.2.

Enligt paragrafen 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. Nedsättningen av avgiften för utsläppsfria skåpbilar och lätta bussar får som mest 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 4.8.

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.

## **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 inte 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 4.10.2.

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 inte är utsläppsfritt, t.ex. ett fordon som drivs med bensen, om inte fordonet är helt undantaget från att betala infrastrukturavgift.

### **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.

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 4.10.4.

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 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 §§, 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.

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 4.10.5.

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 vägavsnittet 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 4.10.5.

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 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.

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 4.10.1, 4.10.2, 4.10.4 och 4.10.5.

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 fordons användning av vägavsnittet. Avgifterna



ska täcka 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 eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.1.

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 bergsspäss, 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 eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 4.11.1.

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.

Enligt *andra 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.

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

**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 mån 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 4.11.1 och 4.11.2.

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 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 externa avgifter 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 4.11.3.

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 externa 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 4.11.3.

**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 4.11.3.

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 4.12.

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 4.10.3.

*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 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).

Paragrafen reglerar kvittot. Med paragrafen genomförs artikel 7j.3 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 4.13.

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 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.

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. Ordet bil har ersatts med ordet fordon. Övervägandena finns i avsnitt 4.14.

**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 vägtullsystem.

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 4.14.

**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 4.14.

**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 4.14.

**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.

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 4.14.

**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 4.14.

**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.

Paragrafen reglerar omhändertagande av ett fordons registreringsskyltar. 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 4.14.

## **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.

Paragrafen reglerar verkställighet av infrastrukturavgifter på allmän väg och avgifter med anledning av försenad betalning av sådana avgifter. Para-

grafen 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 4.14.

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 4.14.

Av paragrafen följer att ett beslut om infrastrukturavgift för användning av allmän väg eller ett beslut om avgift med anledning av försenad betalning av en sådan infrastrukturavgift 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 4.14.

*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. Paragrafen motsvarar 18 § första stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 83 f. och 161. Övervägandena finns i avsnitt 4.14.

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

Paragrafen reglerar personuppgiftsansvar. Paragrafen motsvarar 18 § andra stycket i den nuvarande lagen, se prop. 2013/14:25 s. 83 f. och 161. Övervägandena finns i avsnitt 4.14.

## 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.

Paragrafen innehåller bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i vissa avseenden i fråga om infrastrukturavgifter på allmän väg. Punkterna 1, 2 och 4–7 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 4.14.

Av *punkten 3* 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 vägavsnitt och tillhörande avgiftssystem. Med stöd av bemyndigandet kan artikel 2.3–2.5 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 mån de inte har finansierats med skattemedel eller annan finansiering.

Bemyndigandet i *punkten 8* 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 korrigerig för inflation i enlighet med förändringar av det europeiska konsumentprisindex, exklusive energi och obearbetade livsmedel, som offentliggörs av Europeiska kommissionen.

**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.

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 4.14.

**59 §** 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 4.14.

### **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 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, och

b) koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 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 ska börja tillämpas. Med bestämmelserna genomförs delar av artiklarna 7ca.3, 7gb.2 och 7ga.1 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 4.19.

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 § 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 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 Europeiska 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. För dessa fordon ska differentieringen av infrastrukturavgifter tillämpas från olika tidpunkter beroende på koldioxidutsläppsklass. Av *punkten a)* framgår att differentieringen ska tillämpas på fordon i koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 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 eurovinjettdirektivet. Enligt *punkten b)* ska differentieringen för fordon i koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 tillämpas från och med den dag då kurvor för minskade koldioxidutsläpp för den gruppen av fordon har fastställts och trätt i kraft.

## 7.2 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,

*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 5.1.

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 högsta tekniskt tillåtna vikt.

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 5.1.

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 fordon 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 5.1.

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.

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

1. för ett fordon som omfattas av 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 värde som beräknas enligt punkt 3 i bilaga I till den förordningen, och

2. för ett fordon som inte omfattas av 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 fordon 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 5.1.

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 kurva för minskade koldioxidutsläpp för en undergrupp av fordon som beräknas utifrån faktorn avseende minskade årliga koldioxidutsläpp och referensvärdet för koldioxidutsläpp för respektive rapporteringsperiod.

Paragrafen innehåller en förklaring av ordet utsläppsminskingskurva. Med paragrafen genomförs artikel 2.1.37 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

En utsläppsminskingskurva 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 utsläppsminskingsmål 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 och 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 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 5.1.

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 *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.

Paragrafen innehåller en förklaring av uttrycket utsläppssnålt tungt fordon. Med paragrafen genomförs artikel 2.1.30 i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

Ett utsläppssnålt tungt fordon ska släppa ut mindre koldioxid än hälften av det referensvärde för koldioxidutsläpp som gäller för fordonet. Referensvärden fastställs av 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 5.1.

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 minst 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 minst 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 5.2.

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 N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> 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 utsläppsminskningsskurvan 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 utsläppsminskningsskurvan 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 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 utsläppsminskningsskurvan vid omprövningstillfället.

Paragrafen reglerar omprövning av beslut. Med paragrafen genomförs artikel 7ga.2 andra stycket i eurovinjettdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

I *första stycket* klargörs 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 utsläppsminskningsskurvan 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 utsläppsminskningsskurva 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 utsläppsminskningsskurva för fordonet blir tillgängliga först efter det att fordonet har indelats i koldioxidutsläppsklass 1.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

## 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 5.3.

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.

## 7.3 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 (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg.

Paragrafen reglerar avgifter för användandet av viss infrastruktur. Övervägandena finns i avsnitt 4.18.

I *andra stycket* ändras SFS-numret för lagen om infrastrukturavgifter på väg med anledning av att det införs en ny sådan lag.

## 7.4 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 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 (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.

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 4.18.

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 25 mars 2024.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förfallna och obetalda infrastrukturavgifter som har beslutats före den 25 mars 2024.

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 4.19.

*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.



## 7.5 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, bilskrotninglagen (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 4.18.

Under *Artikel 2 punkt 1 b iii) G* i bilagan 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 dag regeringen bestämmer.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för infrastrukturavgifter som har beslutats före den 25 mars 2024.

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 4.19.

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 infrastrukturavgifter som har beslutats före ikraftträdandet, dvs. enligt den nuvarande lagen om infrastrukturavgifter på väg.

## **7.6 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 (2024:00) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg.

Paragrafen reglerar företrädesrätt vid utmätning av lön. Övervägandena finns i avsnitt 4.18.

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 25 mars 2024.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för fordringar som har påförts före den 25 mars 2024.

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 4.19.

*Punkten 1* anger lagens ikraftträdande.

Av punkten 2 framgår att den nuvarande lydelsen av 2 § i lagen fortsatta ska gälla för fordringar som har påförts före ikraftträdandet.

## 7.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägfullssystem

**1 §** Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägfullssystem 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 vägfullssystem, 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 4.18.

I *första stycket* tas hänvisningen till en särskild lydelse av EETS-direktivet bort.

**28 §** *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 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.*

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 4.17.

*Första stycket* 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 uttryckt i gram per tonkilometer och fordonets högsta tekniskt tillåtna lastade vikt.

*Andra stycket* motsvarar i sak nuvarande tredje stycket.

## 7.8 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 (2024:00) 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,

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 4.18.

I *punkten 4 d)* ändras SFS-numret för lagen om infrastrukturavgifter på väg med anledning av att det införs en ny sådan lag.