

Höjda och miljödifferentierade vägavgifter

Innehållsförteckning

1	Promemorians huvudsakliga innehåll	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	4
3	Bakgrund och gällande rätt	7
4	Höjda och miljödifferenterade vägavgiftsnivåer.....	8
5	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	10
6	Konsekvensanalys.....	12
6.1	Offentligfinansiella effekter	13
6.2	Konsekvenser för företag	13
6.3	Konsekvenser för myndigheter och domstolar	14
6.4	Effekter för miljön.....	15
6.5	Övriga konsekvenser	15
6.6	EU-rätten	15
7	Författningskommentarer.....	15
7.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.....	15

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

11 §¹

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

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

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

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

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

11 §

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

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

eller

renare

Avgift per dag är 12 euro.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

21 §²

Vägavgift ska inte betalas för fordonet för den tid som motsvarande avgift enligt det i Bryssel den 9 februari 1994 underskrivna avtalet om uttag av en

Vägavgift ska inte betalas för fordonet för den tid som motsvarande avgift enligt det i Bryssel den 9 februari 1994 underskrivna avtalet om uttag av en

² Senaste lydelse 2012:410.

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

avgift för tunga fordon som använder vissa vägar och det i Bryssel den 18 september 1997 underskrivna protokollet avseende Sveriges anslutning till avtalet, betalats i annat land. Avtalet har ändrats genom de i Bryssel den 22 mars 2000, 21 oktober 2010 och 6 december 2017 underskrivna ändringsprotokollen. Avtalet och protokollen publiceras i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ).

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

3 Bakgrund och gällande rätt

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

Den närmare utformningen av den gemensamma vägavgiften regleras i det i Bryssel den 9 februari 1994 underskrivna samarbetsavtalet om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar (samarbetsavtalet). Samarbetsavtalet är publicerat i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ 1997:50).

I Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU om ändring av direktiv 1999/62/EG av den 27 september 2011 (EUT L 269, 14.10.2011) finns bestämmelser om utformningen av vägavgiften, det s.k. Eurovinjettdirektivet.

I Sverige regleras vägavgiften i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon (lagen om vägavgift). Vägavgift tas ut för motorfordon och motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kilogram som är avsedda uteslutande för godstransport på väg. Vägavgift kan betalas för dag, vecka, månad eller år. För svenska fordon betalas vägavgift per år. När vägavgiften är betald kan fordonet användas i samtliga anslutna länder utan att ny vägavgift behöver betalas. Har vägavgift för ett utländskt fordon betalats i ett annat land inom samarbetet, genom internetportalen eller vid de försäljningsställen som finns utanför samarbetsländerna, behöver någon avgift alltså inte betalas i Sverige.

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

4 Höjda och miljödifferentierade vägavgiftsnivåer

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

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

Nivåerna för vägavgift i Eurovinjettdirektivet har däremot varit föremål för höjningar och utvidgad differentiering efter utsläppskrav. I Eurovinjettdirektivet regleras högsta tillåtna årliga avgiftsnivå i direktivets bilaga II. Maximibeloppen varierar med hänsyn till antal axlar och vilka utsläppskrav fordonet uppfyller. Även maximiavgift per dag anges i bilaga II. Vägavgiften per dag är densamma för samtliga fordonskategorier och oavsett vilka utsläppskrav som uppfylls. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38EG av den 17 maj 2006 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer (EUT L 158, 9.6.2006, s. 8) höjdes maximinivåerna för vägavgift. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011 infördes även en indexeringsmekanism som innebär att beloppen i bilaga II från och med den 1 januari 2013 ska ses över vartannat år. Avgiftsbeloppen i bilaga II justeras genom att grundbeloppet i euro höjs med den procentuella förändringen i det EU-omspännande harmoniserade indexet för konsumentpriser exklusive energi och obearbetade livsmedel. Bilaga II har därefter uppdaterats 2014 och 2016. De justerade beloppen offentliggörs av kommissionen i Europeiska unionens officiella tidning.

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

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

Det är därför angeläget att vägavgifterna för den tunga godstrafiken differentieras i enlighet med den teknikutveckling som har skett och efter nya krav på utsläpp av föroreningar som ställs på ett fordon's motor, EURO-klass. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG av den 17 maj 2006 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer har det beslutats, förutom tidigare nämnda höjningen av maximinivå för vägavgift, att det ska vara möjligt att differentiera vägavgiften med hänsyn till nya avgaskrav. Den nuvarande differentieringen i lagen om vägavgift sträcker

sig endast upp till EURO-klass II och har således förlorat i aktualitet. Differentieringen infördes, liksom den senaste höjningen av avgiftsnivån, år 2001.

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

Regeringen har tillsammans med samarbetsländerna den 6 december 2017 undertecknat protokoll om ändring av samarbetsavtalet. Enligt protokollet ska alla samarbetsländer ratificera detta för att det ska träda i kraft. Protokollet ska således godkännas av riksdagen. I protokollet anges vad vägavgiften ska uppgå till per år, månad, vecka och dag inklusive administrationskostnader för fordon utifrån EURO-klass 0-VI. Avgiftssatserna föreslås uppgå till de belopp som anges i protokollet om ändring av samarbetsavtalet, se tabell 1. Den procentuella förändringen framgår av tabell 2. För fordon som inte uppfyller avgaskraven, i Euroinjettdirektivet benämnt EURO 0, föreslås den högsta höjningen. För de fordon som når upp till kraven för den renaste utsläppsklassen, EURO VI eller renare, sker ingen höjning utan avgiften ligger kvar på samma nivå som i dag.

Tabell 1: Föreslagna avgifter per år, månad och vecka

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

Vägavgiften för en dag föreslås uppgå till 12 euro och är densamma för samtliga fordonskategorier. Dag-, vecko- och månadsavgifterna höjs relativt sett högre än årsavgifterna. Det innebär att utländska åkare, vilka är de som betalar månads-, vecko- och dagavgifter, får en relativt högre kostnadsökning för användning av den svenska infrastrukturen.

För fordon med motorer som uppfyller utsläppsklass EURO V är avgiftsbeloppen under en övergångsperiod lägre än vad som anges i

tabellen ovan. Enligt ändringsprotokollet höjs, förutom dagavgiften, vägavgiften för EURO V först den 1 januari 2020. För denna utsläppsklass föreslås således årsavgiften på 750 euro för fordon med minst tre axlar och 1 250 euro för fordon med minst fyra axlar bibehållas fram t.o.m. den 31 december 2019. Även avgiften per månad och vecka bibehålls under perioden på dagens nivå.

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

Lagförslag

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

5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

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

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

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

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

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

Den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet ska betala tillkommande avgift.

Tillkommande avgift ska betalas senast en månad efter ikraftträdandet.

Tillkommande avgift som understiger 300 kronor behöver inte betalas.

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

Skälen för promemorians förslag: Protokollet om ändring av avtalet av den 9 februari 1994 om uttag av en avgift på tunga fordon som använder vissa vägar för att tillämpa Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer mellan regeringarna i Konungariket Belgien, Konungariket Danmark, Storhertigdömet Luxemburg, Konungariket Nederländerna och Konungariket Sverige har följande ikraftträdandebestämmelser. Protokollet ska träda i kraft den första dagen i den första månaden efter det senaste av de datum då respektive regeringar skriftligen på diplomatisk väg har meddelat Rådets generalsekretariat att deras nationella konstitutionella krav för ikraftträdande har uppfyllts. Artikel 5, som gäller avgifterna, träder i kraft den 1 januari eller 1 juli beroende på vilket som först infaller efter en period av minst två månader från den dag då protokollet träder i kraft. Med hänsyn till detta är det inte möjligt att nu avgöra vid vilken tidpunkt den föreslagna ändringen av vägavgiftsnivåerna kan träda i kraft. Lagen ska därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer, dock kan ikraftträdandedatumet i enlighet med vad som anges i ändringsprotokollet endast bestämmas till den 1 januari eller den 1 juli. En höjning av vägavgiften bedöms kunna ske tidigast den 1 juli 2019.

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

Vägavgift ska enligt 23 § lagen om vägavgift betalas i svenska kronor. De belopp i den föreslagna 11 § lagen om vägavgift som anges i euro måste beräknas i svenska kronor vid införandet av den höjda vägavgiften. I likhet med vad som gäller för den årliga omräkningen enligt 23 § lagen om vägavgift bör omräkning ske enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan det år som de ändringarna av avgiftsnivåerna i 11 § lagen om vägavgift träder i kraft och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Regeringen bör bemyndigas att räkna om de belopp som ska tas ut från det att lagen träder i kraft till kalenderårets slut och fastställa dessa vid ikraftträdandet. Beloppen avrundas nedåt till närmaste lägre hela krontal. Eftersom

omräkningen av de nya avgiftsbeloppen endast ska göras en gång, i samband med ändringarna i lagen om vägavgift, bör detta framgå av en övergångsbestämmelse.

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

Av övergångsbestämmelserna bör även framgå att det är den som är avgiftsskyldig vid ikraftträdandet av lagändringarna som ska betala tillkommande avgift och att tillkommande avgift ska betalas senast en månad efter ikraftträdandet.

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

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

6 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslaget effekter i den omfattning som är nödvändig i det aktuella lagstiftningsärendet och avseende de aspekter som ska belysas enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Det sker mot bakgrund av tillgängliga uppgifter och i den omfattning som är möjlig.

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

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

6.1 Offentligfinansiella effekter

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

Givet tidigare års transportbehov, fordonsflotta och ett oförändrat förhållande mellan kronan och euron, bedöms intäkterna från höjningen av vägavgifter för tunga fordon uppgå till 242 miljoner kronor brutto och 224 miljoner kronor netto. Av dessa ökade intäkter kommer 160 miljoner kronor från utländska åkares vinjetter.

6.2 Konsekvenser för företag

I dag omfattas cirka 80 000 svenska lastbilar av vägavgift. Av dessa är drygt 20 000 avställda. Den största mängden transporter utförs av fordon under 10 ton. Samtidigt är det fordon över 40 ton som står för flest antal kilometer och absolut flest ton-kilometer. Över 90 procent av ton-kilometer transporteras i fordon över 30 ton. I tabell 2 visas antal svenska tunga fordon fördelas på utsläppsklasser, nuvarande avgift i euro och antal axlar samt procentuell höjning av avgiften.

Tabell 2: Antal svenska vägavgiftspliktiga fordon, årsavgift och höjning

Euro	Högst 3 axlar		Minst fyra axlar	
	Antal fordon	Nuvarande avgift i euro (höjning %)	Antal fordon	Nuvarande avgift i euro (höjning %)
0	598	960 (47)	724	1550 (52)
I	112	850 (44)	189	1400 (46)
II	1259	750 (42)	2773	1250 (42)
III	2628	750 (23)	7095	1250 (23)
IV	1560	750 (12)	4608	1250 (12)
V ^x	7545	750 (6)	28450	1250 (6)
VI	3868	750 (0)	15243	1250 (0)

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

Antalet avgiftspliktiga utländska fordon som omfattas av vägavgiften i Sverige uppskattas till 28 000 per år. Över 85 procent av de utländska åkarnas vinjettköp som gjordes 2017, både direkt i Sverige och genom den delen av Eurovinjettsamarbetet varigenom Sverige också får intäkter, var endagsvinjetter. Fler åkare köper vinjetter motsvarande veckoavgiften än månadsavgiften. Mindre än en procent av utländska åkares vinjetter var helårsvinjetter. I tabell 3 visas den procentuella avgiftshöjningen för

månads- vecko- och dagsvinjetter. Årsavgifterna och höjningen är för utländska åkare samma som i tabell 1.

Tabell 3: Avgift och höjning för månads-, vecko- och dagsvinjetter

Euro	Högst 3 axlar			Minst 4 axlar		
	Avgift i euro (höjning %)					
	Månad	Vecka	Dag	Månad	Vecka	Dag
0	96 (46)	26 (42)	8 (50)	155 (52)	41 (51)	8 (50)
I	85 (44)	23 (39)	8 (50)	140 (46)	37 (46)	8 (50)
II	75 (41)	20 (40)	8 (50)	125 (42)	33 (42)	8 (50)
III	75 (23)	20 (20)	8 (50)	125 (23)	33 (24)	8 (50)
IV	75 (12)	20 (10)	8 (50)	125 (12)	33 (12)	8 (50)
V	75 (5)	20 (5)	8 (50)	125 (6)	33 (6)	8 (50)
VI	75 (0)	20 (0)	8 (50)	125 (0)	33 (0)	8 (50)

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

Företag som transporterar varor är i stor utsträckning åkerier men det förekommer att företag som inte har transport som kärnverksamhet har egna fordon för godstransport av sina varor. Det finns enligt Statistiska centralbyråns branschnyckeltal närmare 7 200 företag inom näringsgrenen *vägtransport av gods och godshantering*. Av dessa har över nittio procent färre än tjugo anställda. Då avgiftshöjningen träffar samtliga transportörer som kör med tunga godsfordon bedöms avgiftshöjningen inte ha någon snedvridande effekt på konkurrensen på den svenska transportmarknaden. Åkerier bedöms generellt ha goda möjligheter att övervältra kostnadsökningen på sina kunder.

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

6.3 Konsekvenser för myndigheter och domstolar

Då förändringen endast påverkar avgiftsnivåer bedöms den ha marginella konsekvenser för berörda myndigheter och domstolar. Skatteverket behöver uppdatera informationsmaterial. Förslaget bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra ökade kostnader för andra myndigheter.

6.4 Effekter för miljön

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

6.5 Övriga konsekvenser

Då avgiftshöjningarna är små i relation till övriga kostnader förknippade med tung trafik bedöms de inte ha några märkbara effekter på jämställdhet eller sysselsättning.

6.6 EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten.

7 Författningskommentarer

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

11 §

Som tidigare differentieras vägavgiften efter, förutom för antal axlar, vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordon motor uppfyller. Paragrafen behandlas i avsnitt 2.

Rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon (EGT L 9.2.188, s 33) i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 96/1/EG av den 22 januari 1996 om ändring av direktiv 88/77/EEG (EGT L 40, 17.2.1996, s 1) har upphört att gälla. I *första stycket* ska därför hänvisningen ändras så att vägavgift differentieras i enlighet med sådan EURO-utsläppsklass för ett fordon som avses i bilaga 0 till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU, och bilaga I till förordning (EG) nr 595/2009. Differentieringen efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett

fordons motor uppfyller utvidgas även till att även omfatta nyare avgaskrav, dvs. enligt EURO-utsläppsklass.

Med EURO-utsläppsklass avses en utsläppsklass för ett fordon baserat på de emissionskrav som fordonets motor uppfyller; ju renare fordon, desto högre utsläppsklass. Utsläppsklasserna EURO 0-V och de emissionskrav som gäller för dessa utsläppsklasser framgår av bilaga 0 till Eurovinjettdirektivet. Utsläppsklass EURO VI, som inte omfattas av bilaga 0 till Eurovinjettdirektivet regleras i bilagan I till den nämnda förordningen.

Vägavgift ska tas ut med de belopp som anges i protokollet om ändring av samarbetsavtalet och framgår genom en ny tabell i paragrafen.

Vägavgiftens storlek per dag, som tidigare har framgått i tabellform regleras nu i *andra stycket*. Vägavgiften för en dag är densamma för samtliga fordonstyper och uppgår till 12 euro.

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

Som en följdändring flyttas det nuvarande tredje stycket till ett nytt *fjärde stycke*.

21 §

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

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Av *första punkten* framgår att de ändringar som föreslagits i regelverket med anledning av ändringar i samarbetsavtalet inte kan träda i kraft förrän samtliga avtalsparter ratificerat ändringsprotokollet. Det är inte möjligt att ange när ratificering kan ske. Tidpunkten för ikraftträdandet bestäms därför av regeringen. Ikraftträdandedatum kan dock endast fastställas till den 1 januari eller den 1 juli.

Av *andra punkten* framgår att avgiftsnivåerna per år, månad och vecka för fordon med utsläppsklass EURO V och EEV-fordon inte ska tillämpas för tid mellan ikraftträdandet och fram till den 1 januari 2020. Dagavgiften är dock 12 euro även för EURO V-fordon och EEV-fordon.

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

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

Av *femte punkten* framgår hur vägavgift ska beräknas när vägavgift har beslutats före ikraftträdandet enligt äldre bestämmelser för tid som sträcker sig till efter ikraftträdandet. Skillnaden mellan den beslutade och en ny, högre vägavgift enligt 11 § i dess nya lydelse (tillkommande avgift) ska betalas för tiden från och med ikraftträdandet till utgången av

avgiftsperioden. För kalendermånad utgör avgiften 1/12 och för dag 1/360 av vägavgiften för helt år.

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

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

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

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