

Trafikutskottets betänkande 2023/24:TU11

Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ny lag om infrastrukturavgifter på väg och ny lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser samt förslagen till ändringar i väglagen, lagen om flyttning av fordon i vissa fall, lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden, lagen om indrivning av statliga fordringar m.m., lagen om elektroniska vägtullssystem och kamera-bevakningslagen.

Genom lagändringarna genomförs de ändringar av det s.k. eurovinjett-direktivet som avser vägtullar i form av infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader samt indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. De nya lagarna innehåller bl.a. grundläggande principer för beräkning, differentiering och uttag av infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader samt principerna för indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser.

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

I betänkandet finns ett särskilt yttrande (V).

Behandlade förslag

Proposition 2023/24:64 Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden.....	5
Regeringens lagförslag	5
Särskilt yttrande.....	15
Regeringens lagförslag (V).....	15
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	16
Propositionen	16
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	17

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om infrastrukturavgifter på väg,
 2. lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser,
 3. lag om ändring i väglagen (1971:948),
 4. lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall,
 5. lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden,
 6. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.,
 7. lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem,
 8. lag om ändring i kamerabevakningslagen (2018:1200).
- Därmed bifaller riksdagen proposition 2023/24:64 punkterna 1–8.

Stockholm den 7 mars 2024

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2023/24:64 Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg. Inga motioner har lämnats med anledning av propositionen. Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

Utskottets överväganden

Regeringens lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om infrastrukturavgifter på väg och lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser samt förslagen till ändringar i väglagen, lagen om flyttning av fordon i vissa fall, lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden, lagen om indrivning av statliga fordringar m.m., lagen om elektroniska väg-tullsystem och kamerabevakningslagen.

Jämför det särskilda yttrandet (V).

Bakgrund

Eurovinjettdirektivet reglerar uttaget av skatter och avgifter för användningen av det transeuropeiska vägnätet och en medlemsstats motorvägsnät. Direktivet tvingar inte medlemsstaterna att ta ut skatter och avgifter, men om en medlemsstat väljer att göra det så måste direktivets villkor följas. Eurovinjettdirektivet är tillämpligt på fordonsskatter, tidsbaserade vägavgifter och distansbaserade vägtullar.

Eurovinjettdirektivets tillämpningsområde har genom ändringarna i direktiv (EU) 2022/362 utvidgats från att omfatta fordon för godstransporter på väg med en högsta tillåten bruttovikt över 3 500 kg, s.k. tunga godsfordon, till att även omfatta lätta fordon och andra tunga fordon än godsfordon. 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, bl.a. genom krav på differentiering av infrastruktur- och vägavgifter och krav på uttag av avgifter för externa kostnader.

Infrastrukturavgifter tas redan i dag ut för både tunga och lätta fordon enligt nuvarande bestämmelser i förordningen om infrastrukturavgifter på väg. Därmed medför det ändrade direktivet inte någon ändring av det svenska avgiftssystemet i det avseendet.

Med vägavgift avses ett bestämt belopp som ska betalas för att ge ett fordon rätt att under en given tid använda en viss infrastruktur. Två eller flera medlemsstater kan samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem. Sverige är sedan den 1 januari 1998 anslutet till ett sådant samarbete i form av ett gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar, nedan benämnt eurovinjettsamarbetet. I eurovinjettsamarbetet deltar förutom Sverige även Danmark, Nederländerna och Luxemburg.

Gällande rätt

De tidsbaserade vägavgifter som tas ut inom ramen för eurovinjettsamarbetet har införts i Sverige genom lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Direktivets bestämmelser om minimiskattesatser för fordonsskatten har i den svenska lagstiftningen beaktats i vägtrafikskattelagen (2006:227).

Med vägtull avses ett bestämt belopp som ska betalas för ett fordon, grundat på den tillryggalagda sträckan inom en viss infrastruktur och på fordonstyp, och som omfattar t.ex. en infrastrukturavgift. En infrastrukturavgift är en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader för anläggning, underhåll, drift och utveckling av infrastruktur. Infrastrukturavgifter tas ut enligt förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg och på Öresundsbron.

Distansbaserade vägtullar och tidsbaserade vägavgifter får inte tas ut samtidigt för en fordonskategori för användningen av samma vägavsnitt. Undantag görs för användningen av en bro, en tunnel eller en väg genom ett bergspass. När uttag av infrastrukturavgifter på allmän väg infördes 2015 togs det redan ut tidsbaserade vägavgifter enligt lagen om vägavgift för vissa tunga fordon. I enlighet med direktivets undantagsmöjlighet tas därför infrastrukturavgifter bara ut på broarna på allmän väg över Sundsvallsfjärden, Motalaviken, Skurusundet i Nacka och den enskilda vägen Öresundsbron.

För tunga fordon ska både infrastrukturavgifter och vägavgifter enligt huvudregeln differentieras utifrån fordonens euro-utsläppsklasser. Undantag från kravet gäller bl.a. om en differentiering skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds om till ett annat vägavsnitt med negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa.

De vägavgifter som tas ut enligt lagen om vägavgift för vissa tunga fordon differentieras i enlighet med direktivets krav utifrån fordonens euro-utsläppsklasser. I fråga om infrastrukturavgifter på allmän väg uttalade den dåvarande regeringen i propositionen Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem (prop. 2013/14:25) att tillämpningsområdet för lagen om infrastrukturavgifter på väg ska begränsas till infrastrukturavgifter som inte ska differentieras utifrån euro-utsläppsklass. Begränsningen görs för att undvika att infrastrukturavgifterna betraktas som skatt. Infrastrukturavgifter får dock tas ut om någon av direktivets möjligheter till undantag från kravet på differentiering kan åberopas. Möjligheten att göra undantag från kravet på differentiering utifrån euro-utsläppsklass har åberopats för infrastrukturavgifterna på broarna i Sundsvall och Nacka. Bron i Motala omfattas inte av eurovinjettdirektivets tillämpningsområde och därmed inte heller av kravet på differentiering utifrån euro-utsläppsklass.

Propositionen

Genomförande av ändringar i eurovinjettdirektivet

Regeringen föreslår i propositionen att två nya lagar ska införas: en lag om infrastrukturavgifter på väg och en lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Hänvisningar till EU-förordningar ska gälla den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

I skälen för förslagen pekar regeringen på att eurovinjettdirektivet i fråga om distansbaserade infrastrukturavgifter är genomfört i svensk rätt genom lagen och förordningen om infrastrukturavgifter på väg och att ändringar i direktivet i fråga om distansbaserade infrastrukturavgifter bör införas i den lagstiftningen. Enligt regeringen innebär ändringar i eurovinjettdirektivet i fråga om distansbaserade infrastrukturavgifter att det skulle krävas relativt omfattande ändringar i den nuvarande lagen om infrastrukturavgifter på väg och att lagen därför bör ersättas med en ny lag med samma namn.

Regeringen pekar på att eurovinjettdirektivet innehåller hänvisningar till flera andra EU-rättsakter och att detta i huvudsak avser 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.

Med hänsyn till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen när det gäller fordons koldioxidutsläpp och andra externa kostnader som fordon orsakar finns det enligt regeringen anledning att anta att EU-rätten i framtiden kan komma att ändras löpande av bl.a. kommissionen. Ändringar på området torde i huvudsak bero på att fordonsflottan blir renare och orsakar mindre utsläpp, vilket i sin tur kan medföra fördelar för enskilda fordonsägare i form av t.ex. lägre avgifter. Nya beräkningssätt, ändrade referensvärden och andra ändringar i EU-rättsakter bör enligt regeringen därför i den utsträckning det är möjligt få omedelbart genomslag i Sverige.

En ny lag om infrastrukturavgifter på väg

Lagens tillämpningsområde

Regeringen föreslår att avgifter som tas ut för användning av allmänna vägar, utom färjor, eller enskilda vägar som är motorvägar eller som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige ska omfattas av lagens tillämpningsområde. Det ska bara gälla avgifter som tas ut för att täcka kostnader för väginfrastrukturen och kostnader för luftföroreningar, buller och koldioxidutsläpp som användningen av väginfrastrukturen orsakar. Kostnader ska få täckas med infrastrukturavgifter på allmän väg endast om avgifterna inte differentieras med hänsyn till fordonens utsläpp. Avgifter som avser installationer för att tillhandahålla energi till fordon under färd på elvägar ska inte omfattas av tillämpningsområdet. För att tydliggöra innehållet i lagen föreslår regeringen att vissa centrala ord och uttryck ska förklaras.

Avgiftssystemet och undantag

Regeringen föreslår att 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.

Infrastrukturavgifter ska enligt förslaget tas ut och drivas in på ett sätt som påverkar trafikflödet så lite som möjligt och som gör att normal trafiksäkerhetsstandard upprätthålls. Ett avgiftssystem ska inte leda till en snedvridning av konkurrensen mellan transportörer eller innebära diskriminering på grund av användarens, transportörens eller fordonets nationalitet eller transportens ursprung eller destination. Om systemet kräver användning av fordonsutrustning, ska den som tar ut infrastrukturavgiften se till att alla användare får tillgång till sådan utrustning som uppfyller de tekniska krav som föreskrivs.

Infrastrukturavgifter som tas ut för användning av ett vägavsnitt på allmän väg ska enligt regeringens förslag endast få täcka kostnader för uppförande och utveckling av det vägavsnitt som avgifterna avser samt för uppförande, underhåll, drift och utveckling av tillhörande avgiftssystem. Enligt förslaget ska infrastrukturavgifter som tas ut för tunga fordons användning av ett vägavsnitt på enskild väg få tas ut för att täcka kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av det vägavsnitt som avgifterna avser samt tillhörande avgiftssystem som kan hänföras till tunga fordon. Enligt förslaget ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om vad som ska avses med kostnader och uppförande och utveckling av ett vägavsnitt och tillhörande avgiftssystem.

I fråga om tunga fordon som omfattas av vägavgift föreslår regeringen att en infrastrukturavgift ska 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.

Regeringen föreslår att infrastrukturavgifter som tas ut för användning av en bro, en tunnel eller en väg genom ett bergspass inte ska omfattas av krav på differentiering utifrån koldioxidutsläppsklass om en differentiering inte är tekniskt genomförbar eller om en differentiering skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från det berörda vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa. Infrastrukturavgifter som tas ut för lätta lastbilar där förarutrymmet och lastutrymmet finns inom samma enhet och för lätta bussar ska enligt förslaget inte omfattas av krav på differentiering utifrån fordonens miljöprestanda om en differentiering inte är tekniskt genomförbar eller om en differentiering skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från det berörda vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa. Under samma förutsättningar ska det inte krävas att en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftförorening tas ut för användning av en bro, tunnel eller väg genom ett bergspass.

Bestämmande av avgifter

Regeringen föreslår att infrastrukturavgifternas storlek ska bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna inte överstiger de kostnader som avgifterna får

täcka. Avgiftsintäkterna ska fördelas över en tidsperiod som motsvarar vägavsnittets planerade livslängd eller en tid som inte understiger 20 år. Varje kategori eller typ av fordon ska som huvudregel bära sin beräknade andel av kostnaderna för ett vägavsnitt och tillhörande avgiftssystem. Om särskilda kostnader kan hänföras till en viss 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 åter speglar belastningen. De beräknade andelarna ska enligt förslaget kontrolleras regelbundet och vid behov justeras.

Regeringen föreslår att avgifter för användning av Öresundsbron ska få bestämmas enligt det ursprungliga avgiftssystemet på bron så länge avgiftssystemet inte ändras i väsentlig omfattning.

Om infrastrukturavgifter för användningen av enskilda vägar tas ut för alla tunga fordon ska avgifterna enligt förslaget få täcka en viss procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för bussar och personbilar klass II och en annan procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga lastbilar. Om infrastrukturavgifter för användningen av allmänna vägar tas ut för alla tunga fordon, ska avgifterna få täcka en viss procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga lastbilar. En nedsättning av den andel av de beräknade kostnaderna som en kategori av fordon ska betala ska inte leda till att kostnader förs över på en annan kategori av fordon i form av höjda avgifter. Regeringen bedömer att det inte bör införas särskilda bestämmelser om möjlighet att sätta ned infrastrukturavgifter helt eller delvis i glesbefolkade områden.

Differentiering av infrastrukturavgifter

Regeringen föreslår att infrastrukturavgifter för tunga fordon på vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller som är motorvägar, som huvudregel ska differentieras utifrån fordonens euro-utsläppsklass. Undantag från huvudregeln ska gälla om en differentiering skulle skada avgiftssystemets enhetlighet med andra avgiftssystem allvarligt, om en differentiering inte är tekniskt genomförbar eller om en differentiering skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa. Krav på euro-klassdifferentiering ska inte gälla om en infrastrukturavgift differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass eller om en avgift för externa kostnader för luftföroreningar tas ut. En differentiering av infrastrukturavgifter ska inte utformas så att den genererar högre totala intäkter än om avgifterna inte differentieras och 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.

Regeringen föreslår att infrastrukturavgifter som tas ut för tunga fordon i koldioxidutsläppsklasserna 2–5 för användningen av vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorvägar, ska sättas ned med olika procentsatser i förhållande till den avgift som tas ut för tunga fordon i koldioxidutsläppsklass 1. Om en infrastrukturavgift som differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass även differentieras i enlighet med fordonets euro-

utsläppsklass, ska de procentuella nedsättningarna av infrastrukturavgifter som tas ut för tunga fordon i koldioxidutsläppsklasserna 2–5 gälla i förhållande till den avgift som tillämpas för ett fordon som uppfyller det strängaste euro-utsläppskravet. Krav på differentiering utifrån koldioxidutsläppsklass ska inte gälla om en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp tas ut och differentieras.

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 motsvara minst 25 procent av den högsta avgift som tas ut för andra lätta fordon. En infrastrukturavgift för ett utsläppsfritt fordon med en totalvikt mellan 3 500–4 250 kilo ska uppgå till samma belopp som avgiften för ett lätt fordon av motsvarande fordonstyp som är utsläppsfritt.

Om ett fordons utsläppsklass har betydelse för en infrastrukturavgift, ska uppgiften kunna lämnas elektroniskt till avgiftsupptagaren innan fordonet används på infrastrukturen. Om en uppgift om ett fordons 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.

På enskilda vägar ska differentiering få ske under vissa förutsättningar i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen, eller främja trafiksäkerheten. En differentiering av infrastrukturavgifter ska enligt förslaget inte utformas så att den genererar ytterligare intäkter. Regeringen bedömer att en särskild trängselavgift inte bör införas. Infrastrukturavgifter som avser ett vägavsnitt som ingår i ett stort projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätverket ska enligt förslaget få differentieras på ett annat sätt än dem som följer av lagen om infrastrukturavgifter på väg.

Avgifter för externa kostnader

Regeringen föreslår att 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 luftföreningar tas ut för tunga fordon. Kravet ska inte gälla för tunga fordon som uppfyller det strängaste euro-utsläppskravet under fyra år fr.o.m. det datum då euro-utsläppskravet infördes. Om ett uttag av en avgift för trafikrelaterade luftföreningar 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 luftföreningar ska inte heller gälla om avgifterna avser användningen av en bro, tunnel eller väg genom ett bergspass och ett sådant avgiftsuttag inte är tekniskt genomförbart. Avgifter för externa kostnader i form av trafikrelaterade luftföreningar ska enligt förslaget få tas ut för

användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg i den utsträckning det inte krävs att sådana avgifter tas ut.

På motsvarande vis föreslås att avgifter för externa kostnader i form av kostnader för trafikrelaterat buller eller utsläpp av koldioxid ska få tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, i den utsträckning det inte krävs att sådana avgifter tas ut. En avgift för utsläpp av koldioxid ska få kombineras med en infrastrukturavgift som har differentierats i enlighet med fordonets koldioxidutsläppsklass.

Regeringen föreslår att 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 eurovinjettdirektivet och med hänsyn till de referensvärden som anges där. 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 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 eurovinjettdirektivet. Samma avgiftsnivå ska tillämpas för likvärdiga fordon. En avgift för en tung buss ska dock få bestämmas till ett lägre belopp än motsvarande avgifter för en tung lastbil. Regeringen bedömer att det för närvarande inte bör fastställas några avgifter för externa kostnader på allmän väg.

Rabatter och kvitto

Regeringen föreslår att 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.

Regeringen föreslår vidare att totalbeloppet av de infrastrukturavgifter och de avgifter för externa kostnader som tas ut ska framgå av ett kvitto eller en motsvarande handling som tillhandahålls den betalningsskyldige eller den som annars har betalat avgiften. Kvittot eller handlingen ska tillhandahållas elektroniskt om det är möjligt.

Överklagande och bemyndiganden

Regeringen föreslår att beslut om medgivande om användning av ett fordon trots ett användningsförbud ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Enligt förslaget ska regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer i fråga om infrastrukturavgifter på allmän väg få meddela föreskrifter om vilka vägavsnitt som avgifter ska tas ut på, vilka fordon som ska omfattas av avgifterna, avgifternas storlek, avgiftspliktens inträde, beslut om och betalning av avgifterna samt avgifter med anledning av försenad betalning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter

om vilka kostnader som ska innefattas i kostnader för uppförande och utveckling av ett vägavsnitt och tillhörande avgiftssystem samt vad som utgör en väsentlig förändring av ett avgiftssystem. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska i fråga om vägar i det transeuropeiska vägnätet och motorvägar få meddela föreskrifter om rapportering av uppgifter som har betydelse för tillämpningen av lagen om infrastrukturavgifter på väg.

Verkställighet, användningsförbud, personuppgiftsansvar och utbyte av uppgifter med andra medlemsstater

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

Ett avgiftspliktigt fordon ska enligt förslaget inte få användas om avgifter för användningen av ett vägavsnitt på allmän väg eller avgifter med anledning av en för sen betalning av sådana avgifter inte har betalats inom föreskriven tid. En förutsättning för användningsförbud ska vara att det totala avgiftsbeloppet uppgår till minst 5 000 kronor och att minst sex månader har gått sedan beloppet skulle ha betalats. Användningsförbudet ska gälla till dess den totala avgiftsskulden har betalats, men beslut om undantag ska kunna fattas om det finns särskilda skäl.

En polis eller bilinspektör ska ta hand om registreringsskyltarna för ett fordon som används i strid med ett användningsförbud och medge att fordonet därefter förs till närmaste lämpliga avlastnings- eller uppställningsplats.

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

Enligt regeringens förslag ska uppgifter om ett fordons koldioxidutsläpp, koldioxidutsläppsklass, datum för omklassificering och totalvikt få utbytas med andra medlemsstater via den nationella kontaktpunkten. Regeringen pekar i sammanhanget på att ett system för utbyte av information om fordon och ägare eller innehavare av fordon har skapats inom ramen för regleringen av elektroniska väg tullsystem i syfte att underlätta för medlemsstaterna att ta ut och driva in vägtullar.

En ny lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser

För att tydliggöra innehållet i lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser föreslår regeringen att vissa centrala ord och uttryck ska förklaras i lagen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska enligt förslaget få meddela föreskrifter om rapporteringsperioder och hur en utsläppsminskningskurva ska fastställas.

Enligt regeringen bör det framgå av lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser att tunga fordon ska delas in i koldioxidutsläppsklasserna 1–5. Koldioxidutsläppsklass 1 innehåller de mest förorenande fordonen och omfattar de 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. Koldioxidutsläppsklass 4 avser de utsläppsnåla fordonen och till koldioxidutsläppsklass 5 hör de renaste, utsläppsfria fordonen. Enligt förslaget ska den myndighet som regeringen bestämmer dela in de tunga fordon som är registrerade i vägtrafikregistret i dessa fem koldioxidutsläppsklasser.

Regeringen föreslår vidare att indelningen av ett fordon i en viss koldioxidutsläppsklass ska omprövas under vissa förutsättningar. Ett beslut att indela ett fordon i en viss koldioxidutsläppsklass ska enligt förslaget kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Beslutet ska dock kunna överklagas först efter att beslutsmyndigheten har omprövat det. Enligt regeringen ska ett överklagande av ett beslut innan det har omprövats ses som en begäran om omprövning av beslutet.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att bestämmelserna ska träda i kraft den 1 januari 2026 i fråga om avgiftsdifferentiering för utsläppsfria fordon, den 25 mars 2026 i fråga om avgifter för tunga fordon för externa kostnader och den 1 maj 2024 i fråga om övriga bestämmelser.

Regeringens förslag innebär att bestämmelserna om differentiering av en infrastrukturavgift för ett fordon med hänsyn till koldioxidutsläppsklass beroende på fordon och utsläppsklass ska tillämpas antingen två år efter det att referensvärden för den grupp eller undergrupp av fordon som fordonet tillhör finns tillgängliga eller fr.o.m. den dag då kurvor för minskade koldioxidutsläpp för den gruppen av fordon har fastställts och trätt i kraft. Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för förbud och beslut som har meddelats och fordringar som har påförts före den 1 maj 2024. I fråga om lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska äldre föreskrifter gälla för fordringar som har beslutats enligt tidigare lagar.

Konsekvenser

Regeringen bedömer att förslagen innebär vissa nya uppgifter för Transportstyrelsen som medför ökade kostnader för myndigheten. Transportstyrelsen har för 2024 fått en ökning av anslaget med 5 miljoner kronor för att finansiera de tillkommande kostnaderna. Enligt regeringen innebär det utökade rapporteringskravet en begränsad utökning av arbetsuppgifterna för Trafikverket, men man bedömer att kostnaderna för detta ryms inom befintliga

ekonomiska ramar. Vidare kan antalet beslut som överklagas till allmän förvaltningsdomstol komma att öka marginellt, men även här bedömer regeringen att kostnaderna för detta ryms inom befintliga ekonomiska ramar. I övrigt bedöms förslagen inte få några offentligfinansiella konsekvenser.

Regeringen bedömer också att tillämpningen av de förslag som lämnas kommer att innebära en positiv påverkan på klimat och miljö.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar regeringens lagförslag som innebär att 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 genomförs i svensk lagstiftning. Utskottet ser positivt på att förslaget innebär att infrastrukturavgifter ska tas ut och drivas in på ett sätt som gör att normal trafiksäkerhetsstandard upprätthålls samt att avgiftssystemet inte ska leda till en snedvridning av konkurrensen mellan transportörer. Utskottet välkomnar vidare regeringens förslag att i enlighet med eurovinjettdirektivet differentiera infrastrukturavgifterna för tunga fordon utifrån fordonens utsläpp av koldioxid. Utskottet konstaterar att utgångspunkten för detta är att ju mer koldioxid ett fordon släpper ut, desto högre infrastrukturavgifter ska tas ut för fordonet och att den avgiftsstruktur som ska gälla är att de tunga fordonen delas in i koldioxidutsläppsklasserna 1–5.

Utskottet anser sammanfattningsvis att regeringens lagförslag är ändamålsenligt utformade och konstaterar att det inte har väckts några följdmotioner med anledning av propositionen. Utskottet föreslår därmed att riksdagen bifaller regeringens lagförslag.

Särskilt yttrande

Regeringens lagförslag (V)

Linda W Snecker (V) anför:

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

Jag instämmer i förslagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser och anser i likhet med Naturvårdsverket att förslagen i regeringens proposition bör utgöra en grund för ett införande av ett miljö-differentierat kilometerskattesystem för fordon på allmän väg.

Samtidigt ställer jag mig frågande till de undantag från avgiftsplikten som ungefär 2 000 bussar gagnas av i det förslag som lämnats. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) drar i sitt remissvar slutsatsen att detta enbart leder till lägre utsläpp om det kan antas medföra överflyttningar från trafikslag med högre utsläpp per personkilometer till buss. VTI påpekar även att med hänsyn till att indelningen av fordon i koldioxidutsläppsklasser är ett nytt moment i eurovinjettdirektivet är en given fråga att analysera hur denna klassindelning påverkar klimatet. Vi i Vänsterpartiet kommer att följa VTI:s framtida analyser på detta område noggrant.

Svenska Taxiförbundet gör i sitt remissvar den viktiga observationen att om undantag från infrastrukturavgifter ska begränsas till bussar med en vikt över 3,5 ton skulle detta innebära att de samhällsbetalda persontransporterna, sjukresor, färdtjänst och skolskjuts – som i dag utförs med minibuss – antingen skulle belastas av ökade kostnader i form av vägavgifter eller ersättas av en tyngre och större buss. Jag anser att regeringen behöver se över detta så att förslagen inte motverkar sitt eget syfte.

Transportstyrelsen anser att det finns otydligheter när det gäller om kommunala motorvägar omfattas av tillämpningsområdet i förslaget till lag om infrastrukturavgifter på väg. Jag anser här att ett förtydligande från regeringens sida vore på sin plats.

Slutligen anser jag i linje med Transportarbetareförbundet att det är bra att de utländska aktörer som använder de svenska vägarna ska vara med och betala för dem. Det behövs dock utarbetade riktlinjer för kontroll och uppföljning. Vänsterpartiet kommer att följa frågan framöver.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2023/24:64 Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg:

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

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Tillämpningsområde

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

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

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

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

Ordförklaringar

2 § I denna lag avses med

vägavsnitt: en avgränsad del av en infrastruktur för vägtransport,

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

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

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

4 § I denna lag avses med

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

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

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

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

5 § I denna lag avses med

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

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

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

6 § I denna lag avses med

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

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

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

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

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

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

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

a) mindre än 1 gram koldioxid per kilowattimme, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG och med genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen, eller

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

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

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

Avgifter behöver inte tas ut för alla kategorier av fordon

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

Avgiftssystem

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

12 § Avgiftssystemet får inte innebära diskriminering

1. som leder till en snedvridning av konkurrensen mellan transportörer,
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 väg tullssystem, ska den som tar ut infrastrukturavgiften se till att alla användare kan få tillgång till sådan utrustning. Fordonsutrustningen ska uppfylla de tekniska kraven i samma lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den.

Kostnader på allmän väg

14 § Om infrastrukturavgifter tas ut för fordons 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.

Infrastrukturavgifter på allmän väg

16 § 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.

17 § 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 fordonskategorins eller fordonstypens beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om särskilda kostnader kan hänföras till en viss fordonskategoris 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 en annan procentandel av de beräknade kostnadsandelarna för tunga lastbilar.

Andelsfördelningen ska ses över regelbundet och justeras vid behov.

18 § Om en avgift som har bestämts enligt 17 § för en viss fordonskategori eller fordonstyp inte tas ut helt eller delvis, får det inte medföra höjda avgifter för andra fordonskategorier eller fordonstyper.

Kostnader på enskild väg

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

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

Infrastrukturavgifter på enskild väg

20 § Infrastrukturavgifter enligt 19 § 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.

21 § Infrastrukturavgifterna ska bestämmas genom att man först beräknar de tunga fordonens andel av vägavsnittets totala kostnader enligt 19 §. 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.

22 § Trots 19 § andra stycket, 20 § 1 och 21 § får infrastrukturavgifter tas ut för färd på Öresundsbron enligt det ursprungliga avgiftssystemet på bron så länge avgiftssystemet inte ändras i väsentlig omfattning.

Differentiering för euro-utsläppsklass

23 § 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.

24 § Avgifterna behöver inte differentieras enligt 23 §, 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 25 §, eller
3. avgifter tas ut enligt 35 §.

Differentiering för koldioxidutsläpp

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

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

Om avgifterna också differentieras med hänsyn till fordonens euro-utsläppsklass enligt 23 §, ska avgifterna i koldioxidutsläppsklasserna 2–5 beräknas i förhållande till avgiften för sådana fordon i koldioxidutsläppsklass 1 som uppfyller det strängaste euro-utsläppskravet.

26 § Avgifterna behöver inte differentieras enligt 25 §, om avgifter i stället tas ut för trafikrelaterade utsläpp av koldioxid enligt 37 §.

27 § Avgifter för användning av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass behöver inte differentieras enligt 25 §, 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 för utsläppsfria fordon

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

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

Avgifterna ska dock motsvara minst 25 procent av den högsta avgift som tas ut för andra lätta fordon.

29 § Avgifter för användning av en bro, av en tunnel eller av en väg genom ett bergspass behöver inte differentieras enligt 28 §, om differentieringen skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

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

Differentiering för att styra trafiken på enskild väg

31 § 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 i transeuropeiska stomtransportnätet

32 § 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 23, 25, 28 och 31 §§, 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.

33 § Om avgifter differentieras enligt 32 § för att minska trängsel, främja trafiksäkerheten eller minimera slitage på vägavsnittet eller optimera användningen av det, ska differentieringen innebära en styrning till tider på dygnet, till typ av dag eller till årstid.

Differentiering får inte ge en större totalintäkt

34 § En avgiftsdifferentiering enligt 23, 25, 28, 31 eller 32 § får inte utformas så att de totala avgiftsintäkterna blir större än om avgifterna inte differentieras.

Avgifter för externa kostnader

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

36 § Avgifter för externa kostnader enligt 35 § behöver inte tas ut

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

37 § Avgifter för externa kostnader får tas ut för användning av ett vägavsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg i den utsträckning sådana avgifter inte ska tas ut enligt 35 §.

38 § Avgifter enligt 35 eller 37 § för tunga fordon ska bestämmas i enlighet med de minikrav och beräkningsmetoder som anges i bilaga IIIa till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, i lydelsen enligt

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

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

39 § Avgifter enligt 35 eller 37 § som tas ut för att täcka kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller ska bestämmas så att de totala intäkterna från sådana avgifter inte överstiger de externa kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller som de avgiftsbelagda fordonens användning av vägavsnittet orsakar.

40 § En avgift enligt 37 § 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

41 § 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

42 § 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 avgiftssystemet 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

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

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

Användningsförbud för fordon när avgift inte har betalats

44 § 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.

45 § En avgift ska inte räknas in i den totala avgiftsskulden enligt 44 § om

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

2. ett anstånd med betalningen gäller för avgiften, eller

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

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

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

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

49 § 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.

50 § En polisman eller en bilinspektör

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

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

Verkställighet

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

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

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

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

52 § Ett beslut om avgift som avses i 51 § får verkställas enligt utskönningsbalken även om det inte har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Överklagande

53 § Beslut i fråga om att medge användning av ett fordon enligt 47 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Personuppgiftsansvar

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

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

Bemyndiganden

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

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

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

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

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 51 §.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026 i fråga om 28 och 29 §§, den 25 mars 2026 i fråga om 35–40 §§ och i övrigt den 1 maj 2024.

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

3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för

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

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

4. Följande gäller för tillämpningen av 25–27 §§ på undergrupper av tunga fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG. Om Europeiska kommissionen för en sådan undergrupp har fastställt referensvärden för koldioxidutsläpp i en genomförandeakt som antagits efter den 30 april 2022 eller om sådana referensvärden inte har fastställts, ska bestämmelserna om differentiering av infrastrukturavgifter i 26–28 §§ tillämpas på fordon i den undergruppen först från och med den dag som inträffar två år efter offentliggörandet av den genomförandeakt där referensvärdena fastställs.

5. Följande gäller för tillämpningen av 25–27 §§ på grupper av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242:

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

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

2 Förslag till lag om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Ordförklaringar

1 § I denna lag avses med

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

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

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

undergrupp av fordon: en grupp av fordon som definieras i bilaga I punkt 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. mindre än 1 gram koldioxid per kilowattimme, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG och med genomförandeakter som har antagits med stöd av förordningen, eller

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

7 § Med *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 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.

Indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser

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

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

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

- a) registrerades för första gången under en rapporteringsperiod,
- b) vid tidpunkten för registreringen har koldioxidutsläpp som är mer än fem procent lägre än det värde på utsläppsminskingskurvan för den relevanta undergruppen av fordon som gäller för rapporteringsperioden, och
- c) inte tillhör någon av koldioxidutsläppsklasserna 3–5,

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

- a) registrerades för första gången under en rapporteringsperiod,

- b) vid tidpunkten för registreringen har koldioxidutsläpp som är mer än åtta procent lägre än det värde på utsläppsminskningsskurvan 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 delar in fordon i koldioxidutsläppsklasser enligt 9 § ska ompröva klassificeringen av ett fordon

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

Vid en omprövning enligt första stycket 1 ska fordonets koldioxidutsläpp bedömas i förhållande till värdet på 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 1 maj 2024.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 §²

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2024.

¹ Lagen omtryckt 1987:459.

² Senaste lydelse 2014:53.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

I denna lag förstås med

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

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

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

4. fordonets ägare:

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

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

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

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

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

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

1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller

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

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.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bilaga 2¹

Förteckning över de svenska skatter och avgifter som konventionen tillämpas på

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

Artikel 2 punkt 1 a:

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

Artikel 2 punkt 1 b:

- i) Begravningslagen (1990:1144), lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund.
- ii) Lagen (1994:1920) om allmän löneavgift, lagen (1994:1744) om allmän pensionsavgift, socialavgiftslagen (2000:980).
- iii) A. Lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt.
B. Lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.
C. Mervärdesskattelagen (1994:200).
C. Mervärdesskattelagen (2023:200).

¹ Senaste lydelse 2014:1491.

D. Lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel, lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel, lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., *lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt, lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus, lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.*

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

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

D. Lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel, lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel, lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., *lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus, lagen (1998:506) om 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 (2004:629) om trängselskatt samt bestämmelser som har meddelats med stöd av lagen (2024:000) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg.*

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

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

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

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

10. *bestämmelser som har meddelats med stöd av lagen (2024:000) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg.*

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2024.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för fordringar som har påförts före den 1 maj 2024.

¹ Senaste lydelse 2014:55.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

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

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

Syftet med lagen är att främja betalningen av vägtullar genom att

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

28 §³

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

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

1. den tid inom vilken vägtullen skulle ha betalats har löpt ut och utbytet av uppgifter behövs för att kunna kräva betalning av fordonets ägare eller innehavare, eller

2. utbytet av uppgifter behövs för att underrätta fordonets ägare eller innehavare om en skyldighet att betala vägtullen och

a) underrättelsen är nödvändig för att kunna kräva betalning, och

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

² Senaste lydelse 2022:351.

³ Senaste lydelse 2022:351.

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.

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

Utbytet får endast avse uppgifter som anges i bilaga I till direktiv (EU) 2019/520, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362 av den 24 februari 2022 om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer.

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

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2024.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §¹

Tillstånd till kamerabevakning krävs inte vid

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

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

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

4. bevakning som Trafikverket bedriver

a) av vägtrafik,

b) av sjötrafik vid en rörlig bro,

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

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

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

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2020:519.

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2024.