



## Lag om infrastrukturavgifter på väg;

utfärdad den 6 februari 2014.

Enligt riksdagens beslut<sup>1</sup> föreskrivs<sup>2</sup> följande

### Tillämpningsområde

#### 1 § Denna lag gäller

1. infrastrukturavgifter på allmänna vägar utom färjor, och
2. infrastrukturavgifter för tunga godsfordon på enskilda vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar.

Lagen gäller dock inte infrastrukturavgifter som avses i första stycket 1 om avgifterna omfattas av krav på differentiering utifrån EURO-utsläppsklass enligt 10 §.

2 § För färd på vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller på andra motorvägar får infrastrukturavgifter tas ut för fordon som omfattas av lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, dock endast för användandet av ett vägavsnitt i form av en bro eller en tunnel eller en väg genom ett bergspass.

### Definitioner

#### 3 § I denna lag betyder

*avgiftssystem*: ett tekniskt och administrativt system som används för uttag av infrastrukturavgifter på ett vägavsnitt,

*EURO-utsläppsklass*: en sådan 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<sup>3</sup>, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU<sup>4</sup>, och 31 § avgasreninglagen (2011:318),

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

<sup>1</sup> Prop. 2013/14:25, bet. 2013/14:TU8, rskr. 2013/14:147.

<sup>2</sup> Jfr 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, Celex 31999L0062), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU (EUT L 269, 14.10.2011, s. 1, Celex 32011L0076).

<sup>3</sup> EGT L 187, 20.7.1999, s. 42 (Celex 31999L0062).

<sup>4</sup> EUT L 269, 14.10.2011, s. 1 (Celex 32011L0076).

*prioriterade projekt av europeiskt intresse*: de vägvägningsprojekt i Sverige som anges i bilaga III till Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (omarbetning)<sup>5</sup>,

*TEN-T-vägnätet*: det vägnät som definieras i bilaga I, avsnitt 2 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga II till beslutet,

*tungt godsfordon*: ett motorfordon eller en ledad motorfordonskombination som har en totalvikt över 3 500 kilogram och som är avsedd för eller används för godstransport på väg,

*vägvägningsdel*: en avgränsad del av infrastrukturen.

I övrigt har de termer som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

## Avgiftssystemet

**4 §** Infrastrukturavgifter ska tas ut och drivas in på ett sätt som påverkar trafikflödet så lite som möjligt och som gör att normal trafiksäkerhetsstandard upprätthålls.

Ett avgiftssystem får inte medföra omotiverade nackdelar för användare som inte regelbundet använder vägnätet. Om avgiftssystemet kräver användning av fordonsutrustning som avses i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, ska den som tar ut infrastrukturavgiften se till att alla användare kan få tillgång till sådan utrustning. Fordonsutrustningen ska uppfylla de tekniska kraven i nämnda lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

## Beräkning av infrastrukturavgifter

### Kostnadsunderlag

#### *Allmänna vägar*

**5 §** Infrastrukturavgifter som avses i 1 § första stycket 1 ska bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna inte överstiger kostnaderna för uppförande och utveckling av det vägvägningsprojekt som avgifterna avser samt för uppförande, underhåll, drift och utveckling av tillhörande avgiftssystem. Endast kostnader som har finansierats med lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter och kostnader som ska finansieras direkt med intäkter från infrastrukturavgifter ska ingå i kostnadsunderlaget.

Infrastrukturavgifter ska baseras på en tidsperiod som motsvarar infrastrukturens planerade livslängd eller en annan tid som inte understiger 20 år.

Andra stycket gäller inte infrastrukturavgifter som tas ut för färd på bron på Europaväg 6 över Svinesund, så länge det ursprungliga avgiftssystemet på bron används och inte ändras i väsentlig omfattning.

**6 §** De kostnader som avses i 5 § första stycket ska fördelas mellan olika kategorier av bilar utifrån deras beräknade andelar av kostnaderna. Kost-

<sup>5</sup> EUT L 204, 5.8.2010, s. 1 (Celex 32010D0661).

naderna för en kategori av bilar får på motsvarande sätt fördelas mellan olika typer av bilar inom kategorin.

Den andel av kostnaderna som kan hänföras till respektive kategori eller typ av bilar ska motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om högre kostnader för att uppföra och underhålla infrastrukturen kan hänföras till en viss kategori av bilar, får den andel av kostnaderna som ska bäras av den kategorin justeras i motsvarande mån. Detsamma gäller om högre kostnader kan hänföras till en viss typ av bil inom en kategori.

De beräknade andelar av kostnaderna som ska hänföras till olika kategorier och typer av bilar ska kontrolleras regelbundet och vid behov justeras.

### *Enskilda vägar*

**7 §** Infrastrukturavgifter som avses i 1 § första stycket 2 ska bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna inte överstiger den andel av kostnaderna som kan hänföras till tunga godsfordon och som avser uppförande, underhåll, drift och utveckling av det vägavsnitt som avgifterna avser och tillhörande avgiftssystem. I kostnadsunderlaget får det även ingå rimlig avkastning på kapital och en rimlig vinstmarginal.

Infrastrukturavgifter ska baseras på en tidsperiod som motsvarar infrastrukturens planerade livslängd eller en annan tid som inte understiger 20 år.

**8 §** Den andel av kostnaderna enligt 7 § första stycket som ska hänföras till tunga godsfordon ska motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. De tunga godsfordonens andel av kostnaderna får på motsvarande sätt fördelas mellan olika typer av tunga godsfordon. Om kostnaderna för att uppföra och underhålla infrastrukturen blir högre på grund av den tunga trafiken, får den andel av kostnaderna som ska bäras av tunga godsfordon justeras i motsvarande mån. Detsamma gäller om högre kostnader kan hänföras till en viss typ av tunga godsfordon.

De tunga godsfordonens beräknade andel av kostnaderna ska kontrolleras regelbundet och vid behov justeras.

**9 §** Bestämmelserna i 7 § andra stycket och 8 § gäller inte infrastrukturavgifter som tas ut för färd på Öresundsbron, så länge det ursprungliga avgiftssystemet på bron används och inte ändras i väsentlig omfattning.

### **Differentiering av infrastrukturavgifter**

**10 §** Infrastrukturavgifter för tunga godsfordon på vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar ska differentieras i enlighet med fordonens EURO-utsläppsklass. Ingen avgift får vara mer än dubbelt så hög som den avgift som tas ut för ett likvärdigt fordon som uppfyller det strängaste utsläppskravet.

Kravet på differentiering enligt första stycket gäller inte om

1. det allvarligt skulle skada avgiftssystemens enhetlighet,
2. det inte är tekniskt genomförbart, eller
3. om det skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från det

berörda vägavsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa som följd.

**11 §** Om uppgift om ett fordon's EURO-utsläppsklass inte finns tillgänglig när ett beslut om infrastrukturavgift ska fattas, får infrastrukturavgift tas ut med högst det belopp som gäller för likvärdiga fordon med utsläppsklass EURO 0.

**12 §** Infrastrukturavgifter som avses i 1 § första stycket 2 får differentieras beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid, för att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen eller för att optimera användningen av eller främja trafiksäkerheten på det berörda vägavsnittet, om

1. differentieringen är tydlig, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor,

2. ingen avgift är mer än 175 procent högre än den genomsnittliga avgiften för motsvarande fordon,

3. högre avgifter för att minska trängsel tas ut under högst fem timmar per dag, och

4. differentiering för att minska trängsel innebär högre avgiftsnivåer under perioder då många fordonspassager äger rum och lägre avgiftsnivåer under övriga tider.

En differentiering enligt första stycket får inte utformas så att de totala avgiftsintäkterna ökar. Om en intäktsökning trots detta skulle uppstå ska differentieringens struktur ändras inom två år efter utgången av det kalenderår när intäktsökningen uppstod.

**13 §** Infrastrukturavgifter som avser ett prioriterat projekt av europeiskt intresse får differentieras på annat sätt än som anges i 10 § och 12 § första stycket för att säkra projektets lönsamhet, om ett sådant vägavsnitt är direkt konkurrensutsatt i förhållande till andra sätt att färdas med ett fordon än på väg. En sådan differentiering

1. ska leda till en avgiftsstruktur som är linjär, proportionell, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor, och

2. får inte leda till att kostnader förs över på användare som inte omfattas av differentieringen i form av höjda avgifter.

Om infrastrukturavgifter som avses i första stycket differentieras i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen eller för att optimera användningen av eller främja trafiksäkerheten på det berörda vägavsnittet, ska differentieringen ske beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid.

Bestämmelserna i 12 § andra stycket ska tillämpas vid differentiering enligt första och andra styckena.

### **Personuppgiftsansvar**

**14 §** Den som tar ut infrastrukturavgifter på vägar som avses i 1 § första stycket 2 är personuppgiftsansvarig enligt personuppgiftslagen (1998:204) för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

I fråga om infrastrukturavgifter på vägar som avses i 1 § första stycket 1 finns bestämmelser om personuppgiftsansvar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

**15 §** Om en infrastrukturavgift på allmän väg inte betalas i rätt tid ska avgiften lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet enligt utskökningsbalken ske.

Ett beslut enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

### **Bemyndiganden**

**16 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om vägar som avses i 1 § första stycket 1 meddela föreskrifter om

1. vilka vägavsnitt som ska avgiftsbeläggas,
2. vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt,
3. infrastrukturavgiftens storlek,
4. avgiftspliktens inträde, och
5. beslut om och betalning av infrastrukturavgift.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar meddela föreskrifter om rapportering.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014.

På regeringens vägnar

FREDRIK REINFELDT

CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD  
(Näringsdepartementet)

