



# Svensk författningssamling

## Lag om infrastrukturavgifter på väg

Utfärdad den 21 mars 2024

SFS 2024:172

Publicerad  
den 27 mars 2024

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

<sup>1</sup> Prop. 2023/24:64, bet. 2023/24:TU11, rskr. 2023/24:148.

<sup>2</sup> 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 trafikrelaterade luftföroreningar:* kostnaden för de skador på människors hälsa och de miljöskador som uppstår till följd av utsläpp av partiklar och ozonbildande ämnen, såsom kväveoxid och flyktiga organiska föreningar, i samband med att ett fordon används, och

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

**5 §** I denna lag avses med

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

*infrastrukturavgift:* en distansbaserad avgift som tas ut för att täcka kostnader för uppförande, drift, underhåll och utveckling av ett 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 vägtullssystem, ska den som tar ut infrastrukturavgiften se till att alla användare kan få tillgång till sådan utrustning. Fordonsutrustningen ska uppfylla de tekniska kraven i samma lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den.

### **Kostnader på allmän väg**

**14 §** Om infrastrukturavgifter tas ut för 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 fordons användning av ett sådant vägavsnitt på en enskild väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg, får avgifterna tas ut endast för att täcka kostnader för uppförandet, driften, underhållet och utvecklingen av vägavsnittet och det avgiftssystem som hör till vägavsnittet, inklusive 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 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 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 vägvagnsnitt 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 vägvagnsnittet 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 vägvagnsnitt som ingår i det transeuropeiska vägnätet i Sverige eller är motorväg ska differentieras med hänsyn till fordonens koldioxidutsläppsklasser enligt 9 § lagen (2024:173) 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 vägvagnsnittet 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 lätta bussar ska vara lägre än för andra lätta fordon, om

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

**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 utsökningbalken 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 vägavsnitt 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.

ULF KRISTERSSON

ANDREAS CARLSON  
(Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet)