

Betalningslösning för trängselskatt



# Innehållsförteckning

Innehållsförteckning .....	1
Sammanfattning .....	4
Ordlista .....	7
1 Författningsförslag - alternativ 1 .....	9
1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem .....	9
1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt. 11	
1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.....	12
1.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg .....	13
1.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem .....	17
2 Författningsförslag - alternativ 2 .....	19
2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem .....	19
2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt. 20	
2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.....	23
2.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister .....	24
2.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem .....	28
2.6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg .....	30
3 Bakgrund.....	35
4 Gällande rätt.....	37
4.1 Elektroniska vägtullssystem.....	37
4.2 Trängselskatt.....	39
4.3 Infrastrukturavgift.....	39
4.4 Behandling av personuppgifter .....	40
4.5 Sekretess .....	41
4.6 Förvaltningslagen.....	42
5 Överväganden och förslag - alternativ 1 .....	43

5.1	Skattskyldighet och avgiftsskyldighet vid användning av transponder.....	43
5.2	Identifiering av den som är skattskyldig respektive avgiftsskyldig.....	45
5.3	Väganvändaren och ägaren av bilen .....	49
5.4	Uppgiftsskyldighet för EETS-betalningsförmedlare .....	51
5.5	Uppgiftsskyldighet för betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare.....	54
5.6	Uppgiftsskyldighet för EETS-väganvändare .....	56
5.7	Uppgiftsskyldighet för väganvändare som inte är EETS-väganvändare .....	58
5.8	Ändring i förordningen om vägtrafikregister.....	59
5.9	Avgiftsskyldighet och betalningsskyldighet.....	61
5.10	Behandling av personuppgifter .....	62
5.11	Sekretess i beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift.....	65
5.12	EU-rätt.....	68
5.13	Undantag från motiverings- och underrättelseskyldighet.....	70
5.14	Avgiftsupptagare.....	74
6	Överväganden och förslag - alternativ 2.....	77
6.1	Identifiering av den som är skattskyldig respektive avgiftsskyldig.....	77
6.2	Skattskyldighet och avgiftsskyldighet vid användning av transponder.....	82
6.3	Uppgiftsskyldighet för EETS-betalningsförmedlare .....	85
6.4	Uppgiftsskyldighet för betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare.....	87
6.5	Ändring i förordningen om vägtrafikregister.....	89
6.6	Avgiftsskyldighet och betalningsskyldighet.....	93
6.7	Behandling av personuppgifter .....	93
6.8	EU-rätt.....	95
6.9	Undantag från motiverings- och underrättelseskyldighet.....	96
6.10	Avgiftsupptagare.....	100
7	Internetbaserad betalningslösning.....	101
7.1	Inledning .....	101
7.2	Befintliga betalningslösningar .....	101
7.3	Överväganden .....	101
7.3.1	Befintliga betalningslösningar tillgodoser behovet av internetbaserade betalningsalternativ.....	101
8	Konsekvensanalys.....	104
8.1	Inledning .....	104
8.2	Konsekvenser - alternativ 1 .....	106

8.2.1	Konsekvenser för företag och enskilda.....	106
8.2.2	Konsekvenser för myndigheter.....	107
8.2.3	Förslagets överensstämmelse med Sveriges skyldigheter som följer av medlemskap i EU .....	108
8.3	Konsekvenser - alternativ 2 .....	109
8.3.1	Konsekvenser för företag och enskilda.....	109
8.3.2	Konsekvenser för myndigheter.....	110
8.3.3	Förslagets överensstämmelse med Sveriges skyldigheter som följer av medlemskap i EU .....	111
9	Författningskommentar - alternativ 1 .....	112
9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem .....	112
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt .....	114
9.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.....	115
9.4	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.....	116
9.5	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem .....	117
10	Författningskommentar - alternativ 2 .....	119
10.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem .....	119
10.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt .....	120
10.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.....	122
10.4	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister .....	123
10.5	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem .....	125
10.6	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.....	126

## Sammanfattning

Skatteverket har fått i uppdrag av regeringen att lämna förslag till hur ett system för att ta ut trängselskatt med användning av transponder kan utformas (Fi 2014/4509). I uppdraget ingår vidare att analysera och lämna förslag till hur en internetbaserad betalningslösning för trängselskatt kan utformas. Betalningslösningarna ska även kunna tillämpas vid uttag av infrastrukturavgifter. Skatteverket ska vid fullgörandet av sitt uppdrag samråda med Transportstyrelsen och Trafikverket.

Såvitt avser en betalningslösning för trängselskatt med användning av transponder presenterar Skatteverket i denna promemoria två alternativa förslag. Alternativ 1 beskrivs i avsnitt 5 och alternativ 2 i avsnitt 6.

För berörda aktörer är alternativ 2 mindre kostsamt och mer lätthanterligt ur ett praktiskt perspektiv än alternativ 1.

Såvitt avser en internetbaserad betalningslösning har Skatteverket gjort bedömningen att de i Sverige befintliga internetbaserade betalningslösningarna tillgodoser behovet av internetbaserade betalningsalternativ, och lämnar därför inga förslag i denna del. Skatteverkets bedömning avseende en internetbaserad betalningslösning beskrivs i avsnitt 7.

### *Alternativ 1*

Ägaren av en bil ska vara skattskyldig för trängselskatt även när den skattepliktiga bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Den skattskyldige måste namnges och i övrigt identifieras när beslut om trängselskatt ska fattas. Även den skattepliktiga bilen måste identifieras. Detsamma ska gälla för infrastrukturavgifter.

För att Transportstyrelsen ska få tillgång till uppgifter för att identifiera den skattskyldige och bilen när ett beslut om trängselskatt ska fattas, föreslår Skatteverket att det i lag införs en skyldighet för en betalningsförmedlare som är registrerad enligt lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem eller i enlighet med kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta (EETS-beslutet), i denna promemoria kallad EETS-betalningsförmedlare, att lämna dessa uppgifter till Transportstyrelsen. Detsamma ska gälla när ett beslut om infrastrukturavgifter ska fattas. Uppgifterna ska endast lämnas om Transportstyrelsen inte redan har tillgång till dessa uppgifter. Uppgifterna måste enligt Skatteverkets bedömning även inhämtas i de fall betalningsförmedlaren inte är en EETS-betalningsförmedlare, dock bör skyldigheten i dessa fall endast regleras i avtal.

För att betalningsförmedlaren ska ha möjlighet att lämna dessa uppgifter till Transportstyrelsen, måste uppgifterna dessförinnan ha lämnats till betalningsförmedlaren. Att korrekta väganvändar- och fordonsuppgifter ska lämnas av en väganvändare som ingått avtal med en EETS-betalningsförmedlare (i denna promemoria kallad EETS-väganvändare) till en EETS-betalningsförmedlare regleras redan i dag. I vissa fall kan det dock förekomma att väganvändaren och ägaren av bilen inte är samma person. Därför föreslår Skatteverket att EETS-väganvändare, i de situationer då väganvändaren och ägaren av bilen inte är samma person, även ska lämna uppgifter om ägaren av bilen till EETS-betalningsförmedlaren. På samma sätt som när det gäller uppgifter från betalningsförmedlare måste uppgifterna även

inhämtas från en väganvändare som inte är en EETS-väganvändare. Skyldigheten bör dock endast regleras i avtal.

I lagen om elektroniska vägtullssystem, lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg används begreppet betalningsskyldig för att beskriva den som ansvarar för en infrastrukturavgift. De ovan angivna författningarna anger olika personer som betalningsskyldiga för samma avgift. För att undvika missförstånd och begreppsförvirring föreslås i promemorian att begreppet betalningsskyldig ersätts av begreppet avgiftsskyldig i lagen och förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

Enligt förvaltningslagen (1986:223), förkortad FL, har en myndighet, som i ett beslut avgör ett ärende, en skyldighet att underrätta den som ärendet avser om innehållet i beslutet samt ange de skäl som har bestämt utgången. Ett undantag från dessa bestämmelser föreslås när den bil som beslutet avser är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare. Undantaget gäller endast vid beslut som avser vägtull och alltså inte vid beslut som avser förseningsavgift, tilläggsavgift, rättelse eller omprövning.

Vidare föreslås att Skatteverket ska vara avgiftsupptagare då trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde. Trafikverket ska dock för Skatteverkets räkning agera som avgiftsupptagare utom avseende skyldighet att besluta om trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt.

### *Alternativ 2*

Väganvändaren ska vara skattskyldig för trängselskatt när den skattepliktiga bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. När beslut om trängselskatt ska fattas avseende en sådan bil ska den skattskyldige och den skattepliktiga bilen identifieras med stöd av ombordenhetens attribut för säker identifiering (i denna promemoria kallat OASI). Detsamma ska gälla vid beslut om infrastrukturavgifter. Att identifiering ska ske enbart med stöd av OASI kräver att ändringar görs i bilagorna 5 och 8 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen ska anses tillräckligt identifierad med OASI såvitt avser beslut om vägtull, dvs. trängselskatt och infrastrukturavgift. Det innebär att det vid beslut enligt lagen (2004:629) om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgifter på väg som inte avser vägtull men som har sin grund i beslut om vägtull, såsom beslut om förseningsavgift, tilläggsavgift, rättelse och omprövning, krävs att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen namnges och i övrigt identifieras. För att Transportstyrelsen ska få tillgång till uppgifter om den skattskyldige respektive avgiftsskyldige vid dessa beslut föreslår Skatteverket att EETS-betalningsförmedlare ska lämna dessa uppgifter till Transportstyrelsen. Uppgifterna måste enligt Skatteverkets bedömning även inhämtas i de fall betalningsförmedlaren inte är en EETS-betalningsförmedlare, dock bör skyldigheten i dessa fall endast regleras i avtal.

Vidare föreslås ett undantag från bestämmelserna i FL avseende motiverings- och underrättelseskyldighet vid beslut om vägtull när den bil som beslutet avser är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Detta gäller oavsett om betalningsförmedlaren är EETS-betalningsförmedlare eller inte. Undantaget gäller endast vid beslut som avser vägtull.

Skatteverket gör vidare samma överväganden avseende bl.a. avgiftsupptagare och begreppen betalningsskyldig respektive avgiftsskyldig i alternativ 2 som i alternativ 1.



## Ordlista

Avgiftsupptagare	En myndighet eller en juridisk person som genom ett elektroniskt vägtullssystem tar upp vägtullar för fordonstrafik i ett vägtullsområde, se 4 § första stycket 2 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.
Betalningsförmedlare	En juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare. Begreppet omfattar både EETS-betalningsförmedlare och övriga betalningsförmedlare (bl.a. betalningsförmedlare inom EasyGo).
EETS-beslutet	Kommissionens beslut av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta (2009/750/EG).
EETS-betalningsförmedlare	En juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en EETS-väganvändare till en avgiftsupptagare och som är registrerad enligt lagen om elektroniska vägtullssystem eller i enlighet med EETS-beslutet i den stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet där förmedlaren är etablerad. I 2 § andra stycket ovan angiven lag framgår det att lagens bestämmelser om betalningsförmedlare endast gäller EETS-betalningsförmedlare. I 4 § första stycket 3 ovan angiven lag definieras betalningsförmedlare. Eftersom lagens bestämmelser om betalningsförmedlare endast gäller EETS-betalningsförmedlare, omfattas endast EETS-betalningsförmedlare av definitionen i 4 §.
EETS-väganvändare	En fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en EETS-betalningsförmedlare om förmedling av vägtull till avgiftsupptagare. I 2 § tredje stycket lagen om elektroniska vägtullssystem framgår att lagens bestämmelser om väganvändare endast gäller EETS-väganvändare. I 4 § första stycket 8 ovan angiven lag definieras väganvändare. Eftersom lagens bestämmelser om väganvändare endast gäller EETS-väganvändare, omfattas endast EETS-väganvändare av definitionen i 4 §.
EFC-direktivet	Europaparlamentets och Rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen.
Elektroniskt vägtullssystem	Ett tekniskt och administrativt system för att ta upp vägtullar i ett vägtullsområde med stöd av fordonsutrustning, se 4 § första stycket 4 lagen om elektroniska vägtullssystem.

Fordonsutrustning	En komplett uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som behövs för att kunna använda ett elektroniskt vägtullssystem och som är installerade i ett fordon för insamling, lagring, bearbetning, fjärrmottagning och överföring av data, se 4 § första stycket 5 lagen om elektroniska vägtullssystem. I praktiken avses en transponder.
Färdvägsdeklaration	En sådan uppgift till en avgiftsupptagare som bekräftar att ett fordon har framförts inom dennes vägtullsområde, se 4 § första stycket 6 lagen om elektroniska vägtullssystem.
OASI	Ombordenhetens attribut för säker identifiering. Ett samlingsbegrepp för uppgifter som är knutna till en transponder, t.ex. transponderns identitetsnummer.
Väganvändare	En fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om förmedling av vägtull till avgiftsupptagare. Begreppet omfattar både EETS-väganvändare och övriga väganvändare (bl.a. väganvändare som har träffat avtal med betalningsförmedlare inom EasyGo).
Vägtull	En avgift eller skatt som betalas för fordonstrafik i ett vägtullsområde, se 4 § första stycket 9 lagen om elektroniska vägtullssystem. Trängselskatt och infrastrukturavgift är vägtull.
Vägtullsområde	En väg, gata, led eller färja som är att anse som en väg, ett torg eller ett annat område, där ett elektroniskt vägtullssystem används, se 4 § första stycket 10 lagen om elektroniska vägtullssystem.

# 1 Författningsförslag - alternativ 1

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem

*dels* att 15 och 17 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf, 7 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*7 a §*

*När beslut om vägtull ska fattas för en bil som är försedd med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, ska betalningsförmedlaren senast den 10 i kalendermånaden efter den månad som beslutet om vägtull avser lämna de uppgifter som behövs för att identifiera den som enligt 8 § lagen (2004:629) om trängselskatt eller 7 § förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg är ägare av bilen och bilen till Transportstyrelsen.*

*Uppgifter enligt första stycket behöver endast lämnas om Transportstyrelsen inte redan har tillgång till uppgifterna.*

*15 §*

En väganvändare ska se till att

1. korrekta användar- och fordonsuppgifter lämnas till betalningsförmedlaren,

2. fordonsutrustningen är i drift då fordonet framförs inom ett vägtullsområde, och

3. fordonsutrustningen används enligt betalningsförmedlarens anvisningar.

Om en väganvändare inte fullgör sina skyldigheter enligt första stycket, får betalningsförmedlaren bestämma att väganvändarens fordonsutrustning

En väganvändare ska se till att

1. korrekta användar- och fordonsuppgifter, samt uppgifter om den som enligt 8 § lagen (2004:629) om trängselskatt eller 7 § förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg är ägare av bilen om denne är någon annan än väganvändaren, lämnas till betalningsförmedlaren,

inte längre är godkänd.

### 17 §

En betalningsförmedlare som har träffat avtal med en väganvändare om förmedling av vägtull är, i stället för *väganvändaren*, betalningsskyldig för en vägtull som avser *ett fordon som är försett* med fordonsutrustning tillhandahållen av betalningsförmedlaren. Om en färdvägsdeklaration inte har skickats, är dock betalningsförmedlaren och *väganvändaren* solidariskt betalningsskyldiga för vägtullen.

En betalningsförmedlare som har träffat avtal med en väganvändare om förmedling av vägtull *avseende en bil* är, i stället för *den som enligt 8 § lagen (2004:629) om trängselskatt eller 7 § förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg är ägare av bilen*, betalningsskyldig för en vägtull som avser *bilen*, om den är *försedd* med fordonsutrustning tillhandahållen av betalningsförmedlaren. Om en färdvägsdeklaration inte har skickats, är dock betalningsförmedlaren och *ägaren av bilen* solidariskt betalningsskyldiga för vägtullen.

Betalningsförmedlaren är inte betalningsskyldig enligt första stycket om fordonsutrustningen inte är godkänd och passagen sker efter det att en sådan förteckning som avses i 7 § 7 har skickats till den berörda avgiftsupptagaren.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.

## 1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2004:629) om trängselskatt ska införas två nya paragrafer, 3 c och 8 a §§, och närmast före 8 a § en ny rubrik av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### *3 c §*

*Bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen (1986:223) ska inte tillämpas i fråga om beslut enligt 11 eller 15 §, om den bil som beslutet avser har försetts med sådan fordonsutrustning som avses i 4 § första stycket 5 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem som är kopplad till ett avtal med en sådan betalningsförmedlare som avses i 4 § första stycket 3 samma lag.*

#### ***Betalningsskyldighet***

#### *8 a §*

*Den som är skattskyldig är även betalningsskyldig, utom i de fall då i stället en sådan betalningsförmedlare som avses i 4 § första stycket 3 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem är betalningsskyldig enligt bestämmelserna i 17 § första stycket samma lag.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.

### 1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

Häri genom föreskrivs att 15 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

15 §<sup>1</sup>

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6, som en tidigare ägare är *betalningsskyldig* för, inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är *betalningsskyldig* för.

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6, som en tidigare ägare är *avgiftsskyldig* för, inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är *avgiftsskyldig* för.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:1561.

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

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

*dels* att 6, 7, 9–13, 15, 16 och 19 §§ och rubriken närmast före 7 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det i förordningen ska införas två nya paragrafer, 4 a och 7 a §§, samt närmast före 7 a § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*4 a §*

*Bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen (1986:223) ska inte tillämpas i fråga om beslut enligt 9 §, om den bil som beslutet avser har försetts med sådan fordonsutrustning som avses i 4 § första stycket 5 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem som är kopplad till ett avtal med en sådan betalningsförmedlare som avses i 4 § första stycket 3 samma lag.*

*6 §*

Infrastrukturavgift ska inte betalas för färd med en

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

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

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

4. EG-mobilkran.

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

***Betalningsskyldighet***

***Avgiftsskyldighet***

*7 §*

Ägaren av en avgiftspliktig bil är *betalningsskyldig* för infrastrukturavgiften.

Som ägare av bilen anses

1. den som när avgiftsplikten inträder är eller bör vara upptagen som ägare i vägtrafikregistret,

2. i fråga om en bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som

Ägaren av en avgiftspliktig bil är *avgiftsskyldig* för infrastrukturavgiften.

när avgiftsplikten inträder innehar licensen, eller

3. den som när avgiftsplikten inträder är upptagen som ägare i ett utländskt register motsvarande vägtrafikregistret eller, om innehavare finns registrerad i det utländska registret, innehavaren.

### **Betalningsskyldighet**

#### *7 a §*

*Den som är avgiftsskyldig för infrastrukturavgift är även betalningsskyldig för avgiften, utom i de fall då i stället en sådan betalningsförmedlare som avses i 4 § första stycket 3 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem är betalningsskyldig enligt bestämmelserna i 17 § första stycket samma lag.*

#### 9 §

Ett beslut om infrastrukturavgift ska fattas för varje bil, för vilken avgiftsplikt enligt 8 § har inträtt. Varje beslut ska avse en kalendermånad och fattas senast den 20 i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser.

Om mer än en person under en kalendermånad blivit *betalningsskyldig* för samma bil, ska ett avgiftsbeslut fattas för varje *betalningsskyldig*.

Om mer än en person under en kalendermånad blivit *avgiftsskyldig* för samma bil, ska ett avgiftsbeslut fattas för varje *avgiftsskyldig*.

Infrastrukturavgift ska betalas senast den sista dagen i den andra kalendermånaden efter den månad som beslutet avser.

#### 10 §

Om infrastrukturavgift inte betalas inom den tid som anges i 9 § tredje stycket, ska en förseningsavgift tas ut av den *betalningsskyldige* med 300 kronor. Förseningsavgift får tas ut av en *betalningsskyldig* högst en gång per bil och kalendermånad.

Om infrastrukturavgift inte betalas inom den tid som anges i 9 § tredje stycket, ska en förseningsavgift tas ut av den *avgiftsskyldige* med 300 kronor. Förseningsavgift får tas ut av en *avgiftsskyldig* högst en gång per bil och kalendermånad.

Beslut om förseningsavgift ska fattas senast 20 dagar efter dagen då infrastrukturavgiften skulle ha betalats.

Förseningsavgift och obetald infrastrukturavgift ska betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om förseningsavgift.

#### 11 §

Om infrastrukturavgift eller förseningsavgift inte betalas inom den tid som anges i 10 § tredje stycket, ska en tilläggsavgift tas ut

Om infrastrukturavgift eller förseningsavgift inte betalas inom den tid som anges i 10 § tredje stycket, ska en tilläggsavgift tas ut



av den *betalningsskyldige* med 500 kronor. Tilläggsavgift får tas ut av en *betalningsskyldig* högst en gång per bil och kalendermånad.

Beslut om tilläggsavgift ska fattas senast 20 dagar efter dagen då infrastrukturavgift och förseningsavgift skulle ha betalats.

Tilläggsavgift, obetald förseningsavgift och obetald infrastrukturavgift ska betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om tilläggsavgift.

av den *avgiftsskyldige* med 500 kronor. Tilläggsavgift får tas ut av en *avgiftsskyldig* högst en gång per bil och kalendermånad.

## 12 §

Transportstyrelsen ska ompröva ett beslut om infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift som har fattats genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret, om den *betalningsskyldige* begär det eller det finns andra skäl.

Infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift som har påförts vid omprövning ska betalas senast 30 dagar efter beslutsdagen.

Bestämmelser om omprövning i andra fall än som avses i första stycket finns i 27 § förvaltningslagen (1986:223).

Transportstyrelsen ska ompröva ett beslut om infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift som har fattats genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret, om den *avgiftsskyldige* begär det eller det finns andra skäl.

## 13 §

När Transportstyrelsen på eget initiativ omprövar ett beslut, ska omprövningsbeslutet fattas senast 60 dagar efter dagen för det första beslut som fattats i frågan.

En begäran av den *betalningsskyldige* om omprövning ska ha kommit in till Transportstyrelsen senast 60 dagar efter dagen för det första beslut som fattats i frågan. Om Transportstyrelsen på eget initiativ har omprövat ett beslut, ska en begäran om omprövning av beslutet ha kommit in senast 60 dagar efter beslutsdagen.

När Transportstyrelsen på den *betalningsskyldiges* begäran omprövar ett beslut om förseningsavgift eller tilläggsavgift, får myndigheten samtidigt till den *betalningsskyldiges* fördel ompröva de avgiftsbeslut som föregått förseningsavgiften eller tilläggsavgiften, även om tiden för att begära omprövning av dessa

initiativ omprövar ett beslut, ska omprövningsbeslutet fattas senast 60 dagar efter dagen för det första beslut som fattats i frågan.

En begäran av den *avgiftsskyldige* om omprövning ska ha kommit in till Transportstyrelsen senast 60 dagar efter dagen för det första beslut som fattats i frågan. Om Transportstyrelsen på eget initiativ har omprövat ett beslut, ska en begäran om omprövning av beslutet ha kommit in senast 60 dagar efter beslutsdagen.

När Transportstyrelsen på den *avgiftsskyldiges* begäran omprövar ett beslut om förseningsavgift eller tilläggsavgift, får myndigheten samtidigt till den *avgiftsskyldiges* fördel ompröva de avgiftsbeslut som föregått förseningsavgiften eller tilläggsavgiften, även om tiden för att begära omprövning av dessa beslut har gått ut.

beslut har gått ut.

#### 15 §

Transportstyrelsen får, efter ansökan från den *betalningsskyldige*, bevilja anstånd med betalning av infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift.

Transportstyrelsen får, efter ansökan från den *avgiftsskyldige*, bevilja anstånd med betalning av infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift.

#### 16 §

Anstånd med att betala infrastrukturavgift får beviljas om

1. det är tveksamt hur stort belopp som kommer att behöva betalas, eller
2. den *betalningsskyldige* har begärt omprövning av eller överklagat beslutet och det skulle medföra betydande skadeverkningar för den *betalningsskyldige* eller annars framstå som oskäligt att betala avgiften.

Anståndstiden ska bestämmas till längst tre månader efter dagen för beslutet i den fråga som har föranlett anståndet.

#### 19 §

Transportstyrelsen får, självmant eller efter ansökan av den *betalningsskyldige*, besluta att infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift helt eller delvis inte ska tas ut, eller ska återbetalas, om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut avgiften.

Transportstyrelsen får, självmant eller efter ansökan av den *avgiftsskyldige*, besluta att infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift helt eller delvis inte ska tas ut, eller ska återbetalas, om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut avgiften.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2017.

## 1.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem

Härigenom föreskrivs att 2 och 3 §§ förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §

- Transportstyrelsen ska
1. ta emot anmälningar i fråga om mindre och helt lokala elektroniska vägtullssystem enligt 3 § andra stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem,
  2. pröva frågor om registrering som betalningsförmedlare enligt 5 och 9 §§ lagen om elektroniska vägtullssystem, och
  3. för Trafikverkets räkning underrätta betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer enligt 19 § lagen om elektroniska vägtullssystem.

### 3 §

- Trafikverket är avgiftsupptagare på allmän väg enligt lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.*
- Avgiftsupptagare på allmän väg enligt lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem är
1. Trafikverket när infrastrukturavgift enligt förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg tas ut i ett vägtullsområde, och
  2. Skatteverket när trängselskatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde.
- I ett vägtullsområde där trängselskatt tas ut ska dock Trafikverket för Skatteverkets räkning agera som avgiftsupptagare, utom avseende skyldighet att besluta om vägtull i form av trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt.*

Första stycket gäller dock inte Svinesundsförbindelsen, som regleras särskilt i förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen.

Första och andra styckena gäller dock inte Svinesundsförbindelsen, som regleras särskilt i förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2017.

## 2 Författningsförslag - alternativ 2

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

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem ska införas en ny paragraf, 7 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*7 a §*

*När beslut ska fattas enligt 14, 14 a eller 15 a § lagen (2004:629) om trängselskatt eller enligt 10, 11 eller 12 § förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg, och det beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift som ligger till grund för beslutet har fattats för en bil som är försedd med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal som en väganvändare ingått med en betalningsförmedlare, ska betalningsförmedlaren lämna de uppgifter som behövs för att identifiera väganvändaren och bilen till Transportstyrelsen.*

*Uppgifter enligt första stycket behöver endast lämnas om Transportstyrelsen inte redan har tillgång till uppgifterna.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:629) om trängselskatt dels att 8, 18 a och 18 b §§ ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 3 c, 8 a och 8 b §§ samt närmast före 8 b § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*3 c §*

*Bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen (1986:223) ska inte tillämpas i fråga om beslut enligt 11 eller 15 § om den bil som beslutet avser har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare.*

*Med betalningsförmedlare avses i denna paragraf en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare. Med väganvändare avses i denna paragraf en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om förmedling av vägtull till avgiftsupptagare. Med fordonsutrustning, vägtull och avgiftsupptagare avses i denna paragraf det som anges i 4 § första stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.*

*8 §<sup>1</sup>*

Skattskyldig är ägaren av bilen.

*Skattskyldig är, om inte annat anges i 8 a §, ägaren av bilen.*

Som ägare av bilen anses

1. den som när skattskyldigheten inträder är eller bör vara upptagen som ägare i vägtrafikregistret,
2. i fråga om en bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som när skattskyldigheten inträder innehar licensen, eller
3. den som när skattskyldigheten inträder är upptagen som ägare i ett utländskt register motsvarande vägtrafikregistret eller, om innehavare finns registrerad i det utländska registret, innehavaren.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:1501.

*8 a §*

*Om en bil har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, är väganvändaren som ingått avtal med betalningsförmedlaren skattskyldig.*

*Med fordonsutrustning, betalningsförmedlare och väganvändare avses i denna paragraf detsamma som i 3 c §.*

**Betalningsskyldighet***8 b §*

*Den som är skattskyldig är även betalningsskyldig, utom i de fall då i stället en sådan betalningsförmedlare som avses i 4 § första stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem är betalningsskyldig enligt bestämmelserna i 17 § första stycket samma lag.*

18 a §<sup>2</sup>

En skattepliktig bil får inte användas om trängselskatt eller tilläggsavgift inte har betalats inom den tid som anges i 12 §, 14 § tredje stycket, 15 § andra stycket eller 15 a § andra stycket. Användningsförbudet inträder dock först när

1. obetald trängselskatt och tilläggsavgift uppgår till mer än 5 000 kronor, och

2. minst sex månader har gått från den dag då ett belopp överstigande 5 000 kronor senast skulle ha betalats.

I den totala skulden ska inte räknas in

1. skatt eller avgift som en tidigare ägare av bilen är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet, eller

2. skatt eller avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

Användningsförbudet gäller till dess den totala skuld som har lett till förbudet har betalats.

Om det finns särskilda skäl, ska Skatteverket medge att en viss bil får användas trots bestämmelserna i första stycket.

18 b §<sup>3</sup>

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:1501.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2014:1501.

konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om trängselskatt eller tilläggsavgift som en tidigare *ägare är skattskyldig för* inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om trängselskatt eller tilläggsavgift som konkursgäldenären eller *en tidigare ägare* är skattskyldig för.

konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om trängselskatt eller tilläggsavgift som *debiterats för* en tidigare *skattskyldig* inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om trängselskatt eller tilläggsavgift som konkursgäldenären eller *annan* är skattskyldig för.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.



## 2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs att 14 och 15 §§ lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 14 §<sup>1</sup>

En avgiftspliktig bil får inte användas om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6 inte har betalats inom föreskriven tid. Användningsförbudet inträder dock först när

1. den totala avgiftsskulden uppgår till mer än 5 000 kronor, och
2. minst sex månader har gått från den dag då ett belopp överstigande 5 000 kronor senast skulle ha betalats.

I den totala avgiftsskulden ska inte räknas in

1. avgift som en tidigare *ägare av bilen* är skyldig att betala och som har beslutats efter *ägarbytet*,

1. avgift som en tidigare *avgiftsskyldig* är skyldig att betala och som har beslutats efter *att någon annan övertagit avgiftsskyldigheten*,

2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

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

Om det finns särskilda skäl, får den myndighet som regeringen bestämmer medge att en viss bil får användas trots första stycket.

### 15 §<sup>2</sup>

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6, som en tidigare *ägare är betalningsskyldig för*, inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en *tidigare ägare* är *betalningsskyldig för*.

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6, som *debiterats för* en tidigare *avgiftsskyldig*, inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller *annan* är *avgiftsskyldig för*.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:1561.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:1561.

## 2.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 4 § och bilagorna 5 och 8 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 4 §<sup>1</sup>

De begrepp som används i denna förordning har den betydelse som anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

I denna förordning avses med Prümrådsbeslutet rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet och med CBE-direktivet Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/82/EU av den 25 oktober 2011 om underlättande av ett gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.

*I denna förordning avses med betalningsförmedlare en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare och med väganvändare en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om förmedling av vägtull till avgiftsupptagare. Med fordonsutrustning, vägtull och avgiftsupptagare avses i denna förordning det som anges i 4 § första stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.*

### Bilaga 5<sup>2</sup>

I vägtrafikregistret ska i fråga om registreringen av trängselskatt följande uppgifter föras in.

#### 1. Uppgifter om passagen

Den kommun inom vilken passagen skett

Tidpunkt för passagen

Skattebelopp för passagetidpunkten

Betalstation

Registreringsnummer eller beteckning på skylt

Fordonsslag

Fordonets vikt

Fordonets landskod

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:128.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:1565.

## 2. Uppgifter i beslut om trängselskatt och tilläggsavgift

Den skattskyldige med angivande av följande uppgifter.

Namn eller firma  
 Personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande  
 För fysisk person: folkbokföringsadress, eller om han eller hon inte är folkbokförd, annan adress  
 För juridisk person: adress i landet, eller om sådan adress inte finns, annan adress  
 Fordonsuppgifter med angivande av följande uppgifter.  
 Registreringsnummer eller beteckning på skylt  
 Landskod  
 Tidpunkt för färden och betalstation  
 Belopp  
 Beslutsdatum

## 2. Uppgifter i beslut om trängselskatt, tilläggsavgift, rättelse och omprövning utom beslut om trängselskatt som avses i 2 a

Den skattskyldige med angivande av följande uppgifter.

Namn eller firma  
 Personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande  
 För fysisk person: folkbokföringsadress, eller om han eller hon inte är folkbokförd, annan adress  
 För juridisk person: adress i landet, eller om sådan adress inte finns, annan adress  
 Fordonsuppgifter med angivande av följande uppgifter.  
 Registreringsnummer eller beteckning på skylt  
 Landskod  
 Tidpunkt för färden och betalstation  
 Belopp  
 Beslutsdatum

### *2 a. Uppgifter i beslut om trängselskatt när det fordon som beslutet avser har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare*

*Ombordenhetens attribut för säker identifiering (OASI)*

*Tidpunkt för färden och betalstation*

*Belopp*

*Beslutsdatum*

## 3. Allmänna uppgifter (anges med datum för åtgärden)

Betalning

Utfärdad betalningsuppmaning

Överlämnande till Kronofogdemyndigheten

Återbetalning

Undanröjande

Beslut om undantag från skatteplikt som meddelats med stöd av 6 § lagen (2004:629) om trängselskatt

Användningsförbud

## 4. Övriga uppgifter

Uppgifter som behövs av administrativa skäl vid handläggningen av ärenden

om trängselskatt

### Bilaga 8<sup>3</sup>

I vägtrafikregistret ska i fråga om registreringen av infrastrukturavgifter på de vägar som avses i 4 § förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg följande uppgifter föras in.

#### 1. Uppgifter om passagen

Tidpunkt för passagen  
 Avgiftsbelopp  
 Betalstation  
 Registreringsnummer eller beteckning på skylt  
 Fordonsslag  
 Fordonets vikt  
 Fordonets landskod

#### 2. Uppgifter i beslut om infrastrukturavgifter på väg

Den avgiftsskyldige med angivande av följande uppgifter.  
 Namn eller firma  
 Personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande  
 För fysisk person: folkbokföringsadress, eller om han eller hon inte är folkbokförd, annan adress  
 För juridisk person: adress i landet, eller om sådan adress inte finns, annan adress  
 Fordonsuppgifter med angivande av följande uppgifter.  
 Registreringsnummer eller beteckning på skylt  
 Landskod  
 Tidpunkt för färden och betalstation  
 Belopp  
 Beslutsdatum

#### 2. Uppgifter i beslut om infrastrukturavgift, förseningsavgift, tilläggsavgift och omprövning utom beslut om infrastrukturavgift som avses i 2 a

Den avgiftsskyldige med angivande av följande uppgifter.  
 Namn eller firma  
 Personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande  
 För fysisk person: folkbokföringsadress, eller om han eller hon inte är folkbokförd, annan adress  
 För juridisk person: adress i landet, eller om sådan adress inte finns, annan adress  
 Fordonsuppgifter med angivande av följande uppgifter.  
 Registreringsnummer eller beteckning på skylt  
 Landskod  
 Tidpunkt för färden och betalstation  
 Belopp  
 Beslutsdatum

*2 a. Uppgifter i beslut om infrastrukturavgift när det fordon som beslutet avser har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare*

<sup>3</sup> Senaste lydelsen 2014:1566.

*Ombordenhetens attribut för säker  
identifiering (OASI)  
Tidpunkt för färden och betalstation  
Belopp  
Beslutsdatum*

**3. Allmänna uppgifter (anges med datum för åtgärden)**

Betalning

Utfärdad betalningsuppmaning

Överlämnande till Kronofogdemyndigheten

Återbetalning

Undanröjande

Användningsförbud

**4. Övriga uppgifter**

Uppgifter som behövs av administrativa skäl vid handläggningen av ärenden om infrastrukturavgifter på väg

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2017.

## 2.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem

Härigenom föreskrivs att 2 och 3 §§ förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §

Transportstyrelsen ska

1. ta emot anmälningar i fråga om mindre och helt lokala elektroniska vägtullssystem enligt 3 § andra stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem,

2. pröva frågor om registrering som betalningsförmedlare enligt 5 och 9 §§ lagen om elektroniska vägtullssystem, och

3. för Trafikverkets räkning underrätta betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer enligt 19 § lagen om elektroniska vägtullssystem.

3. för Trafikverkets och Skatteverkets räkning underrätta betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer enligt 19 § lagen om elektroniska vägtullssystem.

### 3 §

*Trafikverket är* avgiftsupptagare på allmän väg enligt lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

Avgiftsupptagare på allmän väg enligt lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem är

1. *Trafikverket när infrastrukturavgift enligt förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg tas ut i ett vägtullsområde, och*

2. *Skatteverket när trängselskatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde.*

*I ett vägtullsområde där trängselskatt tas ut ska dock Trafikverket för Skatteverkets räkning agera som avgiftsupptagare, utom avseende skyldighet att besluta om vägtull i form av trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt.*

Första stycket gäller dock inte Svinesundsförbindelsen, som regleras särskilt i förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen.

Första och andra styckena gäller dock inte Svinesundsförbindelsen, som regleras särskilt i förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2017.

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

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

*dels* att 6, 7, 9–13, 15, 16 och 19 §§ och rubriken närmast före 7 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det i förordningen ska införas tre nya paragrafer, 4 a, 7 a och 7 b §§, samt närmast före 7 b § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*4 a §*

*Bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen (1986:223) ska inte tillämpas i fråga om beslut enligt 9 §, om den bil som beslutet avser har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare.*

*Med betalningsförmedlare avses i denna paragraf en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare. Med väganvändare avses i denna paragraf en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om förmedling av vägtull till avgiftsupptagare. Med fordonsutrustning, vägtull och avgiftsupptagare avses i denna paragraf det som anges i 4 § första stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.*

*6 §*

*Infrastrukturavgift ska inte betalas för färd med en*

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

*2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,*

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

*4. EG-mobilkran.*

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



**Betalningsskyldighet**

Ägaren av en avgiftspliktig bil är *betalningsskyldig* för infrastrukturavgiften.

Som ägare av bilen anses

1. den som när avgiftsplikten inträder är eller bör vara upptagen som ägare i vägtrafikregistret,
2. i fråga om en bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som när avgiftsplikten inträder innehar licensen, eller
3. den som när avgiftsplikten inträder är upptagen som ägare i ett utländskt register motsvarande vägtrafikregistret eller, om innehavare finns registrerad i det utländska registret, innehavaren.

**Avgiftsskyldighet**

## 7 §

Ägaren av en avgiftspliktig bil är *om inte annat anges i 7 a §, avgiftsskyldig* för infrastrukturavgiften.

## 7 a §

*Om en bil har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, är väganvändaren som ingått avtal med betalningsförmedlaren avgiftsskyldig.*

*Med fordonsutrustning, betalningsförmedlare och väganvändare avses i denna paragraf detsamma som i 4 a §.*

**Betalningsskyldighet**

## 7 b §

*Den som är avgiftsskyldig för infrastrukturavgift är även betalningsskyldig för avgiften, utom i de fall då i stället en sådan betalningsförmedlare som avses i 4 § första stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem är betalningsskyldig enligt bestämmelserna i 17 § första stycket samma lag.*

## 9 §

Ett beslut om infrastrukturavgift ska fattas för varje bil, för vilken avgiftsplikt enligt 8 § har inträtt. Varje beslut ska avse en kalendermånad och fattas senast den 20 i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser.

Om mer än en person under en kalendermånad blivit *betalningsskyldig* för samma bil, ska ett avgiftsbeslut fattas för varje

Om mer än en person under en kalendermånad blivit *avgiftsskyldig* för samma bil, ska ett avgiftsbeslut fattas för varje *avgiftsskyldig*.

*betalningsskyldig.*

Infrastrukturavgift ska betalas senast den sista dagen i den andra kalendermånaden efter den månad som beslutet avser.

#### 10 §

Om infrastrukturavgift inte betalas inom den tid som anges i 9 § tredje stycket, ska en förseningsavgift tas ut av den *betalningsskyldige* med 300 kronor. Förseningsavgift får tas ut av en *betalningsskyldig* högst en gång per bil och kalendermånad.

Beslut om förseningsavgift ska fattas senast 20 dagar efter dagen då infrastrukturavgiften skulle ha betalats.

Förseningsavgift och obetald infrastrukturavgift ska betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om förseningsavgift.

Om infrastrukturavgift inte betalas inom den tid som anges i 9 § tredje stycket, ska en förseningsavgift tas ut av den *avgiftsskyldige* med 300 kronor. Förseningsavgift får tas ut av en *avgiftsskyldig* högst en gång per bil och kalendermånad.

#### 11 §

Om infrastrukturavgift eller förseningsavgift inte betalas inom den tid som anges i 10 § tredje stycket, ska en tilläggsavgift tas ut av den *betalningsskyldige* med 500 kronor. Tilläggsavgift får tas ut av en *betalningsskyldig* högst en gång per bil och kalendermånad.

Beslut om tilläggsavgift ska fattas senast 20 dagar efter dagen då infrastrukturavgift och förseningsavgift skulle ha betalats.

Tilläggsavgift, obetald förseningsavgift och obetald infrastrukturavgift ska betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om tilläggsavgift.

Om infrastrukturavgift eller förseningsavgift inte betalas inom den tid som anges i 10 § tredje stycket, ska en tilläggsavgift tas ut av den *avgiftsskyldige* med 500 kronor. Tilläggsavgift får tas ut av en *avgiftsskyldig* högst en gång per bil och kalendermånad.

#### 12 §

Transportstyrelsen ska ompröva ett beslut om infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift som har fattats genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret, om den *betalningsskyldige* begär det eller det finns andra skäl.

Infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift som har påförts vid omprövning ska betalas senast 30 dagar efter beslutsdagen.

Bestämmelser om omprövning i andra fall än som avses i första stycket finns i 27 § förvaltningslagen (1986:223).

Transportstyrelsen ska ompröva ett beslut om infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift som har fattats genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret, om den *avgiftsskyldige* begär det eller det finns andra skäl.

#### 13 §

När Transportstyrelsen på eget initiativ omprövar ett beslut, ska

omprövningsbeslutet fattas senast 60 dagar efter dagen för det första beslut som fattats i frågan.

En begäran av den *betalningsskyldige* om omprövning ska ha kommit in till Transportstyrelsen senast 60 dagar efter dagen för det första beslut som fattats i frågan. Om Transportstyrelsen på eget initiativ har omprövat ett beslut, ska en begäran om omprövning av beslutet ha kommit in senast 60 dagar efter beslutsdagen.

När Transportstyrelsen på den *betalningsskyldiges* begäran omprövar ett beslut om förseningsavgift eller tilläggsavgift, får myndigheten samtidigt till den *betalningsskyldiges* fördel ompröva de avgiftsbeslut som föregått förseningsavgiften eller tilläggsavgiften, även om tiden för att begära omprövning av dessa beslut har gått ut.

En begäran av den *avgiftsskyldige* om omprövning ska ha kommit in till Transportstyrelsen senast 60 dagar efter dagen för det första beslut som fattats i frågan. Om Transportstyrelsen på eget initiativ har omprövat ett beslut, ska en begäran om omprövning av beslutet ha kommit in senast 60 dagar efter beslutsdagen.

När Transportstyrelsen på den *avgiftsskyldiges* begäran omprövar ett beslut om förseningsavgift eller tilläggsavgift, får myndigheten samtidigt till den *avgiftsskyldiges* fördel ompröva de avgiftsbeslut som föregått förseningsavgiften eller tilläggsavgiften, även om tiden för att begära omprövning av dessa beslut har gått ut.

#### 15 §

Transportstyrelsen får, efter ansökan från den *betalningsskyldige*, bevilja anstånd med betalning av infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift.

Transportstyrelsen får, efter ansökan från den *avgiftsskyldige*, bevilja anstånd med betalning av infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift.

#### 16 §

Anstånd med att betala infrastrukturavgift får beviljas om

1. det är tveksamt hur stort belopp som kommer att behöva betalas, eller
2. den *betalningsskyldige* har begärt omprövning av eller överklagat beslutet och det skulle medföra betydande skadeverkningar för den *betalningsskyldige* eller annars framstå som oskäligt att betala avgiften.

Anståndstiden ska bestämmas till längst tre månader efter dagen för beslutet i den fråga som har föranlett anståndet.

#### 19 §

Transportstyrelsen får, självmant eller efter ansökan av den *betalningsskyldige*, besluta att infrastrukturavgift, förseningsavgift

Transportstyrelsen får, självmant eller efter ansökan av den *avgiftsskyldige*, besluta att infrastrukturavgift, förseningsavgift

eller tilläggsavgift helt eller delvis inte ska tas ut, eller ska återbetalas, om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut avgiften.

eller tilläggsavgift helt eller delvis inte ska tas ut, eller ska återbetalas, om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut avgiften.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2017.

### 3 Bakgrund

Lagen (2004:629) om trängselskatt trädde i kraft den 1 januari 2005. Lagen möjliggör uttag av tids- och platsrelaterade skatter för vägtrafik inom tätbebyggt område. Syftet med trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön. Avsikten är att intäkterna ska användas för att finansiera investeringar i väginfrastruktur (prop. 2006/07:109 s. 15). Under en försöksperiod från och med den 3 januari till och med den 31 juli 2006 togs skatt ut för passager in i och ut ur Stockholm. Trängselskatten återinfördes i Stockholm från och med den 1 augusti 2007. Den 1 januari 2013 infördes trängselskatt i Göteborg.

Lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg trädde i kraft den 1 februari 2015. Lagen och förordningen möjliggör uttag av avgifter på de nya broarna över Sundsvallsfjärden och Motalaviken. Såvitt avser avgift för färd på Svinesundsbron finns detta reglerat i förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen. Öresundsbron är, till skillnad från broarna i Sundsvall, Motala och Svinesund, en enskild väg, vilket innebär att passager över Öresundsbron inte omfattas av regleringen i de ovan nämnda författningarna. Infrastrukturavgifter tas ut för att finansiera bygget av t.ex. en ny bro, tunnel eller bergspass.

För att identifiera bilar och deras ägare för uttag av trängselskatt och infrastrukturavgift på allmän väg används i dag ett system med fotografering av bilarnas registreringsskyltar vid passage av betalstationer. Därefter identifieras bilägarna med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret och en betalningsavi skickas till bilägarna. Vid införandet av lagen om trängselskatt tillämpades även ett system med transponder för uttag av trängselskatt. Transponder används dock inte i dag när trängselskatt tas ut. Inte heller när infrastrukturavgift tas ut på broarna över Sundsvallsfjärden och Motalaviken används transponder. När infrastrukturavgift tas ut på broarna vid Svinesund och Öresund används dock transponder. På Öresundsbron används även parallellt ett system med manuell betalning. Med transponder avses i denna promemoria sådan fordonsutrustning som avses i 4 § första stycket 5 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, se vidare under avsnittet om gällande rätt. En registrering via transponder innebär att bilpassager registreras genom avläsning av signaler från en transponder som är monterad i bilens framruta. Bilen behöver således inte stanna för betalning av trängselskatten eller infrastrukturavgiften, utan den skattskyldige respektive avgiftsskyldige faktureras i stället i efterhand av en betalningsförmedlare som har tillgång till nödvändiga uppgifter om den skattskyldige respektive avgiftsskyldige. Det är betalningsförmedlaren som sedan ser till att betalningen kommer Transportstyrelsen till handa.

2011 tillsattes en utredning som bl.a. fick i uppdrag att ta fram förslag avseende trängselskatt och infrastrukturavgifter för utländska fordon. Utredningen, som tog namnet 2011 års vägtullsutredning, lämnade ett delbetänkande avseende infrastrukturavgifter samt elektroniska vägtullssystem i september 2012 (SOU 2012:60). Slutbetänkandet avseende trängselskatt lämnades i februari 2013 (SOU 2013:3). I sitt slutbetänkande föreslog utredningen att även utländska fordon skulle omfattas av trängselskatt. Förslaget har genomförts genom att även utländska bilar från och med 1 januari 2015 är skattepliktiga för trängselskatt. När lagen och förordningen

om infrastrukturavgifter på väg infördes, blev utländska bilar även avgiftspliktiga för infrastrukturavgifter. Utredningen lämnade vidare förslag om att betalning av trängselskatt skulle kunna ske med stöd av transponder.

Vid beredningen av vägtullsutredningens slutbetänkande har det framkommit att det finns tekniska och juridiska problem med att ta fram betalningslösningar för utländska fordon. Skatteverket har därför fått i uppdrag av regeringen att analysera och lämna förslag till hur ett system för att ta ut trängselskatt med användning av transponder kan utformas (Fi 2014/4509). Nödvändiga författningsförslag ska lämnas om det bedöms finnas oklarheter kring möjligheterna att införa en sådan betalningslösning inom ramen för gällande rätt. I uppdraget ingår vidare att analysera och lämna förslag till hur en internetbaserad betalningslösning för trängselskatt kan utformas. De betalningslösningar som föreslås ska enligt uppdraget kunna tillämpas även vid uttag av infrastrukturavgifter. De förslag som tas fram ska även vara förenliga med de betaltjänster som inte omfattas av lagen om elektroniska vägtullssystem, t.ex. Brobizz och Autopass som ingår i det europeiska samarbetet EasyGo. Skatteverket ska vid fullgörande av uppdraget samråda med Transportstyrelsen och Trafikverket.

För att ge en valmöjlighet lämnar Skatteverket två alternativa förslag i promemorian till den del av uppdraget som avser uttag av trängselskatt med användning av transponder.

Som nämnts ovan har 2011 års vägtullsutredning redan lämnat vissa förslag som syftar till att betalning av trängselskatt och infrastrukturavgift ska kunna ske med stöd av transponder. Om ett förslag som behandlar det område som Skatteverkets uppdrag omfattar redan har lämnats av 2011 års vägtullsutredning, upprepas inte det förslaget i denna promemoria, och inte heller upprepas utredningens bedömningar. Denna promemoria innehåller således endast de kompletterande förslag och bedömningar som Skatteverket anser behövs för att kunna ta ett system för betalning av trängselskatt och infrastrukturavgift med stöd av transponder i bruk.

Under arbetet med att ta fram denna promemoria har samråd kontinuerligt skett med Trafikverket och Transportstyrelsen. Trafikverket har då bl.a. framfört att samordning bör ske med Vägslitageskattekommittén (Fi 2015:03), och att det är önskvärt att inga beslut om eventuella lagändringar fattas innan det är möjligt att överblicka möjliga konsekvenser för uttag av en eventuell vägslitageskatt. Även Transportstyrelsen anser att Skatteverkets utredning måste sättas i förhållande till Vägslitageskattekommittén. Med hänsyn till att Skatteverkets uppdrag ska redovisas innan Vägslitageskattekommittén lämnar sitt betänkande har någon samordning med denna utredning inte skett.

Såvitt avser den del av uppdraget som avser en internetbaserad betalningslösning för trängselskatt har Skatteverket gjort bedömningen att de i Sverige befintliga internetbaserade betalningslösningarna tillgodoser behovet av internetbaserade betalningsalternativ, och lämnar därför inga förslag i denna del.

## 4 Gällande rätt

### 4.1 Elektroniska vägtullssystem

Skatte- och avgiftsuttag som baseras på elektronisk avläsning vid användandet av väg ska följa Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen (i denna promemoria kallat EFC-direktivet). Avgifts- och skattesystem som uteslutande baseras på identifiering genom fotografering av registreringskylt omfattas således inte av direktivets regler. EFC-direktivet syftar till att möjliggöra att en och samma transponder kan användas i alla vägtullssystem i Europa. Direktivet anger de villkor som är nödvändiga för att säkerställa driftskompatibiliteten mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen (European Electronic Toll Services, EETS). EU-kommissionen har i beslut av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta (2009/750/EG), i denna promemoria kallat EETS-beslutet, närmare definierat det europeiska systemet för elektroniska vägtullar, tekniskt såväl som funktionellt. EFC-direktivet införlivades i svensk lagstiftning genom lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem. Den 1 mars 2014 infördes en ny lag, lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, som ersatte lagen om elektroniska vägavgiftssystem. I och med att lagen om elektroniska vägtullssystem infördes, införlivades även EETS-beslutet i svensk lagstiftning.

Lagen om elektroniska vägtullssystem innehåller, förutom tekniska krav, administrativa villkor som ska uppfyllas av aktörer som verkar inom ramen för EETS, exempelvis betalningsförmedlare, väganvändare och avgiftsupptagare.

Med *betalningsförmedlare* avses i denna promemoria en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare. Denna definition motsvaras av definitionen i 4 § första stycket 3 lagen om elektroniska vägtullssystem. Dock anges i 2 § andra stycket samma lag att lagens bestämmelser om betalningsförmedlare endast gäller förmedlare som är registrerade enligt den lagen eller i enlighet med EETS-beslutet i den stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet där förmedlaren är etablerad (i denna promemoria kallad EETS-betalningsförmedlare). Detta innebär att definitionen av betalningsförmedlare i 4 § lagen om elektroniska vägtullssystem endast omfattar EETS-betalningsförmedlare. I promemorian används dock om inte annat anges begreppet betalningsförmedlare i en vidare bemärkelse, dvs. oavsett om betalningsförmedlaren är en EETS-betalningsförmedlare eller inte. En betalningsförmedlare tillhandahåller en tjänst för betalningsförmedling, vilket i regel inkluderar tillhandahållande av en transponder till den väganvändare som slutit avtal med betalningsförmedlaren. Betalningsförmedlaren garanterar i avtal med avgiftsupptagaren betalning för passager i vägtullsområdet. För EETS-betalningsförmedlare är det lagreglerat att EETS-betalningsförmedlaren övertar betalningsskyldigheten i förhållande till avgiftsupptagaren (17 § lagen om elektroniska vägtullssystem) och att väganvändaren betalar till EETS-betalningsförmedlaren med befriande verkan (18 § lagen om elektroniska vägtullssystem).

Med *väganvändare* avses i denna promemoria en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om förmedling av vägtull till avgiftsupptagare. Denna definition motsvaras av definitionen i 4 §

första stycket 8 lagen om elektroniska väggtullssystem. Dock anges i 2 § tredje stycket samma lag att lagens bestämmelser om väganvändare endast gäller väganvändare som har träffat avtal med en sådan betalningsförmedlare som avses i andra stycket, dvs. en EETS-betalningsförmedlare. Detta innebär att definitionen av väganvändare i 4 § lagen om elektroniska väggtullssystem endast omfattar sådana väganvändare som har träffat avtal med EETS-betalningsförmedlare (i denna promemoria kallad EETS-väganvändare). I promemorian används dock om inte annat anges begreppet väganvändare i en vidare bemärkelse, dvs. oavsett om väganvändaren är en EETS-väganvändare eller inte.

Med *avgiftsupptagare* avses enligt 4 § första stycket 2 lagen om elektroniska väggtullssystem en myndighet eller en juridisk person som genom ett elektroniskt väggtullssystem tar upp väggtullar för fordonstrafik i ett väggtullsområde. I 3 § förordningen (2014:59) om elektroniska väggtullssystem anges att det är Trafikverket som är avgiftsupptagare på allmän väg enligt lagen om elektroniska väggtullssystem, med undantag för Svinesundsförbindelsen. Av 3 § första stycket förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg framgår att det är Trafikverket som är avgiftsupptagare för infrastrukturavgift och av 2 § första stycket lagen (2004:629) om trängselskatt framgår att Skatteverket är beskattningsmyndighet för trängselskatt. Dock är det Transportstyrelsen som för Trafikverkets och Skatteverkets räkning beslutar om och verkställer uppbörd av infrastrukturavgift och trängselskatt (2 § andra stycket lagen om trängselskatt och 3 § andra stycket förordningen om infrastrukturavgifter på väg).

Med *vägtull* avses enligt 4 § första stycket 9 lagen om elektroniska väggtullssystem en avgift eller skatt som betalas för fordonstrafik i ett väggtullsområde. Trängselskatt och infrastrukturavgift utgör således vägtull som omfattas av lagen om elektroniska väggtullssystem så länge som skatten och avgiften tas ut med stöd av transponder. Ett *vägtullsområde* är enligt samma paragraf första stycket 10 en väg, gata, led eller färja som är att anse som en väg, ett torg eller ett annat område, där ett elektroniskt väggtullssystem används. Med *elektroniskt väggtullssystem* avses ett tekniskt och administrativt system för att ta upp väggtullar i ett väggtullsområde med stöd av fordonsutrustning (4 § första stycket 4 lagen om elektroniska väggtullssystem). Med *fordonsutrustning* avses en komplett uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som behövs för att kunna använda ett elektroniskt väggtullssystem och som är installerade i ett fordon för insamling, lagring, bearbetning, fjärrmottagning och överföring av data (4 § första stycket 5 lagen om elektroniska väggtullssystem). I praktiken avses en transponder, jfr prop. 2013/14:25 s. 107 och 163. I samma paragraf första stycket 6 definieras även *färdvägsdeklaration*, vilket är en sådan uppgift till en avgiftsupptagare som bekräftar att ett fordon har framförts inom dennes väggtullsområde. Vanligtvis torde det vara fråga om en elektronisk signal från en transponder som är installerad i en bil. I 19 § lagen om elektroniska väggtullssystem anges att en avgiftsupptagare, eller den som för avgiftsupptagarens räkning tar upp väggtullar, ska underrätta varje EETS-betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer för deras respektive väganvändare.



## 4.2 Trängselskatt

Det är Skatteverket som är beskattningsmyndighet för trängselskatt enligt 2 § första stycket lagen (2004:629) om trängselskatt. För Skatteverkets räkning ska dock i normalfallet Transportstyrelsen, genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret, besluta om och verkställa uppbörd av trängselskatt och tilläggsavgift, se andra stycket samma paragraf.

Av 4 § lagen om trängselskatt följer att trängselskatt ska betalas för bil som när skattskyldigheten inträder enligt 9 § samma lag är införd i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Enligt 9 § lagen om trängselskatt inträder skattskyldighet när en skattepliktig bil brukas vid passage av en betalstation i Stockholms eller Göteborgs kommun som anges i bilaga 1 eller 2 till lagen. Skattskyldig är enligt 8 § första stycket lagen om trängselskatt ägaren av bilen. Som ägare av bilen anses enligt andra stycket i samma paragraf den som när skattskyldigheten inträder är eller bör vara upptagen som ägare i vägtrafikregistret eller den som när skattskyldigheten inträder är upptagen som ägare i ett utländskt register motsvarande vägtrafikregistret eller, om innehavare finns registrerad i det utländska registret, innehavaren. Om en bil används med stöd av saluvagnslicens ska dock den som när skattskyldigheten inträder innehar licensen anses som ägare till bilen.

Beskattningsbeslut ska enligt 11 § första stycket lagen om trängselskatt fattas för varje bil, för vilken skattskyldighet enligt 9 § inträtt och varje beslut ska avse en kalendermånad. Om mer än en person under en kalendermånad blivit skattskyldig för en bil, ska ett beskattningsbeslut fattas för varje skattskyldig (11 § andra stycket lagen om trängselskatt). Av tredje stycket samma paragraf framgår att beskattningsbeslut enligt 2 § andra stycket lagen om trängselskatt ska fattas senast den 20 i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser. Om det inte har fattats något beslut om trängselskatt eller tilläggsavgift genom automatiserad behandling i enlighet med 2 § andra stycket lagen om trängselskatt får Skatteverket enligt 15 § samma lag besluta i frågan. Trängselskatt, som har beslutats enligt 2 § andra stycket, ska enligt 12 § lagen om trängselskatt betalas senast den sista dagen i andra kalendermånaden efter den månad som beslutet avser. Om trängselskatt inte betalas i tid ska en tilläggsavgift påföras den skattskyldige med 500 kronor (14 § lagen om trängselskatt).

Skatteverket ska ompröva beslut om trängselskatt eller tilläggsavgift, efter begäran av den skattskyldige eller om det finns andra skäl (15 a § lagen om trängselskatt). En begäran om omprövning från den skattskyldige ska ha kommit till Skatteverket senast 60 dagar efter dagen för det första beslutet som fattats i frågan och när Skatteverket på eget initiativ omprövar ett beslut, ska omprövningsbeslutet fattas senast 60 dagar efter dagen för det första beslutet som fattats i frågan (15 b § lagen om trängselskatt). Beslut om trängselskatt får enligt 19-22 §§ lagen om trängselskatt överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

## 4.3 Infrastrukturavgift

Bestämmelserna om infrastrukturavgifter överensstämmer i stora delar med bestämmelserna om trängselskatt. Bestämmelserna finns i huvudsak i förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg, men vissa

bestämmelser, inklusive bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om infrastrukturavgifter, finns i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. Enligt 3 § första stycket och 4 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg är det Trafikverket som är avgiftsupptagare på vägavsnitten på allmän väg som avser broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden. För Trafikverkets räkning ska Transportstyrelsen enligt 3 § andra stycket förordningen om infrastrukturavgifter på väg besluta om och verkställa uppbörd av infrastrukturavgift, förseningsavgift och tilläggsavgift. Beslut får enligt samma stycke fattas genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register.

Av 5 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg framgår att infrastrukturavgift ska betalas för bil som när avgiftsplikten inträder enligt 8 § samma förordning är införd i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Enligt 8 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg inträder avgiftsplikten när en avgiftspliktig bil passerar en betalstation på ett vägavsnitt som anges i 4 § samma förordning, dvs. broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden. Av 7 § första stycket förordningen om infrastrukturavgifter på väg framgår att ägaren av en avgiftspliktig bil är betalningsskyldig för infrastrukturavgift. Definitionen av vem som anses som ägare av bilen anges i andra stycket i samma paragraf och överensstämmer i princip med definitionen i 8 § lagen (2004:629) om trängselskatt.

Beslut om infrastrukturavgift ska enligt 9 § första stycket förordningen om infrastrukturavgifter på väg fattas för varje bil, för vilken avgiftsplikt enligt 8 § inträtt och varje beslut ska avse en kalendermånad. Vidare anges att beslutet ska fattas senast den 20 i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser. Om mer än en person under en kalendermånad blivit betalningsskyldig för samma bil, ska ett avgiftsbeslut fattas för varje betalningsskyldig (9 § andra stycket förordningen om infrastrukturavgifter på väg). Infrastrukturavgift ska enligt 9 § tredje stycket förordningen om infrastrukturavgifter på väg betalas senast den sista dagen i den andra kalendermånaden efter den månad som beslutet avser. Om infrastrukturavgift inte betalas i tid ska förseningsavgift om 300 kronor tas ut av den betalningsskyldige (10 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg). Om betalning fortfarande inte sker, ska även tilläggsavgift om 500 kronor tas ut (11 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg).

Transportstyrelsen ska enligt 12 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg ompröva beslut om infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift, efter begäran av den betalningsskyldige eller om det finns andra skäl. En begäran om omprövning från den betalningsskyldige ska ha kommit till Transportstyrelsen senast 60 dagar efter dagen för det första beslut som fattats i frågan och när Transportstyrelsen på eget initiativ omprövar ett beslut, ska omprövningsbeslutet fattas senast 60 dagar efter dagen för det första beslut som fattats i frågan. Beslut om infrastrukturavgift får överklagas enligt 26 och 27 §§ förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

## 4.4 Behandling av personuppgifter

Personuppgiftslagen (1998:204), förkortad PuL, innehåller bl.a. bestämmelser om hur personuppgifter får behandlas. I 10 § PuL anges att personuppgifter bara får behandlas om den registrerade har lämnat sitt samtycke till

behandlingen eller om behandlingen är nödvändig enligt vissa i bestämmelsen uppräknade fall. Bland annat får personuppgifter behandlas om behandlingen är nödvändig för att den personuppgiftsansvarige ska kunna fullgöra en rättslig skyldighet (10 § b). Med rättslig skyldighet torde avses bl.a. sådan skyldighet som grundar sig på författningsbestämmelser.

I 23 och 24 §§ PuL anges när information om behandling av personuppgifter ska lämnas. Enligt 23 § ska den personuppgiftsansvarige, i samband med att uppgifter om en person samlats in från personen själv, självant lämna den registrerade information om behandlingen av uppgifterna. Om personuppgifterna har samlats in från någon annan källa än den registrerade, ska den personuppgiftsansvarige enligt 24 § första stycket PuL självant lämna den registrerade information om behandlingen av uppgifterna när de registreras. Enligt andra stycket samma paragraf behöver information enligt första stycket inte lämnas om det finns bestämmelser om registrerandet eller utlämnandet av personuppgifterna i en lag eller någon annan författning.

I 25 § första stycket PuL anges vilken information som ska lämnas av den personuppgiftsansvarige till den registrerade. Informationen ska omfatta uppgift om den personuppgiftsansvariges identitet, uppgift om ändamålen med behandlingen, och all övrig information som behövs för att den registrerade ska kunna ta till vara sina rättigheter i samband med behandlingen, såsom information om mottagarna av uppgifterna, skyldighet att lämna uppgifter och rätten att ansöka om information och få rättelse. I andra stycket samma paragraf anges att information inte behöver lämnas om sådant som den registrerade redan känner till.

I 7 § 1 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem anges att en betalningsförmedlare, när ett avtal om förmedling av vägtull träffas med en väganvändare, ska informera denne om den behandling av personuppgifter som avtalet medför och om väganvändarens rättigheter enligt PuL. Vidare anges i 25 § tredje stycket samma lag att det är betalningsförmedlaren som är personuppgiftsansvarig enligt PuL för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

## 4.5 Sekretess

I 2 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen, förkortad TF, finns de grundläggande reglerna om allmänna handlingars offentlighet. Där anges att till främjande av ett fritt meningsutbyte och en allsidig upplysning ska varje svensk medborgare ha rätt att ta del av allmänna handlingar. Rätten att ta del av allmänna handlingar får begränsas, men bara om det är påkallat med hänsyn till vissa i 2 kap. 2 § första stycket TF uppräknade skyddsintressen. Uppräkningen omfattar bl.a. hänsyn till rikets säkerhet eller dess förhållande till annan stat eller mellanfolklig organisation (2 kap. 2 § första stycket 1 TF) och skyddet för enskilda personliga eller ekonomiska förhållanden (2 kap. 2 § första stycket 6 TF). Begränsningar ska enligt 2 kap. 2 § andra stycket anges noga i en särskild lag eller, om det i visst fall anses lämpligare, i annan lag dit den särskilda lagen hänvisar. Den särskilda lag som avses är offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL.

I 27 kap. OSL finns bestämmelser om sekretess till skydd för enskild inom verksamhet som rör skatt och tull m.m. I 27 kap. 1 § första stycket OSL anges att sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av skatt eller

fastställande av underlag för bestämmande av skatt eller som avser fastighetstaxering för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. I 27 kap. 6 § första stycket OSL anges att sekretessen enligt 1 § inte gäller beslut varigenom bl.a. skatt eller underlag för bestämmande av skatt fastställs. I samma stycke anges dock vidare att sekretessen gäller om beslutet meddelas i ärende om bl.a. trängselskatt. Sekretessen i beslut varigenom trängselskatt bestäms eller underlag för bestämmande av sådan skatt fastställs gäller dock endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage (27 kap. 6 § andra stycket OSL).

I 29 kap. OSL finns bestämmelser om sekretess till skydd för enskild i verksamhet som rör transporter och andra former av kommunikation. I 29 kap. 5 a § första stycket OSL anges att sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg, avgift med anledning av att infrastrukturavgift inte har betalats i rätt tid, eller fastställande av underlag för bestämmande av sådana avgifter för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. I andra stycket i samma paragraf anges dock att i beslut om sådana avgifter som avses i första stycket gäller sekretessen endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage.

## 4.6 Förvaltningslagen

Förvaltningslagen (1986:223), förkortad FL, innehåller regler för hur myndigheter i stat och kommun ska handlägga sina ärenden och sköta kontakterna med allmänheten. Ett av syftena med bestämmelserna i FL är att främja rättssäkerheten genom att säkerställa att myndigheterna lämnar service till allmänheten. Enligt 1 § FL gäller lagen förvaltningsmyndigheternas handläggning av ärenden och domstolarnas handläggning av förvaltningsärenden. Om en annan lag eller en förordning innehåller någon bestämmelse som avviker från FL, gäller den bestämmelsen enligt 3 § första stycket FL.

I 20 § första stycket FL anges att ett beslut varigenom en myndighet avgör ett ärende ska innehålla de skäl som har bestämt utgången, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild. Skälen får dock utelämnas helt eller delvis bl.a. om beslutet inte går någon part emot eller om det av någon annan anledning är uppenbart obehövt att upplysa om skälen. Har skälen utelämnats bör myndigheten enligt andra stycket samma paragraf på begäran av den som är part upplysa honom om skälen i efterhand. Enligt 21 § första stycket FL ska en sökande, klagande eller annan part underrättas om innehållet i det beslut varigenom myndigheten avgör ärendet, om detta avser myndighetsutövning mot någon enskild. Parten behöver dock inte underrättas, om det är uppenbart obehövt. Om beslutet går parten emot och kan överklagas, ska han enligt andra stycket samma paragraf underrättas om hur han kan överklaga det.

## 5 Överväganden och förslag - alternativ 1

### 5.1 Skattskyldighet och avgiftsskyldighet vid användning av transponder

**Promemorians bedömning:** Ägaren av bilen ska vara skattskyldig respektive avgiftsskyldig för trängselskatt och infrastrukturavgift även när den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare.

**Skälen för promemorians bedömning:** Av 8 § lagen (2004:629) om trängselskatt framgår att ägaren av en bil är skattskyldig för trängselskatt. Frågan är om det kan finnas skäl för att någon annan än ägaren av bilen ska vara skattskyldig för trängselskatt när den skattepliktiga bilen försätts med en transponder, exempelvis betalningsförmedlaren eller väganvändaren. Samma frågeställning gäller för infrastrukturavgifter.

I lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg används begreppet betalningsskyldig för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift. I 7 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg anges att det är ägaren av en avgiftspliktig bil som är betalningsskyldig för infrastrukturavgift. I 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem anges dock att en betalningsförmedlare, dvs. en EETS-betalningsförmedlare, under vissa förutsättningar är betalningsskyldig för vägtull, alltså bl.a. infrastrukturavgift. För att undvika missförstånd och sammanblandning av begreppen föreslås i denna promemoria att begreppet betalningsskyldig i lagen och förordningen om infrastrukturavgifter på väg ska ersättas av begreppet avgiftsskyldig, se vidare avsnitt 5.9. Av samma skäl används begreppet avgiftsskyldig redan i denna promemoria för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift enligt lagen och förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

När trängselskatt eller infrastrukturavgift tas ut med stöd av en transponder är det betalningsförmedlarna som betalar vägtull, dvs. skatt eller avgift, till avgiftsupptagaren eller den som för avgiftsupptagarens räkning tar upp vägtull. För en EETS-betalningsförmedlare regleras betalningsskyldigheten för vägtullen i förhållande till avgiftsupptagaren i 17 och 18 §§ lagen om elektroniska vägtullssystem. Eftersom betalningsförmedlaren är den som faktiskt betalar in skatten och avgiften skulle det vara möjligt att argumentera för att inte bara betalningsskyldigheten skulle åligga betalningsförmedlaren utan även skattskyldigheten respektive avgiftsskyldigheten. I slutbetänkandet till 2011 års vägtullsutredning diskuteras huruvida betalningsförmedlaren eller ägaren av bilen ska vara skattskyldig för trängselskatt som tas ut med stöd av transponder där det finns ett avtal med en betalningsförmedlare (SOU 2013:3 s. 130 f.). En fördel med att skattskyldigheten skulle åligga betalningsförmedlaren vore enligt utredningen att myndigheten endast har en avtalspart och att det är den som betalar skatten som är skattskyldig. En nackdel som togs upp med denna lösning är att betalningsförmedlaren och myndigheten är avtalsparter avseende förmedling av vägtull och att det kan hävdas att staten inte ska förhandla med skattskyldiga. Vidare anfördes som en klar fördel med att göra bilägaren skattskyldig att det blir samma system oavsett vilken teknisk lösning som den enskilde väljer att betala genom. 2011 års vägtullsutredning gjorde därför bedömningen att ägaren av bilen bör

kvarstå som skattskyldig även i de fall avtal har ingåtts med en betalningsförmedlare och transponder används. Det bör noteras att 2011 års vägtullsutredning utgår, såvitt Skatteverket kan förstå, från att ägaren av bilen även är väganvändaren, vilket inte alltid måste vara fallet. Skatteverket instämmer dock i bedömningen att skattskyldigheten inte bör överföras på betalningsförmedlaren, och anser att detsamma ska gälla vid avgiftsskyldighet för infrastrukturavgifter.

Transportstyrelsen och Trafikverket har framfört att väganvändaren bör vara skattskyldig respektive avgiftsskyldig i stället för ägaren av bilen när trängselskatt eller infrastrukturavgift tas ut med stöd av en transponder. Transportstyrelsen anser att avfärdandet av en varierande betalningsskyldighet utan djupare problematisering är en allvarlig brist i alternativ 1. Transportstyrelsen pekar på en situation där civilrättsliga avtal styr skattskyldighet, nämligen när det finns ett leasingkontrakt och där skattskyldigheten tillfaller leasingtagaren. Enligt 4 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska bestämmelserna i lagen om ägaren av ett fordon tillämpas på innehavaren när det är fråga om bl.a. fordon som innehas med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år. Nyttjanderättshavaren ska alltså i dessa fall införas som ägare av fordonet i vägtrafikregistret och blir därmed skattskyldig för trängselskatt enligt 8 § lagen om trängselskatt. En lösning där väganvändaren anges som skattskyldig respektive avgiftsskyldig när transponder används skulle dock få konsekvensen att skattskyldighetens och avgiftsskyldighetens placering för trängselskatt och infrastrukturavgift skulle variera beroende på om trängselskatt tas ut med stöd av fotografering av registreringsskylten eller med stöd av transponder. Det skulle innebära att ett civilrättsligt avtal som när som helst kan förändras eller upphöra skulle avgöra skattskyldighetens placering. En reglering där skattskyldighetens placering kan variera beroende av ett civilrättsligt avtal kan riskera att skapa oklara situationer, exempelvis om en väganvändare och en betalningsförmedlare tvistar om ett ingånget avtals giltighet. Det skulle t.ex. kunna inträffa att det inte skulle stå klart vem som vid en viss tidpunkt är skattskyldig respektive avgiftsskyldig vilket kan leda till bristande rättssäkerhet för enskilda. Transportstyrelsen instämmer i att oklara situationer kan uppstå, men ställer sig tveksamma till att det skulle vara mer juridiskt komplext att hantera en sådan tvist än vad det är att hantera tvister mellan leasingtagare och leasinggivare i fråga om skattskyldighet. Skatteverket anser dock att det är skillnad på dessa situationer, eftersom det civilrättsliga avtalet gällande leasing inte styr skattskyldigheten utan endast vem som ska betraktas som ägare av bilen. Detta innebär enligt Skatteverkets bedömning att hanteringen av en eventuell tvist inte säkert kommer att vara densamma.

Sammantaget anser Skatteverket inte att en lösning som innebär att skattskyldigheten respektive avgiftsskyldigheten varierar beroende på vilken teknisk lösning som används är att föredra. Därmed bör ägaren av bilen kvarstå som skattskyldig även i de fall avtal har ingåtts med en betalningsförmedlare och transponder används. Detsamma bör gälla för infrastrukturavgift när avtal har ingåtts med en betalningsförmedlare och transponder används.

## 5.2 Identifiering av den som är skattskyldig respektive avgiftsskyldig

**Promemorians bedömning:** Den skattskyldige och den skattepliktiga bilen ska identifieras när beslut om trängselskatt fattas även när den skattepliktiga bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Samma uppgifter som behövs för identifieringen av den skattskyldige och bilen vid beslut om trängselskatt som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt, behövs även för identifieringen vid beslut om trängselskatt när den skattepliktiga bilen försetts med en transponder.

För att tillämpningen ska bli enhetlig ska identifiering också ske på motsvarande sätt av den avgiftsskyldige och den avgiftspliktiga bilen vid beslut om infrastrukturavgift när bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare.

**Skälen för promemorians bedömning:** I föregående avsnitt görs bedömningen att ägaren av bilen ska vara skattskyldig för trängselskatt och avgiftsskyldig för infrastrukturavgift även när bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Frågan är om den skattskyldige respektive avgiftsskyldige måste identifieras vid ett beslut om trängselskatt respektive infrastrukturavgift och vilken typ av identifiering som i sådant fall måste ske. I promemorian används begreppet avgiftsskyldig för att beskriva den som enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg är ansvarig för infrastrukturavgift, se vidare avsnitt 5.9.

Det står enligt Skatteverkets mening klart att utgångspunkten måste vara att någon form av identifiering behöver ske i beslut om trängselskatt. Utan några identifieringsuppgifter över huvud taget skulle det saknas möjlighet att koppla besluten till den som är skattskyldig, och det skulle bli omöjligt att administrera exempelvis betalningar, omprövningar eller överklaganden.

Utgångspunkten bör således vara att en skattskyldig ska identifieras i ett beslut om trängselskatt. Frågan blir då om det finns anledning att göra någon annan bedömning när beslut om trängselskatt ska fattas i de fall den skattepliktiga bilen har försetts med en transponder och betalning av skatten sker via en betalningsförmedlare. Det kan finnas argument för att behovet av att kunna identifiera den skattskyldige skulle kunna vara något mindre i dessa fall. Ett sådant skulle kunna vara att den som ingått avtal med en EETS-betalningsförmedlare enligt lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem kan betala vägtull, bl.a. trängselskatt, till sin betalningsförmedlare med befriande verkan. Att en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig innebär dock inte att denne är skattskyldig. Som skattskyldig vid beslut om trängselskatt när transponder används kvarstår, såsom angivits ovan, ägaren av bilen. Det är ägaren av bilen som i och med beslutet åläggs vissa rättigheter och skyldigheter, även om någon annan i vissa fall är betalningsskyldig. Behovet av identifieringen av den skattskyldige kvarstår således enligt Skatteverkets bedömning även när betalning av trängselskatt sker med stöd av transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Eftersom skattskyldigheten för trängselskatt enligt 8 § lagen (2004:629) om

trängselskatt är kopplad till ägande av en skattepliktig bil ligger det i sakens natur att även bilen måste identifieras i beslut om trängselskatt.

När det konstaterats att den skattskyldige och den skattepliktiga bilen måste identifieras är frågan hur dessa ska identifieras.

När en bil som har en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare passerar en betalstation, erhåller Transportstyrelsen viss information från signaler från transpondern (färdvägsdeklaration). De uppgifter Transportstyrelsen erhåller är transponderns identitetsnummer och beroende på transponderns tekniska beskaffenhet, ett så kallat PAN-nummer (personal account number). Dessa båda uppgifter identifierar var för sig, väganvändaren. Transportstyrelsen anser att endera av dessa båda uppgifter ska finnas med i beslut om trängselskatt respektive infrastrukturavgifter. För att öka tydligheten föreslår Transportstyrelsen att de transponderuppgifter, i nuläget transponderidentitet och PAN-nummer, som används för att identifiera väganvändaren samlas under benämningen ombordenhetens attribut för säker identifiering (OASI). Transportstyrelsen anser att det är genom OASI som den skattskyldige respektive avgiftsskyldige ska identifieras i beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift. Trafikverket instämmer i denna bedömning. Varken Trafikverket eller Transportstyrelsen anser att några ytterligare uppgifter, såsom namn, adress och personnummer eller liknande avseende den skattskyldige, ska finnas med i besluten.

Frågan huruvida det vore möjligt att fatta beslut om trängselskatt utan att namnge den som beslutet riktar sig mot, dvs. den skattskyldige, diskuterades redan då trängselskatt skulle införas i Stockholms kommun. Regeringen uttalade då att ett system som tillåter anonyma betalningar av trängselskatt vore att föredra med hänsyn till integritetsskyddet, men att det dock är främmande ur skattesynvinkel att införa ett system där anonyma personer debiteras skatt (prop. 2003/04:145 s. 90). I förarbetena till bl.a. införandet av lagen om infrastrukturavgifter på väg uttalade regeringen vidare att beslut om trängselskatt inte får riktas mot en inte namngiven person (prop. 2013/14:25 s. 86). De överväganden som gjordes i de nämnda förarbetena är enligt Skatteverkets uppfattning fortfarande relevanta.

Beslut om trängselskatt utgör beslut om beskattning som är betungande för den skattskyldige. Särskilda rättssäkerhetskrav måste enligt Skatteverkets mening ställas vid upprättande av sådana beslut jämfört med andra typer av beslut. Vid beslut om skatt anser Skatteverket att det bl.a. bör ställas högre krav på identifiering än vid andra beslut. Detta överensstämmer med regeringens resonemang i förarbetena till bl.a. införandet av lagen om infrastrukturavgifter på väg där regeringen noterade att det inte ställs samma krav på identifiering vid infrastrukturavgift som vid trängselskatt (prop. 2013/14:25 s. 86). Därmed går det inte att jämföra de uppgifter som finns i ett avgiftsbeslut med de uppgifter som ska finnas i beslut om trängselskatt. Det är tveksamt om det kan anses tillräckligt utifrån ett rättssäkerhetsperspektiv att i ett beslut om skatt endast identifiera den skattskyldige med stöd av OASI, eftersom varken myndigheten eller den som beslutet avser direkt i beslutet kan se vem som är skattskyldig. Det kan noteras att OASI dessutom endast identifierar väganvändaren. Som anges i avsnitt 5.3 kan väganvändaren i vissa fall vara annan än den skattskyldige, dvs. ägaren av bilen, vilket innebär att OASI i dessa fall inte medför någon form av identifiering av den skattskyldige. Att upprätta beslut endast med OASI, utan att den skattskyldige namnges och i övrigt identifieras, måste därmed enligt Skatteverkets



bedömning anses främmande. Regeringens tidigare nämnda slutsats i förarbetena till bl.a. införandet av lagen om infrastrukturavgifter på väg att ett beslut om trängselskatt inte får riktas mot en inte namngiven person (a. prop. s. 86) är alltså enligt Skatteverkets mening giltiga även i detta fall.

Vidare finns det enligt Skatteverkets bedömning situationer där det inte är möjligt att veta om ett skattebeslut är riktigt, om den skattskyldige inte namnges och i övrigt identifieras i beslutet. Det finns en risk att någon annan än den som är skattskyldig kan bli föremål för ett beslut om trängselskatt. Ett exempel på detta är när väganvändaren och ägaren av bilen är olika personer och när det skett ett ägarbyte under en kalendermånad. Det är den som äger bilen när skattskyldigheten inträder som är skattskyldig. Skattskyldigheten inträder när en skattepliktig bil passerar en betalstation. Om mer än en person under en kalendermånad blivit skattskyldig för en bil, ska ett beskattningsbeslut fattas för varje skattskyldig (11 § andra stycket lagen om trängselskatt). Enligt Transportstyrelsen är det vanligt inom yrkestrafiken att ägaren av bilen är någon annan än väganvändaren. Det kan då förekomma att väganvändaren och avtalet med betalningsförmedlaren kvarstår oförändrat trots att ett ägarbyte sker. Det skulle också innebära att OASI skulle vara oförändrat. Utan att identifiera den skattskyldige med namn och övriga identifieringsuppgifter när beslut om trängselskatt fattas vore det inte möjligt för Transportstyrelsen att i dessa situationer få reda på att ett ägarbyte har skett och att därmed två olika beskattningsbeslut måste fattas avseende en viss bil för en viss kalendermånad. Identifikationen krävs för att i alla situationer kunna avgöra vem som ska vara skattskyldig för olika passager under samma kalendermånad.

Enligt 21 § förvaltningslagen (1986:223), förkortad FL, ska en sökande, klagande eller annan part underrättas om innehållet i ett beslut varigenom en myndighet avgör ett ärende om det avser myndighetsutövning mot någon enskild, under förutsättning att underrättelsen inte är uppenbart obehövlig. I förevarande fall innebär den bestämmelsen att Transportstyrelsen skickar beslut om trängselskatt per post till de skattskyldiga. Bestämmelserna i FL gäller på samma sätt även när betalning sker med stöd av transponder. I denna promemoria föreslås visserligen undantag från underrättelseskyldigheten i FL när transponder används, se avsnitt 5.13. Undantaget förutsätter att avtal ingåtts med en EETS-betalningsförmedlare. I dagsläget finns emellertid inga EETS-betalningsförmedlare och det är oklart när det kommer att finnas sådana betalningsförmedlare. Under överskådlig framtid kommer således underrättelseskyldigheten i FL att gälla för beslut om trängselskatt även när transponder används. Om underrättelse av beslut ska ske per post ligger det i sakens natur att det krävs tillgång till namn och adress avseende den som beslutet gäller. Om dessa uppgifter behöver tas fram av Transportstyrelsen för att underrättelse ska kunna ske innebär det således inget merarbete att även använda sig av dessa uppgifter för att identifiera den skattskyldige i beslutet.

Transportstyrelsen hänvisar till Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation och Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter. Transportstyrelsen anför att i dessa direktiv betonas integritetsfrågan för såväl fysiska som juridiska personer återkommande och att det i direktiv 2002/58/EG till och med specifikt uttalas att medlemsstaterna bör införa och

utveckla lämplig teknik med särskild hänsyn till målet att minimera behandlingen av personuppgifter. Transportstyrelsen menar att ett införande av varierande skattskyldighet skulle innebära en möjlighet att på ett bättre sätt svara upp mot ovan nämnda direktiv, eftersom identifieringen av väganvändaren då kan ske via transponderidentiteten. Skatteverket konstaterar att de av Transportstyrelsen nämnda direktiven har införts i svensk rätt genom personuppgiftslagen (1998:204) och lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Skatteverket anser emellertid inte att någon bestämmelse i dessa lagar föranleder någon annan bedömning avseende vilken identifiering som behöver ske av en skattskyldig i samband med beslut om trängselskatt. Att integritetsfrågor betonas i de nämnda direktiven utgör således enligt Skatteverkets mening inte skäl för något förändrat ställningstagande i frågan om hur identifiering av en skattskyldig ska ske.

Som angivits ovan anser Skatteverket att behovet av identifiering inte kan vara beroende av vilken betalningslösning som används för att ta ut trängselskatt. Inte heller hur identifieringen ska gå till bör variera beroende på vilken betalningslösning som används. Enligt Skatteverkets bedömning ska därmed de uppgifter för att identifiera den skattskyldige och den skattepliktiga bilen som anges i beslut om trängselskatt som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt, även anges i beslut om trängselskatt när bilen är försedd med en transponder. De uppgifter avseende den skattskyldige och bilen som behövs i samband med att beslut om trängselskatt fattas anges i bilaga 5 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, se vidare avsnitt 5.4. Bland annat ska den skattskyldiges namn och adress anges samt bilens registreringsnummer.

Transportstyrelsen och Trafikverket har framfört att samma identifiering som de föreslår vid beslut om trängselskatt även ska gälla vid beslut om infrastrukturavgift. Trafikverket har vidare framfört att det givetvis finns samordningsvinster med att ha identiska system för skatte- respektive avgiftsupptag. Nyttan med denna samordning blir dock mera tveksam i den grad som administrationen för avgiftsupptaget fördyras och därmed återbetalningstiden för broarna i Motala och Sundsvall förlängs. Transportstyrelsen anser dock att den avgiftsskyldige vid beslut om infrastrukturavgift ska identifieras på samma sätt som en skattskyldig vid beslut om trängselskatt, eftersom det är av vikt att hanteringen av dessa beslut är lika. Om det i beslut om trängselskatt krävs att den skattskyldige ska namnges och i övrigt identifieras, ska därmed samma uppgifter anges vid beslut om infrastrukturavgift enligt Transportstyrelsen.

I och med lagen om elektroniska väggtullssystem har EFC-direktivet, som syftar till att skapa förutsättningar för att använda standardiserad fordonsutrustning i elektroniska väggtullssystem inom hela Europa, införts i svensk rätt. Med väggtull avses såväl avgift som skatt som betalas för fordonstrafik i ett väggtullsområde (4 § första stycket 9 lagen om elektroniska väggtullssystem). Systemet för upptagning av väggtull med stöd av transponder är således identiskt oavsett om det gäller trängselskatt eller infrastrukturavgifter. I förarbetena till bl.a. införandet av lagen om infrastrukturavgifter på väg noterade regeringen att Transportstyrelsen kommer att fatta beslut om både trängselskatt och infrastrukturavgifter på allmän väg och att det därmed är av stor vikt att de båda systemen är utformade på ett sätt som inte hindrar en enhetlig och samordnad hantering (prop. 2013/14:25 s. 86). Regeringen konstaterade vidare att eftersom beslut

om trängselskatt inte får riktas mot en inte namngiven person bör detsamma gälla som huvudregel i fråga om beslut om infrastrukturavgift (a. prop. s. 86). Skatteverket instämmer i bedömningen att en enkel och enhetlig hantering hos Transportstyrelsen är av vikt. Sannolikt kommer hantering av både trängselskatt och infrastrukturavgifter avseende samma bil och bilägare vara relativt vanligt förekommande och det bör då vara en fördel att besluten innehåller samma uppgifter om bl.a. den som besluten berör. Av dessa skäl anser Skatteverket att motsvarande identifiering som ska ske avseende den skattskyldige vid beslut om trängselskatt också ska ske av den avgiftsskyldige vid beslut om infrastrukturavgift där transponder används. Motsvarande identifiering ska även ske av den avgiftspliktiga bilen.

På motsvarande sätt som vid beslut om trängselskatt, ska de uppgifter för att identifiera den avgiftsskyldige och den avgiftspliktiga bilen som anges i beslut om infrastrukturavgift som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt, även anges i beslut om infrastrukturavgift när bilen är försedd med en transponder. De uppgifter avseende den avgiftsskyldige och bilen som behövs i samband med att beslut om infrastrukturavgift fattas anges i bilaga 8 till förordningen om vägtrafikregister, se vidare avsnitt 5.4.

### 5.3 Vëganvëndaren och ägaren av bilen

**Promemorians bedömning:** Vëganvëndaren och ägaren av bilen kan vara olika personer.

**Promemorians förslag:** Ägaren av en bil ska i stället för vëganvëndaren anges som den som betalningsansvaret för vëgtull kan övergå från till en betalningsförmedlare enligt lagen om elektroniska vëgtullssystem. Bilägaren ska vidare i stället för vëganvëndaren anges som den som tillsammans med betalningsförmedlaren kan vara solidariskt betalningsskyldig för vëgtull enligt lagen om elektroniska vëgtullssystem. Med begreppen vëganvëndare och betalningsförmedlare avses endast EETS-vëganvëndare och EETS-betalningsförmedlare.

**Skälen för promemorians förslag och bedömning:** Enligt 4 § första stycket 8 lagen (2013:1164) om elektroniska vëgtullssystem är en vëganvëndare en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om förmedling av vëgtull till avgiftsupptagare. Eftersom bestämmelserna i ovan angiven lag avseende vëganvëndaren endast gäller för EETS-vëganvëndare, avses med vëganvëndare i 4 § denna lag endast EETS-vëganvëndare. Enligt 8 § lagen (2004:629) om trängselskatt och 7 § förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på vëg är ägaren av en skattepliktig respektive avgiftspliktig bil skattskyldig respektive betalningsskyldig för trängselskatt och infrastrukturavgift. Det finns inget krav på att vëganvëndaren också måste vara ägare av den bil som avtalet avser. Vëganvëndaren och ägaren av bilen kan alltså vara olika personer. I denna promemoria används begreppet avgiftsskyldig för att beskriva den som enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på vëg och förordningen om infrastrukturavgifter på vëg är ansvarig för infrastrukturavgift. Detta görs för att skilja avgiftsskyldighet enligt dessa regelverk från betalningsskyldighet enligt lagen om elektroniska vëgtullssystem, se vidare avsnitt 5.9.

När väganvändaren och ägaren av bilen är olika personer får det antas att dessa aktörer har ett så nära samband att exempelvis information som behöver lämnas mellan betalningsförmedlaren och ägaren av bilen kan överföras via väganvändaren. Det bör således inte uppstå några praktiska problem vid betalning av vägtull med stöd av en transponder med anledning av att väganvändaren och ägaren av bilen kan vara olika personer. I 17 § första stycket lagen om elektroniska vägtullssystem anges dock att en betalningsförmedlare som har träffat avtal med en väganvändare, i stället för väganvändaren är betalningsskyldig för en vägtull som avser ett fordon som är försett med fordonsutrustning tillhandahållen av betalningsförmedlaren. Såsom övriga bestämmelser i lagen om elektroniska vägtullssystem gäller denna bestämmelse endast EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare. I de fall EETS-väganvändaren och bilägaren är olika personer är alltså dagens bestämmelse felaktig, eftersom ingen betalningsskyldighet då överförs från väganvändaren, utan från ägaren av bilen. Eftersom det är ägaren av bilen som är skattskyldig respektive avgiftsskyldig för vägtull i form av trängselskatt och infrastrukturavgift bör bestämmelsen ändras så att det framgår att betalningsansvaret övergår från ägaren av bilen till EETS-betalningsförmedlaren under de förutsättningar som anges i bestämmelsen. I 17 § första stycket lagen om elektroniska vägtullssystem anges vidare att betalningsförmedlaren och väganvändaren, dvs. EETS-betalningsförmedlaren och EETS-väganvändaren, är solidariskt betalningsansvariga för vägtullen om en färdvägsdeklaration inte har skickats. På samma sätt bör denna bestämmelse ändras så att det i stället anges att betalningsförmedlaren och ägaren av bilen ska vara solidariskt betalningsskyldiga för vägtullen. Med begreppen betalningsförmedlare och väganvändare i detta förslag avses endast EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare.

Regelverket för elektroniska vägtullssystem synes generellt utgå från att EETS-väganvändaren också är den som är ansvarig för vägtull och betalning av vägtullen. Som framgår ovan stämmer inte detta för svenska förhållanden, där i stället ägaren av bilen ansvarar för vägtullen. Med undantag för de ovan nämnda bestämmelserna i 17 § lagen om elektroniska vägtullssystem bedömer dock Skatteverket att det nuvarande regelverket inte kan antas medföra några problem eller svårigheter vid tillämpningen. I 18 § lagen om elektroniska vägtullssystem anges exempelvis att en väganvändares betalning av vägtull till sin betalningsförmedlare sker med befriande verkan. Bestämmelsen avser endast EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare. I författningskommentaren till paragrafen anges att bestämmelsen innebär att en avgiftsupptagare inte får kräva betalning för en vägtull direkt av väganvändaren i de fall denne har betalat vägtullen till sin betalningsförmedlare, utan att kravet då i stället ska riktas mot betalningsförmedlaren (prop. 2013/14:25 s. 168). När EETS-väganvändaren och ägaren av bilen är olika personer kan det aldrig bli fråga om något krav mot väganvändaren, eftersom det är ägaren av bilen som är ansvarig för vägtullen. Innebörden av bestämmelsen måste dock enligt Skatteverkets mening vara att krav inte kan riktas mot någon annan än EETS-betalningsförmedlaren, och ingen lagändring bedöms därför nödvändig. Inte heller i övrigt anser Skatteverket att bestämmelserna behöver ändras med anledning av att EETS-väganvändaren och ägaren av bilen kan vara olika personer.

*Författningsförslag*

Förslaget föranleder en ändring i 17 § lagen om elektroniska vägtullssystem.

## 5.4 Uppgiftsskyldighet för EETS-betalningsförmedlare

**Promemorians förslag:** När beslut om vägtull ska fattas och den skattepliktiga eller avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare, ska EETS-betalningsförmedlaren senast den 10 i kalendermånaden efter den månad som beslutet om vägtull avser lämna de uppgifter som behövs för att identifiera ägaren av bilen och bilen till Transportstyrelsen.

Uppgifter behöver dock endast lämnas om Transportstyrelsen inte redan har fått tillgång till dessa uppgifter på något annat sätt.

**Skälen för promemorians förslag:** Som framgår av avsnitt 5.2 ska den skattskyldige och bilen vid beslut om trängselskatt när bilen är försedd med transponder identifieras med samma uppgifter som behövs för identifieringen vid beslut som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt. Detsamma ska gälla vid beslut om infrastrukturavgift när bilen är försedd med transponder. Som angetts tidigare, se avsnitt 5.9, används begreppet avgiftsskyldig i stället för betalningsskyldig för att beskriva den som enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg är ansvarig för infrastrukturavgift.

När ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift ska fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt, erhåller Transportstyrelsen uppgifter om ägaren av bilen och om bilen som hämtas från svenska eller utländska vägtrafikregister. När sådant beslut ska fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom transponder som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare, finns ägaruppgifterna och uppgifterna om bilen hos betalningsförmedlaren. När EETS-väganvändaren och ägaren av bilen inte är samma person föreslås i denna promemoria att en EETS-väganvändare ska lämna uppgifter om ägaren av bilen till en EETS-betalningsförmedlare, se vidare avsnitt 5.6.

Frågan är hur Transportstyrelsen ska få tillgång till de uppgifter som finns hos EETS-betalningsförmedlaren som behövs för att identifiera ägaren av bilen och bilen i beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift när den skattepliktiga eller avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder. För att det ska vara möjligt att inhämta uppgifterna fordras att dagens lagstiftning ger möjlighet för berörda myndigheter att ställa krav på en EETS-betalningsförmedlare att lämna ut uppgifterna till Transportstyrelsen. Enligt Skatteverkets bedömning medför bestämmelserna i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem ett utrymme för en avgiftsupptagare att ställa krav på en EETS-betalningsförmedlare som bör kunna innefatta exempelvis en sådan skyldighet att lämna uppgifter som nu är i fråga. Det bör således enligt Skatteverkets mening vara möjligt för avgiftsupptagaren att, för att en EETS-betalningsförmedlare ska få verka inom ett visst vägtullsområde, uppställa som villkor i områdesdeklarationen att uppgifterna ska lämnas till den myndighet som ska fatta beslut om trängselskatt respektive infrastrukturavgift.

Det är Transportstyrelsen som ska besluta om och verkställa uppbörd av trängselskatt och infrastrukturavgift. Det är således till Transportstyrelsen som EETS-betalningsförmedlaren ska lämna dessa uppgifter. Om dessa villkor skulle uppställas i områdesdeklarationer skulle dock avgiftsupptagaren behöva reglera denna skyldighet särskilt för varje separat vägtullsområde. Ett sådant system riskerar att bli svåröverblickbart och det finns en risk att dessa villkor kan komma att glömmas bort vid införandet av nya vägtullsområden. En lagreglering där EETS-betalningsförmedlaren skyldigheter anges framstår som tydligare och mer enhetlig och transparent. För att säkerställa att Transportstyrelsen vid fattande av beslut om trängselskatt och infrastrukturavgifter i varje enskilt fall har tillgång till de identifikationsuppgifter som behövs, föreslås således att bestämmelser ska införas i lag som anger att sådana uppgifter ska lämnas till Transportstyrelsen av en EETS-betalningsförmedlare. Bestämmelserna ska gälla uppgifter om ägaren av en bil och om bilen. Bestämmelserna bör införas i lagen om elektroniska vägtullssystem. Det bör noteras att uppgiftsskyldigheten enligt Skatteverkets mening inte bara bör regleras i lag utan även i de avtal som ingås mellan avgiftsupptagare och EETS-betalningsförmedlare.

Skatteverket anser att uppgifter motsvarande de som enligt bilagorna 5 och 8 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska föras in i vägtrafikregistret i samband med beslut avseende trängselskatt respektive infrastrukturavgift avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige (dvs. ägaren av bilen) och fordonet (dvs. den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen), ska lämnas av EETS-betalningsförmedlaren till Transportstyrelsen. Bestämmelserna är inte knutna till någon specifik betalningslösning. Uppgifterna måste således enligt Skatteverkets bedömning inhämtas även när beslut fattas avseende en bil som försetts med en transponder. Bilaga 5 till förordningen om vägtrafikregister avser de uppgifter som ska föras in i registret i fråga om registreringen av trängselskatt och bilaga 8 till samma förordning avser motsvarande uppgifter i fråga om registreringen av infrastrukturavgift. De uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret som avser den skattskyldige respektive avgiftsskyldige är uppgifter om namn eller firma, personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande. För fysisk person ska uppgift om folkbokföringsadress, eller om han eller hon inte är folkbokförd, annan adress föras in. För juridisk person ska adress i landet, eller om sådan adress inte finns, annan adress föras in. Sådana uppgifter ska således lämnas av EETS-betalningsförmedlaren till Transportstyrelsen avseende ägaren av bilen. De fordonsuppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret är uppgifter om registreringsnummer eller beteckning på skylt samt landskod. Dessa uppgifter ska således lämnas av EETS-betalningsförmedlaren till Transportstyrelsen avseende den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen.

Trafikverket och Transportstyrelsen anser att en plikt för en betalningsförmedlare att lämna sådana uppgifter till Transportstyrelsen riskerar att försvåra och även fördyra möjligheten att få internationella betalningsförmedlare att vilja verka i Sverige. Enligt Trafikverket saknas en analys av hur förslagen skulle kunna förenklas och underlättas i syfte att uppnå EFC-direktivets och EETS-beslutets vision om den fria rörligheten i Europa. Skatteverket har förståelse för Trafikverkets åsikt att uppgiftshandlingen kan leda till bl.a. ökade kostnader, men anser att uppgifterna är nödvändiga för att

säkerställa identifieringen av ägaren av bilen och av bilen, se vidare avsnitt 5.2.

Det kan antas att Transportstyrelsen i vissa fall redan har tillgång till uppgifter om den bil som ett beslut om vägtull ska fattas för och om ägaren av bilen. Så är exempelvis fallet då Transportstyrelsen genom direktåtkomst till betalningsförmedlarens kundregister har tillgång till uppgifter om ägaren av en viss bil och uppgifter om bilen. Om uppgifter om ägaren av bilen eller om bilen redan finns tillgängliga hos Transportstyrelsen finns ingen anledning att kräva att samma uppgifter även ska lämnas av EETS-betalningsförmedlaren. Därför föreslås att skyldigheten att lämna uppgifter som behövs för att identifiera ägaren av bilen och bilen endast ska gälla om Transportstyrelsen inte redan har tillgång till dessa uppgifter.

Inskränkningen i uppgiftsskyldigheten gäller dock enbart så länge de uppgifter som Transportstyrelsen redan har tillgång till fortfarande är korrekta. Om t.ex. bilen bytt ägare eller någon uppgift avseende ägaren ändrats så har Transportstyrelsen inte redan fått tillgång till de uppgifter som behövs för att identifiera ägaren av bilen. I dessa fall kvarstår uppgiftsskyldigheten, och betalningsförmedlaren blir därmed skyldig att lämna de nya uppgifterna till Transportstyrelsen.

Ett beslut om vägtull i form av trängselskatt eller infrastrukturavgift ska fattas senast den 20 i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser. Skatteverket anser att det är rimligt att EETS-betalningsförmedlaren lämnar de aktuella uppgifterna inom 10 dagar efter utgången av den kalendermånad som beslutet avser. Enligt 15 § lagen om elektroniska vägtullssystem ska en väganvändare se till att korrekta användar- och fordonsuppgifter lämnas till betalningsförmedlaren. Med väganvändare och betalningsförmedlare avses här endast EETS-väganvändare och EETS-betalningsförmedlare. Uppgiftsskyldigheten i ovan nämnda bestämmelse föreslås i denna promemoria utvidgas till att även omfatta uppgifter om ägaren av bilen. Då EETS-betalningsförmedlaren således redan kommer att inneha den efterfrågade informationen kan längre tid inte anses behövas. Om uppgifterna lämnas inom denna tid bör även Transportstyrelsen ha tillräckligt med tid för att kunna fatta beslut om trängselskatt respektive infrastrukturavgift.

I lagen om elektroniska vägtullssystem används begreppet fordon för att beskriva det fortskaffningsmedel som ett avtal mellan en väganvändare och en betalningsförmedlare avser. Transportstyrelsen har framfört att begreppet fordon även bör användas i den föreslagna bestämmelsen avseende uppgiftsskyldighet. Av 4 § andra stycket lagen om elektroniska vägtullssystem framgår att termer som används i lagen har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. I 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner definieras såväl bil som fordon. Av dessa definitioner framgår att begreppet fordon är vidare än begreppet bil, och att alla bilar alltså utgör fordon. I dagsläget avser vägtullsområden enbart trängselskatt eller infrastrukturavgift. Enligt lagen (2004:629) om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgifter på väg är det enbart ägaren av en bil, och inte övriga fordon, som är skattskyldig för trängselskatt respektive avgiftsskyldig för infrastrukturavgift, vilket innebär att det i dag inte finns några andra fordon än bilar som medför skyldighet att betala vägtull. Därmed anser Skatteverket att begreppet bil bör användas i stället för begreppet fordon i de föreslagna bestämmelserna.

De föreslagna bestämmelserna avseende uppgiftsskyldighet föranleder en ny bestämmelse i lagen om elektroniska vägtullssystem och ska enbart tillämpas av betalningsförmedlare som är EETS-betalningsförmedlare. Bestämmelserna innebär således inte någon uppgiftsskyldighet för exempelvis en betalningsförmedlare inom det europeiska samarbetet EasyGo. Dessa betalningsförmedlare omfattas nämligen inte av bestämmelserna om betalningsförmedlare i lagen om elektroniska vägtullssystem (2 § andra stycket lagen om elektroniska vägtullssystem). Att samma uppgifter behöver inhämtas från en sådan betalningsförmedlare behandlas dock i följande avsnitt.

#### *Författningsförslag*

Förslaget föranleder en ny paragraf, 7 a §, i lagen om elektroniska vägtullssystem.

## **5.5 Uppgiftsskyldighet för betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare**

**Promemorians bedömning:** Det bör inte införas någon särskild bestämmelse avseende skyldighet för en betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare att vid beslut om vägtull lämna de uppgifter som behövs för att identifiera ägaren av den skattepliktiga eller avgiftspliktiga bilen och bilen till Transportstyrelsen. Denna fråga bör liksom övriga villkor regleras i avtal mellan avgiftsupptagaren och betalningsförmedlaren.

**Skälen för promemorians bedömning:** Det finns i dagsläget inga betalningsförmedlare som är EETS-betalningsförmedlare. Detta beror på att ingen betalningsförmedlare i nuläget uppfyller det krav som uppställs i 6 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, som innebär att en betalningsförmedlare inom två år från registreringen ska träffa avtal om förmedling av vägtull med avgiftsupptagare för samtliga vägtullsområden som omfattas av lagen eller av EFC-direktivet. Således existerar endast betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare. Betalningsförmedlare inom det europeiska samarbetet EasyGo är exempel på sådana betalningsförmedlare. Befintliga betaltjänster som AutoPASS, ÖresundsBizz och BroBizz är betaltjänster inom ramen för samarbetet EasyGo. Betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare omfattas inte av bestämmelserna om betalningsförmedlare i lagen om elektroniska vägtullssystem. De är inte heller såsom betalningsförmedlare på annat sätt reglerade i svensk lag.

Transportstyrelsen har framfört att, om en uppgiftsskyldighet ska införas i lag för EETS-betalningsförmedlare, bör denna skyldighet regleras på samma sätt för övriga betalningsförmedlare. Som skäl för sin inställning hänvisar Transportstyrelsen till likabehandlingsprincipen och att en uppdelning på olika regelverk kommer att försvåra Transportstyrelsens arbete med kontroll, uppföljning och tillsyn. Betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare omfattas som nämnts inte av några bestämmelser om betalningsförmedlare i lagen om elektroniska vägtullssystem. De bestämmelser om uppgiftsskyldighet som i avsnitt 5.4 föreslås införas för EETS-betalningsförmedlare i den lagen kommer också att utgöra bestämmelser om betalningsförmedlare. Skatteverket anser därför att inte



heller dessa bestämmelser bör omfatta andra betalningsförmedlare än EETS-betalningsförmedlare. På så sätt upprätthålls systematiken att samtliga bestämmelser om betalningsförmedlare i lagen om elektroniska vägtullssystem gäller för EETS-betalningsförmedlare, medan inga av dessa bestämmelser gäller för andra betalningsförmedlare. Det vore enligt Skatteverkets mening olämpligt att enbart låta en enda bestämmelse i lagen om elektroniska vägtullssystem vara tillämplig för andra betalningsförmedlare än EETS-betalningsförmedlare. Skatteverket kan inte heller se hur en sådan reglering skulle kunna underlätta Transportstyrelsens arbete. Således bör inte andra betalningsförmedlare än EETS-betalningsförmedlare omfattas av de ovan föreslagna bestämmelserna avseende betalningsförmedlars uppgiftsskyldighet. Någon särskild bestämmelse avseende uppgiftsskyldighet för dessa betalningsförmedlare bör inte heller införas. Detta eftersom det vore märkligt att enbart reglera denna fråga för betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare när det i övrigt helt saknas lagreglering som omfattar dessa betalningsförmedlare.

Samma uppgifter som en EETS-betalningsförmedlare föreslås vara skyldig att lämna till Transportstyrelsen behövs dock även när en väganvändare har ingått avtal med en betalningsförmedlare som inte är en EETS-betalningsförmedlare. Även om betalningsförmedlare som inte utgör EETS-betalningsförmedlare inte enligt lag bör vara skyldig att lämna ut uppgifterna till Transportstyrelsen anser Skatteverket att uppgifterna behöver lämnas även av dessa betalningsförmedlare. Om så inte sker kommer det inte vara möjligt för Transportstyrelsen att fatta beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift avseende de passager av betalstationer som sker med en transponder som är kopplad till betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare. Att dessa betalningsförmedlare lämnar sådana uppgifter om ägaren av bilen och om bilen, behöver således säkerställas. Övriga skyldigheter för en betalningsförmedlare som inte utgör en EETS-betalningsförmedlare regleras i avtal mellan avgiftsupptagaren och betalningsförmedlaren. Skatteverket anser att det är rimligt att även frågan om uppgiftsskyldighet för betalningsförmedlare regleras i sådant avtal.

Såsom nämnts i avsnitt 5.4 bör uppgiftsskyldigheten för EETS-betalningsförmedlare enligt Skatteverkets mening även regleras i de avtal som ingås med dessa betalningsförmedlare. Uppgiftsskyldigheten i avtalen med EETS-betalningsförmedlare och övriga betalningsförmedlare bör därmed se likadana ut, vilket innebär att hanteringen hos Transportstyrelsen kommer att bli densamma för alla betalningsförmedlare. Att endast reglera uppgiftsskyldigheten för EETS-betalningsförmedlare i lag, innebär därmed inte att betalningsförmedlare hanteras olika beroende på om de är EETS-betalningsförmedlare eller inte. Den föreslagna bestämmelsen om uppgiftsskyldighet kan därmed inte anses strida mot likabehandlingsprincipen. Inte heller Transportstyrelsens arbete med kontroll, uppföljning och tillsyn kan enligt Skatteverkets bedömning komma att försvåras, eftersom hanteringen av uppgiftsskyldigheten blir densamma hos Transportstyrelsen oavsett om det gäller en EETS-betalningsförmedlare eller inte.

De uppgifter som bör omfattas av en sådan uppgiftsskyldighet bör enligt Skatteverkets bedömning motsvaras av de uppgifter som enligt bilagorna 5 och 8 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska föras in i vägtrafikregistret i samband med beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige samt

avseende fordonet. Det rör sig alltså om samma uppgifter som en EETS-betalningsförmedlare enligt föregående avsnitt föreslås bli skyldig att lämna till en betalningsförmedlare, se vidare avseende uppgifternas innehåll i avsnitt 5.4.

## 5.6 Uppgiftsskyldighet för EETS-väganvändare

**Promemorians förslag:** Om ägaren av bilen är någon annan än EETS-väganvändaren, ska EETS-väganvändaren lämna de uppgifter som behövs för att identifiera ägaren av bilen till EETS-betalningsförmedlaren.

**Promemorians bedömning:** Det bör inte införas någon ytterligare bestämmelse avseende skyldighet för en EETS-väganvändare att lämna uppgifter som behövs för att identifiera bilen till en EETS-betalningsförmedlare. Bestämmelserna i lagen om elektroniska vägtullssystem om EETS-väganvändarens skyldighet att se till att korrekta fordonsuppgifter lämnas till EETS-betalningsförmedlaren bedöms som tillräckliga för att säkerställa att EETS-betalningsförmedlaren får tillgång till de uppgifter om bilen som denne föreslås vara skyldig att lämna till Transportstyrelsen.

**Skälen för promemorians förslag och bedömning:** Som framgår av tidigare avsnitt föreslås att en ny bestämmelse införs i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem som anger att när beslut om vägtull ska fattas och den skattepliktiga eller avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare, ska betalningsförmedlaren till Transportstyrelsen lämna de uppgifter som behövs för att identifiera bilen och ägaren av bilen (se avsnitt 5.4). För att EETS-betalningsförmedlaren ska ha möjlighet att uppfylla den föreslagna uppgiftsskyldigheten måste betalningsförmedlaren i ett tidigare skede ha erhållit dessa uppgifter från EETS-väganvändaren. Enligt 15 § första stycket 1 i lagen om elektroniska vägtullssystem ska väganvändare se till att korrekta användar- och fordonsuppgifter lämnas till betalningsförmedlaren. Såsom övriga bestämmelser i lagen om elektroniska vägtullssystem gäller denna bestämmelse endast EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare. Då skyldigheten endast omfattar användar- och fordonsuppgifter, föreligger ingen skyldighet enligt denna bestämmelse för EETS-väganvändaren att lämna uppgifter om ägaren av bilen, om ägaren av bilen är någon annan än väganvändaren. För att säkerställa att EETS-betalningsförmedlaren även får tillgång till uppgifter om ägaren av bilen i dessa fall föreslår Skatteverket att en ny bestämmelse införs i lagen om elektroniska vägtullssystem som innebär att om ägaren av bilen är någon annan än EETS-väganvändaren, ska sådana uppgifter även lämnas om ägaren av bilen. De uppgifter som ska lämnas avseende ägaren av bilen är enligt Skatteverket de uppgifter som enligt bilagorna 5 och 8 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska föras in i vägtrafikregistret i samband med beslut om trängselskatt respektive infrastrukturavgift avseende den skattskyldige respektive den avgiftsskyldige. Bland annat ska uppgifter om namn och adress lämnas.

Bestämmelserna om väganvändare gäller endast väganvändare som träffat avtal med en EETS-betalningsförmedlare, dvs. endast för EETS-väganvändare. Detta kommer således att gälla även för den nu föreslagna bestämmelsen avseende skyldighet att lämna uppgifter om ägaren av en bil.

Skyldigheten för en EETS-väganvändare att i vissa fall lämna uppgifter om ägaren av en bil föreslås införas i 15 § första stycket 1 lagen om elektroniska vägtullssystem. I andra stycket i samma paragraf regleras en möjlighet för en EETS-betalningsförmedlare att bestämma att en väganvändares fordonsutrustning inte längre är godkänd om EETS-väganvändaren inte fullgör sina skyldigheter enligt första stycket. Den bestämmelsen blir således tillämplig även i förhållande till skyldigheten att lämna uppgifter om ägaren av bilen.

En EETS-betalningsförmedlare föreslås alltså vara skyldig att inom viss tid lämna uppgifter om ägaren av den skattepliktiga eller avgiftspliktiga bilen och om bilen till Transportstyrelsen. I de fall ägaren av bilen och väganvändaren är samma personer, anser Skatteverket att befintliga bestämmelser i 15 första stycket 1 är tillräckliga för att EETS-betalningsförmedlaren ska kunna lämna uppgifter om ägaren av bilen till Transportstyrelsen. EETS-betalningsförmedlaren behöver dock även få uppgifter från EETS-väganvändaren om bilen. Enligt 15 § första stycket 1 lagen om elektroniska vägtullssystem anges att en väganvändare, dvs. en EETS-väganvändare, ska se till att korrekta användar- och fordonsuppgifter lämnas till betalningsförmedlaren, dvs. EETS-betalningsförmedlaren. Det framgår varken av lagtext eller av förarbeten vad som avses med korrekta användar- och fordonsuppgifter. Som framgår ovan antar dock Skatteverket att det som avses bl.a. är sådana uppgifter som behövs för att kunna identifiera EETS-väganvändaren och fordonet. Det får antas att EETS-betalningsförmedlaren behöver dessa uppgifter för att kunna identifiera EETS-väganvändaren och fordonet för att efter en vägtullspassage av fordonet kunna skicka en faktura till väganvändaren. Således utgår Skatteverket från att det med korrekta fordonsuppgifter bl.a. avses de uppgifter som behövs för att kunna identifiera fordonet. I 15 § första stycket 1 lagen om elektroniska vägtullssystem används begreppet fordon medan uppgiftsskyldigheten för EETS-betalningsförmedlare föreslås avse uppgifter om en bil. Av 4 § andra stycket lagen om elektroniska vägtullssystem framgår att termer som används i lagen har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. I 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner definieras såväl bil som fordon. Av dessa definitioner framgår att begreppet fordon är vidare än begreppet bil och att alla bilar alltså utgör fordon. Eftersom vägtullsområden i dagsläget enbart avser trängselskatt eller infrastrukturavgift finns således i dagsläget inga andra fordon än bilar som medför skyldighet att betala vägtull. Uppgiftsskyldigheten enligt 15 § första stycket 1 lagen om elektroniska vägtullssystem innebär alltså att EETS-betalningsförmedlaren får tillräckliga uppgifter om bilen för att i sin tur kunna fullgöra sin uppgiftsskyldighet gentemot Transportstyrelsen. Skatteverket anser således att det inte bör införas någon ytterligare bestämmelse avseende skyldighet för en EETS-väganvändare att lämna de uppgifter som behövs för att identifiera den bil som ett avtal med en betalningsförmedlare avser.

#### *Författningsförslag*

Förslaget föranleder en ändring i 15 § lagen om elektroniska vägtullssystem.

## 5.7 Uppgiftsskyldighet för väganvändare som inte är EETS-väganvändare

**Promemorians bedömning:** Det bör inte införas någon särskild bestämmelse avseende skyldighet för en väganvändare som inte är EETS-väganvändare att lämna de uppgifter som behövs för att identifiera ägaren av bilen och bilen till betalningsförmedlaren

Denna fråga bör liksom övriga villkor regleras i avtal mellan betalningsförmedlaren och väganvändaren.

**Skälen för promemorians bedömning:** Som angivits i tidigare avsnitt finns det i dagsläget inga betalningsförmedlare som är EETS-betalningsförmedlare, vilket innebär att väganvändare endast kan sluta avtal med betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare. Det finns därmed i dagsläget inte heller några EETS-väganvändare, eftersom det krävs att en sådan tecknar avtal med en EETS-betalningsförmedlare. Enligt 2 § andra stycket lagen (2013:1164) om elektroniska väggtullssystem gäller lagens bestämmelser om betalningsförmedlare endast för EETS-betalningsförmedlare. I tredje stycket samma paragraf anges att lagens bestämmelser om väganvändare endast gäller väganvändare som har träffat avtal med en sådan betalningsförmedlare (dvs. EETS-väganvändare). Detta innebär att väganvändare som har avtal med betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare inte omfattas av bestämmelserna om väganvändare i lagen om elektroniska väggtullssystem. De är inte heller såsom väganvändare reglerade i svensk lag på annat sätt. Eftersom dessa väganvändare inte omfattas av dagens bestämmelser om väganvändare i lagen om elektroniska väggtullssystem, anser Skatteverket att de inte heller bör omfattas av någon i den lagen reglerad skyldighet att lämna uppgifter till betalningsförmedlaren. De ska således inte omfattas av uppgiftsskyldigheten enligt 15 § första stycket 1 lagen om elektroniska väggtullssystem, som anger att väganvändaren ska se till att korrekta användar- och fordonsuppgifter samt ägaruppgifter lämnas till betalningsförmedlaren. Någon särskild bestämmelse avseende uppgiftsskyldighet för dessa väganvändare bör inte heller införas.

Samma uppgifter som en EETS-väganvändare föreslås bli skyldig att lämna till betalningsförmedlaren behövs dock även när väganvändaren inte är en EETS-väganvändare. Även om väganvändare som inte är EETS-väganvändare inte enligt lag bör vara skyldiga att lämna ut uppgifter till betalningsförmedlaren, anser Skatteverket att sådana uppgifter behöver lämnas även av dessa väganvändare. Om uppgifterna inte lämnas till betalningsförmedlaren kommer denne i sin tur inte att kunna skicka dessa uppgifter vidare till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen kommer då inte att kunna fatta beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift avseende de väggtullspassager som sker med en transponder som är kopplad till en betalningsförmedlare som inte är en EETS-betalningsförmedlare. Att de väganvändare som inte är EETS-väganvändare lämnar sådana uppgifter behöver således säkerställas. Övriga skyldigheter för en sådan väganvändare regleras i avtal med betalningsförmedlaren. Skatteverket anser att det är rimligt att även frågan om uppgiftsskyldighet för väganvändaren regleras i sådant avtal.

## 5.8 Ändring i förordningen om vägtrafikregister

**Promemorians bedömning:** Vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift när den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, ska det i vägtrafikregistret föras in uppgift om ombordenhetens attribut för säker identifiering (OASI). Vid dessa beslut ska även uppgifter om betalningsförmedlaren och dennes adress föras in i vägtrafikregistret. Uppgifterna avseende betalningsförmedlaren kan föras in i registret med stöd av nuvarande reglering såsom övriga uppgifter.

Vid sökning i vägtrafikregistret när det gäller registrering av trängselskatt och infrastrukturavgift ska OASI även utgöra ett sökbegrepp.

**Skälen för promemorians bedömning:** I bilaga 5 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister anges vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret i fråga om registrering av trängselskatt. I bilaga 8 till samma förordning anges vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret i fråga om registrering av infrastrukturavgift på de vägar som avses i 4 § förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg (dvs. de vägavsnitt på allmän väg som utgörs av broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden). I dessa bilagor anges vilka uppgifter om passagen (avsnitt 1) samt vilka uppgifter i beslut om trängselskatt, tilläggsavgift och infrastrukturavgift som ska föras in i vägtrafikregistret (avsnitt 2). Vidare anges vilka allmänna uppgifter (avsnitt 3) samt vilka övriga uppgifter (avsnitt 4) som ska föras in i registret. I avsnitt 1 i ovan angivna bilagor ska såsom uppgift om passagen, bl.a. uppgift om tidpunkt för passagen, betalstation samt registreringsnummer föras in i vägtrafikregistret. I avsnitt 2 ska såsom uppgifter i beslut, bl.a. uppgift om den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen samt uppgift om tidpunkt för färden och betalstation, belopp och beslutsdatum föras in i registret. Såsom övriga uppgifter i avsnitt 4 ska uppgifter som behövs av administrativa skäl vid handläggningen av ärenden om trängselskatt och infrastrukturavgift föras in i registret.

Såsom anges ovan anser Skatteverket i alternativ 1 att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen, vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift när bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, ska identifieras med samma uppgifter som behövs för identifieringen vid beslut som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt. Samma uppgifter som idag ska föras in i vägtrafikregistret avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen enligt avsnitt 2 i bilagorna 5 och 8 till förordningen om vägtrafikregister vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift, behöver enligt Skatteverkets bedömning därmed även föras in i registret vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift när bilen försetts med en transponder. Skatteverket anser även att övriga uppgifter som enligt bilagorna ska föras in i vägtrafikregistret enligt avsnitt 2 samt övriga avsnitt ska föras in i vägtrafikregistret vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift när bilen är försedd med en transponder.

När en bil som är försedd med en transponder passerar en betalstation erhåller Transportstyrelsen genom färdvägsdeklarationen uppgift om vilken transponder som passerat, genom att erhålla uppgift om transponderns identitetsnummer och, beroende på transponderns tekniska beskaffenhet, ett så

kallat PAN-nummer. För att kunna koppla samman denna uppgift med övriga uppgifter avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen är det inte tillräckligt att föra in de uppgifter som idag ska föras in i vägtrafikregistret. Även uppgift om transpondern måste därmed föras in. 2011 års vägtullsutredning har redan lämnat förslag i bilagorna 5 och 8 till förordningen om vägtrafikregister om att även ombordenhetens identitetsnummer ska registreras i vägtrafikregistret såsom uppgifter om passagen och uppgifter i beslut (SOU 2012:60 s. 45 och 257 samt SOU 2013:3 s. 46 f. och 202). Som anges i bakgrunden till denna promemoria, se avsnitt 3, avser Skatteverket inte att i denna promemoria upprepa förslag som redan har lämnats av 2011 års vägtullsutredning. Skatteverket anser dock att ett enhetligt begrepp avseende transponderns identitet bör användas. Skatteverket anser därför att Transportstyrelsens förslag att använda samlingsbegreppet OASI, se avsnitt 5.2, är att föredra.

Vid registrering av trängselskatt och infrastrukturavgift måste Transportstyrelsen kunna koppla ihop OASI med en betalningsförmedlare, eftersom det är till betalningsförmedlaren som Transportstyrelsen ska skicka information om passager avseende trängselskatt och infrastrukturavgift som ska betalas. Därför måste även uppgift om betalningsförmedlarens namn och adress föras in i vägtrafikregistret. 2011 års vägtullsutredning har föreslagit att dessa uppgifter ska föras in i registret såsom uppgifter i beslut i avsnitt 2 i bilagorna 5 och 8 till förordningen om vägtrafikregister. Skatteverket anser dock att dessa uppgifter inte är uppgifter som behövs i beslut utan snarare uppgifter som behövs av administrativa skäl vid handläggningen av ärenden om trängselskatt och infrastrukturavgift. Uppgift om betalningsförmedlarens namn och adress ska därmed föras in såsom övriga uppgifter i vägtrafikregistret. Någon ändring i förordningen om vägtrafikregister bedöms inte behövas i detta fall, eftersom avsnitt 4 i bilagorna 5 och 8 till förordningen om vägtrafikregister redan i dag ger möjlighet att registrera sådana övriga uppgifter i vägtrafikregistret.

I 4 kap. 1 § förordningen om vägtrafikregister anges vilka sökbegrepp som får användas i vägtrafikregistret bl.a. vid registrering av trängselskatt och infrastrukturavgift. I och med förslaget om att OASI ska föras in i vägtrafikregistret, anser Skatteverket att detta begrepp även måste utgöra ett sådant sökbegrepp som anges i ovan angivna bestämmelse. Det är nödvändigt med OASI som sökbegrepp för att Transportstyrelsen ska kunna hantera administrationen kring trängselskatt och infrastrukturavgifter. OASI ryms inte inom de sökbegrepp som i dag finns i förordningen om vägtrafikregister. Förslag på att utöka sökbegreppen enligt 4 kap. 1 § i förordningen om vägtrafikregister med begreppet ombordenhetens identitetsnummer har dock lämnats av 2011 års vägtullsutredning avseende registrering av infrastrukturavgifter (SOU 2012:60 s. 44 och 256) och av Transportstyrelsen avseende registrering av trängselskatt (se Transportstyrelsens framställan den 19 september 2014, TSV 2014-2586). Eftersom förslag redan har lämnats avser Skatteverket inte att i denna promemoria lämna motsvarande förslag. Såsom anges ovan anser dock Skatteverket att Transportstyrelsens förslag att använda begreppet OASI är att föredra.

## 5.9 Avgiftsskyldighet och betalningsskyldighet

**Promemorians förslag:** Begreppet betalningsskyldig ska ersättas av begreppet avgiftsskyldig i lagen om infrastrukturavgifter på väg och förordningen om infrastrukturavgifter på väg för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift. Bestämmelser som tydliggör betalningsskyldigheten för infrastrukturavgift respektive trängselskatt ska införas i förordningen om infrastrukturavgifter på väg och lagen om trängselskatt.

**Skälen för promemorians förslag:** I lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg används i dag begreppet betalningsskyldig för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift. I 7 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg anges att det är ägaren av en avgiftspliktig bil som är betalningsskyldig för infrastrukturavgift. I 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem anges dock att en betalningsförmedlare under vissa förutsättningar är betalningsskyldig för vägtull, alltså bl.a. infrastrukturavgift.

Det är olyckligt att samma begrepp används i olika regelverk och där anger olika personer som betalningsskyldiga för samma avgift. För att undvika missförstånd och begreppsförvirring bör begreppen i något av regelverken ändras. Begreppet betalningsskyldig används enligt Skatteverkets mening med något olika innebörd i de olika regelverken. I lagen och förordningen om infrastrukturavgifter på väg används begreppet betalningsskyldig för att identifiera den som ansvarar för infrastrukturavgiften. Begreppet används här med samma innebörd som begreppet skattskyldig i lagen (2004:629) om trängselskatt. I lagen om elektroniska vägtullssystem används begreppet betalningsskyldig för att beskriva den som faktiskt ska betala infrastrukturavgiften. Eftersom den senare användningen av begreppet betalningsskyldig ligger närmast ordets språkliga innebörd anser Skatteverket att det är lämpligast att begreppet behålls i lagen om elektroniska vägtullssystem. Detta fungerar också bäst i förhållande till vägtull i form av trängselskatt, där en person kan vara skattskyldig enligt lagen om trängselskatt men någon annan betalningsskyldig för skatten enligt lagen om elektroniska vägtullssystem. Redan i dag används begreppet avgiftsskyldig i bilaga 8 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister för att beskriva den som är ansvarig för infrastrukturavgiften. Samma begrepp används i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Begreppet betalningsskyldig bör således bytas ut till avgiftsskyldig i lagen och förordningen om infrastrukturavgifter på väg. I förordningen om infrastrukturavgifter på väg finns bestämmelser om bl.a. avgiftspliktiga fordon och tidpunkten för avgiftspliktens inträde. Skatteverket anser därför att det är lämpligt att begreppet betalningsskyldig ersätts med begreppet avgiftsskyldig i de aktuella regelverken. Bestämmelserna ska alltså ändras så att den som ansvarar för infrastrukturavgiften i stället benämns avgiftsskyldig. Ingen förändring i sak är dock avsedd utan ägaren av en avgiftspliktig bil ska alltså fortfarande ansvara för infrastrukturavgiften. Transportstyrelsen instämmer i detta förslag.

Normalt krävs inga särskilda bestämmelser som reglerar betalningsskyldighet för skatt eller avgift, eftersom det anses underförstått att den som utpekats som skattskyldig respektive avgiftsskyldig även ansvarar för betalning av skatten eller avgiften. När det gäller vägtull, såsom trängselskatt

och infrastrukturavgift, finns dock som nämnts ovan särskilda bestämmelser som ålägger en annan part, en betalningsförmedlare, betalningsskyldighet under vissa förutsättningar. Detta innebär ett avsteg från huvudregeln att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige även är betalningsskyldig. För att tydliggöra betalningsskyldigheten när det gäller trängselskatt bör bestämmelser om detta tas in i lagen om trängselskatt. Motsvarande bestämmelser om betalningsskyldighet för infrastrukturavgift bör också tas in i förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

#### *Författningsförslag*

Förslaget föranleder ändringar i 15 § lagen om infrastrukturavgifter på väg och i 6, 7, 9–13, 15, 16 och 19 §§ förordningen om infrastrukturavgifter på väg, samt två nya paragrafer, 8 a § lagen om trängselskatt och 7 a § förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

## 5.10 Behandling av personuppgifter

**Promemorians bedömning:** Personuppgifter om väganvändaren får behandlas hos en betalningsförmedlare.

Personuppgifter om ägaren av bilen när denne är någon annan än väganvändaren får behandlas hos en EETS-betalningsförmedlare.

Om uppgifter om en bilägare som inte är väganvändare behandlas hos en betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare kan dock samtycke från ägaren av bilen behöva inhämtas för att personuppgifterna ska få behandlas hos betalningsförmedlaren.

Vidare måste ägaren av bilen informeras om behandlingen av uppgifterna oavsett om ägaren av bilen är samma person som väganvändaren eller inte. Information behöver dock inte lämnas om sådant som ägaren av bilen redan känner till.

Personuppgifter om ägaren av bilen får behandlas hos Transportstyrelsen.

**Skälen för promemorians bedömning:** I alternativ 1 i denna promemoria föreslås att en skyldighet införs för EETS-betalningsförmedlare att lämna de uppgifter som behövs till Transportstyrelsen för att kunna identifiera ägaren av en skattepliktig respektive avgiftspliktig bil och bilen (se avsnitt 5.4). Denna skyldighet föreslås införas i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem. Såvitt avser andra betalningsförmedlare har Skatteverket bedömt att en uppgiftsskyldighet även bör gälla för dessa betalningsförmedlare, men att skyldigheten inte ska regleras i lag utan att den frågan endast bör regleras i avtal mellan avgiftsupptagaren och betalningsförmedlaren (se avsnitt 5.5). För att både EETS-betalningsförmedlare och andra betalningsförmedlare ska kunna fullgöra uppgiftsskyldigheten gentemot Transportstyrelsen behöver uppgifterna som inhämtas från väganvändaren behandlas hos betalningsförmedlaren. Frågan är om behandlingen hos dessa betalningsförmedlare ryms inom vad som är tillåtet enligt personuppgiftslagen (1998:204), förkortad PuL.

Enligt 10 § PuL får personuppgifter bara behandlas om den registrerade (dvs. ägaren av bilen) har lämnat sitt samtycke till behandlingen eller om behandlingen är nödvändig enligt vissa i bestämmelsen uppräknade fall. I dessa fall får således personuppgifter behandlas oberoende av den registrerades samtycke. I de fall ägaren av bilen och väganvändaren är samma



person, måste väganvändaren, genom att ingå avtal med betalningsförmedlaren, anses ha gett samtycke till att uppgifter om denne samlas in och behandlas för ändamålet att betalning av vägtullar ska ske genom betalningsförmedlaren. Detta gäller oavsett om avtalet ingås med en EETS-betalningsförmedlare eller en betalningsförmedlare som inte är en EETS-betalningsförmedlare. Personuppgifterna avseende väganvändare får således behandlas hos betalningsförmedlaren enligt 10 § PuL.

I de fall ägaren av bilen är någon annan än väganvändaren kan dock avtalet mellan väganvändaren och betalningsförmedlaren inte anses innefatta ett samtycke från ägaren av bilen att dennes uppgifter behandlas hos betalningsförmedlaren. För att personuppgifterna ska få behandlas hos betalningsförmedlaren utan samtycke från ägaren av bilen, måste behandlingen av uppgifterna därmed anses nödvändig enligt något av de fall som räknas upp i 10 § PuL. Enligt 10 § b anges att personuppgifter får behandlas om behandlingen är nödvändig för att den personuppgiftsansvarige ska kunna fullgöra en rättslig skyldighet. I 3 § PuL anges att en personuppgiftsansvarig är den som ensam eller tillsammans med andra bestämmer ändamålen med och medlen för behandlingen av personuppgifter. Detta innebär enligt Skatteverket att en betalningsförmedlare är personuppgiftsansvarig enligt PuL för behandlingen av de uppgifter avseende väganvändaren och ägaren av bilen som behandlas hos betalningsförmedlaren. Att betalningsförmedlare som omfattas av bestämmelserna i lagen om elektroniska vägtullssystem, dvs. EETS-betalningsförmedlare, är personuppgiftsansvariga enligt PuL för den behandling som verksamheten innebär framgår även av 25 § tredje stycket lagen om elektroniska vägtullssystem. Med rättslig skyldighet torde avses bl.a. sådan skyldighet som grundar sig på författningsbestämmelser. Eftersom EETS-betalningsförmedlares uppgiftsskyldighet föreslås regleras i en bestämmelse i lagen om elektroniska vägtullssystem, bör uppgiftsskyldigheten anses utgöra en rättslig skyldighet. För att betalningsförmedlare ska kunna fullgöra denna rättsliga skyldighet att till Transportstyrelsen lämna uppgifter om ägaren av bilen, måste det anses nödvändigt för EETS-betalningsförmedlare att behandla uppgifterna om ägaren av bilen. Såsom angivits ovan är det betalningsförmedlaren som är personuppgiftsansvarig enligt lagen om elektroniska vägtullssystem. Därmed måste förutsättningarna i 10 § b PuL anses uppfyllda i de fall betalningsförmedlaren är en EETS-betalningsförmedlare, då behandlingen är nödvändig för att den personuppgiftsansvarige ska kunna fullgöra en rättslig skyldighet. Uppgifterna om ägaren av bilen får således behandlas hos en EETS-betalningsförmedlare i de fall ägaren av bilen är någon annan än väganvändaren, utan att ägaren av bilen lämnat samtycke till behandlingen av uppgifterna.

I de fall då betalningsförmedlaren inte är en EETS-betalningsförmedlare kan uppgiftsskyldigheten inte anses utgöra en rättslig skyldighet, eftersom uppgiftsskyldigheten inte regleras i lag för dessa betalningsförmedlare. Därmed kan förutsättningarna i 10 § b PuL inte anses uppfyllda. Det är oklart om någon av de andra uppräknade punkterna i 10 § PuL kan vara aktuella i förevarande situation, eftersom det inte är helt klart vilken personuppgiftsbehandling som kommer att ske hos betalningsförmedlaren när ägaren av bilen är någon annan än väganvändaren. Om betalningsförmedlaren inte anser att behandlingen av uppgifterna omfattas av någon av de i 10 § PuL angivna punkterna måste samtycke inhämtas från ägaren av bilen för att

uppgifterna ska få behandlas hos en betalningsförmedlare som inte är en EETS-betalningsförmedlare i de fall då ägaren av bilen är någon annan än väganvändaren.

Transportstyrelsen anser att resonemanget kring behandling av personuppgifter saknar det internationella perspektivet och en reflektion över hur förslagen om uppgiftsskyldighet skulle tas emot i andra länder. Enligt Transportstyrelsen finns det dock hos betalningsförmedlare som är verksamma inom det europeiska samarbetet EasyGo goda möjligheter att hantera uppgifter enligt förslagen i denna promemoria, men hur situationen ser ut i övriga länder saknas det kunskap om. Skatteverket håller med om att det inte finns information kring uppgiftshandlingen i samtliga länder men anser att det är tillfredsställande att de betalningsförmedlare som i nuläget är verksamma på den svenska markanden uppger sig kunna hantera den uppgiftsskyldighet som föreslås i alternativ 1.

Såvitt avser skyldigheten att lämna information om behandlingen av personuppgifterna, anges det i 23 § PuL att om uppgifterna om en person samlats in från personen själv, ska den personuppgiftsansvarige i samband därmed självant lämna den registrerade information om behandlingen av uppgifterna. Denna bestämmelse blir tillämplig när ägaren av bilen är samma person som väganvändaren. Att en EETS-betalningsförmedlare är skyldig att lämna information framgår även av 7 § 1 lagen om elektroniska vägtullssystem.

24 § första stycket PuL ska tillämpas när personuppgifterna har samlats in från någon annan källa än den registrerade. Så är fallet om ägaren av bilen är någon annan än väganvändaren. I dessa fall ska den personuppgiftsansvarige självant lämna den registrerade information om behandlingen av uppgifterna när de registreras. Enligt andra stycket anges att information enligt första stycket inte behöver lämnas, om det finns bestämmelser om registrerandet eller utlämnandet av personuppgifterna i en lag eller någon annan författning. Uppgiftsskyldigheten för EETS-betalningsförmedlare regleras visserligen i lag. Skatteverket bedömer dock att en förutsättning för att undantaget i andra stycket ska bli tillämpligt är att det av författningsbestämmelserna, där handlingen av personuppgifterna regleras, i stort framgår vilken information som annars skulle ha lämnats samt i någon mån vad registrerandet innebär. Regleringen av den föreslagna uppgiftsskyldigheten för EETS-betalningsförmedlare kan inte anses uppfylla dessa krav, och undantaget i 24 § andra stycket PuL kan därför inte anses tillämpligt. EETS-betalningsförmedlare måste därmed lämna information om behandlingen av uppgifterna till ägaren av bilen för det fall ägaren av bilen är någon annan än EETS-väganvändaren.

Såvitt avser uppgiftsskyldigheten för betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare, regleras denna skyldighet såsom nämnt ovan inte i lag. Således gäller undantaget i 24 § andra stycket PuL inte heller här. Dessa betalningsförmedlare måste därmed också lämna information om behandlingen av uppgifterna till ägaren av bilen för det fall ägaren av bilen är någon annan än väganvändaren.

I 25 § första stycket PuL anges vilken information som ska lämnas av den personuppgiftsansvarige till den registrerade. Dock anges det i andra stycket samma paragraf att information inte behöver lämnas om sådant som den registrerade redan känner till. För det fall det står helt klart för en betalningsförmedlare att ägaren av bilen, t.ex. i samband med avtal med

väganvändaren, redan fått kännedom om allt som ägaren av bilen ska informeras om enligt 25 § första stycket, behöver således inte betalningsförmedlaren lämna information om behandlingen av uppgifterna till ägaren av bilen. Om det finns någon osäkerhet kring vilken information som nått ägaren av bilen ankommer det dock på betalningsförmedlaren att säkerställa att all information kommer bilägaren till del.

Uppgifterna om ägaren av bilen ska som nämnts ovan lämnas till Transportstyrelsen. Transportstyrelsens behandling av personuppgifter kommer att ske inom ramen för vägtrafikregistret. Tillämpliga bestämmelser för den behandlingen finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister med tillhörande förordning.

Enligt 4 § PuL gäller lagen som huvudregel endast för personuppgiftsansvariga som är etablerade i Sverige. Detta innebär att betalningsförmedlare som är etablerade utanför Sverige i stället ska tillämpa det egna landets motsvarande lagstiftning.

## 5.11 Sekretess i beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift

**Promemorians bedömning:** Sekretessen som gäller i beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift enligt offentlighets- och sekretesslagen bör inte utvidgas när den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare.

**Skälen för promemorians bedömning:** Vid införandet av lagen (2004:629) om trängselskatt angavs i förarbetena att det bedömdes som angeläget att den enskildes integritet värnas så långt som möjligt inom ramen för systemet med trängselskatt (prop. 2003/04:145 s. 103). Möjligheten att kartlägga en persons förflyttningar in i och ut ur ett område som omfattas av trängselskatt skulle därför förhindras. Med anledning av detta infördes en ny bestämmelse i sekretesslagen (1980:100) som innebar att sekretess gällde i ett beslut, varigenom trängselskatt bestämdes eller underlag för bestämmande av sådan skatt fastställdes, för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage. Motsvarande sekretessbestämmelse har sedermera även införts avseende infrastrukturavgifter. Även i förarbetena till lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg motiverades den aktuella bestämmelsen med att den enskildes integritet skulle värnas (prop. 2013/14:25 s. 91). Med hänsyn till allmänhetens behov av insyn och intresset av rättssäkerhet bedömdes dock att övriga uppgifter i besluten skulle vara offentliga (prop. 2003/04:145 s. 103 samt prop. 2013/14:25 s. 93). Sekretesslagen har sedermera ersatts av offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL. Den aktuella bestämmelsen avseende sekretess i beslut om trängselskatt har oförändrad överförs till 27 kap. 6 § OSL. Motsvarande bestämmelse om sekretess i beslut om infrastrukturavgift finns i 29 kap. 5 a § andra stycket samma lag.

I många länder omfattas uppgifter om exempelvis vem som är ägare av en bil av sekretess. Transportstyrelsen har till Näringsdepartementet inkommit med en skrivelse med förslag till lagändring som innebär att sekretessen i beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift under vissa förutsättningar skulle utökas till att omfatta namn och adress för ägaren av en

utlandsregistrerad bil (TSV 2013-3529). Som skäl för sitt förslag anför Transportstyrelsen i huvudsak att det finns skäl att anta att det inte skulle gå att erhålla information om namn och adress på ägare av utländska fordon om inte den informationen hålls hemlig i Sverige. Transportstyrelsens förslag omfattar dock enbart beslut där informationen om ägaren av en bil inhämtats genom avtal med utländsk fordonsregistermyndighet. När betalning sker med stöd av transponder kommer uppgift om ägaren av en bil att inhämtas från en betalningsförmedlare. Transportstyrelsens förslag skulle alltså inte vara tillämpligt när transponder används. Det finns därför skäl att i denna promemoria överväga om det skulle kunna vara möjligt att på motsvarande sätt utvidga de befintliga sekretessbestämmelserna i 27 kap. 6 § och 29 kap. 5 a § andra stycket OSL avseende beslut där informationen om ägaren av en bil inhämtats från en betalningsförmedlare.

En eventuell utvidgning av sekretessen i beslut avseende trängselskatt och infrastrukturavgift skulle innebära att inte bara uppgifter om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage, utan även uppgifter avseende ägaren av bilen skulle omfattas av sekretess. Såsom angivits i avsnitt 4.5 får rätten att ta del av allmänna handlingar endast begränsas om det är påkallat av vissa skyddsintressen som anges i 2 kap. 2 § tryckfrihetsförordningen, förkortad TF. Således måste det föreligga ett behov av skydd för något av dessa intressen för att även ägaruppgifterna i ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift ska kunna omfattas av sekretess.

Transportstyrelsens förslag berör enbart uppgifter som lämnas till följd av avtal med utländsk fordonsregistermyndighet, och styrelsen drar i sin hemställan paralleller till utrikessekretessen och sekretessen i det internationella samarbetet som regleras i 15 kap. 1 och 1 a §§ OSL. Skatteverket antar därför att det skyddsintresse i 2 kap. 2 § TF som Transportstyrelsen baserar sitt förslag till utökad sekretess på är hänsynen till rikets säkerhet eller dess förhållande till annan stat eller mellanfolklig organisation, även om detta inte uttryckligen framgår av Transportstyrelsens skrivelse. Denna promemoria behandlar enbart förutsättningarna för att införa ett system för att ta ut trängselskatt och infrastrukturavgift med stöd av transponder. När en sådan betalningsmetod används kommer som tidigare nämnts uppgifterna om ägaren av bilen från en betalningsförmedlare, dvs. normalt från ett privat företag. Behandlingen av sådana uppgifter kan inte anses ha något samband med rikets säkerhet eller dess förhållande till annan stat eller mellanfolklig organisation. Någon utökning av sekretessen med stöd av detta skyddsintresse är alltså inte möjlig. Frågan är då om något annat skyddsintresse enligt 2 kap. 2 § TF kan aktualiseras i förevarande fall. Det skyddsintresse som skulle kunna komma i fråga är skyddet för enskilda personliga eller ekonomiska förhållanden.

Det bör alltså prövas om behovet av skydd för enskilda ekonomiska eller personliga förhållanden skulle kunna motivera ett utökad sekretesskydd i beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift när den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Såsom anges i förarbetena till införandet av sekretessbestämmelsen avseende infrastrukturavgifter i 29 kap. 5 a § andra stycket OSL ska det alltid göras en avvägning mellan insynsintresset och sekretessintresset när det övervägs att införa en ny sekretessbestämmelse i OSL (prop. 2013/14:25 s. 92 och 1979/80:2 Del A s. 75 f.). Redan vid införandet av lagen om trängselskatt gjordes bedömningen att övriga uppgifter

i ett beslut om trängselskatt förutom tid och plats för en passage av en betalstation skulle vara offentliga av hänsyn till allmänhetens behov av insyn och intresset av rättssäkerhet (prop. 2003/04:145 s. 103). Det som tillkommit sedan den bedömningen gjordes är att även ägare av bilar som är registrerade i utlandet numera är skyldiga att betala trängselskatt. Skatteverket anser dock inte att behovet av skydd för personliga eller ekonomiska förhållanden är större avseende personer som är hemmahörande i länder där uppgifter om bilägaren är sekretessbelagda än avseende personer som är hemmahörande i länder där uppgifterna är offentliga. Det kan dessutom vara av vikt att allmänheten har insyn i beslut avseende ägare till såväl svenska som utländska bilar, exempelvis för att kunna kontrollera att de inte behandlas olika. Skatteverket instämmer vidare i den bedömning som gjordes vid införandet av lagen om trängselskatt, och anser således inte att bedömningen bör bli annorlunda i förevarande fall jämfört med bedömningen som gjordes då. Det har alltså inte framkommit något som motiverar ett annat ställningstagande när det gäller skyddet för uppgifter om exempelvis namn och adress på ägare av bilar som är registrerade i utlandet. Även i detta fall väger således allmänhetens behov av insyn och intresset av rättssäkerhet tyngre än något behov av skydd för enskilda personliga och ekonomiska förhållanden, vilket innebär att en utökning av sekretessen inte är motiverad i dessa fall.

Det bör även prövas om det skulle kunna finnas något annat skäl än behovet av skydd för den enskildes integritet som skulle kunna motivera en utökad sekretess i de aktuella besluten. Transportstyrelsen har motiverat sitt förslag till utökad sekretess med att den skulle ge Transportstyrelsen större möjligheter att sluta avtal med utländska fordonsregistermyndigheter om informationsutbyte för personuppgifter för fordonsägare, vilket skulle underlätta uppbörden av trängselskatt och infrastrukturavgift från ägare av utlandsregistrerade fordon. Möjligen kan det även inom ett system där transponder används hävdas att utökad sekretess skulle kunna underlätta inhämtandet av personuppgifter och därmed även uppbörden av skatt och avgift. Myndigheternas effektivitet kan dock inte anses utgöra ett skyddsintresse som anges i 2 kap. 2 § TF. Att en utökad sekretess skulle kunna underlätta inhämtandet av uppgifter från utlandet som behövs för att kunna fatta vissa beslut kan alltså inte utgöra skäl som omfattas av något skyddsintresse i 2 kap. 2 § TF. Något annat skäl som skulle kunna motivera utökad sekretess kan enligt Skatteverket inte heller anses föreligga. Transportstyrelsen framför att Transportstyrelsen i mångt och mycket delar Skatteverkets inställning, men styrelsen påpekar att det samtidigt finns en risk för att en bibehållen sekretess gör att vägtullar inte fullt ut kommer att kunna påföras utländska fordon. Sammanfattningsvis anser således Skatteverket inte att sekretessbestämmelserna avseende beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift i OSL bör utvidgas till att omfatta även uppgifter för att kunna identifiera ägaren av en bil i de fall när den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare.

## 5.12 EU-rätt

**Promemorians bedömning:** Förslagen om uppgiftsskyldighet för EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare är förenliga med EU-rätten. Detsamma gäller förslaget att ändra vilken aktör betalningsskyldigheten anges överföras från i de fall en EETS-betalningsförmedlare ska vara betalningsskyldig för vägtull enligt lagen om elektroniska vägtullssystem.

**Skälen för promemorians bedömning:** Genom lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem har EFC-direktivet, i de delar det avser inrättandet av ett europeiskt system för elektroniska vägtullar, och EETS-beslutet i övergripande delar genomförts i svensk rätt. EFC-direktivet om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem syftar till att möjliggöra att en och samma transponder kan användas i alla elektroniska vägtullssystem i Europa. EETS-beslutet innehåller detaljerade bestämmelser om hur det europeiska systemet för elektroniska vägtullar ska utformas och administreras. Området för elektroniska vägtullssystem är således delvis harmoniserat genom EFC-direktivet och EETS-beslutet. I artikel 288 tredje stycket i fördraget om europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) anges att ett direktiv är bindande endast med avseende på det resultat som ska uppnås med direktivet. Varje medlemsstat får själv bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet. I artikel 288 fjärde stycket EUF-fördraget anges att ett beslut är bindande till alla delar. Att ett beslut är bindande till alla delar innebär att en medlemsstat inte ensidigt får införa undantag från dessa bestämmelser, vare sig till nackdel eller till fördel för den som omfattas, eller på annat sätt påverka tillämpningen.

I alternativ 1 föreslås nya bestämmelser i lagen om elektroniska vägtullssystem som innebär att när trängselskatt och infrastrukturavgift ska tas ut och den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder, så ska EETS-betalningsförmedlare lämna uppgift om ägaren av bilen och om bilen samt att EETS-väganvändare ska lämna uppgift om ägaren av bilen. Dessa förslag innebär att ovan nämnda aktörer påförs ytterligare skyldigheter utöver de skyldigheter som redan anges i lagen om elektroniska vägtullssystem. Skatteverket har i avsnitt 5.2 konstaterat att uppgifter om ägaren av en skattepliktig respektive avgiftspliktig bil och om bilen måste inhämtas, eftersom dessa uppgifter enligt Skatteverkets bedömning behöver föras in i beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift. Detta gäller även när trängselskatt respektive infrastrukturavgift ska tas ut med stöd av transponder. Skatteverkets utgångspunkt i alternativ 1 är således att uppgifterna är nödvändiga när beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift ska fattas. För att vägtull ska kunna tas ut med stöd av transponder i Sverige, och därmed för att det resultat som EFC-direktivet syftar till ska kunna uppnås, krävs således enligt Skatteverkets bedömning i alternativ 1 att bestämmelser om uppgiftsskyldighet införs. Som angivits ovan är området för elektroniska vägtullssystem enbart delvis harmoniserat genom EFC-direktivet och EETS-beslutet. I artikel 5.2 i EETS-beslutet anges att varje avgiftsupptagare ska ta fram och upprätthålla en områdesdeklaration i vilken de allmänna villkoren för EETS-betalningsförmedlare för att få tillgång till deras vägtullsområde fastställs i enlighet med bilaga 1. Av bilaga 1 framgår att en sådan områdesförklaring bl.a. ska innehålla ett avsnitt om de krav som ställs på EETS-betalningsförmedlare i vilket minst ska ingå vissa uppräknade krav

såsom de fasta avgifter som betalningsförmedlarna debiteras. Av bilagans formulering framgår alltså att det finns utrymme för att ställa ytterligare krav på betalningsförmedlare utöver de som anges i EETS-beslutet. Den föreslagna uppgiftsskyldigheten innebär inte något undantag från bestämmelserna i EETS-beslutet och påverkar inte heller på annat sätt tillämpningen av EETS-beslutet. Det finns således inte något i de berörda EU-rättsakterna som förhindrar att Sverige inför de föreslagna bestämmelserna om uppgiftsskyldighet.

I EETS-beslutet har kommissionen fastställt riktlinjer för elektroniska vägtullssystem. Bland annat fastställs vissa skyldigheter och rättigheter för betalningsförmedlare, avgiftsupptagare och användare inom EETS. I artikel 9.5 EETS-beslutet anges att när en EETS-användare betalar en vägtull till sin betalningsförmedlare inom EETS ska EETS-användarens betalningsskyldighet gentemot den berörde avgiftsupptagaren anses som uppfylld. Denna bestämmelse har införts i 17 § lagen om elektroniska vägtullssystem där det anges att en betalningsförmedlare som har träffat avtal med en väganvändare om förmedling av vägtull i stället för väganvändaren är betalningsskyldig för en vägtull som avser ett fordon som är försett med fordonsutrustning tillhandahållen av betalningsförmedlaren. Bestämmelsen avser endast EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare, eftersom det endast är dessa aktörer som omfattas av bestämmelserna avseende betalningsförmedlare och väganvändare i ovan angiven lag. I Sverige är det dock inte väganvändaren utan ägaren av en bil som är skattskyldig respektive avgiftsskyldig för vägtull i form av trängselskatt eller infrastrukturavgift. Ägaren av bilen kan, men behöver inte, även vara väganvändare enligt avtal med en betalningsförmedlare. Som framgår av avsnitt 5.3 föreslås i denna promemoria att 17 § lagen om elektroniska vägtullssystem ska ändras så att EETS-betalningsförmedlaren enligt bestämmelsen är betalningsskyldig i stället för ägaren av bilen. På så sätt kommer bestämmelsen att överensstämma med den svenska regleringen avseende vem som är primärt ansvarig för vägtull. Förslaget innebär alltså en förändring i förhållande till ordalydelsen i EETS-beslutet. Skatteverket anser dock att innebörden av den aktuella bestämmelsen i EETS-beslutet enbart måste anses vara att betalningsskyldigheten för vägtull under vissa förutsättningar flyttas från den som är primärt ansvarig till en EETS-betalningsförmedlare. Skatteverket anser inte att promemorians förslag innebär något undantag från de bestämmelser som anges i EETS-beslutet eller att ändringen på annat sätt påverkar tillämpningen av EETS-beslutet. Förslaget strider inte heller mot EFC-direktivets syfte.

Den fria rörligheten för tjänster regleras i artikel 56 i EUF-fördraget. Där anges att inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster inom unionen förbjuds beträffande medborgare i medlemsstater som har etablerat sig i en annan medlemsstat än mottagaren av tjänsten. Enligt Skatteverkets bedömning strider inte förslaget om uppgiftsskyldighet mot den fria rörligheten för tjänster, eftersom samma krav ställs på EETS-betalningsförmedlare oavsett om dessa är svenska eller utländska och oavsett i vilket land EETS-väganvändaren hör hemma. När trängselskatt eller infrastrukturavgift tas ut med stöd av en transponder kommer enligt förslaget både svenska och utländska EETS-betalningsförmedlare att vara skyldiga att till Transportstyrelsen lämna uppgift om ägaren av bilen. Uppgiftsskyldigheten innebär inte någon tyngre administrativ börda för en EETS-betalningsförmedlare som etablerat sig i någon annan medlemsstat än för en EETS-betalningsförmedlare som är

etablerad i Sverige. Uppgiftsskyldigheten innebär inte heller någon skillnad för EETS-väganvändaren beroende på i vilket medlemsland denne hör hemma. Den föreslagna bestämmelsen kan således inte, varken direkt eller indirekt, anses leda till en mindre förmånlig behandling av en tjänst på grund av att den tillhandahålls från eller i ett annat medlemsland jämfört med om den tillhandahålls i Sverige.

Sammantaget kan konstateras att föreslagna ändringar i lagen om elektroniska vägavgifter enligt Skatteverkets bedömning är förenliga med EU-rätten.

### 5.13 Undantag från motiverings- och underrättelseskyldighet

**Promemorians förslag:** Ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten enligt förvaltningslagen ska införas vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift om den bil som beslutet avser är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare. Motiveringsskyldighet bör dock fullgöras på begäran.

**Skälen för promemorians förslag:** I 20 § första stycket förvaltningslagen (1986:223), förkortad FL, anges att ett beslut varigenom en myndighet avgör ett ärende ska innehålla de skäl som har bestämt utgången, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild. Skälen får under vissa förutsättningar utelämnas helt eller delvis. Har skälen utelämnats, bör myndigheten enligt 20 § andra stycket FL på begäran av den som är part om möjligt upplysa honom om dem i efterhand. Enligt 21 § första stycket FL ska en sökande, klagande eller annan part underrättas om innehållet i det beslut varigenom myndigheten avgör ärendet. I andra stycket i samma paragraf anges vidare att om beslutet går parten emot och kan överklagas, ska han underrättas om hur han kan överklaga det. Om annan lag eller förordning innehåller någon bestämmelse som avviker från FL, gäller enligt 3 § FL den bestämmelsen. Enligt JO 2006/07 s. 209 måste det vid sådana situationer finnas andra regler eller förfaringsätt som gör att enskilda inte drabbas av rättsförluster. Enligt proposition 1971:30 s. 318 bör dock som en allmän princip gälla att endast undantag som motiveras av bärande, sakliga eller funktionella skäl ska förekomma.

Frågan är om skyldigheterna enligt 20 och 21 §§ FL bör fullgöras avseende beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift även när den bil som beslutet avser är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, eller om det med stöd av 3 § FL bör införas ett undantag som gör att Transportstyrelsen i dessa fall inte behöver fullgöra sin motiverings- och underrättelseskyldighet. Det måste därför bedömas om det finns bärande, sakliga eller funktionella skäl för att Transportstyrelsen ska undantas från sin motiverings- och underrättelseskyldighet enligt 20 och 21 §§ FL avseende de aktuella besluten om trängselskatt och infrastrukturavgift. För att sådana skäl ska anses föreligga måste undantaget också vara godtagbart ur rättssäkerhetssynpunkt.

Ett undantag från bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § FL har tidigare funnits för trängselskattebeslut. I detta fall ansåg regeringen att det fanns bärande och funktionella skäl för att införa ett undantag från



bestämmelserna i 20 och 21 §§ FL och att den rättsförlust som skulle kunna drabba den enskilde skulle bli begränsad (prop. 2006/07:109 s. 23 ff.). Dock togs detta undantag bort när beskattningssystemet övergick från beslut som fattades varje dygn till månatliga beskattningsbeslut med fakturor, eftersom det inte längre ansågs finnas behov av något undantag (prop. 2007/08:52 s. 23).

Ett skäl till att undanta Transportstyrelsen från motiverings- och underrättelseskyldigheten är att betalningsansvaret för trängselskatt och infrastrukturavgift i normalfallet övergår till en betalningsförmedlare i och med att ett avtal mellan väganvändaren och betalningsförmedlaren sluts. För EETS-betalningsförmedlare regleras detta i 17 § första stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem. Enligt 18 § samma lag sker betalningen till betalningsförmedlaren, dvs. EETS-betalningsförmedlaren, med befriande verkan. I och med att betalningsansvaret övergår, ska ägaren av en bil inte längre betala skatt eller avgift till Transportstyrelsen och ägaren av bilen kan då inte på samma sätt som när denne är betalningsskyldig i förhållande till myndigheterna anses ha ett behov av att få information om beslutet avseende trängselskatt respektive infrastrukturavgift från Transportstyrelsen.

Ett annat skäl för att införa undantag från 20 och 21 §§ FL är att i princip samma information som anges i ett beslut från Transportstyrelsen kommer väganvändaren, som även kan vara ägaren av bilen, till handa genom den faktura som skickas från betalningsförmedlaren. För EETS-betalningsförmedlare regleras innehållet i fakturan av 8 § lagen om elektroniska vägtullssystem. Tidpunkt och plats för avgiftspliktens inträde samt typ av vägtull ska enligt den ovan angivna paragrafen anges om inte väganvändaren, dvs. EETS-väganvändaren, har godkänt att uppgifterna utelämnas. Om väganvändaren får motta information avseende samma trängselskatt eller infrastrukturavgift både från betalningsförmedlaren och från Transportstyrelsen finns risk för att situationen blir otydlig för honom. Väganvändaren har ju inte i övrigt någon direktkontakt med Transportstyrelsen med anledning av passagera av betalstationer. Skatteverket anser att det i detta fall finns risk för att väganvändaren inte inser att informationen som erhålls från två olika parter avser samma trängselskatt eller infrastrukturavgift, vilket kan leda till att han betalar skatten eller avgiften två gånger, en gång till betalningsförmedlaren och ytterligare en gång till Transportstyrelsen. Att erhålla beslut från Transportstyrelsen, när faktura från betalningsförmedlaren skickas ut kan dessutom skapa problem när väganvändaren och ägaren av bilen är olika personer. I dessa fall är det väganvändaren som betalar fakturorna från betalningsförmedlaren avseende vägtullar och ägaren av bilen kan, i de fall denne är intresserad, erhålla information avseende dessa fakturor från väganvändaren. Det är inte troligt att ägaren av bilen i dessa fall även förväntar sig information från Transportstyrelsen. Framförallt då inte heller ägaren av bilen i övrigt har någon kontakt med Transportstyrelsen med anledning av passagera av betalstationer.

Beslut från Transportstyrelsen innehåller en fullföljdshänvisning, medan det inte finns något krav i lagen om elektroniska vägtullssystem på att motsvarande information ska lämnas i fakturor från EETS-betalningsförmedlare. Det skulle kunna hävdas att ett undantag från bestämmelserna i 20 och 21 §§ FL inte skulle vara godtagbart ur

rättsäkerhetssynpunkt om inte ägaren av bilen får information om hur man kan begära omprövning av beslut om skatt eller avgift, exempelvis i fakturan från betalningsförmedlaren. Skatteverket noterar inledningsvis att skälen för att begära omprövning av beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift sannolikt i stor omfattning kommer att försvinna när en skattepliktig respektive avgiftspliktig bil förses med transponder och betalning sker via en betalningsförmedlare. Det kan dock även fortsättningsvis finnas skattskyldiga och avgiftsskyldiga som vill begära omprövning av sitt beslut. Enligt uppgift från Transportstyrelsen innehåller avtal som sluts mellan de betalningsförmedlare som i dag är verksamma på bl.a. den svenska marknaden och väganvändare information om hur och när omprövning kan begäras av ett beslut om skatt eller avgift. Det får antas att denna information kan lämnas i avtal även i framtiden av såväl EETS-betalningsförmedlare som andra betalningsförmedlare. Om det av någon anledning skulle vara så att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige ändå inte skulle erhålla information från betalningsförmedlaren om hur och när omprövning kan begäras, bör det finnas goda möjligheter för den skattskyldige respektive avgiftsskyldige att begära dessa uppgifter från betalningsförmedlaren, eftersom den skattskyldige respektive avgiftsskyldige i och med passagen måste vara medveten om att ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift kommer att fattas. Han har därmed alltid möjlighet att kontakta betalningsförmedlaren eller Transportstyrelsen för att få information om beslutet och därigenom möjlighet att t.ex. begära omprövning av beslutet. Skatteverket anser således att det får antas att information avseende hur och när man kan ompröva ett beslut kommer att nå de skattskyldiga, vilket innebär att detta utgör ytterligare ett skäl för att ett införande av ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten i FL skulle vara godtagbart ur rättssäkerhetssynpunkt.

Som nämnts ovan finns det situationer där ägaren av bilen och väganvändaren är olika personer. I dessa fall antas ägaren av bilen ha överlåtit nyttjanderätten till väganvändaren, eftersom väganvändaren är villig att åta sig ansvaret för betalning av vägtullar som bilen passerar. I dessa situationer kan man inte garantera att ägaren av bilen, dvs. den skattskyldige eller avgiftsskyldige, nås av informationen i fakturan eftersom fakturan skickas till väganvändaren. Dock anser Skatteverket inte att ägaren av bilen i dessa fall kommer att ha någon möjlighet att, utan kontakt med väganvändaren, ha invändningar mot ett beslut om trängselskatt respektive infrastrukturavgift. Vidare är det väganvändaren som är betalningsskyldig för skatten respektive avgiften gentemot betalningsförmedlaren, vilket innebär att någon betalning av skatten eller avgiften i praktiken inte kommer att krävas av ägaren av bilen. Om ägaren av bilen trots allt vill begära omprövning får det antas att information om hur omprövning ska ske kommer ägaren av bilen till handa från väganvändaren. Skatteverket bedömer därmed inte heller i dessa fall att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige skulle riskera att lida någon rättsförlust om Transportstyrelsen undantas från motiverings- och underrättelseskyldighet enligt FL.

Mot bakgrund av vad som anges ovan anser Skatteverket vid en samlad bedömning att det finns bärande, sakliga och funktionella skäl för att införa ett undantag från 20 § första stycket och 21 § FL och att det är godtagbart ur rättssäkerhetssynpunkt.

När det gäller frågan om undantaget ska begränsas till beslut där den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen är utrustad med en transponder som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare, eller om även situationen där avtal ingåtts med annan betalningsförmedlare bör omfattas, gör Skatteverket följande överväganden. Skatteverket konstaterar att det endast är när avtal ingåtts med en EETS-betalningsförmedlare som det är lagreglerat att betalningsansvaret övergår på betalningsförmedlaren, och att betalning till betalningsförmedlaren sker med befriande verkan (jfr 17 och 18 §§ lagen om elektroniska vägtullssystem). När avtal tecknas med någon annan betalningsförmedlare kvarstår det juridiska betalningsansvaret hos ägaren av bilen. Eftersom det kan vara av större vikt för någon som själv ansvarar för betalningen i förhållande till myndigheterna att få del av de beslut som betalningsansvaret avser, utgör detta ett skäl för att begränsa undantaget till beslut som avser en bil som är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare. Ytterligare skäl för att undantaget bör begränsas till sådana beslut är att det, till skillnad från vad som gäller för EETS-väganvändare, inte är reglerat i lag vad en faktura till en väganvändare som inte är EETS-väganvändare ska innehålla (jfr 8 § lagen om elektroniska vägtullssystem). Även om det kan antas att motsvarande information normalt kommer att lämnas av betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare, är det alltså inget som kan garanteras i varje enskilt fall. Skatteverket gör därför i denna del bedömningen att undantaget ska begränsas till beslut som avser en bil som är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare.

Undantaget ska endast gälla för beslut som avser vägtull, dvs. beslut om trängselskatt enligt 11 och 15 §§ lagen (2004:629) om trängselskatt samt beslut om infrastrukturavgift enligt 9 § förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg. Övriga beslut som fattas enligt ovan nämna lag och förordning, som är beslut som har sin grund i ett beslut om vägtull, ska inte omfattas av undantaget. Vid dessa beslut kan betalningsförmedlaren medverkan inte garanteras, eftersom betalningsförmedlaren enligt definitionen i lagen om elektroniska vägtullssystem endast förmedlar betalning av vägtull. Enligt Skatteverkets bedömning finns det därför risk för att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige inte nås av information från betalningsförmedlaren avseende dessa beslut. Att information avseende dessa beslut lämnas av Transportstyrelsen blir därmed av vikt. Således bör undantag från Transportstyrelsens motiverings- och underrättelseskyldighet inte införas vid andra beslut än beslut om vägtull.

För det fall ägaren av bilen i efterhand vill veta varför skatt eller avgift påförts, bör det ges möjlighet för den enskilde att få upplysningar om detta. Bestämmelsen i 20 § andra stycket FL, där det anges att den enskilde på begäran bör få upplysning om skälen för ett beslut, ska därför gälla även när undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten i 20 § första stycket och 21 § FL införs.

#### *Författningsförslag*

Förslaget föranleder två nya paragrafer, 3 c § i lagen om trängselskatt och 4 a § i förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

## 5.14 Avgiftsupptagare

**Promemorians förslag:** Skatteverket ska vara avgiftsupptagare då trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde. Trafikverket ska dock för Skatteverkets räkning agera som avgiftsupptagare utom avseende skyldighet att besluta om vägtull i form av trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt.

Transportstyrelsen ska för Skatteverkets räkning underrätta EETS-betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer när trängselskatt ska tas ut.

**Skälen för promemorians förslag:** Med avgiftsupptagare avses enligt 4 § första stycket 2 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem en myndighet eller en juridisk person som genom ett elektroniskt vägtullssystem tar upp vägtullar för fordonstrafik i ett vägtullsområde. I artikel 2.k) i EETS-beslutet anges att det med avgiftsupptagare avses en offentlig eller privat organisation som tar ut vägtullar för fordonstrafik i ett EETS-område. I 3 § förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem anges att Trafikverket, med undantag för Svinesundsförbindelsen, är avgiftsupptagare på allmän väg enligt lagen om elektroniska vägtullssystem. Även i förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg anges i 3 och 4 §§ att Trafikverket är avgiftsupptagare på broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden. I 2 § första stycket lagen (2004:629) om trängselskatt framgår att Skatteverket är beskattningsmyndighet.

Frågan är vem som ska vara avgiftsupptagare när trängselskatt ska tas upp i ett vägtullsområde.

Skatteverket ser fördelar med att en och samma myndighet är avgiftsupptagare enligt lagen om elektroniska vägtullssystem för vägtull i form av både infrastrukturavgift och trängselskatt. När det gäller infrastrukturavgift finns inga tveksamheter kring att det är Trafikverket som är avgiftsupptagare. Således vore det praktiskt att Trafikverket även vore avgiftsupptagare när trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde. Dock anges det i definitionen av avgiftsupptagare att en avgiftsupptagare är den som tar upp vägtull. Enligt Skatteverket måste det vara den myndighet som tar emot en betalning för en vägtull som är den som tar upp vägtull. Denna uppfattning stöds av definitionerna av betalningsförmedlare och väganvändare i 4 § första stycket 3 och 8 lagen om elektroniska vägtullssystem. Enligt dessa bestämmelser är en betalningsförmedlare en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare, och en väganvändare en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om förmedling av vägtull till avgiftsupptagare. Som tidigare påpekats gäller bestämmelserna avseende betalningsförmedlare och väganvändare i ovan angiven lag endast för EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare. Det är således enligt dessa bestämmelser avgiftsupptagaren som tar emot en betalning av vägtull, dvs. tar upp en vägtull. Enligt Skatteverkets bedömning kan det inte vara någon annan än beskattningsmyndigheten som tar emot en betalning av en vägtull i form av trängselskatt. Eftersom det är Skatteverket som är beskattningsmyndighet när trängselskatt ska tas ut är det därmed Skatteverket som har skyldigheten att ta upp vägtull. Sammantaget anser Skatteverket att ingen annan än Skatteverket kan anses utgöra avgiftsupptagare då trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde som avses i lagen om elektroniska

vägtullssystem. Att Transportstyrelsen för Skatteverkets räkning enligt 2 § andra stycket lagen om trängselskatt i normalfallet beslutar om trängselskatt samt verkställer uppbörd av sådan skatt medför ingen annan bedömning, eftersom Skatteverket kvarstår som beskattningsmyndighet trots att vissa uppgifter utförs av Transportstyrelsen. I nuvarande bestämmelser i 3 § förordningen om elektroniska vägtullssystem anges dock att Trafikverket, med undantag för Svinesundsförbindelsen, är avgiftsupptagare på allmän väg enligt lagen om elektroniska vägtullssystem. Dessa bestämmelser behöver således ändras så att det framgår att Skatteverket är avgiftsupptagare när trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde. Trafikverket bör dock alltså vara avgiftsupptagare när infrastrukturavgift tas ut i ett vägtullsområde.

Skyldigheten för en avgiftsupptagare att ta upp vägtull får anses omfatta skyldighet att besluta om trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt. Dessa skyldigheter ankommer primärt på Skatteverket såsom beskattningsmyndighet, även om det är Transportstyrelsen som för Skatteverkets räkning fullgör dessa skyldigheter. Förutom att en avgiftsupptagare ska ta upp vägtullar, finns det emellertid ett antal bestämmelser i lagen om elektroniska vägtullssystem samt i förordningen om elektroniska vägtullssystem som anger andra skyldigheter som en avgiftsupptagare ska uppfylla. Dessa skyldigheter avser främst att se till att elektroniska vägtullssystem uppfyller tekniska krav, bedöma fordonsutrustnings och annan teknisk utrustnings lämplighet, ingå avtal med och samarbeta med EETS-betalningsförmedlare samt upprätta områdesdeklarationer för vägtullsområden. Enligt Skatteverkets bedömning är det inte lämpligt att dessa skyldigheter utförs av Skatteverket. Såvitt avser infrastrukturavgift är det Trafikverket som i egenskap av avgiftsupptagare ska fullgöra dessa skyldigheter. Enligt Skatteverkets bedömning är det lämpligt att Trafikverket även för trängselskatt utför dessa uppgifter. Därmed ska Trafikverket för Skatteverkets räkning där trängselskatt tas ut agera som avgiftsupptagare i ett vägtullsområde såvitt avser dessa skyldigheter. Samtliga uppgifter som åvilar en avgiftsupptagare utom sådana som avser skyldighet att besluta om vägtull i form av trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt ska alltså ankomma på Trafikverket att utföra för Skatteverkets räkning.

Trafikverket framhåller att en betydligt djupare analys behöver göras innan några förändringar avseende avgiftsupptagare görs i lagen respektive förordningen om elektroniska vägtullssystem. Detta i syfte att uppnå en större tydlighet och så långt möjligt återspegla den faktiska ansvars- och arbetsfördelningen mellan berörda myndigheter. Exempelvis bör närmare analyseras och övervägas en ändring av definitionen avgiftsupptagare i lagen om elektroniska vägtullssystem, för att bättre spegla de skyldigheter som åligger avgiftsupptagaren enligt 10 – 14 §§ ovan nämnda lag. Dessa skyldigheter omfattar främst tekniska och administrativa krav och åtaganden, som måste uppfyllas för att möjliggöra för betalningsförmedlare att verka i ett tullområde. I dagsläget är detta den typ av arbetsuppgifter som främst faller inom Trafikverkets och Transportstyrelsens verksamhet. Vad gäller skattebeslut respektive avgiftsbeslut, så regleras dessa inte i lagen om elektroniska vägtullssystem utan endast i lagen om trängselskatt respektive lagen (2014:52) och förordningen om infrastrukturavgifter på väg. Då Skatteverket anför att det är i rollen som beskattningsmyndighet som Skatteverket även ska vara avgiftsupptagare för elektroniska vägtullar gällande trängselskatt, så finns det enligt Trafikverkets mening behov av att tydliggöra

även rollen som beskattningsmyndighet i dessa sammanhang. Skatteverket anser att den föreslagna regleringen på ett så tydligt sätt som är möjligt beskriver ansvarsfördelningen mellan myndigheterna och konstaterar att en översyn av Skatteverkets roll som beskattningsmyndighet ligger utanför ramen för verkets uppdrag.

I 2 § tredje punkten förordningen om elektroniska vägtullssystem anges att Transportstyrelsen för Trafikverkets räkning ska underrätta betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer enligt 19 § lagen om elektroniska vägtullssystem. Enligt 19 § lagen om elektroniska vägtullssystem anges att en avgiftsupptagare, eller den som för avgiftsupptagarens räkning tar upp vägtullar, ska underrätta varje betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer för deras respektive väganvändare. Med betalningsförmedlare avses i lagen om elektroniska vägtullssystem samt tillhörande förordning endast EETS-betalningsförmedlare (1 § andra stycket förordningen om elektroniska vägtullssystem samt 2 § andra stycket lagen om elektroniska vägtullssystem). Såsom angivits ovan ska Skatteverket vara avgiftsupptagare då vägtull tas upp i form av trängselskatt i ett vägtullsområde. Detta innebär att det är för Skatteverkets räkning, och inte för Trafikverkets räkning, som Transportstyrelsen ska underrätta EETS-betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer enligt 19 § lagen om elektroniska vägtullssystem när trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde. En bestämmelse som anger detta ska därför införas.

#### *Författningsförslag*

Förslaget föranleder ändring i 2 och 3 §§ i förordningen om elektroniska vägtullssystem.

## 6 Överväganden och förslag - alternativ 2

### 6.1 Identifiering av den som är skattskyldig respektive avgiftsskyldig

**Promemorians bedömning:** När beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift ska fattas och den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, ska den skattskyldige respektive avgiftsskyldige identifieras. Identifieringen ska ske med stöd av ombordenhetens attribut för säker identifiering (OASI). Även den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen ska identifieras med stöd av OASI.

När beslut om tilläggsavgift, beslut om rättelse av beslut om trängselskatt eller tilläggsavgift, och beslut om omprövning ska fattas enligt lagen om trängselskatt och den skattepliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, ska den skattskyldige och bilen identifieras med de uppgifter som behövs för identifiering vid beslut som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt. Detsamma ska gälla när beslut om förseningsavgift, beslut om tilläggsavgift och beslut om omprövning ska fattas enligt förordningen om infrastrukturavgifter på väg och den avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare.

**Skälen för promemorians bedömning:** I promemorians alternativ 1 har Skatteverket gjort bedömningen att den skattskyldige och bilen ska identifieras när beslut om trängselskatt ska fattas och att densamma ska gälla vid beslut om infrastrukturavgift. Utgångspunkten i alternativ 2 är densamma som i alternativ 1, dvs. att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige samt bilen ska identifieras. Frågan i detta avsnitt är hur den skattskyldige, avgiftsskyldige och bilen ska identifieras.

I lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg används begreppet betalningsskyldig för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift. I 7 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg anges att det är ägaren av en avgiftspliktig bil som är betalningsskyldig för infrastrukturavgift. I 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem anges dock att en betalningsförmedlare under vissa förutsättningar är betalningsskyldig för vägtull, alltså bl.a. infrastrukturavgift. För att undvika missförstånd och sammanblandning av begreppen föreslås i denna promemoria att begreppet betalningsskyldig i lagen och förordningen om infrastrukturavgifter på väg ska ersättas av begreppet avgiftsskyldig, se vidare avsnitt 5.9 och 6.5. Av samma skäl används begreppet avgiftsskyldig redan i denna promemoria för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift enligt lagen och förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

I alternativ 1 görs bedömningen att samma uppgifter som behövs för identifieringen av den skattskyldige vid beslut om trängselskatt när uppgift inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt, även behövs när bilen försetts med en transponder. Detsamma ska gälla när beslut om infrastrukturavgift ska fattas. För att Transportstyrelsen ska få tillgång till dessa uppgifter har Skatteverket i alternativ 1 gjort bedömningen att det krävs att en uppgiftsskyldighet regleras för betalningsförmedlaren. Denna skyldighet

skulle sannolikt medföra ökad administration och ökade kostnader för berörda myndigheter.

När en bil som har en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare passerar en betalstation, erhåller Transportstyrelsen viss information från signaler från transpondern (färdvägsdeklaration). De uppgifter Transportstyrelsen erhåller är transponderns identitetsnummer och beroende på transponderns tekniska beskaffenhet, ett så kallat PAN-nummer (personal account number). Dessa båda uppgifter identifierar var för sig, väganvändaren. Transportstyrelsen anser att endera av dessa båda uppgifter ska finnas med i beslut om trängselskatt respektive infrastrukturavgifter. För att öka tydligheten föreslår Transportstyrelsen att de transponderuppgifter, i nuläget transponderidentitet och PAN-nummer, som används för att identifiera väganvändaren samlas under benämningen ombordenhetens attribut för säker identifiering (OASI). Begreppet ombordenheten omfattar en sådan fordonsutrustning, dvs. transponder, som definieras i lagen om elektroniska vägtullssystem. Transportstyrelsen anser att det är genom OASI som den skattskyldige respektive avgiftsskyldige ska identifieras i beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift. Trafikverket instämmer i denna bedömning. Varken Trafikverket eller Transportstyrelsen anser att några ytterligare uppgifter, såsom namn, adress och personnummer eller liknande avseende den skattskyldige, ska finnas med i besluten.

Ett alternativ där den skattskyldige respektive avgiftsskyldige identifieras endast med stöd av OASI skulle medföra mindre administration och mindre kostnader jämfört med alternativ 1. Mot denna bakgrund anser Skatteverket att det finns skäl för att undersöka förutsättningarna för att i de aktuella besluten om trängselskatt eller infrastrukturavgift endast identifiera den skattskyldige och avgiftsskyldige med stöd av OASI. Eftersom skatt respektive avgift betalas för en skattepliktig respektive avgiftspliktig bil, anser Skatteverket att även bilen måste identifieras. Därför bör det undersökas om det finns förutsättningar att med stöd av OASI även identifiera den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen.

I slutbetänkandet av 2011 års vägtullsutredning (SOU 2013:3 s. 131) anges att myndigheten som förhandlar med betalningsförmedlaren kommer att ställa krav på att transpondern är knuten till fordonet. Skatteverket anser att transpondern måste vara knuten till en viss bil för att ett system med användning av transponder ska fungera. När transpondern är knuten till en viss bil, finns det enligt Skatteverkets bedömning förutsättningar för att identifiera bilen med stöd av OASI. Genom OASI är det även möjligt att identifiera väganvändaren, men däremot inte ägaren av bilen. För att identifiering av den skattskyldige respektive avgiftsskyldige ska kunna ske enbart med stöd av OASI i beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift krävs alltså att väganvändaren är skattskyldig respektive avgiftsskyldig, se vidare avsnitt 6.2. Under förutsättning att väganvändaren är skattskyldig respektive avgiftsskyldig är det således möjligt att identifiera såväl den skattskyldige respektive avgiftsskyldige som bilen med stöd av OASI. Frågan är dock om det är lämpligt med en sådan identifiering.

Ett skäl för att begränsa de personuppgifter som anges i beslut om trängselskatt genom att endast använda sig av OASI när beslut fattas och bilen är försedd med en transponder, är att risken för intrång i den enskildes integritet minimeras. Enligt förarbeten till lagen (2004:629) om trängselskatt bör ett system för trängselskatt utformas på ett sätt så att integritetsskyddet



beaktas (prop 2003/04:145 s. 90.). Transportstyrelsen ska vid beslut om trängselskatt därmed endast ha tillgång till de personuppgifter som är nödvändiga. För att erhålla betalning av trängselskatten är tillgång till uppgift om OASI tillräckligt för Transportstyrelsen. På bas av den information en betalningsförmedlare erhåller från Transportstyrelsen om att en bil utrustad med en transponder med ett viss OASI passerat en betalstation, fakturerar betalningsförmedlaren väganvändaren det debiterade beloppet. Därmed kommer skatten eller avgiften Transportstyrelsen till handa även om Transportstyrelsen saknar ytterligare uppgifter om den skattskyldige. Det kan därmed anses fördelaktigt ur integritetssynpunkt att Transportstyrelsen vid ett beslut om trängselskatt när den skattepliktiga bilen försetts med en transponder endast erhåller uppgift om OASI.

Ett annat skäl till att endast använda sig av OASI när beslut om trängselskatt ska fattas och bilen försetts med en transponder, är att det blir en enklare hantering hos Transportstyrelsen och betalningsförmedlaren. När en bil som har en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare passerar en betalstation, erhåller Transportstyrelsen information via signaler från transpondern (färdvägsdeklaration). Informationen inkluderar OASI. Med hjälp av OASI knyter sedan betalningsförmedlaren passagen till den skattskyldige. Om den skattskyldige anses tillräckligt identifierad med OASI innebär det att Transportstyrelsen efter att den skattepliktiga bilen passerat en betalstation, inte behöver inhämta några uppgifter hos betalningsförmedlaren. Detta förfarande blir därmed mer lätthanterligt ur ett praktiskt perspektiv jämfört med alternativ 1 både för Transportstyrelsen och för betalningsförmedlaren. Transportstyrelsen behöver inte ta emot och hantera uppgifter från betalningsförmedlaren. Dessutom behöver Transportstyrelsen föra in färre uppgifter i beslut om trängselskatt och i vägtrafikregistret. För betalningsförmedlaren innebär detta förfarande att denne inte behöver samla in och lämna ut uppgifter om den skattskyldige till Transportstyrelsen.

Även Trafikverkets avtalsförhandlingar med betalningsförmedlare blir sannolikt enklare och kostnaderna lägre om endast OASI behövs för identifieringen av den skattskyldige, eftersom betalningsförmedlaren inte kommer att kräva extra betalt för att samla in vissa uppgifter om den skattskyldige.

Slutligen kan nämnas att fler betalningsförmedlare kan vara villiga att verka på den svenska marknaden om den skattskyldige vid beslut om trängselskatt endast identifieras med stöd av OASI jämfört med om dessa ska namnges och i övrigt identifieras vid sådana beslut. I vissa länder är personuppgifter såsom namn och adress sekretessbelagda. Om det krävs av en betalningsförmedlare att denne lämnar ut sådan information för att få verka i Sverige finns det risk för att vissa betalningsförmedlare väljer att inte verka i detta område. Om endast OASI ska anges i beslut om trängselskatt kan betalningsförmedlaren verka på den svenska marknaden utan att någon sekretessbelagd information måste inhämtas och lämnas ut.

Även om ett system där den skattskyldige vid beslut om trängselskatt endast identifieras med stöd av OASI blir mindre kostsamt och mer lätthanterligt ur ett praktiskt perspektiv samt bättre ut integritetssynpunkt jämfört med ett system där den skattskyldige måste namnges och i övrigt identifieras, kan det ifrågasättas om ett beslut om skatt som endast innehåller uppgift om OASI är tillräckligt ur rättssäkerhetssynpunkt. Transportstyrelsen

kommer i dessa situationer inte att på egen hand att kunna koppla beslut till den som är skattskyldig. För att det ska vara möjligt att administrera exempelvis betalningar av trängselskatt krävs medverkan från annan part, dvs. betalningsförmedlaren. Transportstyrelsen anför här att en liknande situation även uppstår i alternativ 1, eftersom Transportstyrelsen inte heller i det förslaget på egen hand kan administrera skatten då uppgift om den skattskyldige måste inhämtas innan beslut fattas. Skatteverket anser dock att situationen i alternativ 2 skiljer sig från den i alternativ 1, eftersom beslutet om vägtull som fattas av Transportstyrelsen i detta förslag avser en för Transportstyrelsen anonym person, medan den skattskyldige i beslut om vägtull enligt alternativ 1 är identifierad med namn och adress m.m. En identifiering av en skattskyldig enbart med stöd av OASI skulle också strida mot de principer för identifiering i beslut om skatt som hittills tillämpats. Exempelvis uttalades i förarbetena till bl.a. införandet av lagen om infrastrukturavgifter på väg att beslut om trängselskatt inte får riktas mot en inte namngiven person (prop. 2013/14:25 s. 86). Det kan därmed diskuteras om beslut avseende trängselskatt som endast identifierar den skattskyldige med stöd av OASI uppfyller de rättssäkerhetskrav som bör ställas på ett skattebeslut.

Det ovan nämnda talar för att det skulle kunna vara mindre lämpligt att i beslut om trängselskatt enbart identifiera den skattskyldige med hjälp av OASI. Beslut om trängselskatt där den bil som beslutet avser är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare är dock mycket speciella. Detta eftersom en annan part än den skattskyldige, nämligen betalningsförmedlaren, övertar den kontakt som en skattskyldig normalt har med beskattningsmyndigheten när det gäller exempelvis betalning av skatten. Av denna anledning kan det finnas skäl för att göra andra överväganden avseende vilken identifiering som krävs i dessa beslut om trängselskatt än avseende andra skattebeslut.

Sammantaget kan konstateras att ett system för att ta ut trängselskatt när den skattepliktiga bilen försetts med en transponder kommer att fungera även om Transportstyrelsen vid beslutet om trängselskatt endast har tillgång till uppgift om OASI, under förutsättning att väganvändaren är skattskyldig respektive avgiftsskyldig. Det finns även fördelar med ett sådant system, såsom att det blir mer lätthanterligt ur ett praktiskt perspektiv och bättre ur integritetssynpunkt då färre personuppgifter anges i besluten. I alternativ 2 anser Skatteverket därmed att det är lämpligt att den skattskyldige vid beslut om trängselskatt när den skattepliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare endast ska identifieras med stöd av OASI.

Det skäl som angivits ovan för att den skattskyldige vid vissa beslut om trängselskatt endast ska identifieras med stöd av OASI gäller även för motsvarande beslut om infrastrukturavgift. Därmed ska även den avgiftsskyldige vid beslut om infrastrukturavgift när den avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare endast identifieras med stöd av OASI.

Eftersom det är bilen som vid en passage av en viss betalstation är skattepliktig respektive avgiftspliktig, är det enligt Skatteverkets bedömning av vikt att inte bara identifiera den skattskyldige respektive avgiftsskyldige, utan även bilen. Såsom angivits ovan förutsätts att transpondern är knuten till en viss bil. Eftersom transpondern är knuten till en viss bil, kan även OASI

kopplas till en viss bil. Således anser Skatteverket att det är tillräckligt med uppgift om OASI för att även kunna identifiera den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen.

Den ovan nämnda bedömningen, att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige samt bilen vid beslut endast ska identifieras med stöd av OASI, ska enligt Skatteverkets bedömning endast gälla för beslut som avser vägtull. Med vägtull avses enligt 4 § första stycket 9 lagen om elektroniska vägtullssystem en avgift eller skatt som betalas för fordonstrafik i ett vägtullsområde, dvs. trängselskatt och infrastrukturavgift. Enligt lagen om trängselskatt är beslut om trängselskatt enligt 11 § samt beslut som fattas av Skatteverket enligt 15 § sådana beslut som kan anses utgöra beslut om vägtull. Enligt förordningen om infrastrukturavgifter på väg är även beslut om infrastrukturavgift enligt 9 § sådana beslut som kan anses utgöra beslut om vägtull.

Anledningen till att den begränsade identifieringen endast ska omfatta beslut avseende vägtull är att det endast är vid dessa beslut som betalningsförmedlaren har en skyldighet att förmedla betalningen. En EETS-betalningsförmedlare är en juridisk person som förmedlar vägtull från en EETS-väganvändare till en avgiftsupptagare (2 § andra och tredje styckena och 4 § lagen om elektroniska vägtullssystem). Det finns därmed ingen lagstadgad skyldighet för EETS-betalningsförmedlaren att förmedla betalning avseende någon annan avgift eller skatt förutom vägtull. För beslut om avgift som fattas enligt lagen om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgift som inte är beslut om vägtull, finns det ingen garanti för EETS-betalningsförmedlaren medverkan. Eftersom hanteringen i praktiken antas vara densamma hos betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare går det enligt Skatteverket inte heller att garantera dessa betalningsförmedlars medverkan när det gäller andra beslut än beslut om vägtull. I dessa fall är det därmed möjligt att Transportstyrelsen på egen hand måste förmedla beslut. Eftersom Transportstyrelsen inte på egen hand kan kontakta den skatt- och avgiftsskyldige endast med tillgång till OASI, är det i dessa situationer således inte tillräckligt med en sådan identifiering av den skatt- respektive avgiftsskyldige.

De beslut som fattas enligt lagen om trängselskatt som inte avser vägtull är beslut om tilläggsavgift enligt 14 §, beslut om rättelse av beslut om trängselskatt och tilläggsavgift enligt 14 a § samt beslut om omprövning enligt 15 a § lagen om trängselskatt. De beslut som fattas enligt förordningen om infrastrukturavgifter på väg som inte avser vägtull är beslut om förseningsavgift enligt 10 §, beslut om tilläggsavgift enligt 11 § samt beslut om omprövning enligt 12 §. För dessa beslut ska den begränsade identifieringen av den skattskyldige respektive avgiftsskyldige inte gälla. Enligt Skatteverkets bedömning ska i stället de uppgifter som behövs för att identifiera den skattskyldige och avgiftsskyldige vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt, anges i beslut som fattas enligt lagen om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgifter på väg som inte avser vägtull när bilen är försedd med en transponder. Detsamma gäller för identifieringen av bilen. De uppgifter avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige samt bilen som behövs i samband med att beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift fattas anges enligt gällande bestämmelser i avsnitt 2 i bilagorna 5 och 8 till förordningen (2001:650) om

vägtrafikregister, se vidare avsnitt 6.3. Bland annat krävs uppgift om den skattskyldiges respektive den avgiftsskyldiges namn och adress samt bilens registreringsnummer och landskod. För dessa beslut kommer personuppgifter avseende den skattskyldige respektive den avgiftsskyldige i de allra flesta fall att behöva inhämtas från betalningsförmedlaren. Således måste en uppgiftsskyldighet införas i dessa fall, se avsnitt 6.3.

Transportstyrelsen anser inte att en situation torde kunna uppstå där förseningsavgift eller tilläggsavgift påförs, eftersom en väganvändare betalar med befriande verkan till betalningsförmedlaren och en avgift för försenad betalning endast är en fråga mellan betalningsförmedlaren och Transportstyrelsen. Enligt lagen om elektroniska vägtullssystem är det dock endast EETS-väganvändaren som betalar med befriande verkan, vilket enligt Skatteverkets bedömning innebär att det i vart fall kan bli aktuellt med förseningsavgift och tilläggsavgift när den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen försetts med en transponder som är kopplad till en betalningsförmedlare som inte är en EETS-betalningsförmedlare. I dessa situationer kan betalningsförmedlarens medverkan inte garanteras, varför uppgift om den skattskyldige respektive avgiftsskyldige måste inhämtas.

Det kan noteras att för beslut som fattas enligt lagen om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgifter på väg som inte avser beslut om vägtull och den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen försetts med en transponder krävs, förutom uppgifter avseende den skattskyldige, avgiftsskyldige och bilen såsom namn, adress och registreringsnummer, även uppgift om OASI. Anledningen till detta är att beslutet som inte avser vägtull, är följdbeslut som har sin grund i ett beslut om vägtull, där den skattskyldige, avgiftsskyldige och bilen endast identifierats med OASI. För att kunna koppla ihop ett sådant beslut om vägtull med ett senare beslut som inte avser vägtull, måste OASI även anges i det senare beslutet.

## 6.2 Skattskyldighet och avgiftsskyldighet vid användning av transponder

**Promemorians förslag:** Väganvändaren ska vara skattskyldig respektive avgiftsskyldig för trängselskatt respektive infrastrukturavgift när den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare.

Bestämmelserna om användningsförbud avseende trängselskatt och infrastrukturavgift anpassas till förslaget om att väganvändaren i vissa fall är skattskyldig respektive avgiftsskyldig.

**Skälen för promemorians förslag:** Såsom angivits i promemorians alternativ 1 har Skatteverket där gjort bedömningen att ägaren av bilen ska vara skattskyldig när trängselskatt ska tas ut och den skattepliktiga bilen försetts med en transponder. Detta överensstämmer med vad som i dag anges i 8 § lagen (2004:629) om trängselskatt. Vidare görs i alternativ 1 bedömningen att den skattskyldige och bilen ska identifieras när beslut ska fattas och att de uppgifter som anges i beslut om trängselskatt när uppgift inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt, även ska anges i beslut när bilen försetts med en transponder. Detsamma ska även gälla när infrastrukturavgift tas ut.

I promemorians alternativ 2 har det i avsnitt 6.1 ovan bedömts som möjligt att den skattskyldige och avgiftsskyldige vid beslut om vägtull, dvs. trängselskatt och infrastrukturavgift, som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas från en transponder, endast identifieras med stöd av OASI. OASI är dock kopplat till en annan aktör än ägaren av bilen, nämligen väganvändaren. Det innebär att någon annan än ägaren av bilen måste vara skatt- och avgiftsskyldig i dessa situationer för att det ska fungera att enbart identifiera den som beslutet riktar sig mot genom OASI. Frågan är därmed om det är möjligt att flytta skatt- och avgiftsskyldigheten till väganvändaren i dessa fall. Det bör noteras att ägaren av bilen och väganvändaren i många fall är samma person. Det kan dock förekomma att ägaren av bilen är en annan person än väganvändaren. I promemorian används begreppet avgiftsskyldig för att beskriva den som enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg är ansvarig för infrastrukturavgift, se vidare avsnitt 5.9 och 6.5.

Det finns argument som talar för att väganvändaren och inte ägaren av bilen bör vara skattskyldig när trängselskatt tas ut och bilen försetts med en transponder. Ett skäl är att EETS-väganvändaren i den EU-rättsliga regleringen i EETS-beslutet förutsätts vara den som ansvarar för vägtull. Enligt lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, som bygger på EETS-beslutet, är det från EETS-väganvändaren, och inte från ägaren av bilen, som EETS-betalningsförmedlaren övertar betalningsansvaret. I 17 § lagen om elektroniska vägtullssystem anges att en betalningsförmedlare som har träffat avtal med en väganvändare om förmedling av vägtull, i stället för väganvändaren, är betalningsskyldig för en vägtull som avser ett fordon som är försett med fordonsutrustning tillhandahållen av betalningsförmedlaren. Med väganvändare och betalningsförmedlare avses här EETS-väganvändare och EETS-betalningsförmedlare (2 § andra och tredje styckena lagen om elektroniska vägtullssystem). I denna bestämmelse utgår man således från att det är EETS-väganvändaren, och inte ägaren av bilen, som har den ursprungliga skyldigheten att betala en vägtull till Transportstyrelsen. En ändring som innebär att väganvändaren ska vara skattskyldig för trängselskatt i denna situation innebär således att de svenska bestämmelserna kommer att överensstämma med den EU-rättsliga regleringen i större utsträckning.

Ett annat skäl till att väganvändaren ska vara skattskyldig är att ägaren av bilen, i och med att väganvändaren får nyttja bilen, får antas ha överlåtit ansvaret för bilen till väganvändaren. I dessa fall kommer sannolikt ägaren av bilen inte att ha någon koppling till ett beslut om vägtull, eftersom det är väganvändaren som nyttjar bilen och som vet genom vilka betalstationer som bilen har passerat och vid vilka tidpunkter. Att det därmed är väganvändaren som ska åläggas de skyldigheter och rättigheter som en passage genom en betalstation innebär kan anses rimligt.

I och med att det är väganvändaren som ingår avtal med betalningsförmedlaren, är det även väganvändaren som är betalningsskyldig för vägtullen gentemot betalningsförmedlaren. För EETS-väganvändaren regleras detta i 18 § lagen om elektroniska vägtullssystem. Det kan anses rimligt att den aktör som erlägger betalning för en vägtull till betalningsförmedlaren även är den som är skattskyldig. Även detta kan därmed anses utgöra ett skäl för att det ska vara väganvändaren, och inte ägaren av bilen, som ska vara skattskyldig för trängselskatt när bilen är försedd med en transponder.

Det finns även skäl som talar emot att flytta skattskyldigheten från ägaren av bilen till väganvändaren. Ett sådant skäl är att skattskyldigheten kommer att variera vid uttag av samma skatt, beroende på vilken teknisk lösning som används vid uttag av skatten. Detta innebär att ett civilrättsligt avtal som när som helst kan förändras eller upphöra kommer att avgöra skattskyldighetens placering. En sådan reglering skulle riskera att skapa oklara situationer, exempelvis om en väganvändare och en betalningsförmedlare tvistar om ett ingånget avtals giltighet. Detta skulle kunna äventyra rättsäkerheten för enskilda, eftersom det inte skulle stå klart vem som vid en viss tidpunkt är skattskyldig för trängselskatten.

För att identifiering med stöd av OASI enligt avsnitt 6.1 ovan ska vara möjlig i beslut om trängselskatt krävs att skattskyldigheten flyttas till väganvändaren. Även om det finns skäl som talar emot att flytta skattskyldigheten kan konstateras att väganvändaren redan i dag åläggs vissa skyldigheter för den skattepliktiga bilen och betalningen av skatten i förhållande till betalningsförmedlaren, varför det kan anses motiverat att även låta väganvändaren vara skattskyldig. Skatteverket anser därmed att väganvändaren enligt detta förslag ska vara skattskyldig då trängselskatt ska tas ut och den skattepliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare.

Det som anges ovan gäller även i de situationer då infrastrukturavgift ska tas ut och den avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Väganvändaren ska därmed även vara avgiftsskyldig när beslut om infrastrukturavgift ska fattas och bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare.

Det bör noteras att väganvändaren givetvis även kommer att vara skattskyldig respektive avgiftsskyldig i de fall då besluten som fattas enligt lagen om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgift inte avser vägtull, exempelvis beslut om tilläggsavgift och omprövning. Avseende dessa beslut har Skatteverket i föregående avsnitt gjort bedömningen att den skatt- respektive avgiftsskyldige måste identifieras med mer än bara med stöd av OASI. Således har Transportstyrelsen i dessa fall, förutom OASI, även tillgång till ytterligare uppgifter avseende den skatt- respektive avgiftsskyldige. Det skulle därmed vara tekniskt möjligt att låta ägaren av bilen vara skattskyldig respektive avgiftsskyldig i dessa situationer, så som är fallet då skatten och avgiften tas ut med stöd av uppgifter från fotografering av bilens registreringsskylt. Detta bedöms dock som orimligt. Samma person som är skattskyldig eller avgiftsskyldig för vägtull, dvs. trängselskatt och infrastrukturavgift, måste även vara den som är skattskyldig respektive avgiftsskyldig i de fall ytterligare beslut, som ej avser vägtull, fattas som har sin grund i det ursprungliga beslutet om vägtull. Således ska väganvändaren vara skattskyldig och avgiftsskyldig i alla de beslut som fattas enligt lagen om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgift.

I 18 a – 18 c §§ lagen om trängselskatt och 14 – 16 §§ lagen om infrastrukturavgifter på väg finns bestämmelser om användningsförbud. I dessa bestämmelser anges ägare av bilen som skattskyldig respektive avgiftsskyldig. För att dessa bestämmelser ska stämma överens med förslaget om att skattskyldigheten och avgiftsskyldigheten kan variera beroende på om bilen är försedd med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare eller inte, så måste dessa bestämmelser ändras. Orden

ägare av bilen och ägare byts därmed ut mot skattskyldig respektive avgiftsskyldig och ordet ägarbytet byts ut mot att någon annan har övertagit skattskyldigheten respektive avgiftsskyldigheten. Det bör noteras att begreppet den nya ägaren i 18 b § lagen om trängelskatt och i 15 § lagen om infrastrukturavgifter på väg inte ändras. Ändringarna ovan innebär att det i 18 a § andra stycket lagen om trängelskatt och i 14 § andra stycket lagen om infrastrukturavgifter på väg ska anges att det i den totala skulden, som anger när användningsförbudet inträder, inte ska räknas in skatt eller avgift som en tidigare skattskyldig respektive avgiftsskyldig är skyldig att betala och som har beslutats efter det att någon annan övertagit skattskyldigheten respektive avgiftsskyldigheten. Vidare ska det i 18 b § lagen om trängelskatt och i 15 § lagen om infrastrukturavgifter på väg anges att om en bil sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om skatt eller avgift som debiterats för en tidigare skattskyldig respektive avgiftsskyldig inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om skatt eller avgift som konkursgäldenären eller annan är skattskyldig respektive avgiftsskyldig för. Ändringen medför således ingen förändring i sak.

#### *Författningsförslag*

Förslaget föranleder ändringar i 8, 18 a och 18 b §§ lagen om trängelskatt, 14 och 15 §§ lagen om infrastrukturavgifter på väg och 7 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg, samt två nya paragrafer, 8 a § lagen om trängelskatt och 7 a § förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

### **6.3 Uppgiftsskyldighet för EETS-betalningsförmedlare**

**Promemorians förslag:** När beslut om förseningsavgift, tilläggsavgift, beslut om rättelse av beslut om trängelskatt eller tilläggsavgift och beslut om omprövning ska fattas enligt lagen om trängelskatt eller förordningen om infrastrukturavgifter på väg och den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare, ska EETS-betalningsförmedlaren lämna de uppgifter som behövs för att identifiera den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen till Transportstyrelsen.

Uppgifter behöver dock endast lämnas om Transportstyrelsen inte redan har fått tillgång till dessa uppgifter på annat sätt.

**Skälen för promemorians förslag:** Såsom anges i avsnitt 6.1 ovan är det enligt Skatteverkets bedömning i alternativ 2 endast vid beslut om vägtull när den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare som den skattskyldige respektive avgiftsskyldige samt bilen ska identifieras med stöd av OASI.

Beslut som inte avser vägtull är enligt lagen (2004:629) om trängelskatt beslut om tilläggsavgift enligt 14 §, beslut om rättelse av beslut om trängelskatt eller tilläggsavgift enligt 14 a § samt beslut om omprövning enligt 15 a §. Enligt förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg är beslut om förseningsavgift enligt 10 §, beslut om tilläggsavgift enligt 11 §

och beslut om omprövning enligt 12 § beslut som inte avser vägtull. Dessa beslut har sin grund i ett tidigare beslut om vägtull. För beslut som inte avser vägtull när den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, kan betalningsförmedlarens medverkan inte garanteras. Därför kan det uppstå situationer då Transportstyrelsen på egen hand måste se till att bl.a. besluten når den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och att betalning kommer Transportstyrelsen till handa när betalning ska ske. Vid dessa beslut räcker det därmed inte med att Transportstyrelsen har tillgång till OASI för att Transportstyrelsen ska kunna identifiera den skattskyldige respektive den avgiftsskyldige och bilen. I stället ska den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen vid dessa beslut identifieras med de uppgifter som behövs för identifiering vid beslut om vägtull som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt. När den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare har Transportstyrelsen inte själv direkt tillgång till dessa uppgifter, utan är beroende av att betalningsförmedlaren lämnar dessa uppgifter. En betalningsförmedlare behöver således påföras en uppgiftsskyldighet i de situationer då beslut som inte avser vägtull ska fattas och den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Detta avsnitt behandlar endast uppgiftsskyldighet för EETS-betalningsförmedlare.

Enligt Skatteverkets bedömning räcker det inte med att uppgiftsskyldigheten för EETS-betalningsförmedlare regleras i en områdesdeklaration. Skatteverket gör här samma bedömning som vid uppgiftsskyldigheten för EETS-betalningsförmedlare i alternativ 1, se avsnitt 5.4. Det innebär att uppgiftsskyldigheten för en EETS-betalningsförmedlare ska regleras i lag för att säkerställa att Transportstyrelsen vid fattande av beslut i varje enskilt fall har tillgång till de identifikationsuppgifter som behövs. Bestämmelserna ska gälla uppgifter om den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen.

De föreslagna bestämmelserna om uppgiftsskyldighet föranleder en ny bestämmelse i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem och ska enbart tillämpas på EETS-betalningsförmedlare. Bestämmelserna innebär således inte någon lagreglerad uppgiftsskyldighet för exempelvis en betalningsförmedlare inom det europeiska samarbetet EasyGo. Såvitt avser betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare anser Skatteverket att samma uppgiftsskyldighet ska gälla. Dock ska denna fråga liksom övriga villkor avseende dessa betalningsförmedlare regleras i avtal mellan avgiftsupptagaren och betalningsförmedlaren, se vidare avsnitt 6.4. Det bör noteras att uppgiftsskyldigheten för EETS-betalningsförmedlare enligt Skatteverkets mening inte bara bör regleras i lag, utan även i de avtal som ingås mellan avgiftsupptagare och EETS-betalningsförmedlare. Bestämmelserna avseende uppgiftsskyldigheten i EETS-betalningsförmedlarens avtal bör därmed se likadana ut som bestämmelserna i avtalen för övriga betalningsförmedlare.

Vad gäller frågan vilka uppgifter som ska omfattas av uppgiftsskyldigheten, dvs. vilka uppgifter som behövs för identifieringen, så anser Skatteverket att de motsvaras av de uppgifter som ska lämnas av en EETS-betalningsförmedlare enligt alternativ 1 vid beslut om trängselskatt och



infrastrukturavgift, se avsnitt 5.4. Eftersom väganvändaren i alternativ 2 ska vara skattskyldig i stället för ägaren av bilen ska dock uppgifterna i detta fall avse väganvändaren. Uppgifterna som ska lämnas i förevarande fall motsvarar således de uppgifter som enligt avsnitt 2 i bilagorna 5 och 8 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska föras in i vägtrafikregistret i samband med beslut avseende trängselskatt respektive infrastrukturavgift avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige (dvs. väganvändaren) och fordonet (dvs. den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen). Bl.a. namn- och adressuppgifter ska lämnas.

Uppgifterna för att identifiera den skattskyldige respektive avgiftsskyldige samt bilen behövs vid alla beslut som inte avser vägtull och som fattas enligt lagen om trängselskatt eller förordningen om infrastrukturavgifter på väg som avser en bil som är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Vid vissa av dessa beslut kan det dock antas att Transportstyrelsen redan har tillgång till nödvändiga uppgifter eftersom de redan ska ha lämnats inför ett tidigare beslut. Det gäller t.ex. vid beslut om tilläggsavgift enligt 11 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg, som måste ha föregåtts av ett beslut om förseningsavgift. I dessa situationer behöver uppgifterna om den skattskyldige respektive avgiftsskyldige inte lämnas igen. Undantaget gäller dock enbart så länge de uppgifter som Transportstyrelsen redan har tillgång till fortfarande är korrekta. Om t.ex. någon uppgift avseende väganvändaren ändrats blir betalningsförmedlaren därmed skyldig att lämna de nya uppgifterna till Transportstyrelsen.

#### *Författningsförslag*

Förslaget föranleder en ny paragraf, 7 a §, i lagen om elektroniska vägtullssystem.

## **6.4 Uppgiftsskyldighet för betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare**

**Promemorians bedömning:** Det bör inte införas någon särskild bestämmelse avseende skyldighet för en betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare att, vid beslut som fattas enligt lagen om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgifter på väg avseende förseningsavgift, tilläggsavgift, rättelse av beslut om trängselskatt eller tilläggsavgift, och omprövning, lämna de uppgifter som behövs för att identifiera den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen till Transportstyrelsen. Denna fråga bör liksom övriga villkor regleras i avtal mellan avgiftsupptagaren och betalningsförmedlaren.

**Skälen för promemorians bedömning:** Det finns i dagsläget inga betalningsförmedlare som är EETS-betalningsförmedlare. Detta beror på att ingen betalningsförmedlare i nuläget uppfyller det krav som uppställs i 6 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, som innebär att en betalningsförmedlare inom två år från registreringen ska träffa avtal om förmedling av vägtull med avgiftsupptagare för samtliga vägtullsområden som omfattas av lagen eller av EFC-direktivet. Således existerar endast betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare. Betalningsförmedlare inom det europeiska samarbetet EasyGo är exempel på

sådana betalningsförmedlare. Befintliga betaltjänster som AutoPASS, ÖresundsBizz och BroBizz är betaltjänster inom ramen för samarbetet EasyGo. Betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare omfattas inte av bestämmelserna om betalningsförmedlare i lagen om elektroniska vägtullssystem. De är inte heller såsom betalningsförmedlare på annat sätt reglerade i svensk lag. Skatteverket anser därför inte heller de föreslagna bestämmelserna om uppgiftsskyldighet för EETS-betalningsförmedlare enligt avsnitt 6.3 bör omfatta betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare. På så sätt upprätthålls systematiken att samtliga bestämmelser om betalningsförmedlare i lagen om elektroniska vägtullssystem gäller för EETS-betalningsförmedlare, medan inga av dessa bestämmelser gäller för andra betalningsförmedlare. Det vore enligt Skatteverkets mening olämpligt att enbart låta en enda bestämmelse i lagen om elektroniska vägtullssystem vara tillämplig för andra betalningsförmedlare än EETS-betalningsförmedlare. Således bör inte andra betalningsförmedlare än EETS-betalningsförmedlare omfattas av de ovan föreslagna bestämmelserna avseende betalningsförmedlars uppgiftsskyldighet. Någon särskild bestämmelse avseende uppgiftsskyldighet för dessa betalningsförmedlare bör inte heller införas. Detta eftersom det vore märkligt att enbart reglera denna fråga för betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare när det i övrigt helt saknas lagreglering som omfattar dessa betalningsförmedlare.

Samma uppgifter som en EETS-betalningsförmedlare föreslås vara skyldig att lämna till Transportstyrelsen vid beslut som inte avser vägtull som fattas enligt lagen (2004:629) om trängselskatt och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg, se avsnitt 6.3, behövs dock även när en väganvändare har ingått avtal med en betalningsförmedlare som inte är en EETS-betalningsförmedlare. Även om betalningsförmedlare som inte utgör EETS-betalningsförmedlare inte enligt lag bör vara skyldig att lämna ut uppgifterna till Transportstyrelsen anser Skatteverket att uppgifterna behöver lämnas även av dessa betalningsförmedlare. Om så inte sker kan det uppstå situationer där det inte är möjligt för Transportstyrelsen att fatta beslut enligt lagen om trängselskatt och infrastrukturavgift avseende förseningsavgift, tilläggsavgift, rättelse och omprövning av trängselskatt och infrastrukturavgift när den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare. Att dessa betalningsförmedlare lämnar sådana uppgifter om den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och om bilen, behöver således säkerställas. Övriga skyldigheter för en betalningsförmedlare som inte utgör en EETS-betalningsförmedlare regleras i avtal mellan avgiftsupptagaren och betalningsförmedlaren. Skatteverket anser att det är rimligt att även frågan om uppgiftsskyldighet för betalningsförmedlare regleras i sådant avtal.

Även uppgiftsskyldigheten för EETS-betalningsförmedlare bör enligt Skatteverkets mening regleras i de avtal som ingås med dessa betalningsförmedlare. Bestämmelserna avseende uppgiftsskyldigheten i EETS-betalningsförmedlaren avtal bör därmed se likadana ut som bestämmelserna i avtalen för övriga betalningsförmedlare, vilket innebär att hanteringen hos Transportstyrelsen kommer att bli densamma för alla betalningsförmedlare. Att endast reglera uppgiftsskyldigheten för EETS-betalningsförmedlare i lag, innebär därmed inte att betalningsförmedlare hanteras olika beroende på om de är EETS-betalningsförmedlare eller inte.

De uppgifter som bör omfattas av en sådan uppgiftsskyldighet bör enligt Skatteverkets bedömning motsvaras av de uppgifter som enligt avsnitt 2 i bilagorna 5 och 8 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska föras in i vägtrafikregistret i samband med beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige samt avseende fordonet. Det rör sig alltså om samma uppgifter som en EETS-betalningsförmedlare enligt föregående avsnitt föreslås bli skyldig att lämna till en betalningsförmedlare, se vidare avseende uppgifternas innehåll i avsnitt 5.4.

## 6.5 Ändring i förordningen om vägtrafikregister

**Promemorians förslag:** Vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift när den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, ska det i vägtrafikregistret såsom uppgifter i beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift endast föras in uppgift om ombordenhetens attribut för säker identifiering (OASI), tidpunkt för färden och betalstation, belopp och beslutsdatum.

Vid beslut om förseningsavgift, tilläggsavgift, rättelse och omprövning som har sin grund i ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift avseende en bil som har försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, ska samma uppgifter som enligt gällande bestämmelser i fråga om registrering av trängselskatt och infrastrukturavgift ska föras in i vägtrafikregistret såsom uppgifter i beslut, föras in i vägtrafikregistret.

Definitioner av begreppen betalningsförmedlare, väganvändare, fordonsutrustning, vägtull och avgiftsupptagare ska föras in i förordningen om vägtrafikregister.

**Promemorians bedömning:** Vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift när bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, ska OASI föras in i vägtrafikregistret såsom uppgifter om passagen. Vidare ska även uppgift om betalningsförmedlaren och dennes adress föras in i vägtrafikregistret. Uppgifterna om betalningsförmedlaren kan föras in i registret med stöd av nuvarande reglering såsom övriga uppgifter.

Vid beslut om förseningsavgift, tilläggsavgift, rättelse och omprövning som har sin grund i ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift avseende en bil som har försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, ska även OASI föras in i vägtrafikregistret såsom uppgift i beslut.

Vid sökning i vägtrafikregistret när det gäller registrering av trängselskatt och infrastrukturavgift ska OASI utgöra ett sökbegrepp.

**Skälen för promemorians förslag och bedömning:** I bilaga 5 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister anges vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret i fråga om registrering av trängselskatt. I bilaga 8 till samma förordning anges vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret i fråga om registrering av infrastrukturavgift på de vägar som avses i 4 § förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg (dvs. de vägvägar på allmän väg som utgörs av broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden). I dessa bilagor anges vilka uppgifter om passagen (avsnitt

1) samt vilka uppgifter i beslut om trängselskatt, tilläggsavgift och infrastrukturavgift som ska föras in i vägtrafikregistret (avsnitt 2). Vidare anges vilka allmänna uppgifter (avsnitt 3) samt vilka övriga uppgifter (avsnitt 4) som ska föras in i registret. I avsnitt 1 i ovan angivna bilagor ska såsom uppgift om passagen, bl.a. uppgift om tidpunkt för passagen, betalstation samt registreringsnummer, föras in i vägtrafikregistret. I avsnitt 2 ska såsom uppgifter i beslut, bl.a. uppgift om den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen samt uppgift om tidpunkt för färden och betalstation, belopp och beslutsdatum, föras in i registret. Såsom övriga uppgifter i avsnitt 4 ska uppgifter som behövs av administrativa skäl vid handläggningen av ärenden om trängselskatt och infrastrukturavgift föras in i registret.

Enligt alternativ 2 ska väganvändaren vara skattskyldig respektive avgiftsskyldig vid beslut om vägtull, dvs. trängselskatt respektive infrastrukturavgift, när den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, se avsnitt 6.2. Vidare ska den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen vid dessa beslut endast identifieras med OASI, vilket innebär att endast OASI kommer att anges avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen i dessa beslut, se avsnitt 6.1. Enligt Skatteverkets bedömning kommer därmed de uppgifter som enligt gällande regler ska föras in i vägtrafikregistret såsom uppgifter i beslut avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige inte längre behövas vid beslut om vägtull. Uppgift om tidpunkt för färden och betalstation, belopp och beslutsdatum kommer dock även fortsättningsvis finnas med i besluten, vilket innebär att dessa uppgifter även framöver behöver föras in i vägtrafikregistret såsom uppgifter i beslut. Detta innebär att nya avsnitt, avsnitt 2 a, måste införas i bilagorna 5 och 8 till förordningen om vägtrafikregister så att det framgår att endast OASI, tidpunkt för färden och betalstation, belopp och beslutsdatum ska föras in i registret såsom uppgifter i beslut om vägtull när den bil som beslutet avser är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Vidare måste även rubriken till avsnitt 2 justeras så att det framgår att uppgifterna som anges under detta avsnitt endast ska föras in i vägtrafikregistret vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift som inte avses i 2 a. Detta innebär att uppgifterna som anges i avsnitt 2 fortsättningsvis ska föras in i vägtrafikregistret vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift när den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen inte försetts med en transponder.

Det som anges ovan gäller enbart vid beslut om vägtull, dvs. trängselskatt och infrastrukturavgift, som fattas för en bil som är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. När andra beslut ska fattas enligt lagen (2004:629) om trängselskatt eller förordningen om infrastrukturavgifter på väg som en följd av ett beslut om vägtull när bilen är försedd med en transponder, anser Skatteverket att de uppgifter som enligt gällande regler i avsnitt 2 i bilagorna 5 och 8 till förordningen om vägtrafikregister ska föras in i vägtrafikregistret avseende den skattskyldige respektive den avgiftsskyldige och bilen även behövs i dessa fall. Det rör sig om beslut om tilläggsavgift enligt 14 §, beslut om rättelse av trängselskatt eller tilläggsavgift enligt 14 § a samt beslut om omprövning enligt 15 a § lagen om trängselskatt samt beslut om förseningsavgift enligt 10 §, beslut om tilläggsavgift enligt 11 § och beslut om omprövning enligt 12 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg. De uppgifter som anges i

avsnitt 2 i bilagorna 5 och 8 till förordningen om vägtrafikregister och som behöver föras in i registret vid dessa beslut är bl.a. den skattskyldiges respektive avgiftsskyldiges namn, folkbokföringsadress och personnummer samt den skattepliktiga respektive avgiftpliktiga bilens registreringsnummer. Således anser Skatteverket att rubriken till avsnitt 2 i bilagorna 5 och 8 måste justeras så att det framgår att de uppgifter som enligt avsnitt 2 ska föras in i vägtrafikregistret i beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift (dvs. vägtull) som inte avses i avsnitt 2 a, även ska föras in i registret vid de beslut som inte avser vägtull.

Vid registrering av beslut om vägtull måste OASI föras in i vägtrafikregistret såsom uppgifter om passagen. 2011 års vägtullsutredning har redan lämnat förslag i bilagorna 5 och 8 till förordningen om vägtrafikregister om att även ombordenhetens identitetsnummer ska föras in i avsnitt 1 såsom uppgifter om passagen (SOU 2012:60 s. 45 och 257 samt SOU 2013:3 s. 46 f. och 202). Som anges i bakgrunden till denna promemoria, se avsnitt 3, avser Skatteverket inte att i denna promemoria upprepa förslag som redan har lämnats av 2011 års vägtullsutredning. Det kan dock noteras att Skatteverket anser att ett enhetligt begrepp avseende transponderns identitet bör användas. Skatteverket anser därför att Transportstyrelsens förslag att använda samlingsbegreppet OASI, se avsnitt 6.1, är att föredra.

Vid registrering av beslut om vägtull måste Transportstyrelsen kunna koppla ihop OASI med en betalningsförmedlare, eftersom det är till betalningsförmedlaren som Transportstyrelsen ska skicka information om passager avseende trängselskatt och infrastrukturavgift som ska betalas. Därför måste även uppgift om betalningsförmedlarens namn och adress föras in i vägtrafikregistret. 2011 års vägtullsutredning har föreslagit att dessa uppgifter ska föras in i registret såsom uppgifter i beslut i avsnitt 2 i bilagorna 5 och 8 till förordningen om vägtrafikregister. Skatteverket anser dock att dessa uppgifter inte är uppgifter som behövs i beslut utan snarare uppgifter som behövs av administrativa skäl vid handläggningen av ärenden om trängselskatt och infrastrukturavgift. Skatteverket bedömer därmed att uppgift om betalningsförmedlarens namn och adress ska föras in såsom övriga uppgifter i vägtrafikregistret. Någon ändring i förordningen om vägtrafikregister bedöms inte behövas i detta fall, eftersom avsnitt 4 i bilagorna 5 och 8 till förordningen om vägtrafikregister ger möjlighet att registrera sådana övriga uppgifter i vägtrafikregistret.

Vid beslut som inte avser vägtull när bilen är försedd med en transponder som är kopplad till avtal med en betalningsförmedlare ska såsom anges ovan bl.a. namn och adress på den skattskyldige respektive avgiftsskyldige föras in i vägtrafikregistret såsom uppgifter i beslut. Dessa beslut har sin grund i beslut om vägtull, där endast uppgift om OASI anges avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige. För att kunna koppla ihop ett beslut som inte avser vägtull med det beslut avseende vägtull som det förstnämnda beslutet grundar sig på, måste även OASI föras in i vägtrafikregistret såsom uppgifter i beslut vid beslut som inte avser vägtull. 2011 års vägtullsutredning har även i detta fall redan lämnat förslag om tillägg till avsnitt 2 i bilagorna 5 och 8 till förordningen om vägtrafikregister så att även ombordenhetens identitetsnummer ska registreras i vägtrafikregistret såsom uppgifter i beslut. Skatteverket kommer såsom nämnts ovan inte att upprepa förslag som redan har lämnats av 2011 års vägtullsutredning. Det kan dock även här noteras att Skatteverket anser att ett enhetligt begrepp avseende transponderns identitet

bör användas. Skatteverkets bedömning är därför att Transportstyrelsens förslag att använda samlingsbegreppet OASI är att föredra.

Det kan noteras att förslaget som lämnats av 2011 års vägtullsutredning om att uppgift om transponderns identitet ska föras in i avsnitt 2 i bilagorna 5 och 8 till förordningen om vägtrafikregister såsom uppgifter i beslut i praktiken innebär att OASI endast ska föras in i vägtrafikregistret vid beslut om förseningsavgift, tilläggsavgift, rättelse och omprövning som har sin grund i ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift avseende en bil som har försetts med en transponder. Vid andra betalningslösningar finns inget OASI att föra in och när transponder används men beslutet avser vägtull ska OASI föras in såsom uppgifter i beslut med stöd av det föreslagna avsnittet 2 a.

I 4 kap. 1 § förordningen om vägtrafikregister anges vilka sökbegrepp som får användas i vägtrafikregistret bl.a. vid registrering av trängselskatt och infrastrukturavgift. I och med förslaget om att OASI ska föras in i vägtrafikregistret, anser Skatteverket att detta begrepp även måste utgöra ett sådant sökbegrepp som anges i ovan angivna bestämmelse. Det är nödvändigt med OASI som sökbegrepp för att Transportstyrelsen ska kunna hantera administrationen kring trängselskatt och infrastrukturavgifter. OASI rymmer inte inom de sökbegrepp som i dag finns i förordningen om vägtrafikregister. Förslag på att utöka sökbegreppen enligt 4 kap. 1 § i förordningen om vägtrafikregister med begreppet ombordenhetens identitetsnummer har dock lämnats av 2011 års vägtullsutredning avseende registrering av infrastrukturavgifter (SOU 2012:60 s. 44 och 256) och av Transportstyrelsen avseende registrering av trängselskatt (se Transportstyrelsens framställan den 19 september 2014, TSV 2014-2586). Eftersom förslag redan har lämnats avser Skatteverket inte att i denna promemoria lämna motsvarande förslag. Såsom anges ovan anser dock Skatteverket att Transportstyrelsens förslag att använda begreppet OASI är att föredra.

Skatteverkets förslag innebär att särskilda bestämmelser ska gälla avseende vilka uppgifter som ska registreras i samband med beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift när det fordon som beslutet avser har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. För att tydliggöra vad som avses med fordonsutrustning respektive betalningsförmedlare föreslås definitioner av begreppen införas i 1 kap. 4 § förordningen om vägtrafikregister. Definitionerna av dessa begrepp kräver i sin tur att även begreppen väganvändare, vägtull och avgiftsupptagare definieras. Begreppet betalningsförmedlare omfattar även betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare och begreppet väganvändare omfattar även väganvändare som inte är EETS-väganvändare. Med fordonsutrustning, vägtull och avgiftsupptagare avses detsamma som i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem. Med fordonsutrustning avses i praktiken en transponder.

#### *Författningsförslag*

Förslaget föranleder ändringar i 1 kap. 4 § och bilagorna 5 och 8 till förordningen om vägtrafikregister.

## 6.6 Avgiftsskyldighet och betalningsskyldighet

**Promemorians förslag:** Begreppet betalningsskyldig ska ersättas av begreppet avgiftsskyldig i lagen om infrastrukturavgifter på väg och förordningen om infrastrukturavgifter på väg för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift. Bestämmelser som tydliggör betalningsskyldigheten för infrastrukturavgift respektive trängselskatt ska införas i förordningen om infrastrukturavgifter på väg och lagen om trängselskatt.

**Skälen för promemorians förslag:** Skatteverkets bedömning avseende begreppet betalningsskyldig är oförändrad i alternativ 2 jämfört med alternativ 1. Begreppet betalningsskyldig ska därmed ersättas av begreppet avgiftsskyldig i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg. Därutöver ska bestämmelser som tydliggör betalningsskyldigheten för trängselskatt och infrastrukturavgift införas i lagen (2004:629) om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgifter på väg, se vidare avsnitt 5.9.

### *Författningsförslag*

Förslaget föranleder ändringar i 15 § lagen om infrastrukturavgifter på väg och i 6, 7, 9–13, 15, 16 och 19 §§ förordningen om infrastrukturavgifter på väg, samt två nya paragrafer, 8 b § lagen om trängselskatt och 7 b § förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

## 6.7 Behandling av personuppgifter

**Promemorians bedömning:** Personuppgifter om väganvändaren får behandlas hos en betalningsförmedlare och hos Transportstyrelsen.

**Skälen för promemorians bedömning:** När ett beslut om trängselskatt respektive infrastrukturavgift, dvs. vägtull, ska fattas, och den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, ska den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen i dessa beslut endast identifieras med OASI, se avsnitt 6.1. Vid beslut som inte avser vägtull men som har sin grund i beslut om vägtull som avser en skattepliktig respektive avgiftspliktig bil som är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, ska den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen identifieras med de uppgifter som behövs för identifiering vid beslut som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt.

Personuppgifterna avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen som anges ovan ska föras in i vägtrafikregistret, se avsnitt 6.5. Även uppgift om betalningsförmedlaren och dennes adress ska föras in i registret vid dessa beslut. Det är Transportstyrelsen som ansvarar för vägtrafikregistret. Uppgifterna kommer således att behandlas hos Transportstyrelsen när dessa beslut ska fattas. Transportstyrelsens behandling av personuppgifter kommer, liksom när andra beslut enligt lagen (2004:629) om trängselskatt och förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg ska fattas, att ske inom ramen för vägtrafikregistret. Tillämpliga bestämmelser för den

behandlingen finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister med tillhörande förordning.

När den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, kommer uppgiften om OASI att komma Transportstyrelsen till handa direkt från transpondern när bilen passerat en betalstation. Såvitt avser övriga uppgifter, såsom namn- och adressuppgifter avseende väganvändaren, är detta uppgifter som måste inhämtas från betalningsförmedlaren. Således föreslås en uppgiftsskyldighet i dessa fall för EETS-betalningsförmedlare, se avsnitt 6.3, och motsvarande antas komma att gälla för övriga betalningsförmedlare genom villkor i avtal mellan betalningsförmedlaren och avgiftsupptagaren. Personuppgifter avseende väganvändaren kommer således att behandlas hos betalningsförmedlaren innan de lämnas till Transportstyrelsen. Frågan är om behandlingen hos dessa betalningsförmedlare ryms inom vad som är tillåtet enligt personuppgiftslagen (1998:204), förkortad PuL.

Enligt 10 § PuL får personuppgifter bara behandlas om den registrerade (dvs. väganvändaren) har lämnat sitt samtycke till behandlingen eller om behandlingen är nödvändig enligt vissa i bestämmelsen uppräknade fall. Väganvändaren måste genom att ingå avtal med betalningsförmedlaren anses ha gett samtycke till att uppgifter om denne samlas in och behandlas för ändamålet att betalning av vägtullar ska ske genom betalningsförmedlaren. Detta gäller oavsett om avtalet ingås med en EETS-betalningsförmedlare eller en betalningsförmedlare som inte är en EETS-betalningsförmedlare. Personuppgifterna avseende väganvändare får således behandlas hos betalningsförmedlaren enligt 10 § PuL.

Såvitt avser skyldigheten att lämna information om behandlingen av personuppgifterna, anges det i 23 § PuL att om uppgifterna om en person samlats in från personen själv, ska den personuppgiftsansvarige i samband därmed självständigt lämna den registrerade information om behandlingen av uppgifterna. I 3 § PuL anges att en personuppgiftsansvarig är den som ensam eller tillsammans med andra bestämmer ändamålen med och medlen för behandlingen av personuppgifter. Detta innebär enligt Skatteverket att en betalningsförmedlare är personuppgiftsansvarig enligt PuL för behandlingen av de uppgifter avseende väganvändaren som behandlas hos betalningsförmedlaren. Att betalningsförmedlare som omfattas av bestämmelserna i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, dvs. EETS-betalningsförmedlare, är personuppgiftsansvariga enligt PuL för den behandling som verksamheten innebär framgår även av 25 § tredje stycket lagen om elektroniska vägtullssystem. Då uppgifter om väganvändaren sannolikt lämnas av denne själv, ska betalningsförmedlaren i samband därmed således lämna information till väganvändaren om behandling av uppgifterna. I 7 § 1 samma lag framgår även att en EETS-betalningsförmedlare ska informera EETS-väganvändaren om behandlingen av uppgifterna när ett avtal om förmedling av vägtull träffas.

Enligt 4 § PuL gäller lagen som huvudregel endast för personuppgiftsansvariga som är etablerade i Sverige. Detta innebär att betalningsförmedlare som är etablerade utanför Sverige i stället ska tillämpa det egna landets motsvarande lagstiftning.



## 6.8 EU-rätt

**Promemorians bedömning:** Förslaget om uppgiftsskyldighet för EETS-betalningsförmedlare är förenligt med EU-rätten.

**Skälen för promemorians bedömning:** Genom lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem har EFC-direktivet, i de delar det avser inrättandet av ett europeiskt system för elektroniska vägtullar, och EETS-beslutet i övergripande delar genomförts i svensk rätt. EFC-direktivet om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem syftar till att möjliggöra att en och samma transponder kan användas i alla elektroniska vägtullssystem i Europa. EETS-beslutet innehåller detaljerade bestämmelser om hur det europeiska systemet för elektroniska vägtullar ska utformas och administreras. Området för elektroniska vägtullssystem är således delvis harmoniserat genom EFC-direktivet och EETS-beslutet. I artikel 288 tredje stycket i fördraget om europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) anges att ett direktiv är bindande endast med avseende på det resultat som ska uppnås med direktivet. Varje medlemsstat får själv bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet. I artikel 288 fjärde stycket EUF-fördraget anges att ett beslut är bindande till alla delar. Att ett beslut är bindande till alla delar innebär att en medlemsstat inte ensidigt får införa undantag från dessa bestämmelser, vare sig till nackdel eller till fördel för den som omfattas, eller på annat sätt påverka tillämpningen.

I alternativ 2 föreslås nya bestämmelser i lagen om elektroniska vägtullssystem som innebär en skyldighet för EETS-betalningsförmedlare att vid beslut om förseningsavgift, tilläggsavgift, rättelse av trängselskatt eller tilläggsavgift och vid beslut om omprövning lämna uppgift till Transportstyrelsen avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen. Motsvarande uppgiftsskyldighet antas gälla för övriga betalningsförmedlare genom villkor i avtal med avgiftsupptagaren. Detta får till följd att betalningsförmedlare påförs ytterligare skyldigheter utöver de skyldigheter som redan anges i lagen om elektroniska vägtullssystem. Skatteverket har i avsnitt 6.3 konstaterat att uppgifter om den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen måste inhämtas eftersom dessa uppgifter enligt Skatteverkets bedömning i alternativ 2 behöver finnas tillgängliga hos Transportstyrelsen vid de nämnda besluten om förseningsavgift, tilläggsavgift, rättelse eller omprövning. Detta gäller när trängselskatt respektive infrastrukturavgift tas ut med stöd av transponder och den skattskyldige respektive avgiftsskyldige samt bilen endast har identifierats med OASI i det beslut om vägtull som föregått beslutet. Skatteverkets utgångspunkt i alternativ 2 är således att uppgifterna är nödvändiga när de aktuella besluten om förseningsavgift, tilläggsavgift, rättelse eller omprövning ska fattas. Det är en förutsättning för att beslut om vägtull ska kunna fattas att det även finns möjlighet att fatta andra beslut som en följd av dessa, såsom beslut om tilläggsavgift och omprövning. För att vägtull ska kunna tas ut med stöd av transponder i Sverige, och därmed för att det resultat som EFC-direktivet syftar till ska kunna uppnås, krävs således enligt Skatteverkets bedömning att bestämmelser om uppgiftsskyldighet införs. Som angivits ovan är området för elektroniska vägtullssystem enbart delvis harmoniserat genom EFC-direktivet och EETS-beslutet. I artikel 5.2 i EETS-beslutet anges att varje avgiftsupptagare ska ta fram och upprätthålla en områdesdeklaration i vilken

de allmänna villkoren för EETS-betalningsförmedlare för att få tillgång till deras vägtullsområde fastställs i enlighet med bilaga 1. Av bilaga 1 framgår att en sådan områdesförklaring bl.a. ska innehålla ett avsnitt om de krav som ställs på EETS-betalningsförmedlare i vilket minst ska ingå vissa uppräknade krav såsom de fasta avgifter som betalningsförmedlarna debiteras. Av bilagans formulering framgår alltså att det finns utrymme för att ställa ytterligare krav på EETS-betalningsförmedlare utöver de som anges i EETS-beslutet. Den föreslagna uppgiftsskyldigheten innebär inte något undantag från bestämmelserna i EETS-beslutet och påverkar inte heller på annat sätt tillämpningen av EETS-beslutet. Det finns således inte något i de berörda EU-rättsakterna som förhindrar att Sverige inför de föreslagna bestämmelserna om uppgiftsskyldighet.

Den fria rörligheten för tjänster regleras i artikel 56 i EUF-fördraget. Där anges att inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster inom unionen förbjuds beträffande medborgare i medlemsstater som har etablerat sig i en annan medlemsstat än mottagaren av tjänsten. Enligt Skatteverkets bedömning strider inte förslaget om uppgiftsskyldighet mot den fria rörligheten för tjänster, eftersom samma krav ställs på EETS-betalningsförmedlare oavsett om dessa är svenska eller utländska och oavsett i vilket land väganvändaren hör hemma. När trängselskatt eller infrastrukturavgift tas ut med stöd av en transponder kommer enligt förslaget både svenska och utländska EETS-betalningsförmedlare att vara skyldiga att till Transportstyrelsen lämna uppgift om den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och om den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen. Uppgiftsskyldigheten innebär inte någon tyngre administrativ börda för en EETS-betalningsförmedlare som etablerat sig i någon annan medlemsstat än för en EETS-betalningsförmedlare som är etablerad i Sverige. Den föreslagna bestämmelsen kan således inte, varken direkt eller indirekt, anses leda till en mindre förmånlig behandling av en tjänst på grund av att den tillhandahålls från eller i ett annat medlemsland jämfört med om den tillhandahålls i Sverige.

Sammantaget kan konstateras att föreslagna ändringar i lagen om elektroniska vägtullssystem enligt Skatteverkets bedömning är förenliga med EU-rätten.

## 6.9 Undantag från motiverings- och underrättelseskyldighet

**Promemorians förslag:** Ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten enligt förvaltningslagen ska införas vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift om den bil som beslutet avser är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Motiveringsskyldighet bör dock fullgöras på begäran.

**Skälen för promemorians förslag:** I 20 § första stycket förvaltningslagen (1986:223), förkortad FL, anges att ett beslut varigenom en myndighet avgör ett ärende ska innehålla de skäl som har bestämt utgången, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild. Skälen får under vissa förutsättningar utelämnas helt eller delvis. Har skälen utelämnats, bör myndigheten enligt 20 § andra stycket FL på begäran av den som är part om möjligt upplysa honom om dem i efterhand. Enligt 21 § första stycket FL ska en sökande,

klagande eller annan part underrättas om innehållet i det beslut varigenom myndigheten avgör ärendet. I andra stycket i samma paragraf anges vidare att om beslutet går parten emot och kan överklagas, ska han underrättas om hur han kan överklaga det. Om annan lag eller förordning innehåller någon bestämmelse som avviker från FL, gäller enligt 3 § FL den bestämmelsen. Enligt JO 2006/07 s. 209 måste det vid sådana situationer finnas andra regler eller förfaringsätt som gör att enskilda inte drabbas av rättsförluster. Enligt proposition 1971:30 s. 318 bör dock som en allmän princip gälla att endast undantag som motiveras av bärande, sakliga eller funktionella skäl ska förekomma.

I avsnitt 6.1 och 6.2 föreslås att väganvändaren ska vara skattskyldig och att väganvändaren vid beslut om trängselskatt när bilen försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare endast ska identifieras med OASI. Detsamma ska gälla motsvarande beslut om infrastrukturavgift. Dessa förslag medför att Transportstyrelsen inte kommer att ha tillgång till den skattskyldiges eller avgiftsskyldiges namn och adress, vilket innebär att Transportstyrelsen inte kommer att kunna fullgöra sin motiverings- och underrättelseskyldighet genom att skicka ut beslut till dessa. En förutsättning för att detta ska vara möjligt är dock att det finns bärande, sakliga eller funktionella skäl för att med stöd av 3 § FL införa ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten i 20 och 21 §§ FL. För att sådana skäl ska anses föreligga måste undantaget också vara godtagbart ur rättssäkerhetssynpunkt.

Ett undantag från bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § FL har tidigare funnits för trängselskattebeslut (prop. 2006/07:109 s. 23 ff.). I detta fall ansåg regeringen att det fanns bärande och funktionella skäl för att införa ett undantag från bestämmelserna i 20 och 21 §§ FL och att den rättsförlust som skulle kunna drabba den enskilde skulle bli begränsad. Dock togs detta undantag bort när beskattningssystemet övergick från beslut som fattades varje dygn till månatliga beskattningsbeslut med fakturor, eftersom det inte längre ansågs finnas behov av något undantag (prop. 2007/08:52 s. 23).

Ett skäl för att undanta Transportstyrelsen från motiverings- och underrättelseskyldigheten är att betalningsansvaret för trängselskatt och infrastrukturavgift i normalfallet övergår till en betalningsförmedlare i och med att ett avtal mellan väganvändaren och betalningsförmedlaren sluts. För EETS-betalningsförmedlare regleras denna betalningsskyldighet i 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem. Enligt 18 § samma lag sker betalningen till betalningsförmedlaren, dvs. EETS-betalningsförmedlaren, med befriande verkan. Även om betalningsansvaret för icke EETS-betalningsförmedlare inte regleras i lag, så hanteras betalningsansvaret i praktiken på samma sätt som för EETS-betalningsförmedlare, dvs. avgiftsupptagaren mottar betalning från betalningsförmedlaren som i sin tur begär betalning från väganvändaren. I och med att betalningsansvaret övergår, ska den skattskyldige respektive avgiftsskyldige inte längre betala skatt eller avgift till Transportstyrelsen. Den skattskyldige respektive avgiftsskyldige kan då inte på samma sätt som när denne är betalningsskyldig i förhållande till myndigheterna anses ha ett behov av att få information om beslutet avseende trängselskatt respektive infrastrukturavgift från Transportstyrelsen.

Ett annat skäl är att information från Transportstyrelsen i form av ett beslut om trängselskatt respektive infrastrukturavgift i princip motsvarar de uppgifter som väganvändaren erhåller i en faktura från betalningsförmedlaren. För

EETS-betalningsförmedlare regleras innehållet i fakturan av 8 § lagen om elektroniska vägtullssystem. Tidpunkt och plats för avgiftspliktens inträde samt typ av vägtull ska anges om inte väganvändaren, dvs. EETS-väganvändaren, godkännt att uppgifterna utelämnas. Även fakturor från betalningsförmedlare som i dag verkar på den svenska marknaden inom ramen för det europeiska samarbetet EasyGo, dvs. betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare, innehåller enligt information som Skatteverket fått från Transportstyrelsen motsvarande uppgifter, även om detta inte är reglerat i lag. Om information skickas ut även från Transportstyrelsen finns risk för att väganvändaren inte inser att informationen som erhålls från två olika parter avser samma trängselskatt eller infrastrukturavgift, vilket kan leda till att han betalar skatten eller avgiften två gånger, en gång till betalningsförmedlaren och ytterligare en gång till Transportstyrelsen.

Beslut från Transportstyrelsen innehåller även en fullföljdshänvisning, medan det inte finns något krav på att motsvarande information ska lämnas i fakturor från betalningsförmedlare. Det skulle kunna hävdas att ett undantag från bestämmelserna i 20 och 21 §§ FL inte skulle vara godtagbart ur rättsäkerhetssynpunkt om inte väganvändaren får information om hur man kan begära omprövning av beslut om skatt eller avgift, exempelvis i fakturan från betalningsförmedlaren. Skatteverket noterar inledningsvis att skälen för att begära omprövning av beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift enligt Skatteverkets bedömning sannolikt i stor omfattning kommer att försvinna när en skattepliktig respektive avgiftspliktig bil förses med transponder och betalning sker via en betalningsförmedlare. Det kan dock även fortsättningsvis finnas skattskyldiga och avgiftsskyldiga som vill begära omprövning av sitt beslut. Enligt uppgift från Transportstyrelsen innehåller avtal som sluts mellan de betalningsförmedlare som i dag är verksamma på bl.a. den svenska marknaden och väganvändare information om hur och när omprövning kan begäras av ett beslut om skatt eller avgift. Det får antas att denna information kan lämnas i avtal även i framtiden av såväl EETS-betalningsförmedlare som andra betalningsförmedlare. Om avtalet med betalningsförmedlaren innehåller information om hur den skattskyldige respektive avgiftsskyldige kan begära omprövning av eller överklaga ett beslut anser Skatteverket att detta utgör ytterligare ett skäl för att införande av ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten i FL skulle vara godtagbart ur rättsäkerhetssynpunkt.

Om det av någon anledning skulle vara så att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige ändå inte skulle erhålla nödvändig information om beskattnings- eller avgiftsbeslutet från betalningsförmedlaren, bör det finnas goda möjligheter för den skattskyldige respektive avgiftsskyldige att begära dessa uppgifter från betalningsförmedlaren, eftersom den skattskyldige respektive avgiftsskyldige i och med passagen måste vara medveten om att ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift kommer att fattas. Han har därmed alltid möjlighet att kontakta betalningsförmedlaren eller Transportstyrelsen för att få information om beslutet och därigenom möjlighet att t.ex. begära omprövning av beslutet.

Mot bakgrund av vad som anges ovan anser Skatteverket vid en samlad bedömning att det finns bärande, sakliga och funktionella skäl för att införa ett undantag från bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § FL och att det är godtagbart ur rättsäkerhetssynpunkt, då det inte kan förväntas medföra någon rättsförlust för enskilda.

I alternativ 1 begränsas undantaget till beslut där den bil som beslutet avser är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare. Undantaget i alternativ 2 begränsas inte till dessa situationer, utan omfattar alla beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift när bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Undantaget omfattar således även beslut när betalningsförmedlaren inte är en EETS-betalningsförmedlare. Som skäl för att begränsa undantaget till beslut där den bil som beslutet avser är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare i alternativ 1 anges att det enbart är lagreglerat att betalningsansvaret övergår och vilken information som måste lämnas i fakturor när avtal ingås med en EETS-betalningsförmedlare. Som anges i detta avsnitt får det dock antas att hanteringen i praktiken kommer att vara densamma när avtal ingås med en betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare, även om detta inte regleras i lag. I alternativ 2 föreslår Skatteverket dessutom att väganvändaren, i stället för ägaren av bilen, ska vara skattskyldig respektive avgiftsskyldig. När väganvändaren är skattskyldig respektive avgiftsskyldig finns säkrare förutsättningar för att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige i alla situationer nås av information i faktura från och avtal med betalningsförmedlaren, jämfört med när någon annan än den som ingår avtal med betalningsförmedlaren (dvs. ägaren av bilen) är skattskyldig respektive avgiftsskyldig. I alternativ 2 måste vidare andra praktiska överväganden göras jämfört med alternativ 1 med hänsyn till att Transportstyrelsen i alternativ 2 inte har tillgång till den skattskyldiges respektive avgiftsskyldiges namn och adress etc. Skatteverkets bedömning i alternativ 2 är med hänsyn till det ovanstående att alla beslut som avser en bil som försetts med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare ska omfattas av undantaget. Skatteverket anser att de skäl som framförts utgör bärande, sakliga och funktionella skäl för att införa ett undantag från bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § FL för beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift även när bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare.

Undantaget ska endast gälla för beslut som avser vägtull, dvs. beslut om trängselskatt enligt 11 och 15 §§ lagen (2004:629) om trängselskatt samt beslut om infrastrukturavgift enligt 9 § förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg. Övriga beslut som fattas enligt ovan nämna lag och förordning, som är beslut som har sin grund i ett beslut om vägtull, ska inte omfattas av undantaget. Vid dessa beslut kan betalningsförmedlaren medverkan inte garanteras, eftersom betalningsförmedlaren enligt definitionen i lagen om elektroniska vägtullssystem endast förmedlar betalning av vägtull. Om betalningsförmedlaren medverkan inte kan garanteras, finns det risk för att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige inte nås av information från betalningsförmedlaren avseende dessa beslut. Att information avseende dessa beslut lämnas av Transportstyrelsen blir därmed av vikt. Således bör undantag från Transportstyrelsens motiverings- och underrättelseskyldighet inte införas vid beslut som inte avser vägtull.

För det fall väganvändaren i efterhand vill veta varför skatt eller avgift påförts, bör det ges möjlighet för den enskilde att få upplysningar om detta. Bestämmelsen i 20 § andra stycket FL, där det anges att den enskilde på begäran bör få upplysning om skälen för ett beslut, ska därför gälla även när

undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten i 20 § första stycket och 21 § FL införs.

*Författningsförslag*

Förslaget föranleder två nya paragrafer, 3 c § i lagen om trängselskatt och 4 a § i förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

## 6.10 Avgiftsupptagare

**Promemorians förslag:** Skatteverket ska vara avgiftsupptagare då trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde. Trafikverket ska dock för Skatteverkets räkning agera som avgiftsupptagare utom avseende skyldighet att besluta om vägtull i form av trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt.

Transportstyrelsen ska för Skatteverkets räkning underrätta EETS-betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer när trängselskatt ska tas ut.

**Skälen för promemorians förslag:** Skatteverkets bedömning avseende avgiftsupptagare är oförändrad i alternativ 2 jämfört med alternativ 1, se avsnitt 5.14. Skatteverket ska således vara avgiftsupptagare då trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde och Trafikverket ska för Skatteverkets räkning agera som avgiftsupptagare utom avseende skyldigheter att besluta om vägtull i form av trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt. Vidare ska Transportstyrelsen för Skatteverkets räkning underrätta EETS-betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer när trängselskatt ska tas ut.

*Författningsförslag*

Förslaget föranleder ändring i 2 och 3 §§ i förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem.

## 7 Internetbaserad betalningslösning

### 7.1 Inledning

I uppdraget från regeringen avseende betalningslösningar för trängselskatt ingår, förutom uppdraget som redovisas ovan avseende uttag av trängselskatt och infrastrukturavgift med användning av transponder, även uppdraget att analysera och lämna förslag till hur en internetbaserad betalningslösning för trängselskatt och infrastrukturavgift kan utformas (Fi 2014/4509). Bedömningarna och förslagen ska vara tillämpbara på fordon som är registrerade såväl i Sverige som i ett annat land. Skatteverket ska även vid fullgörandet av denna del av uppdraget samråda med Transportstyrelsen och Trafikverket. Nedan redovisas denna del av uppdraget.

### 7.2 Befintliga betalningslösningar

För ägare av bilar som är registrerade i Sverige som är kunder i någon svensk bank erbjuder Transportstyrelsen flera internetbaserade lösningar för betalning av trängselskatt. Skatten kan betalas via internetbank eller genom att beställa e-avi för trängselskatt vilket innebär att en elektronisk faktura skickas till den skattskyldiges internetbank. Via EDI är det även möjligt att skicka skatteavier avseende trängselskatt elektroniskt till företag. Det är också möjligt att betala trängselskatten via autogiro så att skattebeloppet automatiskt dras från ett anmält konto. Även infrastrukturavgift kan hanteras via internetbank, e-avi och autogiro.

Transportstyrelsen har överlåtit till sin aviseringspartner att inhämta fordons- och ägaruppgifter, fakturera och ta emot betalningar från utländska bilägare som använder det svenska vägtullssystemet. Faktura skickas till den adress där ägaren av bilen finns registrerad enligt det officiella bilregistret i det aktuella landet. Trängselskatt respektive infrastrukturavgiften kan därefter betalas genom aviseringspartners internetbaserade betaltjänst, EPASS24, via bank, betalkort eller genom att registrera ett konto hos EPASS24. Efter att ägaren av bilen registrerat ett konto debiteras ägaren automatiskt när skatt eller avgift ska betalas. Ägaren av bilen erhåller därefter faktura och betalningsbekräftelse via e-mail och sms.

### 7.3 Överväganden

#### 7.3.1 Befintliga betalningslösningar tillgodoser behovet av internetbaserade betalningsalternativ

**Promemorians bedömning:** De internetbaserade alternativ som i dagsläget erbjuds för betalning av trängselskatt och infrastrukturavgift genom Transportstyrelsen och genom betaltjänsten EPASS24 är enligt Skatteverket tillräckliga för att tillgodose behovet av enkelt tillgängliga och effektiva betalningsmetoder. Det saknas därmed enligt Skatteverkets bedömning skäl för att införa ytterligare en internetbaserad betalningslösning.

**Skälen för promemorians bedömning:** För ägare av bilar som är registrerade i Sverige finns flera internetbaserade lösningar för betalning av trängselskatt och infrastrukturavgift. Skatten kan betalas via internetbank, e-

avi, autogiro eller EDI. Infrastrukturavgift kan hanteras via internetbank, e-avi och autogiro. Ägare av bilar som är registrerade i utlandet erbjuds möjlighet att betala trängselskatt och infrastrukturavgift genom den internetbaserade betalningstjänsten EPASS24 via bank, betalkort eller genom automatisk betalning motsvarande autogiro.

Enligt Skatteverkets mening innebär de internetbaserade betalningstjänster som i dag erbjuds för betalning av trängselskatt och infrastrukturavgift fullgoda alternativ för betalning på internet för såväl ägare av bilar registrerade i Sverige som ägare av bilar registrerade i utlandet. Skatteverket har svårt att se vilket behov av ytterligare internetbaserade betalningsmöjligheter som kan finnas, och vilka nya betalningslösningar som i så fall skulle kunna efterfrågas. Skatteverket anser inte heller att det finns möjlighet att inom ramen för en ny internetbaserad betalningslösning utvidga antalet metoder för betalning jämfört med dem som finns tillgängliga i dagsläget. Transportstyrelsen och Trafikverket instämmer i Skatteverkets bedömning att det inte finns något behov av att införa ytterligare en internetbaserad betalningslösning med hänsyn till de betalningsmöjligheter som erbjuds via Transportstyrelsen och EPASS24. Enligt Transportstyrelsen skulle införandet av en ny internetbaserad betalningslösning medföra omfattande administration och stora kostnader för sådant som i dag utförs mycket effektivt av Transportstyrelsens aviseringspartner genom EPASS24.

I Norge finns en internetbaserad betalningslösning för vägavgift för trafikanter som uppehåller sig i Norge under en kort period som är en alternativ betalningslösning till betalning via transponder eller via faktura. Användaren av tjänsten registrerar sig på nätet. När han eller hon passerar genom en betalstation fotograferas registreringsskylten och ett belopp dras från användarens kreditkort. Därefter minskas det dragna beloppet vid varje passage av en betalstation. Det finns många olikheter mellan det svenska och norska systemet för att besluta och ta ut trängselskatt respektive vägavgift. Först kan noteras att trängselskatten i Sverige utgör en skatt, medan vägavgiften i Norge är utformad som en avgift. Vidare kan vem som helst registrera sig och betala via en internetjänst för en bilpassage i Norge, medan det i Sverige är ägaren av bilen som är skattskyldig och således den som krav på betalning måste rikta sig mot. Slutligen kan nämnas att det i Norge är möjligt att betala avgiften innan passage av en betalstation och alltså innan någon skattskyldighet eller betalningsskyldighet har fastställts, vilket inte är möjligt i Sverige. För att i Sverige kunna tillämpa en internetbaserad betalningslösning motsvarande den som finns i Norge krävs således att man gör omfattande förändringar av förutsättningarna för att besluta om och ta ut skatt i Sverige. Skatteverket anser inte att sådana åtgärder är rimliga för att kunna erbjuda en betalningslösning motsvarande den norska. Om man i stället behåller ett system som innebär att ägaren av bilen ska vara skattskyldig, att beslut ska riktas mot den skattskyldige och att skatten ska betalas först efter att skattskyldigheten fastställts i beslut, finns redan i dag en betalningslösning som tillhandahålls av EPASS24 för ägare av bilar som är registrerade i utlandet. Detsamma gäller för infrastrukturavgifter. Skatteverket har således svårt att se några praktiska fördelar med den norska lösningen i förhållande till det som erbjuds i Sverige.

Sammantaget anser Skatteverket att de i Sverige befintliga internetbaserade betalningslösningarna tillgodoser behovet av internetbaserade betalningsalternativ och att det inte heller finns förutsättningar för att införa en



betalningslösning motsvarande den som används i Norge. Mot bakgrund av denna bedömning väljer Skatteverket att inte presentera några konkreta förslag avseende hur ytterligare internetbaserade betalningslösningar skulle kunna utformas i denna promemoria. Om det ändå skulle bli aktuellt med en ny internetbaserad betalningslösning har Skatteverket identifierat ett antal frågor som är av betydelse vid utformning av en internetbaserad betalningslösning för betalning av trängselskatt och infrastrukturavgift. Bl.a. måste det avgöras vilken målgrupp som betalningslösningen ska vända sig till, vem som ska få använda sig av betalningslösningen, hur identifieringen ska ske och hur det är möjligt att säkerställa identiteten på den som identifierar sig vid inloggningen. Vidare måste utformning och funktion avgöras, dvs. vilka tjänster och funktioner som bör erbjudas samt vilka skatter och avgifter som ska kunna betalas genom tjänsten. Slutligen kan även nämnas att det måste avgöras vem som ska ansvara för den internetbaserade betalningslösningen, hur betalningen ska kunna ske, tidpunkt för betalning av skatten och avgiften, kostnad för betalningslösningen samt hur behandlingen av personuppgifter ska ske inom ramen för betalningslösningen.

## 8 Konsekvensanalys

### 8.1 Inledning

Regeringen har uppdragit åt Skatteverket att analysera och lämna förslag till hur ett system för att ta ut trängselskatt med användning av transponder kan utformas. Systemet ska även kunna tillämpas på infrastrukturavgifter och eventuella förslag ska även vara förenliga med befintliga betalningstjänster såsom t.ex. Brobizz och Autopass. I uppdraget ingår vidare att analysera och lämna förslag till hur en internetbaserad betalningslösning för trängselskatt och infrastrukturavgift kan utformas.

Bakgrunden till uppdraget är att skyldigheten att betala trängselskatt från och med 1 januari 2015 även gäller för bilar som inte är registrerade i Sverige. Med anledning av detta har det bedömts som angeläget att det införs alternativa betalningslösningar utöver dagens system för uttag av trängselskatt som baserar sig på fotografering av registreringsskylten.

Skatteverkets uppdrag innebär att analysera förutsättningarna för att ta ett system för att ta ut trängselskatt och infrastrukturavgift med stöd av transponder i bruk. Om det bedöms finnas oklarheter kring möjligheterna att göra detta inom ramen för gällande rätt ska Skatteverket lämna nödvändiga författningsförslag. Ett regelverk för elektroniska vägtullssystem som syftar till att vägtull, såsom trängselskatt och infrastrukturavgift, ska kunna tas ut med stöd av transponder har dock redan införts i svensk rätt genom lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem. När dessa förslag lämnades av 2011 års vägtullsutredning förutsattes att regelverket skulle kunna tillämpas för att ta ut trängselskatt och infrastrukturavgift med stöd av transponder. Effekterna av införande av ett system för betalning med stöd av transponder har redovisats i konsekvensanalyser både av 2011 års vägtullsutredning i delbetänkande och slutbetänkande (SOU 2012:60 s. 234 ff. och SOU 2013:3 s. 187 ff.) och i efterföljande proposition (prop. 2013/14:25 s. 148 ff.). Skatteverket anser inte att det finns skäl att i denna promemoria ytterligare redogöra för effekterna av att ta ett system för att ta ut trängselskatt och infrastrukturavgift med stöd av transponder i bruk. Här behandlas därför enbart effekterna av promemorians nedan beskrivna förslag om uppgiftsskyldighet, undantag från underrättelse- och motiveringsskyldighet, avgiftsupptagare, skattskyldighet samt registrering i vägtrafikregistret. Enligt Skatteverkets bedömning medför inte övriga förslag och bedömningar i denna promemoria några effekter som behöver redovisas i detta avsnitt.

Som framgår ovan innefattar Skatteverkets uppdrag även att analysera och lämna förslag till hur en internetbaserad betalningslösning för trängselskatt och infrastrukturavgift kan utformas. Skatteverket har emellertid gjort bedömningen att de i Sverige befintliga internetbaserade betalningslösningarna tillgodoser behovet av internetbaserade betalningsalternativ, och lämnar därför inga förslag i denna del. Det finns därmed inte heller några konsekvenser avseende internetbaserad betalningslösning för trängselskatt och infrastrukturavgift som behöver redovisas i detta avsnitt.

Skatteverket presenterar i denna promemoria två alternativa förslag för hur ett system för att ta ut trängselskatt och infrastrukturavgift med stöd av transponder kan utformas. Både alternativ 1 och alternativ 2 innehåller förslag avseende avgiftsupptagare samt, i något olika utformning, förslag om uppgiftsskyldighet och undantag från motiverings- och

underrättelseskyldighet. Alternativ 2 innehåller därutöver ett förslag avseende skattskyldighet respektive avgiftsskyldighet för trängselskatt och infrastrukturavgift, samt ett förslag till ändring avseende vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret i samband med beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift när den bil som beslutet avser är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare.

Skatteverket har i alternativ 1 gjort bedömningen att den skattskyldige och den skattepliktiga bilen måste identifieras i beslut om trängselskatt även när transponder används. De uppgifter för att identifiera den skattskyldige och den skattepliktiga bilen som anges i beslut om trängselskatt som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt, ska även anges i beslut om trängselskatt när bilen är försedd med en transponder. Identifiering ska även ske av ägaren av den avgiftspliktiga bilen och bilen vid beslut om infrastrukturavgift när transponder används, se avsnitt 5.2. För att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige ska kunna identifieras i beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift föreslås i alternativ 1 en uppgiftsskyldighet för EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare, se avsnitt 5.4 och 5.6. Vidare föreslår Skatteverket att ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten enligt förvaltningslagen (1986:223), förkortad FL, ska införas vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift om den bil som beslutet avser är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare, se avsnitt 5.13. Därutöver föreslås att Skatteverket ska vara avgiftsupptagare då trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde, men att Trafikverket för Skatteverkets räkning i vissa avseenden ska agera som avgiftsupptagare, se avsnitt 5.14. Effekterna av Skatteverkets alternativ 1 redovisas i avsnitt 8.2.

Skatteverket har i alternativ 2 gjort bedömningen att väganvändaren ska vara skattskyldig för trängselskatt när den skattepliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Väganvändaren ska också vara avgiftsskyldig för infrastrukturavgift när den avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, se avsnitt 6.2. Skatteverket har vidare gjort bedömningen att när beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift ska fattas och den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, ska den skattskyldige respektive avgiftsskyldige samt den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen identifieras med ombordenhetens attribut för säker identifiering (i denna promemoria kallat OASI), se avsnitt 6.1. Skatteverket föreslår därför att endast uppgift om OASI ska föras in i vägtrafikregistret avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige samt bilen i samband med dessa beslut, se avsnitt 6.5. Skatteverket gör dock en annan bedömning av vilken identifiering som krävs när det gäller beslut om tilläggsavgift, beslut om rättelse av beslut om trängselskatt eller tilläggsavgift och beslut om omprövning enligt lagen (2004:629) om trängselskatt samt beslut om förseningsavgift, tilläggsavgift eller omprövning enligt förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg. Vid sådana beslut, som fattas som en följd av ett beslut där identifiering enbart skett med OASI, anser Skatteverket att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen ska identifieras med de uppgifter som behövs för identifiering vid beslut om vägtull som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt. För att uppgifterna ska finnas tillgängliga vid de

nämnda besluten föreslås en uppgiftsskyldighet för EETS-betalningsförmedlare, se avsnitt 6.3. Vidare föreslår Skatteverket att ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten enligt FL ska införas vid beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift om den bil som beslutet avser är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare, se avsnitt 6.9. Vad gäller avgiftsupptagare överensstämmer alternativ 2 med alternativ 1, se avsnitt 6.10. Effekterna av Skatteverkets alternativ 2 redovisas i avsnitt 8.3.

## **8.2 Konsekvenser - alternativ 1**

### **8.2.1 Konsekvenser för företag och enskilda**

#### ***Betalningsförmedlare***

En EETS-betalningsförmedlare som börjar verka inom svenska vägtullsområden kommer genom förslaget om att en betalningsförmedlare ska lämna vissa uppgifter till Transportstyrelsen att behöva inhämta dessa uppgifter från väganvändaren, behandla uppgifter om bilägaren och bilen, samt lämna uppgifterna till Transportstyrelsen. Även andra betalningsförmedlare antas genom villkor i avtal med avgiftsupptagaren bli skyldiga att inhämta uppgifter och lämna dessa vidare till Transportstyrelsen.

Uppgiftsskyldigheten medför en större administrativ börda för betalningsförmedlare jämfört med om betalningsförmedlare inte skulle påföras en sådan skyldighet. Hur stor denna administrativa börda kan bli är svårt att uppskatta, och kommer sannolikt att variera beroende på vilka administrativa lösningar som väljs hos respektive betalningsförmedlare. Det får dock antas att en betalningsförmedlare skulle hålla ett register med uppgifter om väganvändaren och den bil som avtalet avser, oavsett om uppgiftsskyldighet föreligger eller inte. Den tillkommande kostnaden för att behöva behandla uppgifter om ägaren av bilen och om bilen kan därför antas bli begränsad. Uppgifterna måste dock även lämnas till Transportstyrelsen. Det är emellertid enligt Transportstyrelsen möjligt att vissa betalningsförmedlare väljer att ge Transportstyrelsen direktåtkomst till sitt register, vilket innebär att Transportstyrelsen själv kan hämta nödvändig information i registret. Om en sådan lösning väljs slipper betalningsförmedlaren administrationen med att förmedla informationen till Transportstyrelsen.

#### ***Väganvändare***

Enligt alternativ 1 ska uppgift lämnas av en EETS-väganvändare om ägaren av den bil som avtalet med betalningsförmedlaren avser till betalningsförmedlaren, i de fall ägaren inte är densamma som väganvändaren. Även andra väganvändare antas genom villkor i avtal med betalningsförmedlaren bli skyldiga att lämna sådana uppgifter till betalningsförmedlaren. Förslaget medför en större administrativ börda för väganvändare jämfört med om väganvändaren inte skulle påföras uppgiftsskyldigheten. Redan enligt dagens regler är dock väganvändare skyldiga att lämna uppgifter till betalningsförmedlaren om väganvändaren och om fordonet (bilen) som avtalet med betalningsförmedlaren avser. En tillkommande skyldighet att även lämna uppgifter om ägaren av bilen i de fall denne är någon annan än väganvändaren bedöms som begränsad.

## 8.2.2 Konsekvenser för myndigheter

### *Trafikverket*

Enligt dagens regler är Trafikverket avgiftsupptagare på allmän väg. I denna promemoria föreslås att Skatteverket ska vara avgiftsupptagare när trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde, dvs. i de fall då den skattepliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Det föreslås dock vidare att Trafikverket för Skatteverkets räkning ska agera som avgiftsupptagare utom avseende skyldighet att besluta om vägtull i form av trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt. Redan enligt dagens regler ska de sistnämnda skyldigheterna utföras av Skatteverket eller av Transportstyrelsen för Skatteverkets räkning. Förslaget innebär alltså i praktiken ingen förändring av Trafikverkets skyldighet att fullgöra det som ankommer på en avgiftsupptagare.

Vidare föreslås i alternativ 1 en uppgiftsskyldighet för EETS-betalningsförmedlare när beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift ska fattas. Även andra betalningsförmedlare antas genom villkor i avtal med avgiftsupptagaren bli skyldig att lämna uppgifter till Transportstyrelsen. Som angetts ovan medför uppgiftsskyldigheten en större administrativ börda och därmed högre kostnader för betalningsförmedlare. Det är sannolikt att dessa betalningsförmedlare försöker få kompensation för dessa kostnader i avtalen med Trafikverket. Enligt Trafikverket är det inte möjligt att uppskatta hur stor kompensation som kan komma att krävas med anledning av betalningsförmedlaren uppgiftsskyldighet, eftersom det beror på enskilda företags ekonomiska överväganden och utfallet av kommande avtalsförhandlingar. Det kan dock antas att den föreslagna uppgiftsskyldigheten för betalningsförmedlare kommer att medföra ökade kostnader för Trafikverket.

### *Transportstyrelsen*

EETS-betalningsförmedlare föreslås bli skyldiga att lämna uppgifter om bilar och deras ägare till Transportstyrelsen när beslut om vägtull ska fattas. Såsom nämnts ovan antas även andra betalningsförmedlare bli skyldiga att lämna uppgifter till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen kommer därigenom att bli skyldig att behandla dessa uppgifter i vägtrafikregistret och i beslut om trängselskatt och infrastrukturavgifter. Hanteringen av uppgifter motsvarar dock den hantering som sker när beslut om vägtull ska fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registreringsskylt. Transportstyrelsen har uppgett att styrelsen kommer att få en del merkostnader som en följd alternativ 1 jämfört med alternativ 2, men att dessa i dagsläget är svåra att uppskatta.

I alternativ 1 föreslås att ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten i FL ska införas avseende beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift om den bil som beslutet avser är försedd med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare. Det innebär att Transportstyrelsen slipper den administrativa börda det innebär att motivera och skicka ut dessa beslut. Undantaget är dock begränsat till beslut avseende bilar som omfattas av ett

avtal med en EETS-betalningsförmedlare. Andra betalningsförmedlare omfattas således inte. I dagsläget finns inga EETS-betalningsförmedlare. Det innebär att Transportstyrelsen alltjämt måste uppfylla motiverings- och underrättelseskyldigheten enligt FL när det gäller beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift som avser en bil som är försedd med fordonsutrustning som är kopplad till en annan betalningsförmedlare än en EETS-betalningsförmedlare.

### ***Skatteverket***

Skatteverket ska enligt förslag i denna promemoria vara avgiftsupptagare när trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde. Enligt dagens regler är Trafikverket avgiftsupptagare på allmän väg. Det föreslås dock vidare att Trafikverket för Skatteverkets räkning ska agera som avgiftsupptagare utom avseende skyldighet att besluta om vägtull i form av trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt. Vad gäller skyldighet att besluta om trängselskatt och verkställa uppbörd av sådan skatt så regleras redan i dag i lagen (2004:629) om trängselskatt att Transportstyrelsen för Skatteverkets räkning ska besluta om trängselskatt och verkställa uppbörd av sådan skatt (2 § andra stycket lagen om trängselskatt), samt att även Skatteverket får fatta beslut om trängselskatt i vissa fall (15 § samma lag). Alla åtaganden som ankommer på en avgiftsupptagare utöver skyldighet att besluta om vägtull i form av trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt ska enligt förslaget åvila Trafikverket. Att Skatteverket ska vara avgiftsupptagare när trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde medför alltså i praktiken ingen förändring avseende Skatteverkets uppgifter i samband med uttag av trängselskatt med stöd av transponder i förhållande till i dag gällande regler. Förslaget antas därför inte medföra några konsekvenser för Skatteverket.

### ***Kommerskollegium***

Kommerskollegium är enligt lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem förlikningsorgan vid medling mellan en EETS-betalningsförmedlare och en avgiftsupptagare. Trafikverket har framfört att den föreslagna uppgiftsskyldigheten för betalningsförmedlare riskerar att medföra svårare förhandlingar mellan Trafikverket och betalningsförmedlare, och att detta skulle kunna leda till att fler ärenden skulle behöva hänskjutas till Kommerskollegium. Det är inte otänkbart att frågan om eventuell kompensation till betalningsförmedlare för kostnader kopplade till uppgifthantering riskerar att komplicera Trafikverkets avtalsförhandlingar. Eftersom det i dag inte finns någon EETS-betalningsförmedlare, kan det dock antas att några medlingssituationer inte kan uppstå i nuläget. Förslagen bedöms därmed inte påverka Kommerskollegium i nuläget.

## **8.2.3 Förslagets överensstämmelse med Sveriges skyldigheter som följer av medlemskap i EU**

De föreslagna reglerna överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen. Se avsnitt 5.12 för ett utförligare resonemang kring förutsättningarna för att införa förslagen i alternativ 1 ur ett EU-rättsligt perspektiv.

## 8.3 Konsekvenser - alternativ 2

### 8.3.1 Konsekvenser för företag och enskilda

#### *Betalningsförmedlare*

Förslaget att en EETS-betalningsförmedlare ska lämna vissa uppgifter till Transportstyrelsen innebär att en EETS-betalningsförmedlare som börjar verka inom svenska vägtullsområden kommer att behöva inhämta dessa uppgifter från EETS-väganvändaren, behandla uppgifter om väganvändaren och bilen, samt lämna uppgifterna till Transportstyrelsen. Även andra betalningsförmedlare antas genom villkor i avtal med avgiftsupptagaren bli skyldiga att inhämta uppgifter och lämna dessa vidare till Transportstyrelsen. Uppgiftsskyldigheten gäller dock inte vid beslut om vägtull utan enbart när beslut ska fattas som en följd av ett tidigare beslut om vägtull, såsom beslut om tilläggsavgift eller omprövning av ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift. Uppgiftsskyldigheten kommer således att aktualiseras i få fall.

Uppgiftsskyldigheten medför en viss ökning av den administrativa bördan för betalningsförmedlare. Det får dock antas att en betalningsförmedlare skulle hålla ett register med uppgifter om väganvändaren och den bil som avtalet avser, oavsett om uppgiftsskyldighet föreligger eller inte. Uppgifterna måste dock även lämnas till Transportstyrelsen. Med hänsyn till att uppgiftsskyldigheten begränsas till få fall, och till det täta informationsutbyte som måste ske mellan betalningsförmedlare och Transportstyrelsen oavsett uppgiftsskyldighet bedömer Skatteverket den tillkommande administrativa bördan som begränsad.

#### *Väganvändare*

Enligt alternativ 2 ska väganvändaren vara skattskyldig för trängselskatt när den skattepliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Väganvändaren ska också vara avgiftsskyldig för infrastrukturavgift när den avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. I övriga fall är det ägaren av bilen som är skattskyldig respektive avgiftsskyldig. Att väganvändaren anges som skattskyldig respektive avgiftsskyldig innebär att väganvändaren blir ansvarig för trängselskatt och infrastrukturavgift i förhållande till myndigheterna. Väganvändaren blir även den som får rätt att begära omprövning av och överklaga ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift. När det gäller betalningen av trängselskatt respektive infrastrukturavgift innebär dock förslaget sannolikt ingen förändring i praktiken. En väganvändare åtar sig nämligen genom avtalet med en betalningsförmedlare en skyldighet att betala skatt och avgift till denne, och betalningsförmedlaren åtar sig i sin tur att betala skatt och avgift till Transportstyrelsen. Om avtal ingås med en EETS-betalningsförmedlare är det dessutom lagreglerat att betalningsansvaret övergår till betalningsförmedlaren. Hur betalning av trängselskatt och infrastrukturavgift sker förväntas därmed inte påverkas av förslaget att väganvändaren ska vara skattskyldig respektive avgiftsskyldig.

### ***Ägaren av en skattepliktig respektive avgiftspliktig bil***

Enligt alternativ 2 ska väganvändaren vara skattskyldig respektive avgiftsskyldig för trängselskatt respektive infrastrukturavgift i vissa fall. Det innebär att skattskyldigheten respektive avgiftsskyldigheten flyttas från ägaren av bilen. Att ägaren av bilen inte längre ska vara skattskyldig eller avgiftsskyldig innebär att ägaren inte längre ansvarar för skatt och avgift i förhållande till myndigheterna. Ägaren av bilen kommer inte heller att kunna begära omprövning av eller överklaga beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift som fattas för bilen. Som framgår av föregående avsnitt innebär dock förslaget ingen förändring i praktiken när det kommer till hur betalning av trängselskatt eller infrastrukturavgift sker.

## **8.3.2 Konsekvenser för myndigheter**

### ***Trafikverket***

Enligt dagens regler är Trafikverket avgiftsupptagare på allmän väg. I denna promemoria föreslås i både alternativ 1 och alternativ 2 att Skatteverket ska vara avgiftsupptagare när trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde. Eftersom förslaget om avgiftsupptagare är densamma i båda alternativen, är även konsekvenserna avseende förslaget densamma. Såvitt avser konsekvenser för Trafikverket i denna del hänvisas därmed till vad som i avsnitt om konsekvenser för alternativ 1 anges om Trafikverket, se avsnitt 8.2.2.

Vidare föreslås i alternativ 2 en uppgiftsskyldighet för EETS-betalningsförmedlare i samband med att vissa beslut ska fattas som en följd av ett tidigare fattat beslut om vägtull, t.ex. beslut om tilläggsavgift eller omprövning. Även andra betalningsförmedlare antas genom villkor i avtal bli skyldiga att lämna uppgifter vid dessa beslut. Som angetts ovan medför uppgiftsskyldigheten en viss ökning av den administrativa bördan och därmed i någon mån ökade kostnader för betalningsförmedlare. Det är sannolikt att dessa betalningsförmedlare försöker få kompensation för de ökade kostnaderna i avtalen med Trafikverket. Med hänsyn till att uppgiftsskyldigheten i alternativ 2 är begränsad till få fall kan det dock inte antas att uppgiftsskyldigheten kommer att påverka Trafikverkets kostnader i någon större utsträckning.

### ***Transportstyrelsen***

I alternativ 2 föreslås att den skattskyldige respektive avgiftsskyldige samt den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen ska identifieras enbart med OASI när beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift ska fattas och den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen är försedd med en transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Enligt förslaget ska endast uppgift om OASI föras in i vägtrafikregistret i samband med dessa beslut avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen. Förslaget innebär att färre uppgifter ska föras in i vägtrafikregistret och i besluten jämfört med när andra beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift ska fattas. Det medför en förenkling och en minskning av den administrativa bördan för Transportstyrelsen, som sköter registreringen i vägtrafikregistret och fattar de aktuella besluten.

När det gäller beslut om tilläggsavgift, beslut om rättelse av beslut om trängselskatt eller tilläggsavgift, beslut om förseningsavgift och beslut om omprövning som fattas som en följd av ett beslut där identifiering enbart skett



med stöd av OASI, ska dock den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och bilen identifieras med samma uppgifter som vid beslut om vägtull som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registrerings skylt. För att uppgifterna ska finnas tillgängliga vid de nämnda besluten föreslås en skyldighet för EETS-betalningsförmedlaren att lämna uppgifter som identifierar EETS-väganvändaren och bilen till Transportstyrelsen. Även andra betalningsförmedlare antas genom villkor i avtal med avgiftsupptagaren bli skyldiga att lämna uppgifter till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen kommer därigenom att bli skyldig att behandla dessa uppgifter i vägtrafikregistret och i de aktuella besluten. Hanteringen av uppgifter motsvarar dock den hantering som sker när beslut om vägtull ska fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av bilens registrerings skylt.

I alternativ 2 föreslås vidare att ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten i förvaltningslagen (1986:223), förkortad FL, ska införas avseende beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift om den bil som beslutet avser är försedd med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Undantaget gäller oavsett om betalningsförmedlaren är EETS-betalningsförmedlare eller inte. Förslaget innebär att Transportstyrelsen slipper den administrativa börda det innebär att motivera och skicka ut dessa beslut. Det kan noteras att undantaget inte gäller beslut som fattas som en följd av ett beslut om vägtull, exempelvis beslut om tilläggsavgift och omprövning. Vid dessa beslut måste Transportstyrelsen därmed motivera och skicka besluten.

### ***Skatteverket***

Skatteverket ska enligt både alternativ 1 och alternativ 2 vara avgiftsupptagare när trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde. Eftersom förslaget om avgiftsupptagare är densamma i båda alternativen, är även konsekvenserna avseende förslaget densamma. Såvitt avser konsekvenser för Skatteverket i denna del hänvisas därmed till vad som i avsnitt om konsekvenser för alternativ 1 anges om Skatteverket, se avsnitt 8.2.2.

### **8.3.3 Förslagets överensstämmelse med Sveriges skyldigheter som följer av medlemskap i EU**

De föreslagna reglerna överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen. Se avsnitt 6.8 för ett utförligare resonemang kring förutsättningarna för att införa förslagen i alternativ 2 ur ett EU-rättsligt perspektiv.

## 9 Författningskommentar - alternativ 1

### 9.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem

#### 7 a §

I paragrafen, som är ny, regleras i *första stycket* en skyldighet för EETS-betalningsförmedlare att lämna uppgifter till Transportstyrelsen. Uppgifterna ska lämnas i samband med att ett beslut om vägtull, dvs. skatt eller avgift, ska fattas för en bil som är försedd med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare.

Definitioner av begreppen fordonsutrustning och betalningsförmedlare finns i 4 §. Med fordonsutrustning avses i praktiken transponder. I 4 § första stycket 3 anges att en betalningsförmedlare är en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare. Definitionen av betalningsförmedlare i 4 §, samt övriga bestämmelser avseende betalningsförmedlare i denna lag, omfattar endast sådana betalningsförmedlare som är registrerade enligt denna lag eller i enlighet med EETS-beslutet i den stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet där förmedlaren är etablerad (se 2 § andra stycket), dvs. de som i denna promemoria kallas EETS-betalningsförmedlare. Detsamma kommer således att gälla för bestämmelserna i denna nya paragraf, vilket innebär att uppgiftsskyldigheten endast ska gälla för EETS-betalningsförmedlare.

Skyldigheten att lämna uppgifter omfattar sådana uppgifter som krävs för att ägaren av bilen och bilen ska kunna identifieras vid beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift. Vem som är ägare av en bil anges avseende trängselskatt i 8 § lagen (2004:629) om trängselskatt och avseende infrastrukturavgift i 7 § förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

Med uppgifter som behövs för att identifiera ägaren av bilen, dvs. den skattskyldige respektive avgiftsskyldige, och bilen avses uppgifter motsvarande de uppgifter som enligt avsnitt 2 i bilagorna 5 och 8 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska föras in i vägtrafikregistret i samband med beslut om trängselskatt avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och fordonet. Där anges att de uppgifter som ska föras in avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige är den skattskyldiges respektive avgiftsskyldiges namn eller firma, personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande, samt för fysisk person folkbokföringsadress eller om sådan saknas, annan adress, och för juridisk person adress i landet eller om sådan adress inte finns, annan adress. Avseende fordonet anges att uppgifter om registreringsnummer eller beteckning på skylt samt landskod ska föras in i vägtrafikregistret. Ovan nämnda uppgifter är således de uppgifter som EETS-betalningsförmedlaren ska lämna till Transportstyrelsen.

EETS-betalningsförmedlarens uppgiftsskyldighet uppkommer i anslutning till att ett beslut avseende antingen trängselskatt eller infrastrukturavgift ska fattas för en viss bil, och ska vara uppfylld senast den tionde dagen i kalendermånaden efter den månad som ett beslut om vägtull avser. Uppgifterna ska alltså lämnas såväl när skattskyldighet till trängselskatt uppkommer enligt lagen om trängselskatt som när avgiftsskyldighet för

infrastrukturavgift uppkommer enligt förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

I paragrafens *andra stycke* finns en bestämmelse som inskränker uppgiftsskyldigheten enligt första stycket i de fall Transportstyrelsen redan har tillgång till uppgifter om ägaren av bilen och om bilen. Så kan exempelvis vara fallet om Transportstyrelsen har fått tillgång till EETS-betalningsförmedlaren kundregister. Undantaget gäller dock enbart så länge de uppgifter som Transportstyrelsen redan har tillgång till fortfarande är korrekta. Om t.ex. bilen bytt ägare eller någon uppgift avseende ägaren ändrats ska huvudregeln i första stycket gälla, och EETS-betalningsförmedlaren blir därmed skyldig att lämna de nya uppgifterna till Transportstyrelsen.

I lagen används normalt begreppet fordon medan denna paragraf i stället använder begreppet bil. Angående användningen av begreppen fordon och bil, se närmare avsnitt 5.4 och kommentaren till 15 §.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.4.

### 15 §

I paragrafen regleras i *första stycket 1* en skyldighet för en EETS-väganvändare att se till att korrekta användar- och fordonsuppgifter lämnas till EETS-betalningsförmedlaren. Den skyldigheten utvidgas nu till att även avse en skyldighet att se till att uppgifter om den som enligt 8 § lagen om trängselskatt eller 7 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg är ägare av bilen lämnas till EETS-betalningsförmedlaren. Den tillkommande skyldigheten gäller dock enbart i de fall då EETS-väganvändaren är någon annan än den som är ägare av bilen. I övriga fall regleras redan en skyldighet att lämna de aktuella uppgifterna genom skyldigheten att lämna korrekta användaruppgifter. I de fall ägaren av bilen faktiskt är någon annan än EETS-väganvändaren är det dock nödvändigt att uppgifterna inhämtas, eftersom det är den som är ägare av en bil som är skattskyldig för trängselskatt och skyldig att betala infrastrukturavgift.

I 7 a § regleras en skyldighet för EETS-betalningsförmedlare att lämna uppgifter till Transportstyrelsen som vid ett beslut om vägtull behövs för att kunna identifiera ägaren av en bil och bilen. För att EETS-betalningsförmedlaren ska kunna fullgöra den uppgiftsskyldigheten krävs alltså att motsvarande uppgifter lämnas från EETS-väganvändaren till EETS-betalningsförmedlaren enligt denna bestämmelse, se vidare kommentaren till 7 a §.

Definitioner av begreppen väganvändare och betalningsförmedlare finns i 4 §. I 4 § första stycket 3 anges att en betalningsförmedlare är en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare. I första stycket 8 samma paragraf anges att en väganvändare är en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om förmedling av vägtull till avgiftsupptagare. Med betalningsförmedlare och väganvändare enligt 4 § avses endast EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare, eftersom lagens bestämmelser om betalningsförmedlare och väganvändare endast gäller EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare (se 2 § andra och tredje styckena). Detsamma kommer således att gälla för uppgiftsskyldigheten i denna paragraf, som alltså endast ska gälla för EETS-väganvändare.

I paragrafen införs en skyldighet att lämna uppgifter om den som är ägare av en bil. I lagen används begreppet fordon för att beskriva det

fortskaffningsmedel som ett avtal mellan en EETS-väganvändare och en EETS-betalningsförmedlare avser. Den nya bestämmelsen i paragrafen, liksom bestämmelserna i den nya 7 a §, syftar dock till att uppgifter ska lämnas som gör att en enskild ska kunna identifieras i beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift. Eftersom det enbart är ägaren av en bil, och inte ägaren av övriga fordon, som är skattskyldig till trängselskatt respektive avgiftsskyldig för infrastrukturavgift används begreppet bil i dessa bestämmelser. Av 4 § andra stycket framgår att termer som används i lagen har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. I 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner definieras såväl bil som fordon. Av dessa definitioner framgår att begreppet fordon är vidare än begreppet bil och att alla bilar alltså utgör fordon, medan det finns fordon som inte utgör bilar. Skyldigheten enligt första stycket 1 att lämna korrekta fordonsuppgifter till EETS-betalningsförmedlaren innebär alltså att uppgifter kommer att lämnas om alla bilar som kan bli skattepliktiga respektive avgiftspliktiga avseende trängselskatt eller infrastrukturavgift. Angående användningen av begreppen fordon och bil, se närmare avsnitt 5.4.

I paragrafens *andra stycke* regleras en möjlighet för en EETS-betalningsförmedlare att bestämma att en EETS-väganvändares fordonsutrustning inte längre är godkänd om EETS-väganvändaren inte fullgör sina skyldigheter enligt första stycket. Den bestämmelsen blir tillämplig även i förhållande till skyldigheten att lämna uppgifter om den som är ägare av bilen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.6.

### 17 §

Det är ägaren av en bil som normalt är ansvarig för den vägtull som tas ut i Sverige, i egenskap av skattskyldig respektive avgiftsskyldig för trängselskatt och infrastrukturavgift. Väganvändaren kan, men behöver inte, även vara ägare av bilen. I de fall EETS-väganvändare och bilägaren är olika personer övergår alltså ingen betalningsskyldighet från EETS-väganvändaren till EETS-betalningsförmedlaren, utan från ägaren av bilen till EETS-betalningsförmedlaren. Paragrafens *första stycke* ändras därför så att det i första meningen framgår att betalningsskyldigheten under de förutsättningar som där anges flyttas till EETS-betalningsförmedlaren från ägaren av bilen. Av samma skäl ändras andra meningen i samma stycke så att det framgår att ägaren av bilen och EETS-betalningsförmedlaren är solidariskt betalningsskyldiga för vägtull om en färdvägsdeklaration inte har skickats.

I lagen används normalt begreppet fordon medan denna paragraf i stället använder begreppet bil. Angående användningen av begreppen fordon och bil, se närmare avsnitt 5.4 och kommentaren till 15 §.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.3.

## 9.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

### 3 c §

I paragrafen, som är ny, regleras undantag från bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen (1986:223), förkortad FL, om motivering- och underrättelseskyldighet. Motivering och underrättelse av ett beslut ska inte ske när det är fråga om beslut om trängselskatt enligt 11 eller 15 §. Undantaget gäller dock bara när den bil som beslutet avser har försetts med sådan

fordonsutrustning som avses i 4 § första stycket 5 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare som avses i 4 § första stycket 3 samma lag. I 4 § första stycket 3 lagen om elektroniska vägtullssystem anges att en betalningsförmedlare är en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare. Definitionerna av betalningsförmedlare och väganvändare i 4 § omfattar endast EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare, eftersom lagens bestämmelser om betalningsförmedlare och väganvändare endast gäller EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare (se 2 § andra och tredje styckena lagen om elektroniska vägtullssystem). Hänvisningen till definitionen av betalningsförmedlare i 4 § första stycket 3 lagen om elektroniska vägtullssystem innebär alltså att transpondern måste vara kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare för att undantaget från 20 och 21 §§ FL ska gälla.

Med den bil som beskattningsbeslutet avser menas den bil som när skattskyldigheten inträder är införd i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Bestämmelsen blir således tillämplig på beslut som avser såväl svenska som utländska bilar.

Med fordonsutrustning avses i praktiken en transponder, vilket innebär att beskattningsbeslut som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av en bils registreringsskylt inte omfattas av undantaget.

Undantaget från 20 § gäller endast bestämmelserna i första stycket, och den skattskyldige kan alltså begära att i efterhand få ett beslut motiverat enligt 20 § andra stycket FL.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.13.

#### 8 a §

I paragrafen, som är ny, anges i förtydligande syfte att den som är skattskyldig för trängselskatt enligt huvudregeln även är skyldig att betala skatten. Dessutom finns en hänvisning till de avvikande regler som finns i lagen om elektroniska vägtullssystem.

Normalt krävs ingen särskild bestämmelse angående betalningsskyldighet, eftersom det får anses underförstått att den som är skattskyldig även är betalningsskyldig. När det gäller betalningsskyldighet för trängselskatt finns dock speciella bestämmelser i 17 § lagen om elektroniska vägtullssystem som innebär att någon annan än den skattskyldige ska vara betalningsskyldig i vissa fall. Där framgår att en betalningsförmedlare som avses i 4 § samma lag, dvs. en EETS-betalningsförmedlare, under vissa förutsättningar ska vara betalningsskyldig för vägtull, bl.a. trängselskatt. Eftersom olika personer alltså kan vara betalningsskyldiga för trängselskatt införs bestämmelser som tydliggör betalningsskyldigheten.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.9.

## 9.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

#### 15 §

I paragrafen ändras begreppet betalningsskyldig till begreppet avgiftsskyldig för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift. Ändringen görs för att särskilja avgiftsskyldighet för infrastrukturavgift enligt denna lag från

betalningsskyldighet för vägtull, bl.a. infrastrukturavgift, enligt lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.9.

## **9.4 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg**

### *4 a §*

I paragrafen, som är ny, regleras undantag från bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen (1986:223), förkortad FL, om motivering- och underrättelseskyldighet. Motivering och underrättelse av ett beslut ska inte ske när det är fråga om beslut om infrastrukturavgift enligt 9 §. Undantaget gäller dock bara när den bil som beslutet avser har försetts med sådan fordonsutrustning som avses i 4 § första stycket 5 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare som avses i 4 § första stycket 3 samma lag. I 4 § första stycket 3 lagen om elektroniska vägtullssystem anges att en betalningsförmedlare är en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare. Definitionerna av betalningsförmedlare och väganvändare i 4 § omfattar endast EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare, eftersom lagens bestämmelser om betalningsförmedlare och väganvändare endast gäller EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare (se 2 § andra och tredje styckena lagen om elektroniska vägtullssystem). Hänvisningen till definitionen av betalningsförmedlare i 4 § första stycket 3 lagen om elektroniska vägtullssystem innebär alltså att transpondern måste vara kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare för att undantaget från 20 och 21 §§ FL ska gälla.

Med den bil som beslutet avser menas den bil som när avgiftsplikten inträder är införd i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Bestämmelsen blir således tillämplig på beslut som avser såväl svenska som utländska bilar.

Med fordonsutrustning avses i praktiken en transponder, vilket innebär att avgiftsbeslut som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av en bils registreringskylt inte omfattas av undantaget.

Undantaget från 20 § gäller endast bestämmelserna i första stycket, och den avgiftsskyldige kan alltså begära att i efterhand få ett beslut motiverat enligt 20 § andra stycket FL.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.13.

### *6 och 7 §§*

I paragraferna ändras begreppet betalningsskyldig till begreppet avgiftsskyldig för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift. Ändringen görs för att särskilja avgiftsskyldighet för infrastrukturavgift enligt denna förordning från betalningsskyldighet för vägtull, bl.a. infrastrukturavgift, enligt lagen om elektroniska vägtullssystem.

Paragraferna behandlas i avsnitt 5.9.

### 7 a §

I paragrafen, som är ny, anges i förtydligande syfte att den som är avgiftsskyldig för infrastrukturavgift enligt huvudregeln även är skyldig att betala avgiften. Dessutom finns en hänvisning till de avvikande regler som finns i lagen om elektroniska vägtullssystem.

Normalt krävs ingen särskild bestämmelse angående betalningsskyldighet, eftersom det får anses underförstått att den som är avgiftsskyldig även är betalningsskyldig. När det gäller betalningsskyldighet för infrastrukturavgift finns dock speciella bestämmelser i 17 § lagen om elektroniska vägtullssystem som innebär att någon annan än den avgiftsskyldige ska vara betalningsskyldig i vissa fall. Där framgår att en EETS-betalningsförmedlare som avses i 4 § samma lag under vissa förutsättningar ska vara betalningsskyldig för vägtull, bl.a. infrastrukturavgift. Eftersom olika personer alltså kan vara betalningsskyldiga för infrastrukturavgift införs bestämmelser som tydliggör betalningsskyldigheten.

Angående begreppen avgiftsskyldig och betalningsskyldig, se kommentaren till 6 och 7 §§.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.9.

### 9-13, 15, 16 och 19 §§

I paragraferna ändras begreppet betalningsskyldig till begreppet avgiftsskyldig för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift. Ändringen görs för att särskilja avgiftsskyldighet för infrastrukturavgift enligt denna förordning från betalningsskyldighet för vägtull, bl.a. infrastrukturavgift, enligt lagen om elektroniska vägtullssystem.

Paragraferna behandlas i avsnitt 5.9.

## 9.5 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem

### 2 §

I paragrafens *tredje punkt* görs ett tillägg som innebär att Transportstyrelsen inte bara för Trafikverkets räkning, utan även för Skatteverkets räkning, ska underrätta EETS-betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer enligt 19 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem. När infrastrukturavgift tas ut med stöd av transponder, är det Trafikverket som är avgiftsupptagare. Således ska Transportstyrelsen i detta fall för Trafikverkets räkning underrätta EETS-betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer. När trängselskatt tas ut med stöd av transponder, ska dock Skatteverket enligt 3 § första stycket 2 vara avgiftsupptagare, se vidare kommentaren till 3 §. Således är det för Skatteverkets räkning som Transportstyrelsen ska underrätta EETS-betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer enligt 19 § lagen om elektroniska vägtullssystem när trängselskatt tas ut med i ett vägtullsområde.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.14.

### 3 §

I paragrafen anges vem som är avgiftsupptagare på allmän väg. Eftersom inte bara Trafikverket, utan även Skatteverket, ska vara avgiftsupptagare på allmän

väg, görs en ändring i paragrafens *första stycke* (särskilda regler gäller för Svinesundsförbindelsen, se nedan). I detta stycke regleras vem som är avgiftsupptagare för infrastrukturavgift respektive trängselskatt på allmän väg enligt lagen om elektroniska vägtullssystem. I *första punkten* anges att Trafikverket är avgiftsupptagare när infrastrukturavgift tas ut i ett vägtullsområde. I *andra punkten* anges att Skatteverket är avgiftsupptagare när trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde. Bestämmelserna gäller endast när infrastrukturavgift och trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde som avses i lagen om elektroniska vägtullssystem, vilket innebär att det endast är när avgiften och skatten tas ut med stöd av transponder som Trafikverket respektive Skatteverket har skyldigheter i egenskap av avgiftsupptagare. När infrastrukturavgift och trängselskatt tas ut med stöd av någon annan teknik, exempelvis med fotografering av registreringsskyltar, blir bestämmelserna inte tillämpliga.

I paragrafen läggs vidare ett nytt *andra stycke* till som reglerar de situationer då Trafikverket ska agera som avgiftsupptagare trots att Skatteverket är avgiftsupptagare. Enligt denna bestämmelse ska Trafikverket, för Skatteverkets räkning, agera som avgiftsupptagare i de situationer som inte avser skyldighet att besluta om vägtull i form av trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt. Detta innebär att Skatteverket, som är beskattningsmyndighet enligt lagen (2004:629) om trängselskatt, ska ansvara för de skyldigheter som ankommer på en avgiftsupptagare avseende att besluta om vägtull i form av trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt. Skatteverket ska därmed ansvara för samtliga skyldigheter för en avgiftsupptagare som har samband med debitering och uttag av trängselskatt. Övriga skyldigheter som ankommer på en avgiftsupptagare enligt lagen om elektroniska vägtullssystem och denna förordning ska dock fullgöras av Trafikverket. Sådana övriga skyldigheter avser exempelvis att se till att elektroniska vägtullssystem uppfyller tekniska krav, bedöma fordonsutrustnings och annan teknisk utrustnings lämplighet, ingå avtal med och samarbeta med EETS-betalningsförmedlare samt upprätta områdesdeklarationer för vägtullsområden.

Paragrafens tidigare andra stycke flyttas till ett nytt *tredje stycke*. Innehållet i stycket, som anger att bestämmelserna i paragrafen inte gäller Svinesundsförbindelsen som i stället regleras i en särskild förordning, behålls dock oförändrat.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.14.



## 10 Författningskommentar - alternativ 2

### 10.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem

#### 7 a §

I paragrafen, som är ny, regleras i *första stycket* en skyldighet för EETS-betalningsförmedlare att lämna uppgifter till Transportstyrelsen. Uppgifterna ska dock endast lämnas i samband med att vissa beslut som har samband med beslut om vägtull, dvs. trängselskatt och infrastrukturavgift, ska fattas. De berörda besluten är enligt lagen (2004:629) om trängselskatt beslut om tilläggsavgift enligt 14 §, beslut om rättelse av beslut om trängselskatt eller tilläggsavgift enligt 14 a § samt beslut om omprövning av beslut om trängselskatt enligt 15 a §. Enligt förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg är de berörda besluten beslut om förseningsavgift enligt 10 §, beslut om tilläggsavgift enligt 11 § samt beslut om omprövning av beslut om infrastrukturavgift enligt 12 §. Därutöver krävs att det beslut om vägtull som ligger till grund för beslutet om förseningsavgift, tilläggsavgift, rättelse eller omprövning har fattats för en bil som är försedd med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal som en EETS-väganvändare ingått med en EETS-betalningsförmedlare.

Definitioner av begreppen fordonsutrustning, betalningsförmedlare och väganvändare finns i 4 §. Med fordonsutrustning avses i praktiken transponder. I 4 § första stycket 3 anges att en betalningsförmedlare är en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare. I första stycket 8 samma paragraf anges att en väganvändare är en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om förmedling av vägtull till avgiftsupptagare. Definitionerna av betalningsförmedlare och väganvändare i 4 § omfattar dock endast EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare, eftersom lagens bestämmelser om betalningsförmedlare och väganvändare endast gäller EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare (se 2 § andra och tredje styckena). Detsamma kommer således att gälla för bestämmelserna i denna nya paragraf, vilket innebär att uppgiftsskyldigheten endast ska gälla för EETS-betalningsförmedlare. Skyldigheten att lämna uppgifter omfattar sådana uppgifter som krävs för att EETS-väganvändaren och bilen ska kunna identifieras vid beslut om förseningsavgift, tilläggsavgift, rättelse eller omprövning.

EETS-väganvändaren är i dessa situationer skattskyldig respektive avgiftsskyldig enligt bestämmelserna i 8 a § lagen om trängselskatt och 7 a § förordningen om infrastrukturavgifter på väg. Bilen som uppgifter ska lämnas om är den bil som trängselskatten respektive infrastrukturavgiften enligt 4 § lagen om trängselskatt och 5 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg ska betalas för, dvs. den skattepliktiga respektive avgiftspliktiga bilen.

Med uppgifter som behövs för att identifiera EETS-väganvändaren, dvs. den skattskyldige respektive avgiftsskyldige, och bilen avses uppgifter motsvarande de uppgifter som enligt avsnitt 2 i bilagorna 5 och 8 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska föras in i vägtrafikregistret i samband med beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift, förseningsavgift, tilläggsavgift, rättelse och omprövning avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och fordonet. Där anges att de uppgifter som ska föras in

avseende den skattskyldige respektive avgiftsskyldige är dennes namn eller firma, personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande, samt för fysisk person folkbokföringsadress eller om sådan saknas, annan adress, och för juridisk person adress i landet eller om sådan adress inte finns, annan adress. Avseende fordonet (dvs. bilen) anges att uppgifter om registreringsnummer eller beteckning på skylt samt landskod ska föras in i vägtrafikregistret. Ovan nämnda uppgifter är således de uppgifter som EETS-betalningsförmedlaren ska lämna till Transportstyrelsen.

Det finns ingen bestämmelse om när de aktuella uppgifterna ska lämnas från EETS-betalningsförmedlaren till Transportstyrelsen. I 14 och 15 b §§ lagen om trängselskatt samt 10, 11 och 13 §§ förordningen om infrastrukturavgifter på väg anges dock tidsfrister för att fatta beslut om förseningsavgift, tilläggsavgift respektive omprövning. Det ligger därför i sakens natur att skyldigheten att lämna uppgifter måste uppfyllas i sådan tid att beslut kan fattas.

I paragrafens *andra stycke* finns en bestämmelse som inskränker uppgiftsskyldigheten enligt första stycket i de fall Transportstyrelsen redan har tillgång till uppgifter om den skattskyldige respektive avgiftsskyldige och om bilen. Så kan exempelvis vara fallet vid beslut om tilläggsavgift enligt 11 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg, som måste ha föregåtts av ett beslut om förseningsavgift. I dessa situationer finns uppgifterna redan hos Transportstyrelsen vid det första beslutet, varför de inte behövs igen vid det senare beslutet. Undantaget gäller dock enbart så länge de uppgifter som Transportstyrelsen redan har tillgång till fortfarande är korrekta. Om t.ex. någon uppgift avseende EETS-väganvändaren ändrats ska huvudregeln i första stycket gälla, och EETS-betalningsförmedlaren blir därmed skyldig att lämna de nya uppgifterna till Transportstyrelsen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.3.

## 10.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

### 3 c §

I paragrafen, som är ny, regleras i *första stycket* ett undantag från bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen (1986:223), förkortad FL, om motivering- och underrättelseskyldighet. Motivering och underrättelse av ett beslut ska inte ske när det är fråga om beslut om trängselskatt enligt 11 eller 15 §. Undantaget gäller dock bara när den bil som beslutet avser har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Med den bil som beskattningsbeslutet avser menas den bil som när skattskyldigheten inträder är införd i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Bestämmelsen blir således tillämplig på beslut som avser såväl svenska som utländska bilar.

Undantaget från 20 § gäller endast bestämmelserna i första stycket, och den skattskyldige kan alltså begära att i efterhand få ett beslut motiverat enligt 20 § andra stycket FL.

I *andra stycket* anges vad som i paragrafen avses med begreppen betalningsförmedlare, väganvändare, fordonsutrustning, vägtull och avgiftsupptagare. För begreppen fordonsutrustning, vägtull och avgiftsupptagare hänvisas till definitionerna i 4 § första stycket lagen

(2013:1164) om elektroniska vägtullssystem. Med fordonsutrustning avses i praktiken en transponder, vilket innebär att beskattningsbeslut som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av en bils registreringsskylt inte omfattas av undantaget. Betalningsförmedlare definieras som en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare, och väganvändare definieras som en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om förmedling av vägtull till avgiftsupptagare. Dessa definitioner överensstämmer med definitionerna i 4 § första stycket lagen om elektroniska vägtullssystem. Bestämmelserna om betalningsförmedlare och väganvändare i lagen om elektroniska vägtullssystem gäller dock enligt 2 § andra och tredje styckena endast betalningsförmedlare som är EETS-betalningsförmedlare och väganvändare som är EETS-väganvändare. Eftersom undantaget från bestämmelserna i FL om motiverings- och underrättelseskyldighet ska gälla även om avtal ingåtts med en betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare införs motsvarande definitioner i paragrafen som även omfattar betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare och väganvändare som inte är EETS-väganvändare.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.9.

#### 8 §

I paragrafen införs en hänvisning till den nya 8 a § med anledning av att det i den paragrafen införs avvikande bestämmelser om skattskyldighet i vissa situationer.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2.

#### 8 a §

I paragrafen, som är ny, anges att väganvändaren i vissa fall ska vara skattskyldig, i stället för som enligt huvudregeln i 8 § ägaren av bilen. Väganvändaren ska vara skattskyldig under förutsättning att den bil som beslut om trängselskatt fattas för har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal som väganvändaren ingått med en betalningsförmedlare.

Av *andra stycket* framgår att begreppen betalningsförmedlare, väganvändare och fordonsutrustning har samma betydelse i paragrafen som i 3 c §. Det innebär att begreppen betalningsförmedlare och väganvändare i paragrafen även omfattar dem som inte är EETS-betalningsförmedlare respektive EETS-väganvändare. Väganvändaren blir således skattskyldig även när avtal ingåtts med en betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2.

#### 8 b §

I paragrafen, som är ny, anges i förtydligande syfte att den som är skattskyldig för trängselskatt enligt huvudregeln även är skyldig att betala skatten. Dessutom finns en hänvisning till de avvikande regler som finns i lagen om elektroniska vägtullssystem.

Normalt krävs ingen särskild bestämmelse angående betalningsskyldighet, eftersom det får anses underförstått att den som är skattskyldig även är betalningsskyldig. När det gäller betalningsskyldighet för trängselskatt finns dock speciella bestämmelser i 17 § lagen om elektroniska vägtullssystem som innebär att någon annan än den skattskyldige ska vara betalningsskyldig i vissa

fall. Där framgår att en betalningsförmedlare som avses i 4 § samma lag, dvs. en EETS-betalningsförmedlare, under vissa förutsättningar ska vara betalningsskyldig för vägtull, bl.a. trängselskatt. Eftersom olika personer alltså kan vara betalningsskyldiga för trängselskatt införs bestämmelser som tydliggör betalningsskyldigheten.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.6.

#### *18 a §*

Paragrafens *andra stycke* ändras så den överensstämmer med förslaget att skattskyldigheten kan variera beroende på om den skattepliktiga bilen är utrustad med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare eller inte. Det är därmed inte bara ägaren av bilen som kan vara skyldig att betala skatt eller avgift, utan även väganvändaren, se 8 och 8 a §§. Ordet ägare av bilen byts därmed ut till skattskyldig och ordet ägarbytet byts ut till att någon annan övertagit skattskyldigheten. Ändringen innebär att första punkten i andra stycket i paragrafen ändras så att det framgår att det i den skuld som ska beräknas enligt första stycket inte ska räknas in skatt eller avgift som en tidigare skattskyldig, som alltså inte behöver vara en tidigare ägare av bilen, är skyldig att betala. Detta gäller under förutsättning att beslutet om skatt eller avgift har fattats efter att någon annan än den tidigare skattskyldige övertagit skattskyldigheten. Som nämnts är ändringen en följd av att inte bara ägaren av en bil kan vara skattskyldig, och ändringen innebär alltså ingen förändring i sak av bestämmelsen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2.

#### *18 b §*

Paragrafen ändras så den överensstämmer med förslaget att skattskyldigheten kan variera beroende på om den skattepliktiga bilen är utrustad med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare eller inte. Det är därmed inte bara den tidigare ägaren av bilen som kan vara skyldig att betala skatt eller avgift, utan även väganvändaren, se 8 och 8 a §§. Ordet ägare i första meningen byts därmed ut till skattskyldig och ordet en tidigare ägare i andra meningen byts ut till annan. Det bör noteras att begreppet den nya ägaren i första meningen inte ändras. Ändringen innebär att det framgår att om en bil sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om trängselskatt eller tilläggsavgift som debiterats för en tidigare skattskyldig, som alltså inte behöver vara en tidigare ägare av bilen, inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om trängselskatt eller tilläggsavgift som konkursgäldenären eller annan är skattskyldig för. Som nämnts är ändringen en följd av att inte bara ägaren av en bil kan vara skattskyldig, och ändringen innebär alltså ingen förändring i sak av bestämmelsen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2.

### **10.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg**

#### *14 §*

Paragrafens *andra stycke* ändras så att den överensstämmer med förslaget att avgiftsskyldigheten kan variera beroende på om den avgiftspliktiga bilen är utrustad med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en

betalningsförmedlare eller inte. Det är därmed inte bara ägaren av bilen kan vara skyldig att betala avgift, utan även väganvändaren, se 7 och 7 a §§ förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg. Ordet ägare av bilen byts därmed ut till avgiftsskyldig och ordet ägarbytet byts ut till att någon annan övertagit avgiftsskyldigheten. Ändringen innebär att första punkten i andra stycket i paragrafen ändras så att det framgår att det i den skuld som ska beräknas enligt första stycket inte ska räknas in avgift som en tidigare avgiftsskyldig, som alltså inte behöver vara en tidigare ägare av bilen, är skyldig att betala. Detta gäller under förutsättning att beslutet om avgift har fattats efter att någon annan än den tidigare avgiftsskyldige övertagit avgiftsskyldigheten. Som nämnts är ändringen en följd av att inte bara ägaren av en bil kan vara avgiftsskyldig, och ändringen innebär alltså ingen förändring i sak av bestämmelsen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2.

#### 15 §

I paragrafen ändras begreppet betalningsskyldig till begreppet avgiftsskyldig för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift. Ändringen görs för att särskilja avgiftsskyldighet för infrastrukturavgift enligt denna lag från betalningsskyldighet för vägtull, bl.a. infrastrukturavgift, enligt lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

Paragrafen ändras vidare så den överensstämmer med förslaget att avgiftsskyldigheten kan variera beroende på om den avgiftspliktiga bilen är utrustad med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare eller inte. Det är därmed inte bara ägaren av bilen kan vara skyldig att betala avgift, utan även väganvändaren, se 7 och 7 a §§ förordningen om infrastrukturavgifter på väg. Ordet ägare i första meningen byts därmed ut till avgiftsskyldig och ordet en tidigare ägare i andra meningen byts ut till annan. Det bör noteras att begreppet den nya ägaren i första meningen inte ändras. Ändringen innebär att det framgår att om en bil sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturavgift som debiterats för en tidigare avgiftsskyldig, som alltså inte behöver vara en tidigare ägare av bilen, inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller annan är avgiftsskyldig för. Som nämnts är ändringen en följd av att inte bara ägaren av en bil kan vara avgiftsskyldig, och ändringen innebär alltså ingen förändring i sak av bestämmelsen. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2 och 6.6.

## 10.4 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

### 1 kap.

#### 4 §

Ett nytt *tredje stycke* läggs till i paragrafen. I detta stycke anges vad som i förordningen avses med begreppen betalningsförmedlare, väganvändare, fordonsutrustning, vägtull och avgiftsupptagare. Begreppet betalningsförmedlare omfattar även betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare och begreppet väganvändare omfattar även väganvändare som inte är EETS-väganvändare. Med fordonsutrustning, vägtull och avgiftsupptagare avses detsamma som i lagen (2013:1164) om

elektroniska vägtullssystem. Med fordonsutrustning avses i praktiken en transponder.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.5.

### **Bilaga 5**

I bilagan anges vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret i fråga om registreringen av trängselskatt. Bland annat anges i avsnitt 2 vilka uppgifter i beslut om trängselskatt och tilläggsavgift som ska registreras. Rubriken utvidgas nu till att gälla uppgifter i beslut om trängselskatt, tilläggsavgift rättelse och omprövning, detta eftersom samma uppgifter behöver registreras vid beslut om rättelse eller omprövning av ett beslut om trängselskatt som vid beslut om trängselskatt eller tilläggsavgift. Dessutom görs ett tillägg i rubriken om att det som sägs i avsnitt 2 inte gäller för de beslut om trängselskatt som omfattas av det nya avsnittet 2 a.

Ett nytt avsnitt 2 a införs där det framgår att andra uppgifter än som anges i avsnitt 2 ska registreras i vägtrafikregistret när beslut om trängselskatt fattas och det fordon som beslutet avser har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. De uppgifter som vid dessa beslut ska registreras i vägtrafikregistret är ombordenhetens attribut för säker identifiering (i denna promemoria kallat OASI), tidpunkt för färden och betalstation, belopp och beslutsdatum. Regleringen har sin grund i Skatteverkets bedömning i avsnitt 6.1 att det är möjligt att identifiera en skattskyldig och en skattepliktig bil enbart med stöd av OASI i beslut om trängselskatt när den skattepliktiga bilen har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare.

Vad som avses med fordonsutrustning och betalningsförmedlare anges i 1 kap. 4 § tredje stycket, där det bl.a. framgår att även betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare omfattas.

Bilagan behandlas i avsnitt 6.5.

### **Bilaga 8**

I bilagan anges vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret i fråga om registreringen av infrastrukturavgifter. Bland annat anges i avsnitt 2 vilka uppgifter i beslut om infrastrukturavgifter på väg som ska registreras. Rubriken utvidgas nu till att gälla uppgifter i beslut om infrastrukturavgift, förseningsavgift, tilläggsavgift och omprövning, detta eftersom samma uppgifter behöver registreras vid beslut om förseningsavgift, tilläggsavgift eller omprövning av ett beslut om infrastrukturavgift som vid beslut om infrastrukturavgift. Dessutom görs ett tillägg i rubriken om att det som sägs i avsnitt 2 inte gäller för de beslut om infrastrukturavgift som omfattas av det nya avsnittet 2 a.

Ett nytt avsnitt 2 a införs där det framgår att andra uppgifter än som anges i avsnitt 2 ska registreras i vägtrafikregistret när beslut om infrastrukturavgift fattas och det fordon som beslutet avser har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. De uppgifter som vid dessa beslut ska registreras i vägtrafikregistret är OASI, tidpunkt för färden och betalstation, belopp och beslutsdatum. Regleringen har sin grund i Skatteverkets bedömning i avsnitt 6.1 att det är möjligt att identifiera en avgiftsskyldig och en avgiftspliktig bil enbart med stöd av OASI i beslut om infrastrukturavgift när den avgiftspliktiga bilen har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare.

Vad som avses med fordonsutrustning och betalningsförmedlare anges i 1 kap. 4 § tredje stycket, där det bl.a. framgår att även betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare omfattas.

Bilagan behandlas i avsnitt 6.5.

## **10.5 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem**

### **2 §**

I paragrafens *tredje punkt* görs ett tillägg som innebär att Transportstyrelsen inte bara för Trafikverkets räkning, utan även för Skatteverkets räkning, ska underrätta betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer enligt 19 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem. När infrastrukturavgift tas ut med stöd av transponder, är det Trafikverket som är avgiftsupptagare. Således ska Transportstyrelsen i detta fall för Trafikverkets räkning underrätta betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer. När trängselskatt tas ut med stöd av transponder, ska dock Skatteverket enligt 3 § första stycket 2 vara avgiftsupptagare, se vidare kommentaren till 3 §. Således är det för Skatteverkets räkning som Transportstyrelsen ska underrätta betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer enligt 19 § lagen om elektroniska vägtullssystem när trängselskatt tas ut med i ett vägtullsområde.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.10.

### **3 §**

I paragrafen anges vem som är avgiftsupptagare på allmän väg. Eftersom inte bara Trafikverket, utan även Skatteverket, ska vara avgiftsupptagare på allmän väg, görs en ändring i paragrafens *första stycke* (särskilda regler gäller för Svinesundsförbindelsen, se nedan). I detta stycke regleras vem som är avgiftsupptagare för infrastrukturavgift respektive trängselskatt på allmän väg enligt lagen om elektroniska vägtullssystem. I *första punkten* anges att Trafikverket är avgiftsupptagare när infrastrukturavgift tas ut i ett vägtullsområde. I *andra punkten* anges att Skatteverket är avgiftsupptagare när trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde. Bestämmelserna gäller endast när infrastrukturavgift och trängselskatt tas ut i ett vägtullsområde som avses i lagen om elektroniska vägtullssystem, vilket innebär att det endast är när avgiften och skatten tas ut med stöd av transponder som Trafikverket respektive Skatteverket har skyldigheter i egenskap av avgiftsupptagare. När infrastrukturavgift och trängselskatt tas ut med stöd av någon annan teknik, exempelvis med fotografering av registreringsskyltar, blir bestämmelserna inte tillämpliga.

I paragrafen läggs vidare ett nytt *andra stycke* till som reglerar de situationer då Trafikverket ska agera som avgiftsupptagare trots att Skatteverket är avgiftsupptagare. Enligt denna bestämmelse ska Trafikverket, för Skatteverkets räkning, agera som avgiftsupptagare i de situationer som inte avser skyldighet att besluta om vägtull i form av trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt. Detta innebär att Skatteverket, som är beskattningsmyndighet enligt lagen (2004:629) om trängselskatt, ska ansvara för de skyldigheter som ankommer på en avgiftsupptagare avseende att besluta om vägtull i form av trängselskatt samt verkställa uppbörd av sådan skatt.

Skatteverket ska därmed ansvara för samtliga skyldigheter för en avgiftsupptagare som har samband med debitering och uttag av trängselskatt. Övriga skyldigheter som ankommer på en avgiftsupptagare enligt lagen om elektroniska vägtullssystem och denna förordning ska dock fullgöras av Trafikverket. Sådana övriga skyldigheter avser exempelvis att se till att elektroniska vägtullssystem uppfyller tekniska krav, bedöma fordonsutrustnings och annan teknisk utrustnings lämplighet, ingå avtal med och samarbeta med betalningsförmedlare samt upprätta områdesdeklarationer för vägtullsområden.

Paragrafens tidigare andra stycke flyttas till ett nytt *tredje stycke*. Innehållet i stycket, som anger att bestämmelserna i paragrafen inte gäller Svinesundsförbindelsen som i stället regleras i en särskild förordning, behålls dock oförändrat.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.10.

## **10.6 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg**

### *4 a §*

I paragrafen, som är ny, regleras i *första stycket* ett undantag från bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen (1986:223), förkortad FL, om motivering- och underrättelseskyldighet. Motivering och underrättelse av ett beslut ska inte ske när det är fråga om beslut om infrastrukturavgift enligt 9 §. Undantaget gäller dock bara när den bil som beslutet avser har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare. Med den bil som beskattningsbeslutet avser menas den bil som när avgiftsskyldigheten inträder är införd i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Bestämmelsen blir således tillämplig på beslut som avser såväl svenska som utländska bilar.

Undantaget från 20 § gäller endast bestämmelserna i första stycket, och den avgiftsskyldige kan alltså begära att i efterhand få ett beslut motiverat enligt 20 § andra stycket FL.

I *andra stycket* anges vad som i paragrafen avses med begreppen betalningsförmedlare, väganvändare, fordonsutrustning, vägtull och avgiftsupptagare. För begreppen fordonsutrustning, vägtull och avgiftsupptagare hänvisas till definitionerna i 4 § första stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem. Med fordonsutrustning avses i praktiken en transponder, vilket innebär att avgiftsbeslut som fattas med stöd av uppgifter som inhämtas genom fotografering av en bils registreringskylt inte omfattas av undantaget. Betalningsförmedlare definieras som en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare, och väganvändare definieras som en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om förmedling av vägtull till avgiftsupptagare. Dessa definitioner överensstämmer med definitionerna i 4 § första stycket lagen om elektroniska vägtullssystem. Bestämmelserna om betalningsförmedlare och väganvändare i lagen om elektroniska vägtullssystem gäller dock enligt 2 § andra och tredje styckena endast betalningsförmedlare som är EETS-betalningsförmedlare och



väganvändare som är EETS-väganvändare. Eftersom undantaget från bestämmelserna i FL om motiverings- och underrättelseskyldighet ska gälla även om avtal ingåtts med en betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare införs motsvarande definitioner i paragrafen som alltså även omfattar betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare och väganvändare som inte är EETS-väganvändare.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.9.

#### 6 §

I paragrafen ändras begreppet betalningsskyldig till begreppet avgiftsskyldig för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift. Ändringen görs för att särskilja avgiftsskyldighet för infrastrukturavgift enligt denna förordning från betalningsskyldighet för vägtull, bl.a. infrastrukturavgift, enligt lagen om elektroniska vägtullssystem.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.6.

#### 7 §

I paragrafen införs en hänvisning till den nya 7 a § med anledning av att det i den paragrafen införs avvikande bestämmelser om avgiftsskyldighet i vissa situationer.

I paragrafen ändras vidare begreppet betalningsskyldig till begreppet avgiftsskyldig för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift. Ändringen görs för att särskilja avgiftsskyldighet för infrastrukturavgift enligt denna förordning från betalningsskyldighet för vägtull, bl.a. infrastrukturavgift, enligt lagen om elektroniska vägtullssystem.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2 och 6.6.

#### 7 a §

I paragrafen, som är ny, anges att väganvändaren i vissa fall ska vara avgiftsskyldig, i stället för som enligt huvudregeln i 7 § ägaren av bilen. Väganvändaren ska vara avgiftsskyldig under förutsättning att den bil som beslut om infrastrukturavgift fattas för har försetts med fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal som väganvändaren ingått med betalningsförmedlaren.

Av *andra stycket* framgår att begreppen betalningsförmedlare, väganvändare och fordonsutrustning har samma betydelse i paragrafen som i 4 a §. Det innebär att begreppen betalningsförmedlare och väganvändare i paragrafen även omfattar dem som inte är EETS-betalningsförmedlare respektive EETS-väganvändare. Väganvändaren blir således avgiftsskyldig även när avtal ingåtts med en betalningsförmedlare som inte är EETS-betalningsförmedlare.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2.

#### 7 b §

I paragrafen, som är ny, anges i förtydligande syfte att den som är avgiftsskyldig för infrastrukturavgift enligt huvudregeln även är skyldig att betala avgiften. Dessutom finns en hänvisning till de avvikande regler som finns i lagen om elektroniska vägtullssystem.

Normalt krävs ingen särskild bestämmelse angående betalningsskyldighet, eftersom det får anses underförstått att den som är avgiftsskyldig även är betalningsskyldig. När det gäller betalningsskyldighet för infrastrukturavgift finns dock speciella bestämmelser i 17 § lagen om elektroniska vägtullssystem

som innebär att någon annan än den avgiftsskyldige ska vara betalningsskyldig i vissa fall. Där framgår att en EETS-betalningsförmedlare som avses i 4 § samma lag under vissa förutsättningar ska vara betalningsskyldig för vägtull, bl.a. infrastrukturavgift. Eftersom olika personer alltså kan vara betalningsskyldiga för infrastrukturavgift införs bestämmelser som tydliggör betalningsskyldigheten.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.6.

#### *9-13, 15, 16 och 19 §§*

I paragraferna ändras begreppet betalningsskyldig till begreppet avgiftsskyldig för att beskriva den som ansvarar för infrastrukturavgift. Ändringen görs för att särskilja avgiftsskyldighet för infrastrukturavgift enligt denna förordning från betalningsskyldighet för vägtull, bl.a. infrastrukturavgift, enligt lagen om elektroniska vägtullssystem.

Paragraferna behandlas i avsnitt 6.6.