

# Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem

*Delbetänkande av 2011 års vägtullsutredning*

*Stockholm 2012*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

SOU 2012:60

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-598 191 91  
Ordertel: 08-598 191 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss – hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice.

Tryckt av Elanders Sverige AB.  
Stockholm 2012

ISBN 978-91-38-23786-1  
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet och chefen för Finansdepartementet

Regeringen beslutade den 9 juni 2011 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå vissa bestämmelser om skatte- och avgiftsupptag vid användandet av vissa vägar (dir. 2011:47). Samma dag förordnades numera kammarrättslagmannen Raymond Grankvist som särskild utredare.

Regeringen beslutade den 14 juni 2012 om tilläggsdirektiv (dir. 2012:65) till utredningen med uppdrag att lämna författningsförslag avseende det europeiska systemet för elektroniska vägtullar.

Som sakkunniga förordnades från den 1 juli 2011 ämnesrådet Jan Larsson och kanslirådet Jan-Olof Lidström.

Som experter förordnades från den 1 juli 2011 rättssakkunnige Johan Lindqvist, kanslirådet Mats-Olof Hansson, departementssekreteraren Szilárd Rado, kanslirådet Gunilla Svedberg, kanslirådet Maria Ingelsson, utredaren Lars Carlsson, verksjuristen Daniel Granqvist, avdelningschefen Marianne Erlandson, verksjuristen Jennie Magnusson, den rättsliga experten Ulf Båsjö, numera kammarrättsrådet Åsa Ståhl och handläggaren Anna Anderman.

Handläggaren Anna Anderman entledigades från och med den 16 september 2011. Från samma dag förordnades sektionschefen Göran Roos som expert. Departementssekreteraren Szilárd Rado entledigades från och med den 15 november 2011. Från samma dag förordnades kanslirådet Petra Jansson som expert.

Som sekreterare anställdes från den 20 juni 2011 kammarrättsassessorn Jennifer Moore Peterson.

Utredningen har tagit namnet 2011 års vägtullsutredning.

Härmed överlämnar utredningen delbetänkandet *Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem*.  
Uppdraget i denna del är med detta slutfört.

Göteborg i september 2012

Raymond Grankvist

/Jennifer Moore Peterson

# Innehåll

<b>Förkortningar</b> .....	<b>13</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>15</b>
<b>Författningsförslag</b> .....	<b>23</b>
<b>1 Utredningens uppdrag och arbete</b> .....	<b>75</b>
1.1 Utredningens uppdrag.....	75
1.2 Utredningens arbete.....	76
<b>2 Bakgrund</b> .....	<b>77</b>
2.1 Allmänt om infrastrukturavgifter på väg.....	77
2.1.1 Gällande rätt och allmän bakgrund.....	77
2.1.2 Avgift för färd på Svinesundsförbindelsen.....	78
2.1.3 Eurovinjettdirektivet.....	79
2.1.4 Avtalen.....	83
2.2 Tekniska lösningar.....	84
2.2.1 Manuella system.....	84
2.2.2 DSRC-system.....	84
2.2.3 Satellitbaserade system.....	87
2.2.4 ANPR-system.....	88
2.3 Gränsen skatt – avgift.....	88
2.4 Utländska fordon.....	92
2.4.1 Hur många fordon rör det sig om?.....	92
2.4.2 Tillgång till andra länders trafikregister.....	93
2.4.3 Gällande rätt avseende indrivning och handräckning.....	97

2.5	Hur gör man i andra länder?.....	101
2.5.1	Norge.....	101
2.5.2	Österrike.....	104
2.5.3	Tjeckien.....	105
2.5.4	Tyskland.....	105
2.5.5	London.....	107
2.6	Elektroniska vägtullsystem.....	107
2.6.1	EFC-direktivet.....	108
2.6.2	Kommissionens beslut om det europeiska systemet för elektroniska vägtullar.....	109
2.6.3	Lagen om elektroniska vägavgiftssystem.....	113
<b>3</b>	<b>Överväganden avseende infrastrukturavgifter.....</b>	<b>115</b>
3.1	Vägtullar i ett EU-perspektiv.....	115
3.2	Bestämmelser i Eurovinjettdirektivet som behöver genomföras.....	116
3.3	Avgränsningen.....	118
3.3.1	Allmänt om avgränsningen.....	118
3.3.2	Vilka vägar ska omfattas?.....	121
3.3.3	Vilka fordon ska omfattas?.....	123
3.4	Utgångspunkter för att bestämma avgiftsnivåer.....	126
3.4.1	Allmänna förutsättningar vid bestämning av avgift.....	128
3.4.2	Vilka krav ställer Eurovinjettdirektivet?.....	129
3.4.3	Vilka krav ställer gränsdragningen mellan skatt och avgift?.....	131
3.5	Konsekvenser i förhållande till avtalen.....	135
3.6	Särskilt om Öresundsbron.....	137
3.7	Trafikverket ska besluta om avgifternas storlek på de allmänna vägarna.....	138
3.8	Var ska bestämmelserna införas?.....	140
3.9	Utländska fordon.....	141
3.9.1	Utgångspunkter.....	141
3.9.2	Tillgång till vägtrafikregister i andra länder.....	142

3.9.3	Indrivning i utlandet.....	145
3.10	Val av teknisk lösning.....	148
3.11	Beslut om infrastrukturavgift.....	150
3.11.1	Vilket organ ska ta ut avgifter och meddela föreskrifter? .....	150
3.11.2	Grund för beslut om infrastrukturavgift på allmän väg.....	151
3.11.3	Besluts- och betalningsperioder för infrastrukturavgifter på allmän väg.....	152
3.11.4	Utländska fordonsägares möjlighet att betala infrastrukturavgifter .....	153
3.11.5	Undantag från motiverings- och underrättelseskyldighet för utländska fordonsägare.....	155
3.11.6	Tilläggsavgift.....	159
3.11.7	Befrielse.....	160
3.11.8	Högsta avgiftsnivån om utsläppsklass inte kan styrkas .....	161
3.12	Infrastrukturavgifter på väg och integritet.....	162
3.12.1	Kameraövervakning .....	163
3.12.2	Behandling av personuppgifter .....	164
3.12.3	Offentlighet och sekretess .....	165
3.13	Tillsyn och rapportering.....	169
3.13.1	Tillsyn.....	169
3.13.2	Rapportering.....	171
3.14	Anstånd, omprövning och överklagande av beslut om infrastrukturavgift på allmän väg .....	172
3.14.1	Anstånd .....	172
3.14.2	Omprövning .....	173
3.14.3	Överklagande.....	173
3.14.4	Forum.....	174
3.14.5	Muntlig förhandling i mål om tilläggsavgift.....	175
3.15	Ekonomi .....	177
3.15.1	Reglering av användningen av avgifterna .....	177
3.15.2	Mervärdesskatt.....	178
3.15.3	Företrädesrätt vid utmätning.....	180

3.16	Kontroll- och sanktionsåtgärder .....	181
<b>4</b>	<b>Överväganden avseende det europeiska systemet för elektroniska vägtullar .....</b>	<b>183</b>
4.1	Inledning .....	183
4.2	Ändring av lagen om elektroniska vägavgiftssystem .....	183
4.2.1	Var och hur ska bestämmelserna införas? .....	184
4.2.2	Vilket begrepp ska användas – vägavgiftssystem eller vägtullsystem? .....	185
4.3	Ändring av lagens syfte och tillämpningsområde .....	186
4.3.1	Lagens syfte .....	186
4.3.2	Lagens tillämpningsområde .....	187
4.3.3	Särskilt om EasyGo .....	188
4.4	Definitioner .....	189
4.5	Avgiftsupptagaren .....	189
4.5.1	Avgiftsupptagare är den som tillhandahåller och driver infrastrukturen .....	190
4.5.2	Skyldighet att tillhandahålla EETS .....	190
4.5.3	Vilken statlig myndighet ska vara avgiftsupptagare? .....	191
4.5.4	Vilka bestämmelser ska införas och var? .....	191
4.6	Betalningsförmedlare .....	194
4.7	Väganvändare .....	196
4.8	Betalningsskyldighet .....	196
4.9	Separat redovisning av verksamheter som rör avgiftsupptagare och betalningsförmedlare .....	197
4.10	Tekniska föreskrifter .....	197
4.11	Anmälda organ .....	198
4.12	Ackreditering av anmälda organ .....	199
4.12.1	Vem ska utföra ackrediteringen? .....	199
4.12.2	Vilka krav ska ställas på de anmälda organen? .....	200
4.12.3	Krävs det några andra bestämmelser? .....	200



4.13	Förlikningsorgan.....	201
4.13.1	Beslutets bestämmelser .....	201
4.13.2	Gällande svensk rätt .....	202
4.13.3	Olika lösningar .....	204
4.13.4	Slutsatser .....	205
4.14	Tillsyn .....	206
4.15	Beslut som avser bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning.....	208
4.16	Till vilken myndighet ska föreskriftsrätten ges? .....	210
4.17	Register.....	210
4.18	Behandling av personuppgifter .....	211
4.18.1	Behandling av personuppgifter i kommissionens beslut .....	212
4.18.2	Kort om den svenska regleringen av behandling av personuppgifter på vägtrafikområdet .....	212
4.18.3	Slutsatser .....	213
4.19	Offentlighet och sekretess .....	214
4.19.1	Tystnadsplikt för anmälda organ och avgiftsupptagare .....	214
4.19.2	Tystnadsplikt för betalningsförmedlare.....	216
4.19.3	Sekretess hos Transportstyrelsen .....	216
4.19.4	Sekretess hos Kommerskollegium.....	217
4.19.5	Sekretessbrytande bestämmelser .....	217
4.20	Överklagande .....	217
4.20.1	Beslut som ska kunna överklagas.....	218
4.20.2	Forum.....	219
4.21	Ändringar i förordningar.....	219
<b>5</b>	<b>Ikraftträdande .....</b>	<b>221</b>
5.1	Infrastrukturavgifterna .....	221
5.2	Det europeiska elektroniska vägtullsystemet.....	221
<b>6</b>	<b>Konsekvenser.....</b>	<b>223</b>
6.1	Inledning.....	223

6.2	Infrastrukturavgifter på väg.....	224
6.2.1	Beskrivning av problemet och vad utredningen vill uppnå .....	224
6.2.2	Alternativa lösningar för det utredningen vill uppnå och effekter av utebliven reglering .....	224
6.2.3	Vilka som berörs av regleringen .....	224
6.2.4	Kostnadsmässiga och andra konsekvenser .....	225
6.2.5	Regleringen i förhållande till EU-regler .....	229
6.2.6	Informationsinsatser.....	229
6.2.7	Regleringens effekter för företagen .....	229
6.3	Utländska fordon .....	230
6.3.1	Beskrivning av problemet och vad utredningen vill uppnå .....	230
6.3.2	Alternativa lösningar för det utredningen vill uppnå och effekter av utebliven reglering .....	230
6.3.3	Vilka som berörs av regleringen .....	230
6.3.4	Kostnadsmässiga och andra konsekvenser .....	231
6.3.5	Regleringen i förhållande till EU-regler .....	233
6.3.6	Informationsinsatser.....	233
6.3.7	Regleringens effekter för företagen .....	233
6.4	Elektroniska vägtullsystem .....	234
6.4.1	Beskrivning av problemet och vad utredningen vill uppnå .....	234
6.4.2	Alternativa lösningar för det utredningen vill uppnå och effekter av utebliven reglering .....	234
6.4.3	Vilka som berörs av regleringen .....	234
6.4.4	Kostnadsmässiga och andra konsekvenser .....	234
6.4.5	Regleringen i förhållande till EU-regler .....	239
6.4.6	Informationsinsatser.....	239
6.4.7	Regleringens effekter för företagen .....	239
<b>7</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>241</b>
7.1	Förslaget till lag (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg.....	241
7.2	Förslaget till förordning (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg .....	245
7.3	Förslaget till lag om ändring av 29 § väglagen (1971:948) ...	255

7.4	Förslaget till lag om ändring i 7 och 14 §§ lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning .....	255
7.5	Förslaget till lag om ändring i 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister .....	256
7.6	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.....	256
7.7	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	257
7.8	Förslaget till lag om ändring i 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. ....	258
7.9	Förslaget till lag om ändring i bilaga 2 till lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden .....	259
7.10	Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem.....	259
7.11	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem .....	274
	<b>Bilagor.....</b>	<b>279</b>
	<i>Bilaga 1</i> Kommittédirektiv 2011:47 .....	279
	<i>Bilaga 2</i> Tilläggsdirektiv 2012:65 .....	291
	<i>Bilaga 3</i> Direktiv (EG) nr 62/1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (konsoliderad version) .....	295
	<i>Bilaga 4</i> Direktiv (EG) nr 52/2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen.....	333
	<i>Bilaga 5</i> Beslut 2009/750/EG om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta.....	341

# Förkortningar och förklaringar

ANPR	Automated Number Plate Recognition
Bet.	Betänkande
Dir.	Direktiv
DSRC	Dedicated Short Range Communication
EETS	Det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (The European Electronic Toll Service)
EFC-direktivet	Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen
EPC	Euro Parking Collection plc
Eurovinjettdirektivet	Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011
FB	Föräldrabalken
FI	Finansinspektionen

Kommissionens beslut	Kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta
LAK	Lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning
ML	Mervärdesskattelagen (1994:200)
OBU	On Board Unit (transponder eller liknande)
OSF	Offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641)
OSL	Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)
Prop.	Proposition
Prümrådsbeslutet	Rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet
PUL	Personuppgiftslagen (1998:204)
RB	Rättegångsbalken
RF	Regeringsformen
SFS	Svensk författningssamling
SOU	Statens offentliga utredningar
Swedac	Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll

# Sammanfattning

## Utredningens uppdrag

Den särskilda utredaren ska ta fram författningsförslag avseende uttag av avgifter vid användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet. Utredaren ska även undersöka villkoren för att ta ut avgift för användandet av väginfrastruktur för fordon som inte är registrerade i Sverige. Förslag ska lämnas på hur ett avgiftsuttag för sådana fordon kan utformas. Vidare ska utredaren lämna de författningsförslag som genomförandet av kommissionens beslut (EG) nr 750/2009<sup>1</sup> om det europeiska systemet för elektroniska vägtullar kräver.

Utredningens uppdrag i den del som avser trängselskatt ska presenteras i ett slutbetänkande senast den 15 februari 2013.

## Infrastrukturavgifter på väg

Utredningen har kunnat konstatera att Eurovinjettdirektivet (EG) nr 62/1999<sup>2</sup> måste genomföras i svensk rätt när avgifter på broar ska tas ut. Syftet med Eurovinjettdirektivet är att avlägsna snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna. Därför ska avgiftssystemen harmonieras för de tunga lastbilarna, dvs. lastbilar som inklusive eventuellt släp har en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton. Direktivet tvingar inte medlemsstaterna att införa vägavgifter och vägtullar, men om sådana tas ut måste direktivets villkor följas. Direktivet är bland annat tillämpligt på distansbaserade vägtullar, exempelvis infra-

---

<sup>1</sup> Kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta.

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, ändrad genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG av den 17 maj 2006 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011.

strukturavgifter. Personbilar, bussar och lätta lastbilar omfattas inte av direktivets bestämmelser.

Eurovinjettdirektivet reglerar bland annat hur avgifterna ska beräknas. En av de viktigaste principerna är den om återvinning av kostnaderna, dvs. att avgifterna ska beräknas utifrån kostnaden för att uppföra och driva det aktuella vägavsnittet. Kostnaderna får inte vältras över på lastbilskollektivet utan ska fördelas på olika fordon utifrån deras andel av kostnaderna. Vidare får inte kostnaderna skrivas av på kortare tid än 20 år. Direktivet medger inte heller att rabatter utformas hur som helst eller att differentiering sker på annat sätt än som anges där förutom i vissa angivna undantagsfall.

Eurovinjettdirektivets bestämmelser om infrastrukturavgifter ska alltså genomföras i det svenska rättssystemet. När Eurovinjettdirektivet genomförs ska de nya bestämmelserna enligt utredningens förslag ges en generell innebörd. Reglerna ska alltså omfatta alla allmänna vägar, dvs. även andra vägar än dem som omfattas av direktivets tillämpningsområde (som är det transeuropeiska vägnätet och motorvägsnät). Enskilda vägar ska endast omfattas av bestämmelserna om de ingår i det transeuropeiska vägnätet (dvs. Öresundsbron) eller är motorvägar. Bestämmelserna ska även tillämpas på andra typer av bilar än tunga lastbilar, exempelvis personbilar. Undantag ska göras för utryckningsfordon och EG-mobilkranar.

Vid bestämningen av avgifternas storlek måste hänsyn både tas till Eurovinjettdirektivets bestämmelser och de svenska principerna om vad som är en skatt och vad som är en avgift. Infrastrukturavgifterna måste mot denna bakgrund bestämmas så att de inte överstiger kostnaderna för uppförande, underhåll, drift och utveckling av just det vägavsnitt och det vägavsnitt som man betalar för att passera.

Infrastrukturavgiften kan och bör enligt utredningens bedömning utformas på ett sådant sätt att den i regeringsformens mening är en avgift. Direktivet ställer krav på differentiering på grund av EURO-utsläppsklass. En sådan differentiering medför enligt utredningens bedömning inte att det blir fråga om en skatt, så länge differentieringen är marginell. Utgångspunkten vid fastställandet av avgiftsnivåerna är att de måste bestämmas till en rimlig nivå, baserat på kostnaden för motprestationen för den aktuella kategorin avgiftspliktiga fordon, och att intäkterna inte får överstiga kostnaderna för den aktuella infrastrukturinvesteringen. Om kostnaderna för att uppföra bron är lika för olika fordonskategorier är det inte

möjligt att differentiera avgifterna mer än marginellt. En större skillnad måste finansieras med anslag.

Dessa principer har inte fullt ut beaktats vid ingåendet av avtalen avseende de nya broarna i Motala, Sundsvall och Skurusundet. De förutsättningar som har legat till grund för avtalen kan mot bakgrund av nämnda principer enligt utredningens bedömning inte styra utformningen av reglerna om infrastrukturavgifter.

Utredningen föreslår att avgifternas nivåer på de allmänna vägarna ska bestämmas av Trafikverket, som har tillgång till uppgifter om kostnaderna för att bygga infrastrukturen, trafikflöden och annat som behövs för att kunna ta ställning till avgiftens belopp. Eftersom broarna ännu inte är färdigbyggda finns inga slutliga uppgifter om kostnaderna för uppförandet. Utredningen kan därför inte föreslå några avgiftsnivåer.

Öresundsbro Konsortiet ska omfattas av vissa bestämmelser om differentiering, principen om att avgifterna endast ska finansiera investeringen och bestämmelserna om tillsyn och rapportering. Nationella regler, dvs. bestämmelser som inte har sin grund i Eurovinjettdirektivet, ska inte tillämpas på Öresundsbro Konsortiet.

Bestämmelserna ska föras in i en generell lag och i en gemensam förordning för de olika vägnitten (utom Svinesundsbron). Bestämmelsen i 29 § väglagen (1971:948) ska ändras till att endast avse avgift för användande av färja.

Utredningen anser att utländska fordon kan och ska omfattas av reglerna om infrastrukturavgifter på väg. De problem som finns kring tillgång till andra länders vägtrafikregister måste enligt utredningens uppfattning anses överkomliga. Det finns olika möjligheter till utbyte med andra länder av uppgifter om fordonsägare, även om sådant utbyte kan vara förknippat med kostnader. Utsikterna att kunna sluta överenskommelser med de andra nordiska länderna om kostnadsfritt utbyte av ägaruppgifter bedöms dock vara goda. Bristen på automatisk tillgång till trafikregister i andra länder innebär att den enskilde i vissa fall inte kan underrättas om beslut avseende infrastrukturavgift. Beslutet får därmed aldrig laga kraft. Uppgifter som ligger till grund för beslutet kan då inte heller gallras förrän vid preskriptionen. Detta är brister som enligt utredningens mening kan accepteras.

För att underlätta för de utländska fordonsägarna att betala infrastrukturavgifterna ska, förutom sådan videoregistrering (ANPR) som i dag används i trängselskattesystemet, även transponder (DSRC) kunna användas. Svenska fordonsägare ska



också kunna använda transponder. Något krav på transponder ska dock inte införas, varken för utländska eller svenska fordon.

Fordonets ägare ska vara betalningsskyldig för avgiften.

Infrastrukturavgift på allmän väg ska betalas kvartalsvis. Om den enskilde begär det kan kortare betalningsperioder medges. Om betalning sker genom betalningsförmedlare enligt den föreslagna lagen om elektroniska vägtullsystem (se följande avsnitt) ska avgiften betalas månadsvis.

Tilläggsavgift ska tas ut vid utebliven betalning av infrastrukturavgift på allmän väg. Om en bil har utrustats med transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare enligt den föreslagna lagen om elektroniska vägtullsystem, ska tilläggsavgift inte tas ut av den betalningsskyldige.

Betalning av infrastrukturavgift på allmän väg ska ske vid samma tidpunkt för utländska som för svenska fordon. Betalning för passage av betalstation för utländska fordon ska dock i första hand ske genom betalningsförmedlare eller på nätet. Ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten enligt förvaltningslagen (1986:223) ska införas för de utländska fordonen såvitt avser beslutet att ta ut infrastrukturavgift. Om betalning inte sker inom föreskriven tid ska en underrättelse skickas och en tilläggsavgift tas ut.

Integritetsaspekten bör hanteras på samma sätt som i systemet med trängselskatter. I fråga om allmän kameraövervakning, behandling av personuppgifter och sekretess ska liknande bestämmelser tas in som i dag finns i systemet med trängselskatter.

Väghållaren ska vara ansvarig för avgiftsupptaget. På allmän väg ska alltså Trafikverket vara avgiftsupptagare. Transportstyrelsen ska dock, för Trafikverkets räkning, sköta administrationen av avgiftsupptaget. Transportstyrelsen ska med andra ord besluta om att ta ut avgiften och handlägga ansökningar om befrielse, anstånd, betalningsperiodens längd m.m. Transportstyrelsen ska också meddela föreskrifter i de delarna.

Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över avgiftssättningen på enskilda vägar, dvs. i nuläget endast Öresundsbro Konsortiets avgiftssättning. Tillsynsmyndigheten ska kunna besluta om de förelägganden och förbud som behövs. Förelägganden och förbud ska kunna förenas med vite.

Infrastrukturavgiften bör specialdestineras för att användas för att finansiera samma vägavsnitt som den tas ut på.

Ett beslut om att ta ut infrastrukturavgift och tilläggsavgift ska kunna överklagas. En särskild forumregel ska införas. Beslut om infrastrukturavgift på allmän väg ska således överklagas till den domstol inom vars domkrets den enskilde är bosatt. Beslut avseende utländska fordon ska överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad. Det ska inte, som i trängselskattehänseende, införas en ovillkorlig rätt till muntlig förhandling i mål om tilläggsavgift.

Utredningen kommer att behandla frågan om påminnelse- och sanktionsavgifter i det fortsatta arbetet. I det sammanhanget kommer utredningen också att utreda om andra kontroll- och sanktionsåtgärder ska införas. Utredningen lämnar därför inga förslag i det avseendet i detta delbetänkande.

## Elektroniska vägtullsystem

Utredningen ska lämna förslag på hur kommissionens beslut (EG) nr 750/2009 avseende det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (kallat EETS) ska genomföras i svensk rätt. Syftet med tjänsten är att en *väganvändare* ska kunna betala alla vägtullar som olika *avgiftsupptagare* tar ut inom EU, genom en enda *fordonsutrustning* och ett enda kontrakt med en *betalningsförmedlare*. Med elektroniska vägtullar avses vägtullsystem där särskild utrustning behöver installeras i fordon, exempelvis transpondrar. Med tjänsten ska den fria rörligheten underlättas.

Bestämmelserna innebär i många delar att de olika aktörernas civilrättsliga rättigheter och skyldigheter gentemot varandra ska regleras.

Utredningen föreslår att lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem ska kompletteras med de nya bestämmelser som behövs för att genomföra kommissionens beslut. Lagen ska även fortsättningsvis i huvudsak vara en ramlag. Detaljbestämmelser ska i möjligaste mån placeras i förordning och i myndighetsföreskrifter. Lagen ska byta rubrik till lagen om elektroniska vägtullsystem.

Lagens syfte ska vara att fastställa de kommersiella, funktionella och tekniska krav som ska gälla för att fordonsutrustning ska kunna fungera i europeiska elektroniska vägtullsystem. Lagen ska tillämpas där det finns elektroniska vägtullsystem, men innebär inte att befintliga betalssystem måste tas bort. Den ska tillämpas på alla allmänna och enskilda vägar, gator, torg, leder eller färjor eller en

kombination därav där en skatt, avgift eller tull tas ut på elektronisk väg i samband med fordonstrafik med stöd av fordonsutrustning.

Enligt utredningens bedömning finns det inga rättsliga hinder mot att befintliga betaltjänster som exempelvis AutoPASS, BroBizz eller AutoBizz eller samarbetet EasyGo existerar vid sidan av EETS. Avgiftsupptagarna ska dock vara skyldiga att även acceptera godkänd fordonsutrustning så att väganvändaren kan använda sitt kontrakt med en EETS-betalningsförmedlare.

Utredningen föreslår att Trafikverket ska vara avgiftsupptagare i vägtullsområden på allmän väg. Som sådan ska myndigheten bland annat förhandla med de betalningsförmedlare som vill få tillgång till sådant vägtullsområde som Trafikverket är ansvarigt för. Transportstyrelsen ska emellertid hantera ansökningar om registrering av betalningsförmedlare.

Anmälda organ ska bedöma betalningsförmedlares eller tillverkares tekniska utrustnings överensstämmelse med specifikationer och lämplighet för användning. Sådana anmälda organ ska vara ackrediterade för uppgiften av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll. Även avgiftsupptagare kan utföra sådana bedömningar. Utredningen föreslår också att om en sådan bedömning utmynnar i ett negativt besked ska betalningsförmedlaren eller tillverkaren kunna vända sig till Transportstyrelsen för att få ett överklagbart beslut i frågan.

Om ett anmält organ som är ackrediterat i ett annat land inom Europeiska unionen inte uppfyller föreskrivna krav, ska Transportstyrelsen anmäla det till kommittén för elektroniska vägtullar.

Det ska finnas ett förlikningsorgan som medlar i tvister mellan avgiftsupptagare och betalningsförmedlare. Kommerskollegium ska enligt utredningens förslag få i uppdrag att vara förlikningsorgan.

Bestämmelserna om tillsyn av vägtullsystemen ska omfatta tillsyn av betalningsförmedlarna, betalningsförmedlarnas utrustning i systemet och sådana avgiftsupptagare som inte är myndigheter. Tillsynen ska utövas av Transportstyrelsen.

Föreskriftsrätten ska delegeras till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen ska även vara registeransvarig och personuppgiftsansvarig för de nya registren över vägtullsområden och betalningsförmedlare.

Utredningen bedömer att det inte krävs någon särskild reglering av behandlingen av personuppgifter. Bestämmelserna i personuppgiftslagen (1998:204) är tillräckliga.

Bestämmelser ska enligt utredningens förslag införas som innebär att de anmälda organen och avgiftsupptagarna inte obehörigen får föra vidare eller utnyttja uppgifter om betalningsförmedlarnas eller tillverkarnas affärs- och driftförhållanden som de får uppgift om i sin verksamhet. Betalningsförmedlarna får inte heller obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter om enskildas trafikrörelser. En sekretessbrytande bestämmelse som innebär att betalningsförmedlarna har rätt att få sekretessbelagda uppgifter om infrastrukturavgifter från avgiftsupptagaren ska införas.

Utredningen bedömer att bestämmelser som innebär att ärenden hos Trafikverket, Transportstyrelsen och Kommerskollegium som rör betalningsförmedlare eller tillverkare ska omfattas av sekretess redan finns i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400, OSL) och i bilagan till offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641). Motsvarande bestämmelser finns också såvitt avser de kommunala nämnderna i OSL.

Transportstyrelsens beslut ska kunna överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad.

## Konsekvenser

De kostnader som uppstår för Trafikverket och Transportstyrelsen för att ta ut *infrastrukturavgifterna* och driva vägullsystemen ska täckas av intäkterna från avgifterna. I det beloppet ska då också ligga kostnader för att fatta beslut om infrastrukturavgift och tilläggsavgift, omprövning, befrielse och anstånd. Någon ytterligare finansiering krävs därför inte i det avseendet. För de myndigheter som i mindre mån berörs av reglerna, dvs. domstolarna och Kronofogdemyndigheten, bedöms kostnaderna rymmas inom befintlig ram. Tillsynen av systemet ska finansieras med särskilda tillsynsavgifter.

Informationsinsatser bedöms kosta drygt tre miljoner kronor. Kostnaden ska finansieras med anslag och bedöms rymmas inom befintliga ramar.

Den utländska trafiken i samtliga vägullsområden bedöms sammanlagt uppgå till omkring tre procent. De möjliga brutto-intäkterna från den utländska fordonsflottan kan mycket grovt uppskattas till omkring sju miljoner kronor per år för de tre broarna. Beroende på möjligheter och sätt att betala kan nettointäkterna för de olika betalningssystemen variera kraftigt.

Utredningen har som ovan nämnts föreslagit en kombination av betalningssätt, för att kunna få in en så stor andel avgifter som möjligt. Utredningen ska i sitt fortsatta arbete behandla frågan om utländska fordon ska omfattas av trängselskatt. Konsekvensanalysen kan därför komma att justeras i denna del.

I fråga om *elektroniska vägtullsystem* bedöms de ytterligare arbetsuppgifter som tillförs Transportstyrelsen – i de delar de inte finansieras med tillsynsavgifter – rymmas inom befintliga ramar. De uppgifter som läggs på Trafikverket så som varande avgiftsupptagare bedöms innebära ytterligare kostnader som motsvarar en halv årsarbetskraft. Även Kommerskollegium, som föreslås få rollen som förlikningsorgan, bedöms få ytterligare kostnader motsvarande en halv årsarbetskraft. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska inom ramen för sin verksamhet ackreditera anmälda organ. Sådan ackreditering m.m. finansieras av avgifter.

Om kommunala myndigheter i framtiden vill använda elektroniska vägtullsystem vid uttag av avgift på färja, måste de föreslagna reglerna följas. De kostnader som detta innebär kan dock finansieras med intäkterna. På samma sätt förhåller det sig för privata avgiftsupptagare.

De föreslagna reglerna ska underlätta för transportföretagen genom att man endast ska behöva ha en transponder och ett kontrakt med en betalningsförmedlare, även om man passerar genom många olika vägtullsområden inom EU. Utredningen har svårt att se några negativa konsekvenser för företagen.

## **Ikraftträdande**

Den nya bron i Motala förväntas öppnas för trafik under hösten 2013. Då måste ett regelverk finnas på plats. Bestämmelserna om elektroniska vägtullsystem ska enligt EFC-direktivet finnas den 6 oktober 2012 för vissa kategorier av fordon. Detta är dock inte praktiskt möjligt. Bestämmelserna föreslås därför träda i kraft den 1 juli 2013.

# Författningsförslag

## 1 Förslag till lag (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs följande.

### Tillämpningsområde

1 § I denna lag finns bestämmelser om sådana infrastrukturavgifter som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer<sup>1</sup>, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU<sup>2</sup>.

### 2 § Lagen gäller

1. allmänna vägar utom färjor, och
2. andra vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar.

### Definitioner

3 § Termer och uttryck som används i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Med *infrastrukturavgift* avses en avgift som tas ut för att täcka kostnaderna för uppförande, drift, underhåll och utveckling av ett vägavsnitt med tillhörande vägtullsystem.

Med *vägavsnitt* avses en avgränsad och angiven del av infrastrukturen i form av en ny väg.

---

<sup>1</sup> EGT L 187, 20.7.1999, s. 42-50 (Celex 31999L0062).

<sup>2</sup> EUT L 269, 14.10.2011, s. 1-16 (Celex 32011L0076).

Med *vägtullsystem* avses ett sådant tekniskt och administrativt system som administrerar uttaget av infrastrukturavgifter genom registrering av passager på ett givet vägavsnitt.

Med *TEN-T-vägnätet* avses det vägnät som definieras i bilaga 1, avsnitt 2 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet<sup>3</sup> och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga 2 till beslutet.

## Bemyndiganden

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

1. vilka vägavsnitt infrastrukturavgift ska tas ut för,
2. vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt,
3. avgiftspliktens inträde,
4. principerna för att beräkna och ta ut avgift,
5. betalning,
6. tilläggsavgift med anledning av utebliven betalning,
7. anstånd och befrielse,
8. tillsyn,
9. avgifter för tillsyn, och
10. rapportering.

## Verkställighet

5 § Om infrastrukturavgift på allmän väg inte betalas i rätt tid ska avgiften lämnas för indrivning. Regeringen får föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp.

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

Ett beslut enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

---

<sup>3</sup> EGT L 228, 9.9.1996, s. 1-103 (Celex 31996D1692).

## 2 Förslag till förordning (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs följande.

### Innehåll och definitioner

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om infrastrukturavgifter på väg.

För Öresundsbron ska endast bestämmelserna i 2, 10–12, 25–27 §§ samt punkten 2 i bilaga 1 tillämpas. För andra enskilda vägar ska endast bestämmelserna i 2, 7–12 och 25–27 §§ tillämpas.

I förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen finns bestämmelser om avgift för det vägavsnittet.

2 § Termer och uttryck som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg, lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Med *prioriterade projekt av europeiskt intresse* avses sådana vägavsnitt som anges i bilaga III till Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet<sup>4</sup>.

Med *EURO-utsläppsklass* avses de klasser som anges i bilaga 0 till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer<sup>5</sup> och 31 § avgasreninglagen (2011:318).

### Var infrastrukturavgift ska tas ut

3 § Infrastrukturavgift ska tas ut för färd med bil på följande vägavsnitt på allmän väg

1. bron över Motalaviken på väg 50,
2. bron över Sundsvallsfjärden på E4, och
3. den södra bron över Skurusundet på väg 222.

---

<sup>4</sup> EUT L 204, 5.8.2010, s. 1–129 (Celex 32010D0661).

<sup>5</sup> EGT L 187, 20.7.1999, s. 42–50 (Celex 31999L0062).



## Avgiftsplikt

4 § Avgiftsplikt för bil inträder vid passage av en betalstation på ett sådant vägningsnitt som anges i 3 §.

## Undantag från avgiftsplikt

5 § Infrastrukturavgift ska inte betalas för färd med

1. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret, eller
2. EG-mobilkran.

## Betalningsskyldighet

6 § Betalningsskyldig för infrastrukturavgiften är den som i vägtrafikregistret eller motsvarande register i annat land är eller bör vara upptagen som ägare av bilen när avgiftsplikt enligt 4 § inträder.

## Infrastrukturavgiftens storlek

7 § Infrastrukturavgiftens storlek ska bestämmas enligt principer som följer av bilaga 1.

8 § Infrastrukturavgiften för en tung lastbil ska differentieras i enlighet med dess EURO-utsläppsklass.

9 § Om uppgift om EURO-utsläppsklass inte finns tillgänglig, ska infrastrukturavgiften för en tung lastbil fastställas till det högsta avgiftsbeloppet.

10 § En infrastrukturavgift får differentieras i syfte att minska trängsel, minimera slitage, optimera användningen av eller främja trafiksäkerheten på det berörda vägningsnittet. Sådan differentiering får beslutas endast om

1. differentieringen är tydlig, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor,
2. differentieringen tillämpas beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid,

3. ingen avgift överstiger maximinivån som anges i bilaga 1 med mer än 175 procent,

4. de perioder med rusningstrafik när de högre avgifterna tas ut inte överstiger fem timmar per dag,

5. differentieringen är utformad och tillämpas på ett tydligt och inkomstneutralt sätt på ett vägavsnitt där det ofta förekommer trängsel, och

6. Europeiska kommissionen har informerats om differentieringen.

Differentieringen får inte vara avsedd att ge extra avgiftsintäkter. Alla oavsiktliga intäktsökningar ska uppvägas av förändringar av differentieringens struktur inom två år efter utgången av det kalenderår under vilket de extra intäkterna uppstått.

**11 §** Infrastrukturavgifter på prioriterade projekt av europeiskt intresse får differentieras på annat sätt än som anges i 10 § för att säkra projektens lönsamhet när de är direkt konkurrensutsatta i förhållande till andra typer av fordonstransporter. Sådan differentiering ska

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

2. inte leda till att kostnader förs över på andra användare i form av högre avgifter,

3. inte innebära extra intäkter, och

4. godkännas av Europeiska kommissionen.

Om infrastrukturavgifter som avses i första stycket även differentieras i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den eller främja trafiksäkerheten, ska dock 10 § 2 tillämpas.

**12 §** Rabatt på infrastrukturavgiften får medges om

1. den avgiftsstruktur som detta leder till är proportionell, offentliggjord, tillgänglig för alla användare på lika villkor och inte leder till att kostnader förs över på andra användare i form av högre avgifter,

2. det leder till lägre administrativa kostnader, och

3. den inte överstiger 13 procent av den avgift som betalas för motsvarande bil som inte är berättigad till rabatten.

## Beslut om infrastrukturavgift

**13 §** Trafikverket är beslutsmyndighet.

För Trafikverkets räkning ska Transportstyrelsen besluta om infrastrukturavgift, tilläggsavgift, omprövning, anstånd samt befrielse från infrastrukturavgift och tilläggsavgift. Beslut om infrastrukturavgift och tilläggsavgift får fattas genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret.

Om mer än en person under ett kalenderkvartal blivit betalningsskyldig enligt 6 § för samma bil, ska ett avgiftsbeslut fattas för varje betalningsskyldig.

**14 §** Ett beslut om infrastrukturavgift ska avse ett kalenderkvartal och fattas senast den 20 i månaden efter den sista månaden i varje kalenderkvartal.

Beslutet ska i stället avse en kalendermånad och fattas senast den 20 i kalendermånaden efter den månad då passagen skett om

1. en betalningsskyldig begär det, eller
2. bilen vid avgiftspliktens inträde enligt 4 § har utrustats med sådan fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare som avses i lagen (2007:58) om elektroniska vägtullsystem.

**15 §** Bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen (1986:223) om motivering av och underrättelse om beslut ska inte tillämpas i fråga om beslut enligt 14 § för sådana fordon som inte är upptagna i det svenska vägtrafikregistret.

## Omprövning

**16 §** Transportstyrelsen får efter omprövning ändra ett beslut som fattats genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret. En begäran om omprövning ska ha kommit in till Transportstyrelsen senast 60 dagar från dagen för beslutet. Ett sådant beslut får också omprövas på initiativ av Transportstyrelsen senast 60 dagar från dagen för beslutet.

Bestämmelser om omprövning i andra fall finns i 27 § förvaltningslagen (1986:223).

### Betalning av infrastrukturavgift

17 § Infrastrukturavgiften ska ha betalats senast den sista dagen i den andra kalendermånaden efter den period som beslutet enligt 14 § avser.

18 § Infrastrukturavgiften ska betalas till Transportstyrelsen genom insättning på ett särskilt konto för avgiftsbetalningar enligt denna förordning.

Avgiften anses ha betalats den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot.

### Tilläggsavgift

19 § Om infrastrukturavgiften inte har betalats inom den tid som anges i 17 § ska en särskild avgift (tilläggsavgift) tas ut av den betalningsskyldige med 500 kronor.

Beslut om tilläggsavgift ska fattas senast 20 dagar efter dagen då avgiften skulle ha betalats enligt 17 §.

Tilläggsavgift och obetald infrastrukturavgift ska betalas på det sätt som anges i 18 § senast 30 dagar efter dagen för beslutet om tilläggsavgift.

### Undantag från tilläggsavgift

20 § Om bilen har utrustats med sådan fordonsutrustning som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare som avses i lagen (2007:58) om elektroniska vägtullsystem, ska tilläggsavgift inte tas ut.

### Anstånd

21 § Anstånd med betalning av infrastrukturavgift eller tilläggsavgift kan beviljas efter ansökan.

22 § Anstånd med att betala infrastrukturavgift ska 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.

**23 §** Anstånd med att betala tilläggsavgift ska beviljas om den betalningsskyldige har begärt omprövning av eller till förvaltningsrätten överklagat

1. beslutet om tilläggsavgift, eller

2. beslutet i den fråga som har föranlett tilläggsavgiften.

Anståndet ska gälla fram till dess att Transportstyrelsen eller förvaltningsrätten har meddelat sitt beslut eller längst tre månader efter dagen för beslutet.

### **Befrielse**

**24 §** Transportstyrelsen ska, självmant eller efter ansökan av fordonets ägare, besluta att infrastrukturavgift eller tilläggsavgift helt eller delvis inte ska tas ut, eller ska återbetalas, om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut avgiften.

### **Tillsyn**

**25 §** Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över väghållare som tar ut avgifter på vägavsnitt som avses i 1 § andra stycket.

Transportstyrelsen får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att avhjälpa brister eller uppfylla krav.

Ett beslut om föreläggande och förbud får förenas med vite.

### **Rapportering**

**26 §** Trafikverket ska, senast den 16 oktober 2014 och vart fjärde år därefter, rapportera om de infrastrukturavgifter som tas ut enligt denna förordning till Europeiska kommissionen.

Rapporten ska innehålla uppgifter om

1. infrastrukturavgifternas differentiering beroende på fordons-  
typ och tidpunkt,

2. sammanlagda intäkter från avgiften, och
3. hur intäkterna från avgiften används.

27 § Förändringar i infrastrukturavgiftens storlek ska rapporteras till regeringen av den som tar ut avgiften.

## Överklagande

28 § I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande hos allmän förvaltningsdomstol.

Ett beslut som fattats genom automatiserad behandling får inte överklagas innan det har omprövats enligt 16 §. Ett överklagande av ett sådant beslut innan det har omprövats ska anses som en begäran om omprövning enligt nämnda bestämmelse.

29 § Ett beslut som rör en fysisk person som är bosatt i Sverige överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen hade sin hemortskommun när beslutet i saken fattades. Med hemortskommun avses den kommun där personen var folkbokförd den 1 november året före det år då beslutet fattades.

Bestämmelserna i 67 kap. 8 § skatteförfarandelagen (2011:1244) ska tillämpas i fråga om behörig domstol för juridiska personer.

Beslut i övriga fall överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad.

## Bemyndiganden

30 § Trafikverket får meddela föreskrifter om infrastrukturavgiftens storlek enligt bestämmelserna i 7–10 och 12 §§.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om anstånd och befrielse enligt bestämmelserna i 21–24 §§.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om tillsyn och avgifter för tillsyn.

## Indrivning

31 § Transportstyrelsen begär indrivning för Trafikverkets räkning.

Indrivning behöver inte begäras för en fordran som understiger 100 kronor om indrivning inte krävs från allmän synpunkt.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2013.

## Bilaga 1

1. En särskild kostnadsberäkning ska ske för varje sådant vägavsnitt som anges i 3 §.
2. Infrastrukturavgiften ska bestämmas utifrån den del av kostnaden för att uppföra det givna vägavsnittet och uppföra, underhålla, driva och utveckla vägtullsystemet som inte har finansierats genom anslag eller andra medel som inte ska betalas tillbaka. Om underhålls- och reparationskostnader för vägavsnittet inte finansieras genom anslag får även dessa kostnader ligga till grund för avgiften.
3. Infrastrukturavgiften ska bestämmas till ett skäligt belopp. Vad som är skäligt ska bestämmas utifrån omständigheter såsom vilken kostnad en alternativ rutt medför.
4. De samlade kostnaderna, beräknade enligt de principer som följer av punkten 6, ska fördelas på olika kategorier av bilar utifrån deras beräknade andel av kostnaderna.
5. De samlade intäkterna från avgifterna ska motsvara kostnaden enligt punkten 2. Avgifterna ska justeras regelbundet för att korrigera eventuell under- eller övertäckning av kostnader som beror på fel i prognoserna.
6. Vid beräkningen av infrastrukturavgiften ska följande kostnader beaktas.

### 6.1 Infrastrukturkostnader

6.1.1 Investeringskostnaderna ska innefatta anläggningskostnaderna (inklusive finansieringskostnader) och kostnaderna för utveckling av infrastrukturen samt, i förekommande fall, avkastning på kapitalinvesteringen eller vinstmarginal. Kostnader för markförvärv, planering, projektering, övervakning av byggnadskontrakt och projektförvaltning samt arkeologiska undersökningar och markundersökningar, liksom andra relevanta tillkommande kostnader, ska också inbegripas.

6.1.2 Täckningen av anläggningskostnaderna ska baseras på antingen den planerade livslängden för infrastrukturen eller någon annan amorteringsperiod (som inte får vara kortare än



20 år) som kan anses lämplig av finansieringsskäl genom ett koncessionsavtal eller på annat sätt.

- 6.1.3 Utan att det påverkar beräkningen av investeringskostnaderna får kostnadstäckningen fördelas jämnt över amorteringsperioden eller genom viktning fördelas på de första, mellersta eller sista åren, förutsatt att denna viktning utförs på ett öppet sätt. Kostnadstäckningen får innebära en indexering av infrastrukturavgifter över amorteringsperioden.
- 6.1.4 Alla historiska kostnader ska grundas på betalade belopp. Framtida kostnader ska grundas på rimliga kostnadsprognoser.
- 6.1.5 Den räntesats som ska tillämpas på historiska kostnader för lån ska vara den sats som tillämpats för offentlig upplåning under samma period.
- 6.1.6 Avsättning för beräknad avkastning på kapital eller vinstmarginal ska vara rimlig mot bakgrund av marknadsförhållandena och kan varieras för att ge en kontrakterad tredjepart incitament att förbättra tjänstens kvalitet. Avkastningen på kapital kan beräknas med hjälp av sådana ekonomiska indikatorer som intern avkastningsgrad eller viktad genomsnittlig kapitalkostnad.
- 6.1.7 Om årlig underhållskostnad och strukturella reparationskostnader ska ingå enligt punkten 2 ska beräkningen av dessa kostnader innefatta både de årliga kostnaderna för underhåll av vägnätet och de periodiska kostnaderna för underhåll, förstärkning och reovering av vägbeläggning.

## 6.2 Drifts-, förvaltnings- och vägtullskostnader för systemet

- 6.2.1 Dessa kostnader ska innefatta alla kostnader som hänför sig till genomförande, drift och förvaltning av vägtullsystemet. De ska särskilt inbegripa
  - kostnaderna för anläggning, upprättande och underhåll av betalsystemet,
  - dagliga kostnader för drift, administration och upprätthållande av systemet,
  - administrativa avgifter i samband med koncessionsavtal,

- förvaltningskostnader, administrativa kostnader och servicekostnader i samband med driften av vägtullsystemet.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

	29 § <sup>6</sup>	
Regeringen kan bestämma att avgift får tas ut för begagnande av väg.	Regeringen får meddela föreskrifter om att avgift får tas ut för färd på färja.	
Närmare föreskrifter om sådana avgifter meddelas av regeringen.	I lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg finns bestämmelser om avgift för att använda väg.	

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

---

<sup>6</sup> Senaste lydelse 1988:413.

#### 4 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning

Härigenom föreskrivs att 7 och 14 §§ lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

##### 7 §<sup>7</sup>

Tillstånd krävs inte för allmän kameraövervakning

1. när övervakningen sker med en övervakningskamera som av trafiksäkerhetsskäl eller för säkerheten i arbetsmiljön är uppsatt på fordon, maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren,

2. vid övervakning som utförs av Trafikverket

a. vid vägtrafikövervakning *eller*

b. vid en sådan betalstation som avses i bilagan till lagen (2004:629) om trängselskatt och sker för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt enligt lagen ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas,

2. vid övervakning som utförs av Trafikverket

a. vid vägtrafikövervakning,

b. vid en sådan betalstation som avses i bilagan till lagen (2004:629) om trängselskatt och sker för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt enligt lagen ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas, *eller*

*c. vid en sådan betalstation som används för att ta ut infrastrukturavgifter enligt lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg och sker för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att beslut om avgift enligt lagen ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan avgift betalas eller för testkörning av systemet,*

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2010:98.

3. vid sådan trafikövervakning i en vägtunnel som avses i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och som utförs av någon annan tunnelhållare än Trafikverket eller

4. när övervakningen sker i sådana fall som avses i 4 § första stycket.

14 §<sup>8</sup>

Bild- eller ljudmaterial från allmän kameraövervakning av en plats dit allmänheten har tillträde får bevaras under högst en månad, om inte länsstyrelsen beslutar om en längre bevarandetid.

Första stycket gäller inte, om materialet

1. har betydelse vid utredning av brottslig verksamhet och antingen tagits upp av polismyndighet eller inom en månad från upptagningen lämnats över till polismyndighet eller åklagare av någon annan som gjort upptagningen,

2. ges in till domstol i mål om ansvar för brott eller

3. tagits upp vid sådan övervakning som avses i 7 § 2 b.

3. tagits upp vid sådan övervakning som avses i 7 § 2 b *eller*  
*c.*

När bild- eller ljudmaterial inte längre får bevaras *skall* det omedelbart förstöras.

När bild- eller ljudmaterial inte längre får bevaras *ska* det omedelbart förstöras.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

---

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2004:633.

## 5 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

### 6 §<sup>9</sup>

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2.
  - a. behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
  - b. förarutbildning och förarprov,
  - c. det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3.
  - a. behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,
  - b. det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,
6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,
7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), och

---

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2010:488.

8.

a. den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och

b. det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt

1. lagen (2004:629) om trängselskatt, *eller*

2. *lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg.*

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

*dels* att 2 kap. 1 § och 4 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas tre nya paragrafer, 3 kap. 9 och 10 §§ samt 4 kap. 10 c §, närmast före 3 kap. 9 § en ny rubrik samt närmast före 4 kap. 10 c § en ny rubrik av följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny bilaga, bilaga 8, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 kap.

#### 1 §<sup>10</sup>

I vägtrafikregistret ska de uppgifter föras in som framgår av

- |  |   |
|--|---|
| 1. bilaga 1 i fråga om fordonregistrering,                               |   |
| 2. bilaga 2 i fråga om körkortsregistrering,                             |   |
| 3. bilaga 3 i fråga om yrkestrafikregistrering,                          |   |
| 4. bilaga 4 i fråga om registrering av felparkeringsavgifter,            |   |
| 5. bilaga 5 i fråga om registrering av trängselskatt,                    |   |
| 6. bilaga 6 i fråga om registrering av yrkeskompetensbevis, <i>och</i>   | 6. bilaga 6 i fråga om registrering av yrkeskompetensbevis,                         |
| 7. bilaga 7 i fråga om registrering av kontroller av kör- och vilotider. | 7. bilaga 7 i fråga om registrering av kontroller av kör- och vilotider, <i>och</i> |
|  | 8. bilaga 8 i fråga om registrering av infrastrukturavgift på väg.                  |

I 4 kap. 5 a § finns särskilda bestämmelser om registrering av uppgifter enligt Prövrådsbeslutet.

<sup>10</sup> Senaste lydelse 2011:909.



**3 kap.***Uppgifter om registreringen av infrastrukturavgifter på väg**9 §*

*Uppgifter om infrastrukturavgift på väg ska gallras ur vägtrafikregistret om*

- 1. avgiften har betalats, och*
- 2. beslutet om avgift har fått laga kraft.*

*Uppgifterna ska i de fall som avses i första stycket gallras en vecka efter utgången av fristen i 23 § andra stycket förvaltningslagen (1986:223) eller, om avgiften har betalats först vid en senare tidpunkt, när betalning har skett.*

*Om avgiften inte har betalats ska uppgifterna gallras när fordringen har preskriberats.*

*10 §*

*Uppgifter som behandlas i samband med passage av en sådan betalstation som avses i 4 § förordningen (2000:100) om infrastrukturavgifter på väg och som inte behövs för att ett beslut om avgift ska kunna fattas, ska gallras omedelbart.*

**4 kap.***1 §<sup>11</sup>*

Vid sökning i vägtrafikregistret får som sökbegrepp vad gäller  
1. fordonsregistreringen användas de uppgifter som enligt 6 § första stycket 1 lagen (2001:558) om vägtrafikregister förs in i

---

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2012:243.

registret med undantag för uppgift om innehav av fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt,

2. körkortsregistreringen användas

a. personnummer, samordningsnummer eller referensnummer,

b. uppgifter om giltigt körkort eller förarbevis, ADR-intyg, behörighet, återkallelsegrund eller förarprovare,

c. datum för körkortsuppgifter som avses i bilaga 2 punkten 2 och som är förenade med datum, eller administrativa uppgifter som avses i bilaga 2 punkten 6,

d. namnet på den stat som utfärdat utländskt körkort i kombination med körkortsnummer eller motsvarande,

3. yrkestrafik- och taxitrafikregistreringen användas

a. registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn eller förarkod för taxiförarlegitimation,

b. datum för tillståndsuppgifter som avses i bilaga 3 punkten 2 och som är förenade med datum,

c. kortnummer och beställningsnummer för färdskrivarkort samt slutdatum för giltigheten av sådana kort,

d. fordons eller tillstånds användningssätt,

4. registreringen av felparkeringsavgifter användas

a. registreringsnummer eller ärendenummer,

b. datum för uppgifter om felparkeringsavgift som avses i bilaga 4 och som är förenade med datum,

5. registreringen av trängselskatt användas

a. registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer eller organisationsnummer,

b. datum för uppgifter om trängselskatt som avses i bilaga 5 och som är förenade med datum,

6. registrering av yrkeskompetensbevis användas personnummer, samordningsnummer och serienummer,

7. registreringen av kontroller av kör- och vilotider användas

a. registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn,

b. datum för kontroller i företags lokaler,

c. företags riskvärde,

d. typ av transportverksamhet.

*8. registreringen av infrastrukturavgift användas*

*a. registreringsnummer,  
personnummer, samordnings-*

nummer eller organisationsnummer, ombordenhetens identitetsnummer eller del därav,  
b. datum för uppgifter om infrastrukturavgift som avses i bilaga 8 och som är förenade med datum.

Första stycket är inte tillämpligt om möjligheterna att använda sökbegrepp begränsats enligt 5 §.

### *Uppgifter om registreringen av infrastrukturavgifter på väg*

#### *10 c §*

*Ett utdrag som avser uppgifter om infrastrukturavgift får begäras hos Transportstyrelsen och får innehålla uppgifter om datum, belopp och betalning, om utdraget har begärts av den registrerade själv. En sådan begäran kan ske genom tonvalssignalering per telefon eller efter en skriftlig begäran som överförs elektroniskt på det sätt som Transportstyrelsen föreskriver, under förutsättning att behörighets- och säkerhetsfrågorna är lösta på ett sätt som är tillfredsställande ur integritets-synpunkt.*

## Bilaga 8

I vägtrafikregistret ska i fråga om registreringen av infrastrukturavgifter på väg följande uppgifter föras in.

### 1. Uppgifter om passagen

Tidpunkt för passagen  
Avgiftsbelopp  
Betalstation  
Registreringsnummer eller beteckning på skylt  
Ombordenhetens identitetsnummer  
EURO-klass  
Fordonsklassificering  
Landskod

### 2. Uppgifter i beslut om infrastrukturavgift på väg och tilläggsavgift

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  
Fordonsuppgifter med angivande av följande uppgifter.  
Registreringsnummer eller beteckning på skylt  
Tidpunkt för färden och betalstation  
Belopp  
Beslutsdatum  
Betalningsförmedlare och dennes adress  
Ombordenhetens identitetsnummer

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

Betalning  
Utfärdad betalningsuppsmaning  
Överlämnande till Kronofogdemyndigheten

Återbetalning  
Undanröjande  
Svartlistad fordonsutrustning

#### **4. Övriga uppgifter**

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

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2013.

## 7 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs i fråga om offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

*dels* att 29 kap. 14 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas tre nya paragrafer, 29 kap. 5 a–5 c §§, samt närmast före 29 kap. 5 a–5 c §§ tre nya rubriker av följande lydelse.

### 29 kap.

#### *Infrastrukturavgift på väg*

##### *5 a §*

*Sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg och fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.*

*I beslut om infrastrukturavgift gäller dock sekretessen endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage.*

*För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst tjugo år.*

#### *Mål hos domstol*

##### *5 b §*

*Sekretessen enligt 5 a § gäller för uppgift i mål hos domstol, om det kan antas att den enskilde lider skada eller men om uppgiften röjs. Detsamma gäller*

*uppgift som med anledning av ett överklagande hos domstol registreras hos en annan myndighet enligt 5 kap. 2 § första stycket 3 eller 4. Får en domstol i ett mål från en annan myndighet en sekretessreglerad uppgift och saknar uppgiften betydelse i målet, blir dock sekretessbestämmelsen tillämplig på uppgiften även hos domstolen.*

Sekretessbrytande bestämmelse

5 c §

*Sekretessen enligt 5 a § hindrar inte att uppgift lämnas till en sådan betalningsförmedlare som avses i lagen (2007:58) om elektroniska vägtullsystem om det behövs för att betalningsförmedlaren ska kunna ta upp sådan vägtull som avses i den lagen.*

*Nuvarande lydelse*

Den tystnadsplikt som följer av 1, 2 och 6 §§ inskränker rätten enligt 1 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 1 och 2 §§ yttrandefrihetsgrundlagen att meddela och offentliggöra uppgifter.

*Föreslagen lydelse*

14 §<sup>12</sup>

Den tystnadsplikt som följer av 1, 2, 5 a och 6 §§ inskränker rätten enligt 1 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 1 och 2 §§ yttrandefrihetsgrundlagen att meddela och offentliggöra uppgifter.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

---

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2009:400.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>13</sup>

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

- |   |   |
|---|---|
| 1. lagen (1972:435) om överlastavgift,  |   |
| 2. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,   |   |
| 3. vägtrafikskattelagen (2006:227),   |   |
| 4. lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordons-<br>skatt,                  |   |
| 5. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands<br>bosatta artister m.fl., |   |
| 6. lagen (1994:419) om brottsofferfond,   |   |
| 7. skattebetalningslagen (1997:483),  |   |
| 8. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,                             |   |
| 9. 19 kap. socialförsäkrings-<br>balken, <i>eller</i>                                 | 9. 19 kap. socialförsäkrings-<br>balken,                        |
| 10. lagen (2004:629) om<br>trängselskatt.   | 10. lagen (2004:629) om<br>trängselskatt, <i>eller</i>          |
|   | 11. lagen (0000:000) om<br><i>infrastrukturavgifter på väg.</i> |

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

<sup>13</sup> Senaste lydelse 2010:1257.



## 9 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Bilaga 2

### Förteckning över de svenska skatter och avgifter som konventionen tillämpas på

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

Artikel 2 punkt 1 a:

- i) Kupongskattelagen (1970:624), lagen (1990:659) om särskild löneskatt på vissa förvärvsinkomster, lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., lagen (1991:687) om särskild löneskatt på pensionskostnader, inkomstskattelagen (1999:1229).
- ii) Lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel.
- iii) Lagen (1947:577) om statlig förmögenhetsskatt.

Artikel 2 punkt 1 b:

- i) Begravningslagen (1990:1144), lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund.
- ii) Lagen (1994:1920) om allmän löneavgift, lagen (1994:1744) om allmän pensionsavgift, socialavgiftslagen (2000:980).
- iii) A. Lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt.  
B. Lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.  
C. Mervärdesskattelagen (1994:200).  
D. Lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, bilskrottnings-

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

- E. Lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, fordons-skattelagen (1988:327), lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.
- G. Lagen (1972:435) om överlastavgift.

*Föreslagen lydelse*

Bilaga 2

### **Förteckning över de svenska skatter och avgifter som konventionen tillämpas på**

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

Artikel 2 punkt 1 a:

- iv) Kupongskattelagen (1970:624), lagen (1990:659) om särskild löneskatt på vissa förvärvsinkomster, lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., lagen (1991:687) om särskild löneskatt på pensionskostnader, inkomstskattelagen (1999:1229).
- ii) Lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel.
- ii) Lagen (1947:577) om statlig förmögenhetsskatt.

## Artikel 2 punkt 1 b:

- i) Begravningslagen (1990:1144), lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund.
- ii) Lagen (1994:1920) om allmän löneavgift, lagen (1994:1744) om allmän pensionsavgift, socialavgiftslagen (2000:980).
- iii)
  - A. Lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt.
  - B. Lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.
  - C. Mervärdesskattelagen (1994:200).
  - D. Lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel, lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel, lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt, lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus, lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljaoljeprodukter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.
  - E. Lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, fordonskattelagen (1988:327), lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.
  - G. Lagen (1972:435) om överlastavgift.
  - H. *Lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

## 10 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem

*dels* att rubriken till lagen ska ha följande lydelse,

*dels* att rubrikerna närmast före 4, 6, 10 och 11 §§ ska sättas närmast före 16, 28, 32 och 33 §§,

*dels* att nuvarande 2, 4, 5, 6, 7, 8, 10 och 11 §§ ska betecknas 3, 16, 2, 27, 28, 29, 32 och 33 §§,

*dels* att 1 och 9 §§ samt nya 2, 3, 16, 27-29, 32 och 33 §§, ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas 23 nya paragrafer, 4-8, 10-15, 17-26, 30 och 31 §§, samt närmast före 3, 4, 7, 10, 11, 12, 14, 15, 17, 20, 21, 22, 23, 25, 27 och 31 §§ nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Lag (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem

Lag (2007:58) om elektroniska vägtullsystem<sup>14</sup>

1 §<sup>15</sup>

Syftet med denna lag är att säkerställa tekniska standarder för elektroniska vägavgiftssystem.

Syftet med denna lag är att fastställa de kommersiella, funktionella och tekniska krav som ska gälla för att fordonsutrustning ska kunna fungera i elektroniska vägtullsystem enligt kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta<sup>16</sup>.

Lagen tillämpas på elektroniska vägtullsystem som används för sådan betalning av vägtullar

<sup>14</sup> Senaste lydelse 2007:58.

<sup>15</sup> Senaste lydelse 2007:58.

<sup>16</sup> EUT L 268, 13.10.2009, s. 11-29 (Celex 32009D0750).

med stöd av fordonsutrustning som anges i kommissionens beslut.

Lagens bestämmelser om avgiftsupptagare tillämpas på den som genom ett elektroniskt väg-tullsystem tar ut vägtullar för fordonstrafik med stöd av fordonsutrustning.

#### 5 §

Ett mindre och helt lokalt elektroniskt vägavgiftssystem behöver inte uppfylla de föreskrivna kraven om kostnaderna för detta inte står i proportion till fördelarna.

#### 2 §<sup>17</sup>

Ett mindre och lokalt elektroniskt vägtullsystem behöver inte uppfylla de föreskrivna kraven om kostnaderna för detta inte står i proportion till fördelarna.

Den som avser att inrätta ett system som nämns i första stycket ska anmäla detta till den myndighet som regeringen bestämmer.

### Definitioner

#### 2 §

Med elektroniska vägavgiftssystem avses i denna lag system som används för elektronisk betalning av avgifter som tas ut för färd med motordrivna fordon på väg eller på sådana färjor som avses i 2 § andra stycket väglagen (1971:948).

#### 3 §<sup>18</sup>

I denna lag avses med

1. anmält organ: sådana organ som ska anmälas enligt 7-9 §§ lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll,

2. avgiftsupptagare: en myndighet eller en juridisk person som genom ett elektroniskt vägtullsystem tar upp vägtullar för fordonstrafik i ett vägtullsområde,

3. betalningsförmedlare: en juridisk person som uppfyller föreskrivna krav, är registrerad

<sup>17</sup> Senaste lydelse av förutvarande 5 § 2007:58.

<sup>18</sup> Senaste lydelse av förutvarande 2 § 2007:58.

som betalningsförmedlare i den medlemsstat inom Europeiska unionen där den är etablerad och förmedlar betalning av vägtull från väganvändare till avgifts-upptagare,

4. elektroniskt vägtullssystem: ett sådant tekniskt och administrativt system som administrerar uttaget av vägtullar i ett vägtullsområde med stöd av fordonsutrustning,

5. fordonsutrustning: en komplett uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som är installerade i ett fordon för insamling, lagring, bearbetning, fjärrmottagning och överföring av data,

6. färdvägsdeklaration: en elektronisk uppgift till en avgifts-upptagare som bekräftar att ett fordon framförts inom ett vägtullsområde,

7. svart lista: en förteckning över fordonsutrustning som betalningsförmedlaren inte längre godkänner,

8. teknisk utrustning: all teknisk utrustning som behövs i det elektroniska vägtullssystemet, inklusive mjukvara och andra komponenter,

9. väganvändare: en fysisk eller juridisk person som tecknar ett kontrakt med en betalningsförmedlare,

10. vägtull: en avgift, skatt eller tull som betalas för fordons trafik i ett vägtullsområde,

11. vägtullsområde: ett om-

*råde, en väg, en gata, ett torg, en led eller en färja eller en kombination därav där vägtull tas ut.*

*Begreppet motordrivnet fordon har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Med väg avses en sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon.*

### *Bestämmelser om avgiftsupptagare*

#### *4 §*

*En avgiftsupptagare är skyldig att acceptera betalning enligt bestämmelserna i denna lag.*

*Avgiftsupptagaren ska uppfylla de krav som föreskrivits enligt 33 §.*

#### *5 §*

*Avgiftsupptagaren ska bedöma frågor som gäller överensstämmelse eller lämplighet för användning av sådan teknisk utrustning som behövs i ett elektroniskt vägtullsystem.*

#### *6 §*

*En avgiftsupptagare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter om en betalningsförmedlares eller en tillverkares affärs- och driftförhållanden som avgiftsupptagaren får tillgång till i sin verksamhet.*

*I det allmännas verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).*

### ***Bestämmelser om betalningsförmedlare***

#### *7 §*

*En juridisk person som är etablerad i Sverige får ansöka om att registreras som betalningsförmedlare här.*

*En ansökan om att registreras som betalningsförmedlare ska beviljas om den juridiska personen*

- 1. innehar föreskriven certifiering,*
- 2. har föreskriven och godkänd teknisk utrustning,*
- 3. har kompetens när det gäller tillhandahållandet av elektroniska vägtullsystem eller motsvarande finansiella tjänster,*
- 4. har lämplig finansiell ställning,*
- 5. kan upprätthålla en global riskhanteringsplan, och*
- 6. har gott anseende.*

#### *8 §*

*En betalningsförmedlare ska fullgöra de skyldigheter avseende täckningsgrad, servicenivå, tillhandahållande av fordonsutrustning och information som föreskrivits enligt 33 §.*



9 §<sup>19</sup>

Om tillsynsmyndigheten meddelar förelägganden eller förbud enligt denna lag, får dessa förenas med vite.

En betalningsförmedlare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter om väganvändare som betalningsförmedlaren får tillgång till i sin verksamhet.

**Betalningsförmedlares tillgång till vägtullsområde**

## 10 §

Avgiftsupptagaren ska i en områdesdeklaration ställa upp de allmänna villkor som gäller för att en betalningsförmedlare ska få tillgång till vägtullsområdet. Avgiftsupptagaren får även ställa upp icke diskriminerande särskilda kontraktsvillkor.

En betalningsförmedlare ska godkännas när de allmänna villkoren är uppfyllda om parterna även kommer överens om de särskilda kontraktsvillkoren.

Bestämmelser om förlikningsorgan finns i 21 §.

**Bestämmelser om väganvändare**

## 11 §

En väganvändare får, oavsett nationalitet, bosättningsstat eller i vilken stat fordonet är registrerat, sluta kontrakt med valfri betalningsförmedlare.

Väganvändaren ska

---

<sup>19</sup> Senaste lydelse 2007:58.

1. se till att alla användar- och fordonsdata som lämnas till betalningsförmedlaren är korrekta,

2. ansvara för att fordonsutrustningen är i drift medan fordonet framförs inom ett vägtullsområde, och

3. använda fordonsutrustningen enligt betalningsförmedlarens anvisningar.

Om väganvändaren inte fullföljer sina skyldigheter enligt andra stycket, ska betalningsförmedlaren anteckna väganvändarens fordonsutrustning på sin svarta lista.

### **Betalningsskyldighet**

#### **12 §**

En väganvändares betalning av vägtull till en betalningsförmedlare med vilken kontrakt är slutet sker med befriande verkan.

Om väganvändarens fordonsutrustning är i drift vid passage av ett vägtullsområde, får avgiftsupptagaren inte rikta sitt krav direkt mot väganvändaren.

#### **13 §**

Betalningsförmedlaren är betalningsskyldig i förhållande till avgiftsupptagaren för vägtullar som avser passager gjorda med det fordon som är knutet till en väganvändare med vilken betalningsförmedlaren har ett

kontrakt. Detta gäller även om en färdvägsdeklaration inte har skickats.

Betalningsförmedlaren är dock inte betalningsskyldig för vägtull som avser fordonstrustning som antecknats på förmedlarens svarta lista, om listan har skickats till avgiftsupptagaren.

### *Om vägtull*

#### *14 §*

En avgiftsupptagare får inte ta ut en högre vägtull av väganvändarna inom det elektroniska vägtullssystemet än av andra väganvändare.

Om en betalningsförmedlares fordonsklassificering skiljer sig från avgiftsupptagarens, ska avgiftsupptagarens fordonsklassificering gälla. Det gäller dock inte om det framgår att uppgiften är fel.

### *Särredovisning*

#### *15 §*

Om en myndighet eller juridisk person både är avgiftsupptagare och betalningsförmedlare, ska verksamheterna särredovisas på sätt som föreskrivits enligt 33 §.

### *Tekniska krav*

#### *4 §*

Ett elektroniskt *vägavgifts-system* skall uppfylla *föreskrivna* tekniska krav för att göra det möjligt att använda standardiserad utrustning i fordonen.

#### *16 §<sup>20</sup>*

Ett elektroniskt *vägtullsystem* ska uppfylla *de* tekniska krav som *föreskrivits enligt 33 §* för att göra det möjligt att använda standardiserad utrustning i fordonen.

*Den tekniska utrustningen ska bedömas och godkännas på det sätt som föreskrivits enligt 33 §.*

### *Anmälda organ*

#### *17 §*

*Anmälda organ ska vara ackrediterade för uppgiften av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93<sup>21</sup> och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.*

*Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska underrätta tillsynsmyndigheten om sådana ackrediteringsintyg som avses i första stycket liksom om återkallelser av sådana intyg.*

---

<sup>20</sup> Senaste lydelse av förutvarande 4 § 2007:58.

<sup>21</sup> EUT L 218, 13.8.2008, s. 30-47 (Celex 32008R0765).

*18 §*

*Anmälda organ ska bedöma frågor som gäller överensstämmelse eller lämplighet för användning av sådan teknisk utrustning som behövs i ett elektroniskt väggtullsystem.*

*19 §*

*Ett anmält organ får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter om en betalningsförmedlares eller en tillverkares affärs- och driftförhållanden som det anmälda organet får tillgång till i sin verksamhet.*

***Beslut om överensstämmelse och lämplighet för användning****20 §*

*Om en avgiftsupptagare eller ett anmält organ vid en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning finner att den tekniska utrustningen inte uppfyller föreskrivna krav, får tillverkaren eller betalningsförmedlaren begära att den myndighet som regeringen bestämmer beslutar i frågan.*

***Förlikningsorgan****21 §*

*Om någon av parterna begär det, ska ett förlikningsorgan medla mellan betalnings-*

*förmedlare och avgiftsupptagare*

*1. om en överenskommelse om kontraktsvillkor inte kan nås, eller*

*2. för att undersöka om kontraktsvillkor i ett slutet avtal är diskriminerande eller på annat sätt oskäligen.*

### **Register**

*22 §*

*Transportstyrelsen ska föra register över*

*1. vägtullsområden (registret över vägtullsområden), och*

*2. betalningsförmedlare (registret över betalningsförmedlare).*

*Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig enligt personuppgiftslagen (1998:204) för registren i första stycket.*

### **Registret över vägtullsområden**

*23 §*

*Registret över vägtullsområden ska ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter om vägtullsområden.*

*24 §*

*Registret över vägtullsområden ska innehålla uppgifter om*

*1. avgiftsupptagare för varje vägtullsområde,*

*2. vägtullsteknik i varje väg-*

tullsområde,

3. avgiftsstruktur,

4. områdesdeklaration, och

5. de betalningsförmedlare

som har kontrakt med avgifts-  
upptagaren för vägtullsområdet.

Med avgiftsstruktur avses  
främst uppgift om

1. avgiftsnivåer,

2. vilka fordon som omfattas  
av avgiftsplikt, och

3. vilka parametrar för  
klassificering av fordon som  
tillämpas.

### **Registret över betalnings- förmedlare**

25 §

Registret över betalnings-  
förmedlare ska ha till ändamål att  
tillhandahålla uppgifter om  
betalningsförmedlare.

26 §

Registret över betalnings-  
förmedlare ska innehålla upp-  
gifter om vilka betalnings-  
förmedlare som har registrerats  
enligt 7 §.

### **Tillsyn**

6 §

Regeringen meddelar före-  
skrifter om vilken myndighet  
som skall vara tillsyns-

### **Ansvariga statliga myndigheter**

27 §<sup>22</sup>

Regeringen meddelar före-  
skrifter om vilken statlig  
myndighet som ska

---

<sup>22</sup> Senaste lydelse av förutvarande 6 § 2007:58.

myndighet. *Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över att den som använder ett elektroniskt vägavgiftssystem för att ta ut avgifter följer denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

1. vara tillsynsmyndighet,
2. handlägga ansökningar om att godkännas som betalningsförmedlare,
3. vara förlikningsorgan, och
4. vara avgiftsupptagare på allmän väg.

### *Tillsyn*

7 §

28 §<sup>23</sup>

*Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över*

*1. att betalningsförmedlare följer bestämmelserna i denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen,*

*2. att betalningsförmedlares tekniska utrustning uppfyller föreskrivna krav, och*

*3. att avgiftsupptagare som inte är myndigheter följer bestämmelserna i denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

Tillsynsmyndigheten har på begäran rätt att få de upplysningar och ta del av de handlingar som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten har också på begäran rätt att, i den utsträckning det behövs för tillsynen, få tillträde till anläggningar, lokaler och andra utrymmen som har anknytning till användandet av ett elektroniskt *vägavgiftssystem*. Denna rätt omfattar inte bostäder.

Tillsynsmyndigheten har också på begäran rätt att, i den utsträckning det behövs för tillsynen, få tillträde till anläggningar, lokaler och andra utrymmen som har anknytning till användandet av ett elektroniskt *vägtullsystem*. Denna rätt omfattar inte bostäder.

<sup>23</sup> Senaste lydelse av förutvarande 7 § 2007:58.



8 §  
Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen *skall* följas.

29 §<sup>24</sup>  
Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen *ska* följas.

*Om tillsynsmyndigheten meddelar förelägganden eller förbud enligt denna lag, får dessa förenas med vite.*

30 §  
*Tillsynsmyndigheten ska vartannat år granska registrerade betalningsförmedlares globala riskhanteringsplan.*

*Tillsynsmyndigheten ska årligen kontrollera att förutsättningarna i 7 § andra stycket 1 och 4-6 är uppfyllda.*

#### *Återkallelse av registrering*

31 §  
*Om förutsättningarna i 7 § andra stycket 1, 4, 5 eller 6 inte längre är uppfyllda, ska registreringen som betalningsförmedlare återkallas.*

*Om den registrerade begär det, ska registreringen återkallas.*

---

<sup>24</sup> Senaste lydelse av förutvarande 8 § 2007:58.

### Överklagande

10 §

*Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.*

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

32 §<sup>25</sup>

*Beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad.*

### Bemyndiganden

11 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana krav som anges i 4 § och om avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

33 §<sup>26</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. sådana krav som anges i 4, 7, 8 och 16 §§,

2. vad en områdesdeklaration enligt 10 § ska innehålla,

3. särredovisning av olika verksamheter enligt 15 §,

4. förfarandet vid bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning,

5. handläggningen hos förlikningsorganet,

6. avgifter för registrering och expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd, och

7. avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

<sup>25</sup> Senaste lydelse av förutvarande 10 § 2007:58.

<sup>26</sup> Senaste lydelse av förutvarande 11 § 2010:1574.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

## 11 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem

*dels* att rubriken till förordningen ska ha följande lydelse,

*dels* att 1–3 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det i förordningen ska införas tio nya paragrafer, 4–13 §§, samt närmast före 1, 2, 3, 10 §§ nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**Förordningen (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem**

**Förordningen (2007:59) om elektroniska vägtullsystem<sup>27</sup>**

### *Innehåll*

Denna förordning innehåller bestämmelser om tillämpningen av lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem.

1 §<sup>28</sup>

Denna förordning innehåller bestämmelser om tillämpningen av lagen (2007:58) om elektroniska vägtullsystem.

*Termer och uttryck som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen om elektroniska vägtullsystem.*

### *Bemyndiganden*

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter

1. om tekniska krav på elektroniska vägavgiftssystem för att göra det möjligt att använda

2 §<sup>29</sup>

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter

1. om tekniska krav på elektroniska vägtullsystem för att göra det möjligt att använda

<sup>27</sup> Senaste lydelse 2007:59.

<sup>28</sup> Senaste lydelse 2007:59.

<sup>29</sup> Senaste lydelse 2010:1609.

standardiserad utrustning i standardiserad utrustning i fordonen, och fordonen,

2. om krav på betalningsförmedlare enligt 7 och 8 §§ lagen (2007:58) om elektroniska väg-tullsystem,

3. om vad en områdesdeklaration enligt 10 § lagen om elektroniska vägtullsystem ska innehålla,

4. om särredovisning av olika verksamheter enligt 15 § lagen om elektroniska vägtullsystem,

5. om förfarandet vid bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning enligt lagen om elektroniska vägtullsystem

6. om parametrar för klassificering av fordon och förfarandet vid införande av nya parametrar, och

2. om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lagen (2007:58) om elektroniska väg-avgiftssystem och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

7. om avgifter för tillsyn, ärendehandläggning och registrering samt expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd enligt lagen om elektroniska vägtullsystem och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

#### *Ansvariga statliga myndigheter*

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt 6 § lagen (2007:58) om elektroniska väg-avgiftssystem.

3 §<sup>30</sup>

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt lagen (2007:58) om elektroniska vägtullsystem.

<sup>30</sup> Senaste lydelse 2008:1171.

## 4 §

*Transportstyrelsen ska pröva ansökan om godkännande som betalningsförmedlare enligt 7 § lagen (2007:58) om elektroniska vägtullsystem.*

## 5 §

*Transportstyrelsen beslutar i fråga om överensstämmelse eller lämplighet för användning enligt 20 § lagen (2007:58) om elektroniska vägtullsystem.*

## 6 §

*Om ett anmält organ som är ackrediterat i ett annat land inom Europeiska unionen inte uppfyller föreskrivna krav, ska Transportstyrelsen anmäla det till kommittén för elektroniska vägtullar enligt artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen<sup>31</sup>.*

## 7 §

*Transportstyrelsen ska ta emot anmälningar om undantagna elektroniska vägtullsystem enligt lagen (2007:58) om elektroniska vägtullsystem.*

---

<sup>31</sup> EUT L 166, 30.4.2004, s. 124–143 (Celex 32004L0052).

## 8 §

*Kommerskollegium ska vara förlikningsorgan enligt lagen (2007:58) om elektroniska väg-tullsystem.*

*Inom en månad från det att en begäran om ingripande har tagits emot ska Kommerskollegium uppge om samtliga dokument som behövs för förlikningen har kommit in.*

*Kommerskollegium ska avge sitt yttrande om en tvist senast sex månader efter mottagandet av en begäran om att det ska ingripa.*

## 9 §

*Trafikverket ska vara avgiftsupptagare på allmän väg enligt lagen (2007:58) om elektroniska vägtullsystem.*

**Bestämmelser om avgiftsupptagare**

## 10 §

*Andra avgiftsupptagare än statliga myndigheter ska meddela Transportstyrelsen den avgiftsstruktur som finns inom deras vägtullsområden.*

*Andra avgiftsupptagare än statliga myndigheter ska meddela Transportstyrelsen sambandet mellan de använda parametrarna för klassificering av fordon och fordonstaxeklasserna minst tre månader innan de ska användas.*

*11 §*

*Avgiftsupptagarna ska inom sina vägtullsområden godta all fordonsutrustning som är i drift från betalningsförmedlare med vilka de har kontraktsförhållanden som överensstämmer med de krav som föreskrivits enligt 2 § och som inte förekommer på en svart lista.*

*Avgiftsupptagarna ska på sin webbplats lämna uppgift om alla betalningsförmedlare med vilka de har kontrakt.*

*12 §*

*En avgiftsupptagare kan behöva samarbeta med en betalningsförmedlare för att utföra oanmälda och detaljerade tester av vägtullsystem som inbegriper fordon som framförs eller nyligen har framförts inom avgiftsupptagarens vägtullsområde.*

*Antalet fordon som omfattats av sådana test inom loppet av ett år för en viss betalningsförmedlare ska motsvara dennes årliga genomsnittliga eller prognostiserade trafik inom avgiftsupptagarens vägtullsområde.*

*Transportstyrelsen ska för Trafikverkets räkning utföra de tester som avses i första stycket.*

*13 §*

*En avgiftsupptagare ska på ett icke-diskriminerande sätt samarbeta med betalningsförmedlare, tillverkare och andra för att*



*identifiera och åtgärda problem samt bedöma fordonsutrustning och annan teknisk utrustnings lämplighet.*

*14 §*

*Om avgiftsupptagaren har ett bristfälligt system ska det inte hindra en väganvändare från att passera igenom systemet med minsta möjliga fördröjning och utan att det anses som avgiftsmitning.*

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2013.

# 1 Utredningens uppdrag och arbete

## 1.1 Utredningens uppdrag

Den särskilda utredaren ska enligt direktiven (dir. 2011:47) bland annat ta fram författningsförslag avseende uttag av avgifter vid användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet. Utredaren ska även undersöka villkoren för att ta ut avgift för användandet av väginfrastruktur för fordon som inte är registrerade i Sverige. Förslag ska lämnas på hur ett avgiftsuttag för sådana fordon kan utformas.

Vidare ska utredaren enligt tilläggsdirektiven (dir. 2012:65) lämna de författningsförslag som genomförandet av kommissionens beslut om det europeiska systemet för elektroniska vägtullar kräver.

Uppdraget ska i dessa delar redovisas i ett delbetänkande senast den 30 september 2012.

Utredaren har även i uppdrag att analysera förutsättningarna för och lämna förslag till vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller trängselskatt. Vidare ska – i det sammanhanget – villkoren för att ta ut trängselskatt av fordon som inte är registrerade i Sverige undersökas, liksom påminnelse- och sanktionsavgifter i fråga om både trängselskatter och avgifter på väg. Utredaren ska också ta ställning till hur framtida höjningar av trängselskatten bör utformas och till vilken domstol frågor om trängselskatt ska överklagas. Uppdraget ska i dessa delar redovisas i ett slutbetänkande senast den 15 februari 2013.

Direktiven återges i sin helhet i *bilaga 1 och 2*.

## 1.2 Utredningens arbete

Arbetet inleddes i juni 2011. Utredningen har sammanlagt haft nio sammanträden, varav ett i internatform. Inom ramen för utredningen har även ett antal informella möten hållits med de olika experterna.

Utöver ett nära samarbete med experterna har utredningen också, såvitt avser de nu aktuella frågorna, träffat företrädare för EPC, trafikpolisen, KTH och Swedavia. Ett möte med företrädare för den norska Statens Vegvesen har också hållits. Utredningen har vidare genomfört en mailenkät till företrädare för motsvarigheten till Transportstyrelsen i de olika medlemsländerna i EU avseende utbyte av uppgifter om utländska fordonsägare. Utredningen har också presenterat sitt uppdrag i olika sammanhang, bland annat för Sveriges kommuner och landsting, SKL.

## 2 Bakgrund

### 2.1 Allmänt om infrastrukturavgifter på väg

I uppdraget ingår att ta fram författningsförslag avseende uttag av avgifter för fordon som trafikerar broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet.

#### 2.1.1 Gällande rätt och allmän bakgrund

Av 29 § väglagen (1971:948) följer att regeringen kan bestämma att avgift får tas ut för begagnande av allmän väg. Närmare föreskrifter om sådana avgifter meddelas av regeringen. Avgift får bara tas ut för sådan väg som har byggts efter ikraftträdandet den 1 juli 1988. Dessförinnan var det endast möjligt att ta ut en avgift för begagnande av färja. Avgift för färja kan fortfarande tas ut med stöd av 29 § väglagen. Avgifter kan användas som ett komplement till annan typ av finansiering av nybyggnationer av exempelvis större broar eller tunnlår. Tillstånd att genomföra vägbyggnadsobjekt som helt eller delvis finansieras med avgifter från trafikanterna bör i varje enskilt fall beslutas av regeringen.<sup>1</sup>

Med allmän väg avses väg som anlagts som eller förändrats till allmän väg enligt väglagens bestämmelser. Allmän väg är också sådan för allmän samfärdsel upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid väglagens ikraftträdande hölls av staten eller en kommun.

Den enda avgift som i dagsläget tas ut enligt 29 § väglagen är broavgifter för färd över Svinesundsbron. Den gamla Svinesundsbron ansågs inte kunna avgiftsbeläggas, eftersom den redan var finansierad av skattemedel. Eftersom det således inte var fråga om

---

<sup>1</sup> Prop. 1987/88:50 s. 183.

någon motprestation från det allmänna skulle pålagan vara att betrakta som skatt. Avgift tas därför endast ut på den norska sidan.

Avgifterna för färd över Öresundsförbindelsen är inte en sådan avgift som avses i 29 § väglagen eftersom förbindelsen är en enskild väg.<sup>2</sup> Avgiftsuttaget är således inte särskilt reglerat i författning.

Mellan åren 1993 och 1998 togs en avgift ut på Rödöbron som går mellan Frösön i Storsjön och Rödön. Bron finansierades av staten, tre kommuner och ett antal privata aktörer som gick samman och bildade ett särskilt bolag, Rödöbron AB. Bolaget fick rätt att ta ut avgifter för passage på bron. Staten löste dock in lånet och riksdagen beslutade med verkan från och med den 1 januari 1999 att några avgifter inte längre skulle tas ut.

En utförlig beskrivning av historiken kring vägavgifter, nationellt och internationellt, återfinns i Utredningen om vägavgifter på E6:s betänkande *Andra vägar att finansiera nya vägar* (SOU 2006:33), liksom i Medfinansieringsutredningens delbetänkande *Medfinansiering av transportinfrastruktur* (SOU 2011:12).

### 2.1.2 Avgift för färd på Svinesundsförbindelsen

I förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen regleras avgifterna vid färd med motordrivet fordon norrut på Svinesundsförbindelsen. Avgift behöver inte betalas för färd med motorcykel, moped, utryckningsfordon eller buss i linjetrafik. Avgiften ska betalas till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen får uppdra åt någon annan att ta upp avgiften för Transportstyrelsens räkning och i Transportstyrelsens namn. Det är Svinesundsförbindelsen AS som tar upp avgiften.

Fordonets förare och den som i ett nationellt fordonsregister är angiven som ägare av fordonet är solidariskt betalningsskyldiga för avgiften. Ägaren är dock inte betalningsskyldig om fordonet har frånhänts ägaren genom brott. Skyldigheten att erlägga avgift inträder vid passage av den betalstation som är belägen på södra delen av Svinesundsförbindelsen. Avgiften ska betalas direkt eller i efterhand.

I förordningen regleras hur betalning ska ske, med vilket belopp och med vilken rabatt. Avgiften kan betalas kontant, med kreditkort eller med en elektronisk betalbricka (transponder).

---

<sup>2</sup> Jfr 1 § väglagen och prop. 1990/91:158.

Vidare regleras hur utebliven betalning ska hanteras (via föreläggande att betala, inklusive tilläggsavgift).

### 2.1.3 Eurovinjettdirektivet

Eurovinjettdirektivet (EG) nr 62/1999<sup>3</sup> är tillämpligt på *fordonsskatter*, tidsbaserade *vägavgifter* och distansbaserade *vägtullar* som tas ut på tunga lastbilar, dvs. lastbilar som inklusive eventuellt släp har en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton. Personbilar och lätta lastbilar omfattas inte av direktivet. Syftet med Eurovinjettdirektivet är att avlägsna snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna. Därför ska avgiftssystemen harmonieras för de tunga lastbilarna. Direktivet tvingar inte medlemsstaterna att införa vägavgifter och vägtullar, men om sådana tas ut måste direktivets villkor följas. Det första Eurovinjettdirektivet antogs 1993, men ersattes 1999 av ett nytt direktiv som ändrades 2006 och 2011.

Med *vägavgift* avses i direktivet ett bestämt belopp som ska erläggas för att ge fordonet rätt att under en given tid använda en viss infrastruktur. De tidsbaserade vägavgifterna har införts i Sverige genom lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Likaså har direktivets bestämmelser om minimiskattesatser för *fordonsskatten* beaktats i den svenska lagstiftningen.<sup>4</sup> Vägavgifterna och fordonsskatten kommer inte att behandlas i detta betänkande.

Direktivet är inte genomfört i svensk rätt såvitt avser distansbaserade vägtullar. Med *vägtull* avses enligt direktivet en specifik avgift för ett fordon, grundad på den tillryggalagda sträckan inom en viss infrastruktur och på fordonstyp som omfattar en *infrastrukturavgift* och/eller en *avgift för externa kostnader*.

En vägtull i form av en *infrastrukturavgift* i direktivets mening är en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av infrastruktur. Det innebär att en sådan avgift tas ut beroende på hur långt man kör på en viss angiven infrastruktur, exempelvis en ny väg eller bro. I detta

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, ändrad genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG av den 17 maj 2006 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011.

<sup>4</sup> I förarbetena till lagen om vägavgifter för vissa tunga fordon (prop. 1997/98:12 bilaga 1 s. 43) anges att fordonsskatten sänks med anledning av den nya vägavgiften till de minimiskattesatser som anges i direktivet.

sammanhang noteras att infrastrukturavgiften är likvärdig med de avgifter som tas ut på Svinesundsförbindelsen och Öresundsförbindelsen och som ska tas ut på broarna i Sundsvall, Motala och Skurusund. Regleringen av infrastrukturavgifter i direktivet är därmed i högsta grad relevant.

En vägtull i form av en *avgift för externa kostnader* i direktivets mening är en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader till följd av trafikrelaterade luftföroreningar och/eller trafikrelaterat buller. Det innebär att avgiften för externa kostnader är en avgift som tas ut beroende på hur långt man kör och som ska spegla externa kostnader för utsläpp och buller på befintlig infrastruktur. Det är alltså inte fråga om en avgift som är relaterad till finansieringen av exempelvis en ny väg. En vägtull i form av en avgift för externa kostnader kan således omfatta hela eller delar av medlemsstatens vägnät. En sådan avgift finns för närvarande inte i den svenska rättsordningen. Den följande redogörelsen kommer därför inte att omfatta avgiften för externa kostnader.

Direktivet är tillämpligt på det transeuropeiska vägnätet<sup>5</sup> och motorvägnät. Begreppet motorvägnät definieras inte i direktivet. Med *motorväg* avses i direktivet en väg som är särskilt utformad för motortrafik, som är försedd med skilda körbanor för trafik i två riktningar med planfria korsningar och som är särskilt skyltad som motorväg.

Medlemsstaterna *får* behålla eller införa vägtullar eller vägavgifter på det transeuropeiska vägnätet eller på vissa delar av detta nät och på alla andra delar av sina motorvägnät på vissa i direktivet angivna villkor. Medlemsstaterna är oförhindrade att ta ut vägtullar och vägavgifter för andra vägnät förutsatt att de inte diskriminerar internationell trafik och inte leder till snedvridning av konkurrensen mellan operatörerna.

Vägtullar och vägavgifter får inte tas ut samtidigt för användandet av ett och samma vägavsnitt, bortsett från för användningen av *broar, tunnlar och bergspass*.

För fordon som är befriade från skyldigheten att installera färdskrivare finns det möjlighet att göra undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift.

Fordon med en högsta tillåtna bruttovikt under tolv ton kan undantas från sådana avgifter eller tullar om det bland annat skulle

---

<sup>5</sup> Artikel 2 a) hänvisar till avsnitt 2 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, så som det illustreras med hjälp av kartor.

få betydande negativa följder för det fria trafikflödet, miljön, bullernivåer, trängsel, folkhälsan eller trafiksäkerheten, eller medföra administrativa kostnader på mer än 30 procent av de extra inkomsterna.

Infrastrukturavgifterna ska grundas på principen om återvinnande av infrastrukturkostnader. De viktade genomsnittliga infrastrukturavgifterna ska vara relaterade till kostnaderna för uppförande, drift, underhåll och utveckling av det berörda infrastrukturnätet och kan också omfatta avkastning på kapital eller en vinstmarginal. De kostnader som beaktas ska avse det nät, eller del av detta, för vilket infrastrukturavgifter tas ut, och de fordon som omfattas av dem. Medlemsstaterna får välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av dessa kostnader. Beräkningen av kostnaderna ska göras utifrån en metod som beskrivs i bilaga III till direktivet. I den bilagan anges också att kostnaderna ska fördelas på de tunga lastbilarna utifrån deras andel av fordonskilometer. Där sägs vidare att avskrivningstiden inte får vara kortare än 20 år.

Medlemsstaterna *ska* differentiera infrastrukturavgiften i enlighet med fordonets EURO-utsläppsklass så att ingen infrastrukturavgift med mer än 100 procent överstiger samma avgift som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven. Undantag från differentierade infrastrukturavgifter får dock göras om detta allvarligt skulle skada enhetligheten inom vägtullsystemen på dess territorium, om det inte skulle vara tekniskt genomförbart, om det skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort eller om vägtullen innefattar en avgift för externa kostnader.

Om en förare, eller i förekommande fall transportföretaget, vid en kontroll inte kan förete de fordonsdokument som krävs för att styrka fordonets EURO-utsläppsklass, får medlemsstaterna ta ut vägtullar upp till den högsta tillåtna nivån.

Infrastrukturavgiften *får* också differentieras under vissa förutsättningar i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten.

Medlemsstaterna får under vissa förutsättningar medge rabatter eller avdrag på infrastrukturavgiften.

För Öresundsbron tillämpas ett undantag för särskilda projekt av stort europeiskt intresse, enligt bilaga III till beslut nr (EU)



661/2010<sup>6</sup>, enligt vilket vägtullsatserna får differentieras på annat sätt än så som angivits i direktivet för att säkra projektets lönsamhet.

Vägavgifter och vägtullar ska tas ut och drivas in och deras betalning övervakas på ett sådant sätt att det orsakar så lite störningar som möjligt för trafikflödet. Obligatoriska kontroller vid gemenskapens inre gränser ska undvikas. Arrangemangen för uttag av vägtullar eller vägavgifter får inte innebära omotiverade nackdelar, vare sig ekonomiskt eller på annat sätt, för tillfälliga användare av vägnätet. Särskilt när en medlemsstat uppbär vägtullar eller vägavgifter genom ett system som kräver användning av en ombordenhet ska den genom rimliga administrativa och ekonomiska arrangemang göra lämpliga ombordenheter tillgängliga.

Om en medlemsstat tar ut vägtull för ett fordon ska totalbeloppet av vägtullen, infrastrukturavgiften och/eller avgiften för externa kostnader anges på ett kvitto, såvitt möjligt på elektronisk väg.

Två eller flera medlemsstater kan samarbeta för att införa ett gemensamt *vägavgiftssystem*. Sverige har ingått ett sådant avtal med Belgien, Danmark, Tyskland, Luxemburg och Nederländerna (Eurovinjettsamarbetet).<sup>7</sup> Likaså kan två eller flera medlemsstater samarbeta för att införa ett gemensamt *vägtullsystem*.

Direktivet hindrar inte att skatter eller avgifter tas ut vid fordonsregistrering eller på fordon eller last med avvikande vikt eller dimensioner. Direktivet hindrar inte heller att parkeringsavgifter eller särskilda avgifter för stadstrafik tas ut.

Vidare hindrar inte direktivet medlemsstaterna från att på ett icke diskriminerande sätt tillämpa *avgifter som är särskilt utformade för att minska trängsel eller motverka miljöpåverkan*, inklusive dålig luftkvalitet på vägar i tätbebyggda områden, inbegripet de vägar i det transeuropeiska nätet som går genom tätbebyggda områden.

Enligt direktivet bör inkomsterna från infrastrukturavgifterna komma transportsektorn till godo och användas för att få hela trafiksystemet att fungera optimalt.

Medlemsstaterna ska upprätta lämpliga kontroller och fastställa ett påföljdssystem. De fastställda påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

---

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.

<sup>7</sup> SÖ 1997:50, ändrad genom SÖ 2002:46, SÖ 2003:31 och SÖ 2003:51.

### 2.1.4 Avtalen

På initiativ från regeringen har Vägverket (numera Trafikverket) slutit flera avtal med olika kommuner som bygger på att en brukaravgift (dvs. en vägtull) ska tas ut för att finansiera nya brobyggen.

Vägverket och Sundsvalls kommun har träffat ett avtal som bland annat reglerar nybyggnation av en bro på E4 över Sundsvallsfjärden. Enligt avtalet ska avgiften avse lätt och tung lastbil och tas ut alla tider på dygnet under årets alla dagar. Avgiften ska tas upp genom ett liknande system som finns för trängselskatten i Stockholm, vilket innebär att fordonen inte behöver stanna för att betala. I kalkylen har avgifter för utländska fordon räknats med. En tilläggsavgift ska tas ut vid utebliven betalning. Enligt de preliminära beräkningarna ska avgiften tas ut under 30 år och då täcka cirka 77 procent av de förväntade infrastrukturkostnaderna. Bron beräknas vara färdig under hösten 2014.

Vägverket har även träffat avtal med Motala och Mjölby kommuner som bland annat innefattar nybyggnation av en bro på riksväg 50 över Motalaviken. Avgiften ska avse lätt och tung lastbil samt personbil. Den sammanlagda avgiften för personbilar ska högst uppgå till 100 kronor per kalendermånad. I övrigt är villkoren i huvudsak desamma som avseende Sundsvall. Avgiften beräknas tas ut under 26 år och ska täcka cirka 96 procent av de förväntade infrastrukturkostnaderna. Bron beräknas vara färdig under hösten 2013.

Vägverket har även slutit avtal med Nacka kommun om byggnation av en ny bro på väg 222 över Skurusundet. Av avtalet framgår att en brukaravgift ska tas ut tills 2/3 av investeringskostnaden är betald. Enligt avtalet ska alla fordon betala. Avgiften ska vara högst 4 kronor per passage.

Väginvesteringarna i broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4, över Motalaviken på riksväg 50 och över Skurusundet på väg 222 ingår i den av regeringen beslutade nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Investeringarna ska delvis finansieras med intäkter från vägtullar. Enligt riksdagens beslut (prop. 2009/10:99 s. 37 f., bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348) får den del av kapitalkostnaderna för investeringarna som ska täckas av framtida avgiftsintäkter finansieras genom lån.

## 2.2 Tekniska lösningar

Det finns fyra olika typer av avgiftssystem i drift i dag. Manuella system och DSRC-baserade system används i dag på Svinesundsbron och Öresundsbron. Satellitbaserade system används inte i Sverige i dag. ANPR-baserade system används i trängselskattesystemet i Stockholm.<sup>8</sup>

### 2.2.1 Manuella system

Manuell betalning innebär att man betalar direkt vid passage av en betalstation, med kontanter eller kort i kassa eller i en automat (kan vara en obemannad betalstation med myntautomat).

Fördelarna är att det är en enkel och beprövad teknik, ingen teknik behövs i fordonen, betalningsmedel finns och det är integritetsskyddat. Nackdelarna är höga kostnader för byggande och administration, utrymmeskrävande betalstationer i vägnätet och att det tar lång tid per betalning.

Detta gör att det inte är lämpligt att använda manuell betalning i stor skala i betalsystem i stadsmiljö. Däremot kan manuell betalning vara ett komplement till automatiska betalmetoder, t.ex. för tillfälliga besökare, samt fungera bra i system med höga avgifter och relativt låg genomströmning.

### 2.2.2 DSRC-system

DSRC står för Dedicated Short Range Communication och är korthålls-kommunikation mellan en transponder, monterad i fordonet, och en vägsidesmonterad transceiver (antenn). Transpondern benämns ofta OBU (on-board unit), bricka eller dosa. Genom kommunikationen mellan transponder och transceiver utbyts nödvändiga data för att genomföra en avgiftstransaktion i enlighet med ett kontrakt upprättat mellan användaren och betalningsförmedlaren som tillhandahåller transpondern.

DSRC-anläggningar kompletteras oftast med ett kamerasystem som fotograferar varje passage för de fall DSRC-transaktionen

---

<sup>8</sup> Informationen i detta avsnitt är i huvudsak hämtad från Transportstyrelsens och Trafikverkets gemensamma Rapport avseende brukaravgifter och utländska fordon av den 14 april 2011.

fallerar eller inte stämmer eller där det inte finns någon transponder.

En del avgiftssystem har bommar som fälls upp med hjälp av passageregistreringen, andra system har ett fritt flöde där kommunikationen sker ”i farten” när en portal passeras (freeflow). En del DSRC-system kräver betalning i avgränsade körfält, medan andra kan fungera i fritt fordonsflöde utan avgränsningar mellan körfält.

Fördelarna är att det är en enkel och väl beprövad teknik, samt att det ger en bra flexibilitet med goda möjligheter att differentiera avgifter avseende tid, plats och fordonstyp.

Nackdelarna är att tekniken förutsätter avgift vid ett betalsnitt (station), vilket gör det svårt att ta hänsyn till mer avancerade tariffer (t.ex. baserat på körd sträcka), samt att systemet kräver att det finns en transponder i bilen. Systemet är inte integritets-skyddat.

I Skandinavien finns AutoPASS, som är en norsk betaltjänst, BroBizz, som är en dansk betaltjänst och AutoBizz som används på Scandlines färjor. I Norden har EasyGo-samarbetet enats om procedurer och överenskommelser för att användarna ska klara sig med ett kontrakt och en utrustning i fordonet och få en räkning enbart från sin betalningsförmedlare, även om passager skett genom flera olika avgiftsområden.

Standardiseringen av DSRC-specifika applikationer är i stort sett avslutad. I Europa har man tagit fram en gemensam standard för datautbyte mellan OBU och vägsida vid denna typ av vägavgiftsupptagning, vilket gör interoperabilitet mellan system möjlig (se avsnitten 2.6.1 om EFC-direktivet och 2.6.2 om kommissionens beslut). I ett längre perspektiv gör detta att man kan ta sig med en och samma utrustning och ett enda kontrakt med en betalningsförmedlare genom alla system som använder DSRC-baserade system.

En transponderlösning medför enligt de EU-rättsliga reglerna (EETS) att betalning ska ske genom en betalningsförmedlare. En betalningsförmedlare tillhandahåller då en tjänst för betalningsförmedling vilket inkluderar tillhandahållande av en transponder till den väganvändare som slutit avtal med betalningsförmedlaren. Betalningsförmedlaren garanterar i avtal med avgiftsupptagaren betalning för passager i vägtullsområdet. Detta innebär att betalningsförmedlaren övertar betalningsskyldigheten i förhållande till avgiftsupptagaren.

Transponderanvändaren (som kan vara bilens ägare eller nyttjare) sluter ett avtal med en betalningsförmedlare som påtar sig betalningsskyldigheten i förhållande till avgiftsupptagaren i användarens ställe. Betalningsskyldigheten för användaren regleras i avtal mellan denne och förmedlaren. I det avtalet kan rabatter och andra förmånliga erbjudanden komma att ges till användaren. I gengäld betalar användaren en årsavgift till betalningsförmedlaren. Betalningsförmedlaren kan få kompensation av avgiftsupptagaren för skötseln av administrationen och den risk betalningsförmedlaren tar för att vissa avgifter inte betalas in av användaren.

De transponderbaserade system som finns i bruk i dag i Skandinavien i form av BroBizz, AutoBizz och AutoPASS fungerar på det sätt som beskrivits ovan om EETS. Där EETS-baserade transpondrar ska fungera i hela EU fungerar emellertid BroBizz, AutoBizz och AutoPASS enbart i Skandinaviska vägtullsystem. Avgiftsupptagarna kan för nationella eller lokala ändamål ha eller inrätta egna särskilda nationella eller lokala tjänster, med manuella, automatiska eller elektroniska system. EETS är en tjänst för elektroniska system som kompletterar de nationella eller lokala systemen för elektroniska vägtullar i medlemsstaterna för betalning av vägtullar. Väganvändaren kan alltså välja att skaffa en transponder som enbart fungerar i Skandinavien eller en som fungerar i hela EU. En EETS transponder är alltid knuten till ett specifikt fordon och uppgiften om fordonsidentiteten finns lagrad i transpondern. Detta gäller också en transponder utgiven av AutoPASS, med den skillnaden att fordonsidentiteten lagras i bakomliggande system i stället för i transpondern. Med BroBizz förhåller det sig dock något annorlunda. BroBizz är i dagsläget knutet till en person eller ett företag och kan användas i vilket fordon som helst. Används den i ett tungt fordon ska uppgift om detta dock anmälas och registreras i ett särskilt register, den så kallade HGV-listan (Heavy Goods Vehicle).

För att kunna fastställa en korrekt avgift (det utgår olika avgifter för lätta och tunga fordon) har vägtullsstationerna vid Öresundsbron och bron vid Stora Bält i Danmark utrustats med teknik som okulärt kan identifiera vilken typ av fordon det är som passerar. De norska vägtullsystemen fastställer avgift för ett BroBizz-fordon först genom att kontrollera fordonets registreringsnummer mot HGV-listan. Finns fordonet antecknat där utgår avgift för tungt fordon, annars avgift för lätt fordon. Utgivaren av BroBizz har påbörjat ett arbete med att ändra hela sin

lösning så att även deras transpondrar knyts till specifika fordon. Enligt uppgift ska alla BroBizz från och med sommaren 2014 ha en sådan knytning. Ambitionen är att transpondrar som byts ut, av till exempel åldersskäl, ersätts med en transponder som lagrar fordonsidentiteten i transpondern. För transpondrar som inte bytts ut kommer man att kräva nya avtal med abonnenterna som innebär att transpondern knyts till endast ett fordon. Uppgift om vilket fordon det är noteras i HGV-listan. HGV-listan kommer alltså framgent att innehålla uppgifter även om lätta fordon.

I de system som i dag använder transponder tas även en bild av registreringsskylten vid passage med transponder av en betalningsportal. Bilden och transpondersignalen kopplas då automatiskt ihop.

### 2.2.3 Satellitbaserade system

De satellitbaserade systemen för avgiftsupptagning har en högre grad av teknisk komplexitet. Grundtekniken baseras på att fordonet positioneras med hjälp av satelliter och koordinaterna skickas med en viss rytm från transpondern över telenätet till betalningsförmedlarens centralssystem. Körmonstret loggas mot en karta hos avgiftsupptagaren och jämförs mot en prislista varefter avgiften kan bestämmas.

Satellitbaserade system är fortfarande under stark utveckling och medger betydligt större frihet vid systemdesign än andra sorters avgiftssystem. Efterlevnadskontrollen i satellitbaserade system sker bland annat med hjälp av en DSRC-transponder som kommunicerar mot transceivers i vägsidesportaler eller ombord på mobila kontrollenheter.

Fördelarna är att systemen möjliggör en bra koppling mellan de kostnader som nyttjandet av vägen ger och framräknad avgift. Man slipper även dyrbara investeringar i betalstationer med vägsides-system.

Nackdelarna är att tekniken fortfarande är under utveckling och föremål för standardisering. Övervakningen är mer komplicerad och det är dyrt och komplicerat att utrusta fordonen med nödvändig teknisk utrustning. Även här måste man lösa problemen med betalning för dem som inte har någon OBU. En uppenbar nackdel är också integritetsaspekten i och med att fordonets position följs och registreras.

I dag finns satellitbaserade system för tunga fordon införda i Tyskland och Slovakien och är på väg att införas i Ungern från 2013.

#### 2.2.4 ANPR-system

ANPR står för Automated Number Plate Recognition och utgörs av kameror som fotograferar fordonspassager och därefter kontrollerar mot ett register att betalning erlagts, alternativt skickar en räkning till fordonsägaren baserat på passagen. Denna typ av system används i bland annat London och Stockholm.

Fördelen är att systemet är relativt enkelt eftersom man slipper ha särskild fordonsutrustning (transponder) i bilen vilket underlättar för t.ex. tillfälliga besökare. Den som tar upp avgiften har kontroll över hela systemet och dess data. En fördel här är att en bild finns tillgänglig i utredningsfall.

Nackdelarna är att systemet inte är speciellt väl anpassat för avgifter som tas ut för en viss körd sträcka. Tekniken innebär även att hantering och administration av bilder och betalningar kan bli mycket dyr. Den omfattande bildhanteringen innebär också att frågan om den personliga integriteten hamnar i särskilt fokus. Ytterligare en nackdel är att systemet förutsätter tillgång till ägaruppgifter från utländska fordonsregister om utländska fordon ska omfattas av avgiftsplikten.

ANPR-system omfattas i dag inte alls av standardiseringsarbete. Detta eftersom det inte förekommer motsvarande datautbyte (i avsaknad av en transponder).

### 2.3 Gränsen skatt – avgift

Gränsdragningen mellan skatt och avgift är viktig vid bedömningen av vem som ska besluta om pålagan.<sup>9</sup> Riksdagen har ensam behörighet att besluta om skatt.<sup>10</sup> Regeringen kan efter delegation från riksdagen få beslutanderätt över s.k. *belastande avgifter* och kan såvitt avser *frivilliga avgifter* besluta med stöd av rest-

---

<sup>9</sup> Den kan även vara av betydelse för hur frågan behandlas i riksdagens olika utskott, jfr O. Westerberg, *Skatter och avgifter*, FT 1982 (fortsättningsvis Westerberg) s. 8.

<sup>10</sup> Delegering kan här endast ske avseende tull på införsel av varor och skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen.

kompetensen.<sup>11</sup> Det finns inte någon närmare definition av vad som är en belastande avgift, förutom vad som framgår av 8 kap. 2 § 2 RF, nämligen att det ska vara fråga om förhållandet mellan enskilda och det allmänna och gälla skyldigheter för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden. Vid gränsdragningen mellan en belastande och en frivillig avgift bör enligt förarbetena avgörande vikt fästas vid om de enskilda befinner sig i en sådan situation att de rättsligt eller faktiskt kan anses tvingade att erlägga avgiften.<sup>12</sup> Avgift för begagnande av väg är troligtvis, särskilt med tanke på att riksdagen i 29 § väglagen har bemyndigat regeringen att utfärda föreskrifter, att betrakta som en belastande avgift.

Vid utformningen av broavgifterna är det viktigt att pålagan inte oavsiktligt får karaktären av en skatt, varför en genomgång av gränsdragningen är av intresse.

Det kan konstateras att valet av benämning på en pålaga saknar betydelse för den statsrättsliga definitionen (prop. 1973:90 s. 219 f.). Exempelvis är den kommunala fastighetsavgiften<sup>13</sup> och socialavgifterna skatter fastän de betecknas som avgifter.

Regeringsformen innehåller inte någon definition av begreppen skatt och avgift utan gränsdragningen får i första hand göras med utgångspunkt i uttalandena i förarbetena. Av förarbetena till regeringsformen framgår att en skatt kan karaktäriseras som ett tvångsbidrag till det allmänna utan direkt motprestation (prop. 1973:90 s. 213). Detta gäller inte bara när pålagan har motiverats med behovet av en inkomstförstärkning utan också när den främst fullföljer ett stabiliseringspolitiskt, försörjningspolitiskt eller annat sådant syfte (a. prop. s. 220). Med avgift menas vanligen en penningprestation som betalas för en specificerad motprestation från det allmänna (a. prop. s. 213). På ett annat ställe sägs att man i allmänhet har att göra med en avgift i regeringsformens bemärkelse endast om ett specificerat vederlag utgår för den erlagda penningprestationen (a. prop. s. 219). I förarbetena uttalas emellertid också följande: ”I den mån enskilda ska förpliktas att erlägga en avgift för

<sup>11</sup> Här bortses från kommuners och myndigheters möjlighet att besluta om avgifter efter delegation.

<sup>12</sup> I förarbetena anges att riksdagens befogenheter att delegera beslutskompetens har den fördelen att någon strikt gränsdragning mellan avgifter som primärt ligger inom regeringens kompetensområde och övriga avgifter inte är behövlig (prop. 1973:90 s. 218 f.). För en utförlig genomgång av belastande respektive frivilliga avgifter, se betänkandet *Avgifter* av Avgiftsutredningen SOU 2007:96 s. 48 ff.

<sup>13</sup> Se förarbetena till lagen (2007:1398) om kommunal fastighetsavgift, prop. 2007/08:27 s. 69 f.



vilken någon direkt motprestation från det allmänna inte utgår – jag förutsätter härvid att pålagan inte i själva verket utgör en skatt – har man otvivelaktigt att göra med ett åliggande som i princip bör kräva riksdagsbeslut” (a. prop. s. 218).

En penningpåлага anses alltså i vissa fall ha karaktär av avgift och inte av skatt även om någon preciserad motprestation inte utgår. Detta gäller t.ex. om pålagan tas ut endast i näringsreglerande syfte och i sin helhet tillförs näringsgrenen i fråga. Som kännetecken för dessa avgifter anges i förarbetena att de och de motsvarande utgifterna ofta inte redovisas i statsbudgeten. Som exempel nämns de numera avskaffade prisregleringsavgifterna inom jordbruket och fisket (a. prop. s. 219).

Att den enskilde får en särskild motprestation för det som han betalar till det allmänna anses dock normalt vara det primära kännetecknet för en avgift i förhållande till skatt. Emellertid har motprestationen ofta inte något egenvärde för den enskilde, annat än i förhållande till en tvingande statlig reglering. Motprestationen utgörs t.ex. av ett tillstånd, utan vilket den enskilde inte straffritt kan företa eller underlåta en viss handling, t.ex. ett körkortstillstånd. Motprestationen kan dock även i ett sådant fall ha ett självständigt värde, t.ex. avgift för obligatorisk kontrollbesiktning. Att motprestationen har ett värde endast i förhållande till en tvingande statlig reglering fråntar dock inte pålagan dess karaktär av (belastande) avgift.

De frivilliga avgifterna ska täcka statens kostnader (helt eller delvis) för motprestationen och får således inte sättas i relation till det ekonomiska värde för den enskilde som motprestationen från det allmänna har, även om det ekonomiska värdet för den enskilde är mycket högt.<sup>14</sup> Exempelvis kan ett tillstånd att bedriva en viss näringsverksamhet ha ett högt ekonomiskt värde för den enskilde, men avgiften får ändå inte sättas högre än motsvarande den kostnad som är förknippad med hanteringen av tillståndet och tillståndsansökan. Den uttagna avgiften ska utgöra ett ”rimligt vederlag” för motprestationen.<sup>15</sup> Några motsvarande uttalanden tycks inte finnas såvitt avser de belastande avgifterna, men utgångspunkten måste vara att även sådana avgifter ska bestämmas till en för den enskilde rimlig nivå.

Författningsutredningen uttalade att en avgift kan sättas så högt att den framstår som oskäligen i jämförelse med motprestationen –

---

<sup>14</sup> Westerberg, s. 30.

<sup>15</sup> Prop. 1975:8 s. 46.

framför allt på de områden där det allmänna har monopolställning – och att medborgaren ofta kan stå i en sådan tvångssituation att han måste betala en avgift. Där detta var uppenbart förelåg enligt Författningsutredningen i själva verket en skatt (SOU 1963:16 s. 366).

Departementschefen uttalade i grundlagsärendet (a. prop. s. 218) att det kom an på riksdagen att besluta om avgifter där intäkterna klart överstiger statens kostnader. Därmed måste han rimligen ha åsyftat att det blev fråga om en skatt.<sup>16</sup>

Ekonomistyrningsverket (ESV) har i en rapport pekat på att om avgiften syftar till att helt eller delvis finansiera en specificerad eller avgränsad statlig verksamhet, talar detta för att ersättningen är en avgift i statsrättslig bemärkelse. Om penningprestationen däremot syftar till att styra eller på annat sätt reglera organisationers eller personers beteende talar det för att den inte bör betraktas som en avgift utan som punktskatt eller någon annan statsrättslig inkomst.<sup>17</sup> Enligt ESV är det dock ett indicium och inte något kriterium.<sup>18</sup>

Ytterligare en bedömningsgrund för gränsdragningen mellan skatt och avgift som anknyter till avgiftens storlek är refinansiering eller överkompensation.

I det lagstiftningsärende som gällde införande av trängselskatt i Stockholm och där frågan om det rörde sig om en skatt eller en avgift behandlades, fäste regeringen avseende vid att det aktuella gatunätet redan en gång hade betalats med skattemedel (prop. 2003/04:145 s. 35). Pålagan ansågs därför vara en skatt.

Också ESV har pekat på att avgifter som införs för verksamheter eller tillgångar som redan har finansierats kan falla utanför avgiftsbegreppet i statsrättslig bemärkelse, t.ex. vägavgifter som föreslås införas för en vägsträckning som redan har finansierats med anslag eller på annat sätt.<sup>19</sup>

Gränsen mellan skatter och avgifter är alltså flytande (prop. 1973:90 s. 213). Departementschefen anförde också att det i vissa fall kan vara tveksamt om en penningpåлага ska betecknas som en skatt eller avgift (a. prop. s. 219). Redan Grundlagberedningen konstaterade att gränsen mellan vad som är skatt och vad som är avgift är oskarp men ansåg det acceptabelt eftersom det kommer an

<sup>16</sup> Detta är också Avgiftsutredningens åsikt, SOU 2007:96 s. 29. Jfr dock Westerberg, s. 31.

<sup>17</sup> Ekonomistyrningsverkets rapport *Att avgränsa avgifter – Kartläggning och problem-inventering*, ESV 2004:17, s. 16.

<sup>18</sup> A.a. s. 7.

<sup>19</sup> A.a. s. 16.

på riksdagen att göra gränsdragningen (a prop. s. 149 och SOU 1972:15 s. 110).

I praktiken är det dock så att en avgift som efter delegation bestäms av någon annan än riksdagen (regeringen eller någon myndighet) kan få karaktär av skatt. Så kan bli fallet om pålagan är för hög i förhållande till statens kostnader för motprestationen. Ett ingripande av riksdagen får i sådana fall ske i efterhand.

## 2.4 Utländska fordon

Utredaren ska klargöra vilka förutsättningar som behöver uppfyllas för att fordon som inte är registrerade i Sverige ska kunna omfattas av reglerna om avgifter för användande av infrastruktur. Förslag på författning ska lämnas. Utredningen ska ta ställning till hur kontrollen av vem som är ägare till fordonet ska ske och om indrivning kan ske.

### 2.4.1 Hur många fordon rör det sig om?

Det finns nästan ingen statistik tillgänglig avseende utländska fordon på svenska vägar för närvarande. Det man vet är att andelen utländska fordon i trängselskattesystemet i Stockholm utgör upp till en och en halv procent förutom på sommaren då den är drygt tre procent.

Trafikverket har under våren 2012 utfört pilotstudier av trafiken i Göteborg. Då kunde konstateras att av den tunga trafiken, som totalt utgjorde elva procent av all trafik, var 13 procent utländsk. (Av dessa hade för övrigt 81 procent transponder, medan 14 procent av den svenska tunga trafiken hade transponder.)

Som jämförelse kan nämnas att enligt uppgift från Norge antar den norska statistiska centralbyrån i sina utredningar att utlandsandelen av antal tillryggalagda kilometer i Norge är cirka en procent för personbilar och drygt två procent för lastbilar.

Den statliga myndigheten Trafikanalys har sammanställt rapporten *Utländska lastbilstransporter i Sverige 2007-2008* (Statistik 2011:9)<sup>20</sup>. I rapporten sammanfattas de utländska lastbilarnas transporter till och från Sverige under åren 2007 och 2008. Statistiken baseras på en sammanställning av uppgifter från

---

<sup>20</sup> [Http://www.trafa.se/Publikationer](http://www.trafa.se/Publikationer).

respektive EU-land om varutransporter på väg, inrapporterade under den EU-förordning som reglerar ländernas statistikinsamling. Statistiken omfattar inte lastbilar som är registrerade i länder utanför EU (inklusive Norge) såsom Ryssland och sannolikt ingår inte heller trafik som utförs av utländska lastbilar utan tillstånd. Det finns därmed ett antal orsaker som kan innebära att den utländska verksamheten i Sverige kan vara högre än vad som framgår av siffrorna.

De utlandsregistrerade lastbilarna stod för omkring 6 procent av det totala antalet körningar som utfördes av de svenska och utländska lastbilarna i Sverige år 2008, vilket motsvarar 2,2 miljoner körningar. Som jämförelse kan nämnas att antalet körningar av svenska lastbilar 2008 uppgick till 37,3 miljoner.

Lastbilar från Danmark, Norge, Tyskland, Polen och Nederländerna utförde det största trafikarbetet av de utländska lastbilarna i Sverige.

Antalet transitkörningar med lastbil genom Sverige uppgick till drygt 175 000 körningar år 2008. Polen, Tyskland, Finland och Norge är de länder vars lastbilar redovisat flest transitkörningar genom Sverige detta år.

Någon motsvarande statistik över personbilstrafiken finns inte.

#### **2.4.2 Tillgång till andra länders trafikregister**

Ett av de största problemen med att låta utländska fordon omfattas av reglerna om infrastrukturavgifter är att Sverige inte har direkt tillgång till trafikregister i andra länder. Det förekommer dock ett omfattande informationsutbyte mellan de europeiska myndigheter som ansvarar för nationella register över fordonsuppgifter, vilket redogörs för nedan. Vidare finns det privata företag, bland annat Euro Parking Collection plc (EPC), som arbetar med att skicka fakturor avseende bland annat trängselavgifter och vägtullar till utländska fordonsägare för uppdragsgivare i andra länders räkning.

## EUCARIS<sup>21</sup>

Informationsutbytet mellan de europeiska myndigheter som ansvarar för nationella register över fordonsuppgifter sker till viss del automatiserat genom den tekniska plattformen EUCARIS (European Car and Driving Licence Information System). EUCARIS är inget EU-rättsligt system utan bygger på ett avtal som ingicks av 15 EU-medlemsstater i juni 2000. Sverige har ännu inte skrivit under avtalet, men deltar i informationsutbytet och utbyter genom detta vissa fordonsuppgifter.

EUCARIS är ett kommunikationsnätverk där förfrågningar skickas direkt mellan s.k. coreservrar i de anslutna staterna. Den nationella coreservern är i sin tur kopplad till det nationella fordonsregistret. Genom säker inloggning kan vägtrafikregistermyndigheterna i de stater som omfattas av samarbetet göra förfrågningar via nätverket. När en förfrågan skickas från exempelvis Belgien till Sverige loggar och kontrollerar den belgiska servern uppgifter om vem som gör sökningen och att denne är behörig att göra den. Förfrågan skickas sedan vidare till den svenska servern som loggar att en förfrågan har gjorts från Belgien och sedan skickar förfrågan vidare till det svenska vägtrafikregistret. Frågan besvaras helt automatiskt.

Uppgiftsutbytet i EUCARIS sker via tre olika applikationer. Den första heter Eucaris och rör i första hand tekniska data som exempelvis tillverkare och bilmodell, men systemet indikerar också om ett fordon är anmänt stulet. Vissa stater, dock inte Sverige, utbyter även körkortsuppgifter. Den andra applikationen heter File-transfer och avser utbyte av bötesinformation. Den används för närvarande endast av Tyskland och Nederländerna. De stater som redan utbyter fordonsuppgifter med stöd av Prüm-rådsbeslutet (se nedan) gör det via en tredje applikation som kallas Prüm. Genom denna applikation utbyts uppgifter om fordons ägare och innehavare och uppgifter om fordonet.

## Schengens informationssystem

När det gäller fordon som är registrerade i en stat som ingår i Schengensamarbetet kan polisen via Schengens informationssystem (SIS) få uppgift om ett fordon är stulet. I SIS-registret registreras

---

<sup>21</sup> Informationen i avsnittet är hämtat från prop. 2010/11:129 s. 79 f.

dock inte uppgifter om ägare eller innehavare av fordonet. Inhämtande av sådana uppgifter kan ske enligt förordningen (2008:1396) om förenklat uppgiftsutbyte mellan brottsbekämpande myndigheter i Europeiska unionen och via Europol. Uppgifter om fordon som är registrerade i stater som inte ingår i Schengensamarbetet inhämtas via Interpol.

### Prümrådsbeslutet

Enligt artikel 12 i Prümrådsbeslutet<sup>22</sup> ska medlemsstaterna genom sina nationella kontaktställen kunna göra automatiska sökningar i varandras register över fordonsuppgifter. Kontaktställena ska ha direkt tillgång till vissa uppgifter, om behandlingen sker för att förebygga eller utreda brott, för undersökning av sådana överträdelser som i den ansökande staten lyder under domstols- och åklagarväsendets behörighet eller för att upprätthålla allmän säkerhet. De uppgifter som ska utbytas är uppgifter om vem som är ägare och innehavare av fordon samt uppgifter om fordonet. Endast fordonets fullständiga chassinummer eller fullständiga registreringsnummer får användas för sökning i andra medlemsstaters register.

Som framgår ovan omfattar detta informationsutbyte endast straffrättsliga ärenden. Någon möjlighet att använda sig av detta samarbete när det gäller infrastrukturavgifter på väg finns således inte.

### Yrkestrafiklagstiftningen

Enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009<sup>23</sup> ska varje medlemsstat föra ett nationellt elektroniskt register över de vägtransportföretag som har beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Uppgifterna i registret ska vara tillgängliga för andra myndigheter inom EU. Det finns dock inga krav på att uppgifter om registreringsnummer ska finnas i registren. Förordningen har i svensk rätt kompletterats av

---

<sup>22</sup> Rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet.

<sup>23</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.

yrkestrafiklagen (2012:210) och yrkestrafikförordningen (2012:237).

### **Euro Parking Collection plc**

Euro Parking Collection plc, EPC, är ett privat bolag som sköter inkassering av böter, vägtullar, trängselskatt m.m. på trafikens område för utländska fordon. Exempelvis rör det sig om trängselskatt, vägtullar, parkeringsböter, fortkörningsböter och andra förseelser (att man kört mot enkelriktat, i bussfil eller liknande). På uppdrag av EPC:s uppdragsgivare vidtar EPC rättsliga åtgärder såsom indrivning och liknande.

Mellan en och fem procent av alla trafikförseelser avser enligt uppgift från EPC utländska fordon. Av dem har en tredjedel fler än tio förseelser. I vissa länder som har hög andel transittrafik kan andelen utländska fordon vara så hög som 20 procent.

EPC har tillgång till ägaruppgifter i fordonsregister i mer än 20 europeiska länder och täcker på så sätt 85 procent av EU:s befolkning.

EPC skickar en faktura/kontrollavgift som ”speglar” den lokala avgiften, dvs. lägger inte på några extra avgifter i förhållande till den enskilde som normalt inte skulle läggas på i enlighet med lokal lagstiftning. EPC har ett konto i det landet som den enskilde bor i som den personen kan betala in boten, avgiften, skatten eller tullen till. Om den enskilde fortfarande inte betalar vidtar EPC de åtgärder som avtalas med uppdragsgivaren (allt mellan att inte vidta några åtgärder alls till att skicka fler påminnelser och överföra ärendet till inkasso osv.).

I England och Ungern får uppgifter om fordonsägaren inte lämna landet. EPC har därför lokalkontor i de länderna så att uppgiften kan stanna inom landet.

EPC får enligt egen uppgift in cirka 60 procent av de obetalda fakturorna/kontrollavgifterna, men procentsatserna varierar från land till land.

EPC har 450 uppdragsgivare i tio europeiska länder.

Vissa länder, exempelvis Estland, vill bara lämna ut fordonsuppgifter till en statlig myndighet men inte till lokala myndigheter eller privata bolag som EPC.

### 2.4.3 Gällande rätt avseende indrivning och handräckning

#### Allmänt om samarbete avseende indrivning och handräckning mellan stater

Som nämnts ovan är ett av de största problemen med att låta utländska fordon omfattas av reglerna om infrastrukturavgifter att Sverige inte har automatiserad tillgång till andra länders vägtrafikregister. På samma sätt kan det finnas hinder i fråga om möjligheten att driva in fordringar avseende infrastrukturavgifter i andra länder.

Administrativt samarbete mellan stater förekommer på skatte- och avgiftsområdet i form av utbyte av upplysningar (informationsutbyte), bistånd med delgivning av handlingar samt bistånd med indrivning och verkställighet av säkerhetsåtgärder (i Sverige betalningssäkring). För dessa former av samarbete används ofta den gemensamma termen handräckning, men denna term används också i en snävare bemärkelse och avser då bara informationsutbyte och bistånd med delgivning.

Allmänna bestämmelser om handläggningen av ärenden om administrativt samarbete finns i lagen (1990:314) om ömsesidig handräckning i skatteärenden. Reglerna i den lagen gäller i den mån det finns en överenskommelse med en annan stat. Bestämmelserna gäller i fråga om informationsutbyte och bistånd med delgivning på direktbeskattningens område och beträffande skatt på försäkringspremier också samarbete som avses i EU-rätten (se 21 §).

#### Närmare om samarbete med stöd av internationella överenskommelser

Vad som närmare bestämt gäller i förhållande till en eller flera stater – exempelvis vilka slags skatter och avgifter som omfattas, vilka åtgärder som är möjliga och under vilka förutsättningar – finns det bestämmelser om i ett stort antal andra lagar. Avtal på skatte- och avgiftsområdet sätts nämligen för svensk del i kraft genom inkorporering, dvs. genom att avtalet förklaras gälla som svensk lag.

Bestämmelser om informationsutbyte finns i flertalet av Sveriges bilaterala skatteavtal, sammanlagt i över 60 avtal.



Bestämmelser om informationsutbyte finns också i det multilaterala nordiska skattehandräckningsavtalet<sup>24</sup> och i Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden<sup>25</sup>. Den senare har genom ett protokoll som öppnades för undertecknande i maj 2010 ändrats bland annat på det sättet att bestämmelserna om informationsutbyte utformats på samma sätt som artikel 26 i modellavtalet (se prop. 2010/11:84). För närvarande har 32 stater anslutit sig till konventionen eller åtminstone undertecknat den. De anslutna länderna är Sverige, Azerbajdzjan, Belgien, Danmark (inklusive Grönland), Finland, Frankrike, Georgien, Island, Italien, Nederländerna, Norge, Polen, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Ukraina och USA. Till de länder som har undertecknat konventionen men ännu inte ratificerat den hör Ryssland, Moldavien och Turkiet.

I det nordiska avtalet specificeras vilka svenska skatter och avgifter som kan drivas in i de nordiska länderna. Tillämpningsområdet är brett och omfattar utöver de beloppsmässigt viktigaste skatterna även socialavgifter. Vidare omfattas vissa skatter efter överenskommelse mellan de nordiska länderna. Sådana överenskommelser har träffats och tagits in i svensk författning genom förordningen (1997:1157) om handräckning i skatteärenden mellan de nordiska länderna. Eftersom utländska fordon för närvarande inte omfattas av trängselskatt finns den inte med i den uppräkningslista av de punktskatter som omfattas av överenskommelsen för Sveriges del. Däremot finns exempelvis lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion och lagen (1972:435) om överlastavgift med. Överenskommelsen tillämpas också på skatter och avgifter av samma eller i huvudsak likartat slag som de som nämns ovan, som före undertecknandet av överenskommelsen har påförts eller efter undertecknandet kan komma att påföras vid sidan av eller i stället för ovannämnda skatter och avgifter.

Europaråds- och OECD-konventionen har även den ett brett tillämpningsområde som omfattar i princip alla slags skatter och även socialavgifter. Konventionen ger dock de anslutna staterna möjlighet att reservera sig mot delar av samarbetet, bland annat med avseende på vissa skatter. Tillämpningsområdet är därför inte alldeles enhetligt. För varje konventionspart förtecknas de skatter

---

<sup>24</sup> Lag (1990:226) om handräckning i skatteärenden mellan de nordiska länderna.

<sup>25</sup> Lag (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden.

och avgifter som omfattas i bilaga A till konventionen. För Sveriges del omfattas i princip alla slags skatter och avgifter, bland annat avgifter enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon och lagen (1972:435) om överlastavgift. Europaråds- och OECD-konventionen omfattar, till skillnad från det nordiska skattehandräkningsavtalet, en möjlighet till indrivning mot en person med solidariskt betalningsansvar (prop. 1989/90:14 s. 73). Om en part, vid sidan av eller i stället för de skatter som finns förtecknade i bilaga A, inför en skatt av samma eller i huvudsak likartat slag efter det att konventionen trätt i kraft i denna part är konventionen tillämplig även på denna skatt från och med dess införande. Parten ska i sådant fall underrätta endera depositarien om införandet av skatten.

Det nordiska avtalet och Europaråds- och OECD-konventionen innehåller också bestämmelser om bistånd med indrivning och verkställighet av säkerhetsåtgärder.

Även ett mindre antal bilaterala skatteavtal innehåller bestämmelser om bistånd med indrivning och i viss utsträckning verkställighet av säkerhetsåtgärder. Det gäller avtalen med Tyskland, de baltiska staterna, Belgien, Frankrike, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Portugal, Indien, Japan och USA. Det finns betydande variationer mellan dessa avtal i fråga om vilka skatter och vilka situationer som omfattas. I många fall är det bara skatt på inkomst och förmögenhet som omfattas.

## Samarbetet inom EU

I fråga om mervärdesskatt, liksom de harmoniserade punktskatterna på tobak, alkohol och mineraloljeprodukter finns bestämmelser om informationsutbyte och delgivning i förordningar – bestämmelser som alltså är direkt tillämpliga i medlemsstaterna<sup>26</sup>. Samarbetet enligt dessa förordningar är i vissa avseenden mera avancerat än övrigt administrativt samarbete på skatteområdet och bygger till stor del på elektronisk kommunikation och gemensamt utnyttjande av vissa databaser.

I fråga om utbyte av upplysningar m.m. på den direkta beskattningens område och beträffande skatt på försäkrings-

---

<sup>26</sup> Rådets förordning (EU) nr 904/2010 av den 7 oktober 2010 om administrativt samarbete och kampen mot mervärdesskattebedrägeri respektive rådets förordning (EG) nr 2073/2004 av den 16 november 2004 om administrativt samarbete i fråga om punktskatter.

premier, samt i fråga om bistånd med indrivning och verkställighet av säkerhetsåtgärder regleras samarbetet inom EU i stället genom direktiv. Dessa kan inte sättas i kraft i Sverige genom inkorporering utan måste i stället, i den mån det behövs genomförandeåtgärder, genomföras genom transformering till svenska författningsbestämmelser.

På indrivningsområdet regleras samarbetet fr.o.m. den 1 januari 2012 genom rådets direktiv (EU) nr 24/2010 av den 16 mars 2010 om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar som avser skatter, avgifter och andra åtgärder. Direktivet har genomförts i Sverige genom lagen (2011:1537) om bistånd med indrivning av skatter och avgifter inom Europeiska unionen och förordningen (2011:1546) om bistånd med indrivning av skatter och avgifter inom Europeiska unionen. Direktivet ersätter rådets direktiv (EG) nr 55/2008 av den 26 maj 2008 om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar som har avseende på vissa avgifter, tullar, skatter och andra åtgärder. Det direktivet omfattade bland annat inkomst- och förmögenhetsskatt, mervärdesskatt, vissa punkt-skatter och böter, inklusive vägtrafikbrott.

Det nya indrivningsdirektivet har ett vidare tillämpningsområde än det tidigare och är tillämpligt på *alla slags skatter och avgifter*, med undantag av obligatoriska socialavgifter. Det innehåller vidare bestämmelser om delegerat samarbete, med förordningarna om administrativt samarbete på mervärdesskattens respektive punkt-skatternas område som förebild. Det rör sig i denna del om en relativt utförlig reglering som öppnar för att flera olika myndigheter kan delta i samarbetet med en uppdelning utifrån sitt ansvar för indrivning av olika skatter, geografisk kompetens eller speciell operativ kompetens. Bestämmelserna om utbyte av upplysningar för indrivningsändamål har utformats i enlighet med den internationellt accepterade standarden för informationsutbyte på skatteområdet (se ovan), såtillvida att den anmodade myndigheten inte kan vägra att lämna upplysningar enbart på grund av att dessa innehas av en bank eller ett annat finansinstitut, en förvaltare eller en person som agerar i egenskap av ombud eller förvaltare, eller på grund av att de rör ägarintressen i en person.

Det nya indrivningsdirektivet innehåller också fakultativa bestämmelser om spontant utbyte av upplysningar om förestående återbetalningar av skatt och om närvarorätt på en annan medlemsstats territorium. Det senare är vanligt i instrument som reglerar

informationsutbyte i skatteärenden men som inte har förekommit tidigare när det gäller indrivning.

En viktig nyhet är införandet av ett s.k. enhetligt dokument som ska ligga till grund för indrivningsåtgärder i den anmodade medlemsstaten utan någon form av åtgärd för erkännande, komplettering eller ersättande i den staten. Genom datorstödda rutiner för automatisk konvertering av bland annat detta dokument mellan olika språkversioner ska man komma ifrån mycket av dagens kostsamma och tidsödande arbete med översättning av handlingar. I kombination med en ökad tonvikt på användning av elektronisk kommunikation väntas detta innebära en avsevärd rationalisering av samarbetet mellan medlemsstaterna.

Enligt det nya indrivningsdirektivet kan säkerhetsåtgärder begäras även när det ännu inte föreligger någon exekutionstitel i den sökande medlemsstaten, något som har ansetts inte vara möjligt enligt det tidigare direktivet.

En ytterligare nyhet är en viss harmonisering av metoderna för delgivning av handlingar.

Inom EU finns också ett regelverk för informationsutbyte för indrivningsändamål, delgivning samt indrivning och verkställighet av säkerhetsåtgärder i fråga om socialavgifter och återkrav av felaktigt utbetalda förmåner.<sup>27</sup>

## 2.5 Hur gör man i andra länder?

Nedan följer en nulägesbeskrivning av situationen i vissa europeiska länder. I de system som använder transponder kommer det även att tillkomma nya lösningar efter den 6 oktober 2012 genom införandet av EETS (se avsnitt 2.6.2).

### 2.5.1 Norge

För närvarande finns det cirka 50 vägprojekt i Norge som delvis finansieras med vägtullar. I de olika vägtullsystemen gäller delvis olika regler för vilka fordon som omfattas, men alla system

---

<sup>27</sup> Se artikel 84 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen, och avdelning IV kapitel III i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 987/2009 av den 16 september 2009 om tillämpningsbestämmelser till förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen.

tillämpas på personbilar och lastbilar. De flesta nationella vägarna i Norge finansieras med offentliga anslag. I betydande omfattning används också vägtullar, eller ”bompenger” som det kallas i Norge, för att bekosta vissa väginvesteringar. Sådan finansiering omfattar såväl lätt som tung trafik och har en lång tradition i Norge. Sedan 1980-talet har vägtullsfinansieringen ökat i omfattning. Skälen till utvecklingen är bland annat en större trafikökning än väntat som har medfört ökande behov av väginvesteringar. I de tre största städerna – Oslo, Bergen och Trondheim – ledde ökande trafikproblem till att vägtullar infördes på befintliga vägar runt städernas centrala delar under åren 1986–1991. Under 2010 var intäkterna från vägtullarna cirka 6,3 miljarder norska kronor.

Vegdirektoratet är ansvarigt för planering, konstruktion, byggande av väg och tullfaciliteter samt för vägens underhåll. Ett privat företag som inte är vinstdrivande sköter finansiering och inkassering av avgifter. För varje projekt bildar därför lokala myndigheter och privata intressen ett icke vinstdrivande aktiebolag (bompengsällskap).

Beslutsprocessen för byggande av en tullväg kan sammanfattas enligt följande:

- Ett tullprojekt baseras på lokala initiativ och lokala politiska överenskommelser där man accepterar tullfinansiering och godkänner finansieringsplanen med eventuella offentliga garantier.
- Projektet godkänns av stortinget.
- Ett icke-vinstdrivande företag görs ansvarig för tullintäkterna.
- Samferdseldepartementet godkänner projektet.

Vägtullarnas huvudsyfte är att finansiera nya vägbyggen, inte att styra trafiken. När investeringsprogrammet är komplett ska avgifterna tas bort. Så har skett med tullstationerna runt Trondheim.

I Norge betalas vägtullarna som regel genom DSRC-system och transponder (AutoPASS).

I de norska betalstationerna kan utländska fordon betala på flera olika sätt. De flesta norska vägtullarna är automatiska där man inte stannar för att betala. Foto tas av registreringsskylten på alla fordon som inte har AutoPASS-bricka.

- Utländska fordon kan liksom inhemska teckna ett avtal med ett norskt bompengsällskap och betala med AutoPASS.
- Genom EasyGo-samarbetet kan väganvändare betala de norska vägtullarna med BroBizz och AutoBizz.
- Den så kallade ”Turistlösningen” är utarbetad för att trafikanter som uppehåller sig i Norge under en kort period ska ha möjlighet att betala utan att behöva ha ett AutoPASS-avtal. Användarna registrerar sig på nätet, genom att upprätta ett förhandsbetalat konto, med namn, fordonsuppgifter och kreditkortsuppgifter. Man bestämmer själv avtalstidens längd, dock längst tre månader. Man behöver ingen bricka för det här betalningssystemet. När man passerar genom en vägtull fotograferas registreringsskylten och rätt avgift dras från det konto man har upprättat. Man kör – utan att behöva stanna – genom alla norska vägtullar i filerna märkta AutoPASS. Man kan registrera sig på förhand eller senast 14 dagar efter att man har passerat den första vägtullen.
- Man kan också betala på en bensinstation eller annan betalstation i närheten av vägtullen inom tre vardagar.
- Om man inte har AutoPASS-bricka (eller annan transponder som godkänns inom ramen för samarbetet EasyGo) eller avtal genom ”Turistlösningen” skickas faktura till bilägaren via post. Denna faktura kommer från EPC (se avsnitt 2.4.2) eller i förekommande fall Fjellinjen. Det kan ta upp till sex månader innan fakturan skickas ut. Om man inte betalar fakturan i tid, får man först en påminnelse och därefter en straffavgift på 300 norska kronor.

Vissa vägtullar är ännu inte automatiserade och har därför både filer för AutoPASS-passering och filer för passering med manuell betalning. I manuella bomstationer betalas passagen kontant i myntmaskin eller i en bemannad bod. Om man passerar i filen avsedd för AutoPASS utan att ha AutoPASS eller utan att ha registrerat sig och upprättat ett konto, så riskerar man att faktureras en extra avgift på 300 norska kronor.

I dag är det cirka 30 400 utländska fordon som har huvudavtal eller lokalavtal i norska bompengsällskap. Hos Fjellinjen (bompengsällskap i Oslo) är 38 procent svenska, 26 procent polska, sju procent tyska, sex procent litauiska och fem procent danska. De

här länderna är också högst representerade i andra bompeng-sällskap. Här kan noteras att det finns 15 000 svenskar som har avtal med AutoPASS och 120 000 svenskar som har avtal med BroBizz.

Under 2010 gjordes 613 262 EasyGo-passager, alltså passager med BroBizz- eller AutoBizz-brickor, i Norge till ett värde av 20,8 miljoner norska kronor.

Turistlösningen startade i juni 2009. I juli 2011 hade tjänsten haft över 40 000 registrerade användare.

Krav ska i sista hand sändas till EPC (förutom såvitt avser Fjellinjen). Under 2010 var de samlade kraven som sändes till EPC på 86 miljoner norska kronor, dvs. runt 1,4 procent av de totala intäkterna. Kraven lämnas inte för indrivning.

### 2.5.2 Österrike

I Österrike betalar tunga lastbilar över 3,5 ton en vägtull på alla landsvägar och motorvägar beroende på hur många kilometer de har kört. Tullen tas ut med hjälp av en transponder som kan köpas på ungefär 250 försäljningsställen i Österrike utmed de stora vägarna och vid de stora gränsövergångarna, för fem euro. Transpondern laddas med information om fordonet, inklusive registreringsnummer. Vid en överträdelse av reglerna är fordonets ägare och förare solidariskt ansvariga. Tullen kan antingen betalas på förhand eller i efterhand, exempelvis genom ett drivmedelskort.

Kontrollen sker både automatiskt och manuellt, dels genom cirka 130 fasta, portabla och mobila kontrollenheter, dels genom särskilda tjänstemän (som tillhör ASFINAG, ett av den österrikiska staten helägt bolag) som har rätt att stoppa fordonet, starta administrativa procedurer, inspektera fordonet och kontrollera identiteten på föraren och fordonets ägare, dels genom vanliga trafikkontroller, dels genom manuell kontroll i efterhand av fotografier av registreringsskylten (ANPR).

Om ett utländskt eller inhemskt fordon inte har betalat sin vägtull utgår en extra vägtull som varierar i storlek beroende på vilken typ av överträdelse som utlöst betalningsskyldigheten (exempelvis att transpondern är felmonterad, förhandsbetalningen otillräcklig eller de registrerade uppgifterna är felaktiga).

Om den extra tullen inte betalas utgår en tilläggsavgift om mellan 300 och 3 000 euro per överträdelse. Föraren och fordonets ägare är solidariskt betalningsskyldiga.

### 2.5.3 Tjeckien

Tjeckiens system är i huvudsak utformat på samma sätt som i Österrike. Transpondern kan erhållas på något av de 250 försäljningsställena utmed eller i närheten av de tullbelagda vägarna. Tullen kan betalas i förhand, antingen kontant eller med kort. Transpondern signalerar när det förhandsbetalda beloppet har sjunkit under ett visst belopp. Tullen kan också betalas i efterhand, vilket kräver ett särskilt avtal med vägtulloperatören och en bankgaranti.

Vid en avvikelse skickas informationen inklusive ett fotografi på registreringsskylten (ANPR) till en särskild enhet som verifierar informationen. Om en överträdelse konstateras skickas informationen till en mobil enhet som lyder under Tullen, som har rätt att stoppa och beslagta fordonet samt att påföra böter. Tullen kan också följa och övervaka ett fordon under lång tid vid misstanke om överträdelse.

### 2.5.4 Tyskland

Tyskland är det första landet som har infört ett satellitbaserat vägtullsystem. Det är tillämpligt på tunga lastbilar över tolv ton. Tullen bestäms utifrån utsläpp, vikt, antal axlar och antal körda kilometer. Den är tillämplig på både inhemska och utländska fordon. En transponder tillhandahålls av Toll Collect GmbH som är ett konsortium (i offentlig-privat samverkan). Transpondern förblir Toll Collects egendom. Varje tullbelagd väg är uppdelad i olika på förhand bestämda vägavsnitt. En GPS-signal avgör vilket vägavsnitt fordonet färdas på men signalen används inte för att bestämma exakt hur många kilometer som har tillryggalagts. Betalning sker för hela vägavsnittet. Tullen kan betalas på olika sätt, dels genom att ett konto kopplas till transpondern, dels genom kredit- eller bränslekort, dels manuellt över internet eller i särskilda betalningsterminaler som finns i Tyskland och i angränsande länder nära gränsen.



En myndighet (Bundesamtes für Güterverkehr, BAG) är ansvarig för verkställighet och tvångsåtgärder, dvs. att rätt tullar betalas och att det får följderna om så inte är fallet. Kontrollen sker på flera olika sätt.

- Genom 300 permanenta portaler kontrolleras trafiken. Sensorer scannar siluetten av lastbilarna för att avgöra om de behöver betala tull. En kamera tar ett flertal bilder av registreringsskylten. Samtidigt används DSRC-teknik för att avgöra om lastbilen är försedd med en transponder. Om den har transponder sänds information om betalad vägtull från den som jämförs automatiskt. Om fordonet inte har en transponder jämförs registreringsnumret med en manuell logg för kontroll av om fordonet har betalat korrekt tull. Om tullen inte har betalats skickas informationen till Toll Collect för manuell kontroll. Stämmer informationen att tullen inte har betalats skickas ärendet till BAG.
- Särskilda BAG-tjänstemän utför inspektioner i direkt anslutning till kontrollportalerna. De får informationen trådlöst om vilka fordon som eventuellt inte har betalat sin tull, sekunder efter att lastbilen passerat portalen. Tjänstemännen kan då stoppa fordonet för en detaljerad inspektion.
- BAG har också 300 fordon genom vilka mobila team kan kontrollera trafiken. Infraröd teknologi avgör om det passerande fordonet är uppkopplade på det automatiska systemet och om uppgifter om deras fordon har förts in korrekt. Teamen kan kontrollera uppgifter direkt via mobila datorer och kan stoppa fordon som inte har betalat sin tull korrekt.
- BAG utför slumpmässiga kontroller på plats på transportföretagen för att avgöra om tullen har blivit korrekt betalad.

Om en tull inte har betalats korrekt utfärdas böter på mellan 35 och 400 euro, vanligtvis på 200 euro.

I Tyskland tas även vägtull ut i två tunnlar, Herrentunneln och Warnowtunneln. Här är det bomsystem. Vägtullen tas ut av motorcyklar, personbilar, bussar och lastbilar. Tullen kan betalas kontant eller med en transponder (Quick-box respektive Ocard).

Vidare har Tyskland miljözoner i vissa innerstäder. Där behövs ett märke för cirka 10 euro, som sätts i framrutan och visar vilken

utsläppskod fordonet tillhör (här är det inte fråga om samma utsläppsklass som i Eurovinjettdirektivet). Om ett fordon kör i miljözonen utan märket utgår böter med 40 euro och en prick i trafikbrottsregistret. Även utländska fordon måste ha märket. Kontrollen sköts okulärt av polis eller andra lokala myndigheter.

### 2.5.5 London

Trängselavgift har tagits ut i London sedan februari 2003. Avgiften tas ut av personbilar och lastbilar av den lokala myndigheten Transport for London (TfL). Inom avgiftszonen fotograferas registreringsskylten, samtidigt som en annan kamera med vidvinkellins tar bilder för att visa fordonets position på vägen. Infrarött ljus används för att känna igen registreringsskylten. För närvarande finns det kameror på 331 ställen. Systemet registrerar cirka 90 procent av alla fordon.

Avgiften kan betalas genom autopay (betalning sker genom faktura och med rabatt), sms, på internet, i kiosker, via telefon och post. Avgiften kan betalas upp till 90 dagar i förväg eller samma dag som färden. Därefter tas en högre avgift ut.

Bilder av registreringsskylten jämförs med betalda avgifter. Om avgiften inte har betalats utgår en straffavgift. För utländska fordon anlitas EPC (se avsnitt 2.4.2).

## 2.6 Elektroniska vägtullsystem

Utredaren ska lämna de författningsförslag som genomförandet av kommissionens beslut (EG) nr 750/2009<sup>28</sup> om det europeiska systemet för elektroniska vägtullar kräver. Beslutet har sin grund i EFC-direktivet (EG) nr 52/2004<sup>29</sup>. Nedan redogörs för innehållet i dessa beslut och direktiv samt den svenska lagstiftning som finns på området.

---

<sup>28</sup> Kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta.

<sup>29</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen.

### 2.6.1 EFC-direktivet

I EFC-direktivet fastställs de villkor som är nödvändiga för att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem (EETS, European Electronic Toll Service) i gemenskapen. Direktivet ska tillämpas på elektronisk inkassering av alla slags vägavgifter (dvs. även på vägavgifter och vägtullar enligt Eurovinjettdirektivet) på hela gemenskapens vägnät, inklusive vägar i och utanför städer, motorvägar, större och mindre vägar, samt olika anläggningar som tunnlar, broar och färjor. Direktivet ska inte tillämpas på

- a) vägtullsystem som saknar system för elektronisk inkassering av vägtullar,
- b) elektroniska vägtullsystem där utrustning inte behöver installeras i fordon,
- c) små, rent lokala vägtullsystem för vilka kostnaderna för att uppfylla kraven i direktivet inte står i proportion till fördelarna.

I alla nya elektroniska vägtullsystem ska en eller flera av följande tekniska lösningar tillämpas för vägtullstransaktionerna:

- a) Satellitbaserad positionsbestämning,
- b) Mobilkommunikation enligt GSM/GPRS-standarden, eller
- c) 5,8 GHz mikrovågor.

Enligt direktivet ska medlemsstater som har vägtullsystem vidta de åtgärder som krävs för att öka användningen av elektroniska vägtullsystem. De ska sträva efter att säkerställa att minst 50 procent av trafikflödet genom varje tullstation kan använda elektroniska vägtullsystem senast den 1 januari 2007. De vägfiler som används för inkassering av vägtull på elektronisk väg får också användas för inkassering av vägtull på annat sätt med vederbörlig hänsyn till säkerheten.

I direktivet anges att ett europeiskt system för elektroniska vägtullar ska inrättas för allt vägnät i gemenskapen där det på elektronisk väg tas ut vägtullar eller avgifter för användning.

EFC-direktivet syftar som ovan sagts till att göra de elektroniska vägtullsystemen driftskompatibla, så att en och samma ombordenhet kan användas i alla system, vilket ska underlätta för

väganvändarna. EETS ska ge möjlighet för väganvändare att enkelt betala vägtullar på hela det europeiska vägnätet genom att teckna ett enda abonnemangskontrakt på en ombordenhet med en valfri betalningsförmedlare som erbjuder tjänsten. Respektive vägtullsoperatör ska rikta betalkrav mot betalningsförmedlaren som i sin tur ska rikta betalkrav mot den väganvändare som abonnerar på ombordenheten. Systemet får varken påverka medlemsstaternas principbeslut att ta ut vägtullar för särskilda typer av fordon eller nivån på och ändamålet med de avgifter som tas ut. Det ska endast avse metoden för att ta ut vägtullar eller avgifter.

## 2.6.2 Kommissionens beslut om det europeiska systemet för elektroniska vägtullar

Kommissionen har i beslutet (EG) nr 750/2009 närmare definierat det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (kallat EETS).<sup>30</sup> Syftet med tjänsten är att en väganvändare ska kunna betala alla vägtullar inom EU genom en enda fordonsutrustning och ett enda kontrakt med en betalningsförmedlare. Med elektroniska vägtullar avses vägtullsystem där särskild utrustning behöver installeras i fordon, exempelvis transpondrar. Med tjänsten ska den fria rörligheten underlättas.

Beslutet omfattar regler om bland annat organisation, tekniska specifikationer, kontraktsregler och informationsutbyte mellan medlemsstaterna, avgiftsupptagare, tjänsteleverantörer och väganvändare. Genom beslutet fastställs vissa skyldigheter och rättigheter för betalningsförmedlarna, avgiftsupptagarna och väganvändarna inom EETS.

Avgiftsupptagarna kan för nationella eller lokala ändamål ha eller inrätta egna särskilda nationella eller lokala tjänster, med manuella, automatiska eller elektroniska system. EETS är en tjänst som kompletterar de nationella eller lokala systemen för elektroniska vägtullar i medlemsstaterna för betalning av vägtullar. Om medlemsstaterna har vägtullsystem ska de vidta nödvändiga åtgärder för att öka användningen av elektroniska vägtullsystem och sträva efter att säkerställa att minst 50 procent av trafikflödet vid varje vägtullstation kan använda elektroniska vägtullsystem.

---

<sup>30</sup> Kommissionen har också givit ut en guide avseende EETS: The European Electronic Toll Service (EETS), *Guide for the application of the directive on the interoperability of electronic road toll systems*.

En *vägtull* i beslutets mening är en avgift, skatt eller tull som tas ut i samband med fordonstrafik i ett vägtullsområde. Med *vägtullsområde* avses ett område inom EU:s territorium, en del av det europeiska vägnätet eller t.ex. en tunnel, bro eller färja där vägtull tas ut. Definitionen av begreppet vägtull är således inte densamma som i Eurovinjettdirektivet utan omfattar fler typer av pålagor.

En *EETS-betalningsförmedlare* är en juridisk person som uppfyller kraven i artikel 3 och som är registrerad i det land där den är etablerad. Betalningsförmedlaren ska alltså ansöka om registrering i den medlemsstat där den är etablerad. En ansökan ska beviljas om betalningsförmedlaren uppfyller vissa krav, bland annat att den är certifierad på visst sätt, har en viss teknisk utrustning och har en lämplig finansiell ställning (artikel 3).

Tjänsten betalningsförmedling är tänkt att tillhandahållas på en marknad bestående av konkurrerande betalningsförmedlare.

Inom 24 månader efter det att betalningsförmedlaren har blivit registrerad ska den ingå kontrakt med alla avgiftsupptagare inom EU. Vid behov ska betalningsförmedlaren tillhandahålla den fordonsutrustning som väganvändaren behöver för att kunna betala vägtullen elektroniskt.

Beslutet innehåller också detaljerade regler om betalningsförmedlarens ansvar för att övervaka servicenivån, tillhandahålla tekniskt stöd och liknande. Betalningsförmedlaren ska exempelvis föra en förteckning (en s.k. svart lista) över all fordonsutrustning (och därmed sådan väganvändare) som inte längre är godkänd (artikel 4.6). Om betalningsförmedlaren har sänt förteckningen till avgiftsupptagaren ska den inte längre vara betalningsskyldig för passager gjorda med sådan fordonsutrustning (artikel 7.3). I fakturor som betalningsförmedlare har utfärdat till enskilda väganvändare ska betalningsförmedlarens avgifter klart skiljas från vägtullarna, och om användaren inte beslutar om annat, ska åtminstone tidpunkten då och platsen där vägtullarna uppstod och den användarrelaterade sammansättningen av särskilda vägtullar specificeras. En betalningsförmedlare ska också samarbeta med avgiftsupptagarna när de genomför indrivning (artikel 4).

Betalningsförmedlaren är betalningsskyldig i förhållande till avgiftsupptagaren oavsett om betalning skett från väganvändaren till betalningsförmedlaren (artiklarna 7.2 och 4.9).

En *avgiftsupptagare* är en offentlig eller privat organisation som tar ut vägtullar för fordonstrafik i ett EETS-område. Varje avgiftsupptagare ska ta fram och upprätthålla en områdesdeklaration i

vilken de allmänna villkoren fastställs för betalningsförmedlarna för att få tillgång till deras vägtullsområden. Avgiftsupptagarna ska på icke-diskriminerande grund godta alla betalningsförmedlare som begär att få tillhandahålla tjänsten i det eller de vägtullsområden som avgiftsupptagaren ansvarar för. En betalningsförmedlare ska godkännas om den uppfyller de allmänna villkoren i områdesdeklarationen. Parterna kan också komma överens om eventuella särskilda kontraktsvillkor.

Vägtull som betalas av väganvändarna inom det elektroniska betalsystemet ska inte vara högre än den motsvarande nationella eller lokala vägtullen.

Avgiftsupptagarna ska godta all fordonsutrustning som är i drift från betalningsförmedlare med vilka de har kontraktsförhållanden (om inte utrustningen finns på en svart lista). Avgiftsupptagarna ska på sin webbplats ha en lätt åtkomlig offentlig förteckning över alla EETS-betalningsförmedlare med vilka de har kontrakt (artikel 5).

Av artikel 6 följer att avgiftsupptagare ska redovisa sina ”tullkontextdata”, exempelvis vilket geografiskt område och vilka fordon som omfattas, till den medlemsstat som vägtullsområdet ligger i.

En avgiftsupptagare har rätt att kräva betalning från en betalningsförmedlare både med och utan stöd av en så kallad bestyrkt färdvägsdeklaration för ett användarkonto som handhas av den betalningsförmedlaren (artikel 7.2). En färdvägsdeklaration är en uppgift till en avgiftsupptagare som bekräftar att ett fordon framförs inom ett vägtullsområde (t.ex. en transpondersignal).

Artikel 8 innehåller bestämmelser om att organisationer som är både avgiftsupptagare och betalningsförmedlare ska hålla isär redovisningen från de olika verksamheterna.

*Väganvändarna* (en fysisk eller juridisk person som tecknar ett kontrakt med en betalningsförmedlare i EETS för att få tillgång till EETS) kan abonnera på EETS via alla betalningsförmedlare, oavsett nationalitet, bosättning eller i vilken stat fordonet är registrerat. Artikel 9 anger vilka rättigheter och skyldigheter väganvändarna har, exempelvis att de ska vidta alla tänkbara åtgärder för att se till att fordonsutrustningen är i drift medan fordonet framförs inom ett vägtullsområde och att de ska använda fordonsutrustningen enligt betalningsförmedlarens anvisningar. En viktig regel är att när en väganvändare betalar en vägtull till sin betalningsförmedlare ska väganvändarens betalningsskyldighet gentemot den berörde

avgiftsupptagaren anses som uppfylld. Vägansvändaren betalar alltså med befriande verkan till betalningsförmedlaren.

Om en avgiftsupptagare och en betalningsförmedlare inte kan nå en överenskommelse kan ärendet hänvisas till ett *förlikningsorgan* i det land där vägtullsområdet är beläget. Hur detta ska organiseras och liknande frågor regleras i artikel 10. Förlikningsorganet ska särskilt ha behörighet att undersöka om de kontraktsvillkor som en avgiftsupptagare ålägger olika betalningsförmedlare inom EETS är fria från diskriminering och på ett rättvist sätt avspeglar kontraktsparternas kostnader och risker. Förlikningsorganet ska vara oberoende av avgiftsupptagarnas och betalningsförmedlarnas kommersiella intressen. I artikel 11 finns närmare bestämmelser om hur medlingsförfarandet ska gå till.

I artikel 12 beskrivs hur systemet ska vara en enda kontinuerlig tjänst. Av artikel 13 följer vilka krav som ska ställas på det europeiska systemet för elektroniska vägtullar. I artikel 14 finns ytterligare tekniska föreskrifter. I artikel 15 och 16 beskrivs tillvägagångssättet när en medlemsstat anser att de tekniska kraven inte uppfylls.

I artikel 17 återfinns regler om hur medlemsstaterna ska anmäla alla organ som är behöriga att utföra eller övervaka förfarandet för bedömning av överensstämmelse av de olika tekniska komponenterna, s.k. *anmälda organ*. I artikel 18 anges att en samordningsgrupp ska inrättas för de anmälda organen.

Varje medlemsstat ska inrätta *register* dels över vägtullsområden inom deras territorium, däribland information om avgiftsupptagare, vägtullsteknik, avgiftsstruktur, områdesdeklaration och de betalningsförmedlare som har EETS-kontrakt med den avgiftsupptagare som verkar inom deras behörighetsområde, dels över betalningsförmedlare som har beviljats registrering (artikel 19). I artikeln finns närmare bestämmelser om hur registret ska uppdateras och hanteras.

Slutligen får medlemsstaterna temporärt, på begränsade delar av sitt tullområde och parallellt med det med EETS förenliga systemet, tillåta pilotsystem för vägtullar som innefattar ny teknik eller nya koncept som inte överensstämmer med bestämmelserna i EFC-direktivet eller beslutet. Ett sådant system kräver Europeiska kommissionens förhandsgodkännande (artikel 20).

Till beslutet finns flera bilagor: bilaga I innehåller bestämmelser om vad som ska finnas med i en områdesdeklaration, bilaga II beskriver parternas roller och gränssnitt i EETS, bilaga III

innehåller de krav som ska uppfyllas av EETS, bilaga IV innehåller regler om EG-försäkran om den tekniska överensstämmelsen med specifikationerna och hur bedömning av lämplighet för användning ska gå till, bilaga V fastställer minimikriterier som medlemsstaterna ska beakta när de anmäler organ och bilaga VI innehåller exempel på parametrar för klassificering av fordon.

### 2.6.3 Lagen om elektroniska vägavgiftssystem

EFC-direktivet har implementerats genom lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem. Syftet med lagen är att säkerställa tekniska standarder för elektroniska vägavgiftssystem, dvs. system som används för elektronisk betalning av avgifter som tas ut för färd med motordrivna fordon på väg eller på vissa färjor (sådana färjor med färjeläge som behövs för allmän samfärdsel eller annars kan antagas få synnerlig betydelse för det allmänna och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne). Lagen gäller inte elektroniska vägavgiftssystem som har tagits i drift före ikraftträdandet (den 1 mars 2007).

Ett elektroniskt vägavgiftssystem ska uppfylla föreskrivna tekniska krav för att göra det möjligt att använda standardiserad utrustning i fordonen. Ett mindre och helt lokalt elektroniskt vägavgiftssystem behöver inte uppfylla de föreskrivna kraven om kostnaderna för detta inte står i proportion till fördelarna. Transportstyrelsen (tidigare var det Vägverket) är tillsynsmyndighet och har givits föreskriftsrätt (enligt förordningen [2007:59] om elektroniska vägavgiftssystem), se Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:202) om tekniska krav på elektroniska vägavgiftssystem.



## 3 Överväganden avseende infrastrukturavgifter

### 3.1 Vägtullar i ett EU-perspektiv

**Utredningens förslag:** Eurovinjettdirektivets bestämmelser om infrastrukturavgifter ska genomföras i det svenska rättssystemet.

Införande av broavgifter, dvs. avgifter som tas ut av vissa fordon för att täcka kostnader för uppförande av vägavsnittet samt underhåll, drift och utveckling av vägtullssystemet, är såvitt avser tunga godsfordon endast godtagbara i ett EU-perspektiv om de utformas enligt Eurovinjettdirektivets regler. I Sverige finns i dag vägtullar i form av infrastrukturavgifter på Svinesundsbron och Öresundsbron. Vid införande av broavgifter på nya broar är det nödvändigt att innehållet i direktivet beaktas.

EU-rättsliga direktiv är inte direkt tillämpliga. Ett direktiv ska med avseende på det resultat som ska uppnås vara bindande för varje medlemsstat till vilken det är riktat, men ska överlåta åt de nationella myndigheterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet (artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt). Det innebär att ett direktiv får genomföras på det sätt som bäst passar den nationella strukturen, under förutsättning att syftet med direktivet uppfylls. Bestämmelserna i direktivet måste dock ges bindande verkan och genomföras på ett tydligt, precist och klart sätt så att kravet på rättssäkerhet uppfylls. Direktiv kan därför inte genomföras endast genom administrativ praxis som fritt kan ändras av myndigheten (exempelvis genom att Trafikverket tillämpar bestämmelserna i Eurovinjettdirektivet direkt och utan annat regelstöd vid beräkningen av broavgifterna). Mot denna bakgrund är det nödvändigt att genomföra Eurovinjett-

direktivets bestämmelser om vägtullar i form av infrastrukturavgifter i det svenska rättssystemet i samband med att bestämmelser om broavgifter föreslås, åtminstone såvitt avser bron i Sundsvall (se i fråga om avgränsningen avsnitt 3.3.1).

Vid genomförandet av direktiv är medlemsstaterna alltså fria att välja form och tillvägagångssätt, men de valda formerna och tillvägagångssätten måste vara de bäst lämpade för att ge direktivet den verkan som är avsedd. Ett direktiv behöver således inte genomföras genom lag eller förordning, så länge syftet med direktivet uppfylls genom de valda reglerna (exempelvis föreskrifter på myndighetsnivå). Frågan om var reglerna ska införas behandlas i avsnitt 3.8. När ett direktiv genomförs måste de allmänna rättsprinciperna inom unionsrätten beaktas. Det innebär att exempelvis principen om likabehandling (eller icke-diskriminering), principen om ömsesidigt erkännande och proportionalitetsprincipen ska beaktas vid genomförandet av direktivet.

### 3.2 Bestämmelser i Eurovinjettdirektivet som behöver genomföras

**Utredningens förslag:** Endast de bestämmelser i Eurovinjettdirektivet som rör eller har betydelse för infrastrukturavgifter ska genomföras i detta skede.

Vägtullar definieras i Eurovinjettdirektivet som ”en specifik avgift för ett fordon, grundad på den tillryggalagda sträckan inom en viss infrastruktur och på fordonstyp och som omfattar en infrastrukturavgift och/eller en avgift för externa kostnader”. Med *infrastrukturavgift* avses ”en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av infrastruktur”. Med andra ord är det bestämmelserna om infrastrukturavgift som är väsentliga för Sverige vid införande av broavgifter. Som angivits i avsnitt 2.1.3 är en vägtull i form av en *avgift för externa kostnader* i direktivets mening en avgift som tas ut för att spegla externa kostnader till följd av trafikrelaterade lokala luftföroreningar eller trafikrelaterat buller. Det innebär att avgiften för externa kostnader är en distansbaserad avgift som tas ut beroende på hur långt man kör, baserat på en värdering av den effekt utsläpp av lokala luftföroreningar eller buller får för andra än

trafikanten när fordonet utnyttjar infrastrukturen. Det är alltså inte fråga om en avgift som baseras på kostnaderna för att bygga en ny väg. En vägtull i form av en avgift för externa kostnader kan således omfatta hela eller delar av medlemsstatens vägnät. Det är inte en sådan avgift som utredningen har i uppdrag att lämna författningsförslag för.

Direktivet anger att medlemsstaterna *får* införa eller bibehålla vägtullar. I artikel 2 i ändringsdirektivet (EU) nr 76/2011 sägs att skyldigheten att införliva och genomföra direktivet inte ska gälla medlemsstater så länge som varken vägtullar eller vägavgifter införts inom deras territorium. Det finns alltså inget krav på att införa vägtullar.

Sverige har infört vägtullar i form av infrastrukturavgifter genom avgifterna på Svinesundsbron och Öresundsbron och ska genom de nu aktuella bestämmelserna införa nya vägtullar i form av infrastrukturavgifter. Sverige har också vägavgifter i direktivets mening. Frågan är då om Sverige måste genomföra bestämmelserna som avser avgifter för externa kostnader. En vägtull definieras som en infrastrukturavgift *och/eller* en avgift för externa kostnader. Vägtullen kan alltså vara det ena eller det andra eller både och. På svenskt territorium ska endast sådana avgifter tas ut som motsvarar infrastrukturavgiften, däremot inte sådana avgifter som motsvarar avgiften för externa kostnader i direktivets mening. Mot bakgrund av hur definitionen är utformad bedöms direktivet inte medföra en skyldighet att införa svenska bestämmelser om avgifter för externa kostnader. Endast de bestämmelser som är av intresse i fråga om infrastrukturavgifter ska därför föras in i den svenska rättsordningen.

En genomgång av Eurovinjettdirektivets bestämmelser visar att det som behöver införas i svensk rätt huvudsakligen är de relativt detaljerade bestämmelserna i bilaga III om beräkningen av vägtullen, bestämmelserna om differentiering på grund av EURO-utsläppsklass och trängsel m.m., bestämmelserna om vilka rabatter som får medges samt bestämmelser om kontroll och påföljder.

I bilaga III finns även bestämmelser som inte ska tillämpas för de nu aktuella broarna. Exempelvis finns det bestämmelser om hur kostnader för drift och underhåll av vägbanan ska bestämmas. Sådana kostnader ska inte beaktas på de nya broarna så länge kostnaderna finansieras med anslag (se avsnitt 3.4.1). Det finns också bestämmelser som tar sikte på att privata bolag med vinstintresse tar ut avgifterna (genom koncessionsavtal och liknande).

Även om de nu nämnda bestämmelserna inte är tillämpliga vid avgiftsbestämningen för de aktuella broarna, väljer utredningen att ta med dem i författningsförslaget (i bilagan till förordningen). Detta för att bestämmelserna kan komma att bli aktuella i framtiden och framför allt för att genomförandet av direktivet såvitt avser infrastrukturavgifter ska bli fullständigt. Annars riskerar man att förbise de bestämmelserna vid en framtida utvidgning av tillämpningsområdet till nya vägvsnitt. Det kommer ändå vara tydligt vilka bestämmelser som ska tillämpas för de nu aktuella broarna.

### 3.3 Avgränsningen

**Utredningens förslag:** När Eurovinjettdirektivet genomförs ska de nya bestämmelserna ges en generell innebörd. Reglerna ska omfatta alla allmänna vägar, dvs. även andra vägar än det transeuropeiska vägnätet och motorvägar. Endast sådana enskilda vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet eller är motorvägar ska omfattas av bestämmelserna. Bestämmelserna ska även tillämpas på andra typer av bilar än tunga lastbilar. Undantag ska göras för utryckningsfordon och EG-mobilkranar.

**Utredningens bedömning:** Avgift för färja som är en allmän väg är inte en sådan vägtull som behöver regleras i detta sammanhang. Färjorna bör därför undantas från tillämpningen.

#### 3.3.1 Allmänt om avgränsningen

Direktivet måste tillämpas på det transeuropeiska vägnätet och motorvägnätet för tunga godsfordon över 3,5 ton inklusive eventuellt släp. När det gäller de tre nu aktuella broarna innebär det att åtminstone bron i Sundsvall omfattas av direktivets regler, eftersom den ingår i det transeuropeiska vägnätet. De andra broarna kan komma att omfattas, bland annat beroende på om de utformas som motorväg eller inte. Av artikel 7.1 i Eurovinjettdirektivet följer att medlemsstaterna inte är förhindrade att ta ut vägtullar på andra vägar än de som omfattas av direktivet (dvs. det transeuropeiska vägnätet och motorvägnät), förutsatt att införandet på sådana andra vägar inte diskriminerar internationell trafik och inte resulterar i en snedvridning av konkurrensen mellan operatörerna. Avsikten är naturligtvis att broavgifterna i Sverige

ska tas ut av alla tunga lastbilar och att någon diskriminering eller snedvridning av konkurrensen därmed inte ska uppstå. Något hinder mot att införa broavgifter utan att beakta direktivets bestämmelser på exempelvis Motalabron finns därför inte i detta avseende. Samtidigt kan det konstateras att EU-rättens krav på icke-diskriminering kan göra att eventuella rabatter eller "taknivåer" på avgifterna kan komma att ifrågasättas om de i praktiken innebär att lokalbefolkningen gynnas.<sup>1</sup> Utformningen av avgifterna kan således ändå inte göras helt utan hänsyn till EU-rätten. Här kan tilläggas att EU-rätten inte hindrar att medlemsstaterna behandlar de egna medborgarna sämre än andra EU-medborgare, något som exempelvis skulle kunna bli fallet om utländska fordon av någon anledning inte skulle kunna omfattas av bestämmelserna om broavgifter.<sup>2</sup> Frågan är då om direktivets regler ska införas generellt eller enbart för bron i Sundsvall.

Mot en generell reglering talar det faktum att ett system med rent nationella regler av naturliga skäl är mer flexibelt och lättare att justera och ändra. Ett starkt argument mot att använda Eurovinjettdirektivets regler på andra vägvägnitt än de som omfattas av direktivets tillämpningsområde är också de avtal som har slutits i Motala och Skurusundet med helt andra förutsättningar än direktivets regler som grund.

Samtidigt talar mycket starka skäl för att införa direktivets regler generellt. En enhetlig reglering gör att systemet blir överskådligt och förutsebart för användarna. Det gör också att justeringar med anledning av förändringar avseende vad som är det transeuropeiska vägnätet eller av karaktären på det svenska vägnätet inte behöver göras. Exempelvis ska Motalabron byggas med skilda körbanor för trafik i två riktningar, skilda från varandra med mittsträng och utan korsningar i samma plan. Det enda som gör att bron inte ska behandlas som en motorväg i direktivets mening är således att den inte kommer att vara "särskilt skyltad som motorväg"<sup>3</sup>. Teoretiskt skulle således Motalabron kunna omfattas av direktivets tillämpningsområde i ett senare skede, om den då skulle märkas ut som motorväg. (Allt under förutsättning att motorvägen skulle anses ingå i ett "motorvägnät". Det är emellertid osäkert om Sverige har ett motorvägnät i direktivets bemärkelse.) Skurubron

---

<sup>1</sup> Se exempelvis EU-domstolens domar C-163/99, C-388/01, C-157/02 och C-205/98.

<sup>2</sup> Jfr U. Bernitz och A. Kjellgren, *Europarättens grunder*, 4:e uppl., s. 115.

<sup>3</sup> Definitionen av "motorväg" i direktivet finns i artikel 2 ad.

ligger i anslutning till motorvägar men det är i dagsläget oklart om själva bron ska märkas ut med vägmärke för motorväg.

Vidare pågår ett arbete med att se över omfattningen av begreppet "det transeuropeiska vägnätet". Troligtvis kommer begreppet i framtiden omfatta mer än det gör i dag. Det finns därför även av det skälet anledning att inte genomföra direktivets bestämmelser för snävt, eftersom man annars kan hamna i en situation där direktivets tillämpningsområde är vidare än de svenska reglernas. Eftersom medlemsstaterna är skyldiga att tillse att direktivets bestämmelser följs är det viktigt att de nationella reglerna omfattar alla situationer där vägtullar kan bli aktuella. Det kan också tänkas att vägtullar på andra vägvagnitt än broar blir aktuella i framtiden. Det skulle inte minst vara fallet om lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle upphävas. Då skulle direktivets bestämmelse om att vägtullar inte får tas ut på samma vägvagnitt som vägavgifter inte längre begränsa Sverige i fråga om vilka vägar som kan beläggas med vägtull (i dag används undantaget som möjliggör ett uttag av vägtullar på broar, i tunnlar och i bergspass).

En enhetlig reglering underlättar administrationen genom att samma hantering kan användas oavsett vilket vägvagnitt bilen har passerat. Likaså är det ur ett användarperspektiv fördelaktigt att passager över de olika vägvagnitten behandlas på samma sätt (även om avgiftsnivåerna blir olika på de olika vägvagnitten).

För att främja en enhetlig reglering och tillämpning bör genomförandet av direktivet enligt utredningens bedömning göras bredare än vad som uttryckligen krävs. Direktivets bestämmelser bör därför genomföras generellt så att vägtullar kan tas ut för användande av väg i allmänhet.

Direktivets bestämmelser om beräkningen av vägtullarna ska därför tillämpas för vägtullar (i form av infrastrukturavgifter, se avsnitt 3.2) även på andra vägar än det transeuropeiska vägnätet och motorvägar i förekommande fall.

### 3.3.2 Vilka vägar ska omfattas?

#### Bakgrund

Med allmän väg avses, förutom väg som anläggs enligt väglagen eller förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsel upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid väglagens ikraftträdande hölls av staten eller en kommun (1 § väglagen).

Som huvudregel gäller väglagens regler inte gator.<sup>4</sup> I vissa fall kan dock en gata vara en allmän väg (och således omfattas av väglagens regler), nämligen om staten är väghållare. Om en väg har upplåtits till allmänt begagnande som gata medan staten är väghållare, upphör vägen att vara allmän först när kommunen övertar väghållningen. Staten är som huvudregel väghållare för allmänna vägar. Om det främjar en god och rationell väghållning får Trafikverket<sup>5</sup> besluta att en kommun ska vara väghållare för vissa vägar, områden eller hela kommunen.

I anläggningslagen (1973:1149) finns bestämmelser om enskild väg och enskilda väghållares ansvar för underhåll av vägar och andra allmänna platser som kommunen inte är huvudman för.

Sveriges vägnät består av cirka 9 850 mil statliga vägar, 4 160 mil kommunala gator och vägar och cirka 43 000 mil enskilda vägar.<sup>6</sup>

#### Allmän väg

Direktivets bestämmelser avser som nämnts det transeuropeiska vägnätet och motorvägnät. Vad som avses med det senare är inte definierat i direktivet. Eftersom begreppet ”motorvägnät” är otydligt, men troligtvis inte endast kan anses omfatta sådana motorvägar som går oavbrutet genom ett helt land, bör de svenska bestämmelserna omfatta infrastrukturavgifter som tas ut på alla motorvägar. Det transeuropeiska vägnätet i Sverige kan som ovan nämnts också komma att utvidgas i framtiden. Sannolikt kommer det nätet att omfatta stora vägar av allmänt intresse för transport-

<sup>4</sup> Om ordnandet av allmän plats i form av exempelvis gator, se 6 kap. 18–23 §§ plan- och bygglagen (2010:900).

<sup>5</sup> 6 § vägkungörelsen (1971:954).

<sup>6</sup> En stor andel av de enskilda vägarna är skogsbilvägar som i många fall inte är öppna för allmän motorfordonstrafik. Cirka 7 450 mil enskilda vägar får statsbidrag. Sammanlagt är det cirka 23 000 väghållare som ansvarar för de enskilda vägarna. Källa: Trafikverkets hemsida den 4 september 2012.

näringen. Det framstår inte som troligt att direktivets bestämmelser i framtiden skulle utvidgas till att avse sådana vägavsnitt som i Sverige idag är gator eller enskilda vägar (förutom sådana vägavsnitt som Öresundsbron, se nedan). Det finns visserligen idag åtminstone ett exempel på en gata som inte är en allmän väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet (den del av Valhallavägen i Stockholm som är E20). Det mesta talar ändå för att direktivets framtida tillämpningsområde i huvudsak inte kommer att omfatta andra vägavsnitt än sådana som i svensk rätt är allmänna vägar. Detta gör att de svenska reglerna ska utformas så att de gäller generellt för allmänna vägar.

### Öresundsbron och andra enskilda vägar

Väglagens regler omfattar endast allmän väg, dvs. inte enskild väg eller, som huvudregel, gator (1 § väglagen). De avgifter som idag tas ut på Öresundsbron, som är en enskild väg, omfattas således inte av bestämmelsen i 29 § väglagen. Däremot är Öresundsbron en del av det transeuropeiska vägnätet och omfattas därför av de bestämmelser som finns i Eurovinjettdirektivet. Det finns emellertid möjlighet att med undantag från direktivets bestämmelser differentiera avgifterna på annat sätt för just det vägavsnittet respektive att inte beakta reglerna om maximinivåer.<sup>7</sup> Vissa regler om differentiering, rabatter m.m. omfattar dock även Öresundsbron.

De svenska reglerna måste därför åtminstone delvis omfatta Öresundsbron (se vidare avsnitt 3.6).

Frågan är då om reglerna även ska omfatta andra enskilda vägar än Öresundsbron. De enda avgifter på vägar som regleras i svensk rätt idag är avgifter på allmänna vägar enligt 29 § väglagen. Kommunerna har ingen laglig möjlighet att ta ut vägtull på enskilda vägar. Utredningen föreslår inte heller någon utvidgning i det avseendet.

Det kan dock tänkas att enskilda väghållare i framtiden vill ta ut avgifter på sådana enskilda vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet eller är en motorväg. Exempelvis kan privata aktörer komma att bygga en bro eller tunnel mellan Helsingborg – Helsingör eller en ny tunnel på motorvägen i Nacka. Avgifter som tas ut på det transeuropeiska vägnätet eller en motorväg måste

---

<sup>7</sup> Artiklarna 7i.3 respektive 7e.



utformas enligt Eurovinjettdirektivets regler. Mot denna bakgrund måste sådana enskilda vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet eller är en motorväg omfattas av bestämmelserna. Med det avses alltså i dag endast Öresundsbron.

## Gator

I fråga om huruvida reglerna ska omfatta gator kan konstateras att kommunerna inte har någon laglig möjlighet att ta ut vägtull på gator, eftersom det inte finns någon uttrycklig reglering som medger ett sådant avgiftsuttag. I detta sammanhang noteras att trängselskatt – som ju till viss del tas ut på gator – skulle kunna konstrueras som en distansbaserad vägtull eller som en tidsbaserad vägavgift och därmed omfattas av direktivets bestämmelser. Trängselskatten kan dock tas ut ändå, med stöd av ett undantag i direktivet som medger uttag av pålagor som har till syfte att minska trängsel i tätbebyggt område. Det finns alltså inte några skäl att låta gator omfattas av de nya reglerna.

De föreslagna reglerna ska således inte ändra gällande rätt i fråga om att kommuner inte får ta ut en distansbaserad vägtull för att använda gata eller enskild väg.

## Färja

Avgift på färja kan i dag tas ut med stöd av 29 § väglagen. En sådan avgift bedöms inte ha karaktär av vare sig en tidsbaserad vägavgift eller en distansbaserad vägtull i direktivets mening, eftersom direktivet inte tar sikte på den typen av pålaga. Något skäl att låta färjorna omfattas av de nya reglerna finns därför inte.

### 3.3.3 Vilka fordon ska omfattas?

En annan fråga är vilka fordon som ska omfattas av bestämmelserna. Syftet med Eurovinjettdirektivet är att avlägsna snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna. Därför ska avgiftssystemen harmonieras för de godsfordon vars högsta tillåtna bruttolastvikt överstiger 3,5 ton (inklusive eventuellt släp). Personbilar, bussar och lätta lastbilar omfattas således inte av Eurovinjettdirektivets tillämpningsområde.

I den tidigare lydelsen av direktivet, dvs. innan de senaste ändringarna infördes, fanns en skrivning i artikel 7.1 om att direktivet inte skulle påverka medlemsstaternas rätt att ta ut vägtullar för andra slags motorfordon än de som omfattas av direktivets definition av "fordon". Sådana vägtullar fick dock endast tas ut om de inte diskriminerade internationell trafik och ledde till snedvridning av konkurrensen. Numera återfinns en liknande skrivning i skäl 9.<sup>8</sup> Eftersom de allmänna EU-rättsliga principerna om icke-diskriminering och fri rörlighet för varor och tjänster ändå alltid gäller kan den tidigare skrivningen anses vara överflödig. Medlemsstaterna får alltså anses vara fria att ta ut vägtullar för andra fordon än tunga godsfordon. Beräkningen av de vägtullarna kan då göras utan att bestämmelserna om återvinning av infrastrukturkostnaderna eller maximinivåer enligt bilaga III måste iakttas.

De bestämmelser som införs med anledning av genomförandet av Eurovinjettdirektivet bör dock av förenklingsskäl i förekommande fall kunna tillämpas på andra typer av fordon än tunga lastbilar. Det gäller exempelvis bestämmelserna om rabatter, indrivning och påföljder.

De andra fordon som ska omfattas av bestämmelserna bör som huvudregel vara desamma som i lagen om trängselskatt. Detta för att de olika systemen i landet ska vara så enhetliga som möjligt, vilket underlättar för användarna av dem. Således bör bilar men inte motorcyklar, mopeder, cyklar och andra fordon omfattas av reglerna. Med bil avses, enligt definitionen i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar. Från huvudregeln ska undantag kunna göras.

Utredningens ställningstagande i denna del innebär alltså att personbilar och bussar som huvudregel ska omfattas av regelverket, trots att ett sådant krav inte finns i Eurovinjettdirektivet. Ställningstagandet grundar sig framför allt på att reglerna i de olika vägtullsområdena i landet bör vara så likartade som möjligt. Däremot kan det konstateras att utredningens förslag inte innebär att personbilar inte skulle kunna undantas från avgiftsplikt på framtida avgiftsfinansierade vägavsnitt.

---

<sup>8</sup> "Detta direktiv hindrar inte medlemsstaterna från att tillämpa nationella regler om avgifter för andra väganvändare som inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde."

## Undantag från avgiftsplikt

Både i lagen om trängselskatt och i Svinesundsförordningen undantags *utryckningsfordon* från tillämpningen. För de tunga lastbilarnas del är ett sådant undantag godtaget i Eurovinjettdirektivet, vilket redogörs för nedan. Frågan är om ytterligare fordon bör undantas från tillämpningsområdet.

I artikel 7 punkten 4 i direktivet anges att medlemsstaterna får föreskriva nedsatta vägtullar eller undantag från skyldighet att betala vägtull för fordon som är undantagna från skyldighet att installera och använda färdskrivare enligt rådets förordning (EG) nr 3821/1985<sup>9</sup> om färdskrivare vid vägtransporter. I artikel 3 i nämnda förordning hänvisas till förordning (EG) nr 561/2006<sup>10</sup>, vari föreskrivs dels en möjlighet för medlemsländerna att undanta vissa fordon från skyldigheten att använda färdskrivare, dels undantag från tillämpningsområdet för vissa fordon. Det senare innebär möjlighet att undanta exempelvis fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen, fordon som ägs av försvarsmakten och räddningstjänsten, specialfordon för sjukvårdsändamål eller bärgning i vissa fall och fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton, vilka används för icke-kommersiell transport av gods. Sverige har utnyttjat möjligheten att undanta vissa fordon från skyldighet att använda färdskrivare.<sup>11</sup> Bland annat undantas under vissa förutsättningar fordon som används i jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag och specialfordon som transporterar cirkus- och nöjesfältsutrustning.

I punkten 4 anges också att medlemsstaterna får föreskriva nedsättning eller undantag från skyldighet att betala vägtull på de villkor som anges i artikel 6.2 a och b i Eurovinjettdirektivet. Här avses fordon som används för landets försvar eller civilförsvar, av brand- eller andra utryckningstjänster och av polisen och fordon som används för vägunderhåll, fordon som endast tillfälligt körs på allmänna vägar i den medlemsstat där fordonet är registrerat och som används av fysiska eller juridiska personer vars huvudsysselsättning inte är godstransport.

---

<sup>9</sup> Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter.

<sup>10</sup> Artikel 3, 13.1, 13.3 och 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

<sup>11</sup> Se 2 kap. 2 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Fram till 2009 har *EG-mobilkranar* hänförs till fordonsslaget motorredskap. Nya mobilkranar som omfattas av direktiv (EG) nr 46/2007<sup>12</sup> hänförs till fordonsslaget lastbil. En tung lastbil som inte är utrustad för godstransporter och som är försedd med en kran vars lyftmoment är minst 400 kilonewtonmeter har enligt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner beteckningen EG-mobilkran. Merparten av alla mobilkranar är registrerade som motorredskap enligt de äldre bestämmelserna och är därmed undantagna från avgiftsplikt. För att likadana fordon ska behandlas på samma sätt krävs därför att EG-mobilkranar undantas från avgiftsplikt. Eftersom de inte är avsedda för godstransport hindrar inte Eurovinjettdirektivet ett sådant undantag.

I trängselskattesystemet omfattas inte buss över 14 ton, diplomatbil och i vissa fall bil som har parkeringstillstånd för rörelsehindrade av skatteplikt. Även på Svinesundsförbindelsen finns undantag för buss i linjetrafik. De här nämnda undantagen framstår dock inte som motiverade i fråga om infrastrukturavgifter.

Det är i detta sammanhang viktigt att notera att möjligheter till olika undantag finns. Utredningen stannar dock för att endast föreslå att uttryckningsfordon och EG-mobilkranar ska undantas från tillämpningsområdet. Sådana undantag finns också i trängselskattesystemet. På Svinesundsförbindelsen är uttryckningsfordon undantagna.

### 3.4 Utgångspunkter för att bestämma avgiftsnivåer

**Utredningens förslag:** Infrastrukturavgifterna ska bestämmas så att de inte överstiger kostnaderna för uppförande av just det vägvagnsnitt som man betalar för att passera samt för uppförande, underhåll, drift och utveckling av vägtullsystemet. Om underhålls- och reparationskostnader för vägvagnsnittet inte finansieras genom anslag får även dessa kostnader ligga till grund för avgiften. På enskild väg får även vinstmarginal och avkastning på kapital räknas in i kostnadsunderlaget.

**Utredningens bedömning:** Inom ramen för de maximinivåer som gäller enligt bilaga III till Eurovinjettdirektivet kan

<sup>12</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

avgifterna bestämmas till en företagsekonomiskt lämplig nivå. Vid differentiering på grund av utsläppsklass kan avgifterna sättas till en nivå över maximinivån enligt bilaga III.

Infrastrukturavgiften kan utformas på ett sådant sätt att den i regeringsformens mening är en avgift. En differentiering av avgiften mellan olika fordon medför inte att avgiften blir en skatt.

När avgiftsnivån ska bestämmas måste hänsyn tas till flera aspekter. Först och främst måste givetvis Eurovinjettdirektivets detaljerade bestämmelser om hur avgiften ska bestämmas följas. Dessutom är det viktigt att beakta samhällsekonomiska och företagsekonomiska aspekter så att avgiftssättningen inte motverkar ett optimalt nyttjande av det avgiftsbelagda vägavsnittet. Ytterligare en aspekt som har betydelse är den gränsdragning mellan skatt och avgift som görs i svensk rätt. Frågan har betydelse eftersom riksdagen är ensam behörig att besluta om skatter. I följande avsnitt behandlas utifrån dessa frågeställningar vilka utgångspunkter som ska gälla för att bestämma avgiftsnivån.

En grundläggande fråga i sammanhanget är på vilken konstitutionell nivå avgiftens storlek ska bestämmas, dvs. av riksdagen eller på lägre nivå. Riksdagen har tidigare ansett att frågor som rör avgift på väg bör hanteras av regeringen på förordningsnivå. Enligt 29 § väglagen gäller således att regeringen kan besluta att avgift ska tas ut för att finansiera nya vägar. Riksdagen har också beslutat att de nu aktuella broarna ska finansieras genom avgifter. Utredningens direktiv ger inte uttryck för någon annan uppfattning än att pålagan ska utformas som en avgift.

På grund härav utgår utredningen i sin bedömning i det följande från att det inte heller fortsättningsvis ska vara riksdagen som beslutar om infrastrukturavgifterna. Tilläggas kan att enligt utredningens uppfattning är en sådan ordning mest ändamålsenlig. När pålagans storlek ska bestämmas på de olika vägavsnitten krävs ett visst mått av flexibilitet för att regleringen ska bli effektiv. Storleken kan exempelvis behöva justeras någon gång per år för att möta förändringar i trafikströmmar och liknande. Den flexibiliteten kan bäst tillgodoses i ett avgiftssystem. Även pålagans karaktär talar för att den bör utformas som en avgift. De förändringar i regelverket som kan komma att behöva göras har sin grund i vilka kostnader och intäkter som genereras i det enskilda

vägtullsystemet, inte i en styrning av trafiken utifrån politiska avvägningar. Besluten kommer således inte att aktualisera frågor som beroende på sin karaktär bör förbehållas riksdagen.

### 3.4.1 Allmänna förutsättningar vid bestämning av avgift

Det centrala i Eurovinjettdirektivet är att intäkten från infrastrukturavgifterna inte får överstiga kostnaden för den del av infrastrukturnätet som ska finansieras med avgifter. Vidare är det en förutsättning i de svenska reglerna i 29 § väglagen att avgifterna inte får täcka andra kostnader än de som är hänförliga till det avgiftsbelagda vägavsnittet. Det ligger alltså i den svenska vägavgiftens natur att den ska finansiera nya byggnationer. Med andra ord har det varit en av förutsättningarna när riksdagen och regeringen beslutat om finansieringslösningen för de nu aktuella broarna. Likaså följer det av de avtal som Trafikverket har tecknat om medfinansiering av de olika broarna.

En grundläggande utgångspunkt för att bestämma avgiften är således att de sammanlagda avgifterna inte ska överstiga kostnaderna för uppförande av just det vägavsnitt som man betalar för att passera samt uppförande, underhåll, drift och utveckling av vägtullsystemet.

Med kostnader avses i detta sammanhang kapitalkostnaderna för de lån som upptagits med anledning av byggnationen av den aktuella bron.

Underhåll av vägbanan och dylikt på allmänna vägar finansieras för närvarande genom anslag, dvs. skatt, och ska således inte även betalas med avgift. Om underhållet av vägbanan i framtiden inte skulle finansieras genom anslag, skulle avgiften naturligtvis även kunna avse den kostnaden.

På Öresundsbron ska emellertid avgiften även täcka vinstmarginal och avkastning på kapital, liksom kostnaden för drift och underhåll av bron, eftersom de kostnaderna inte finansieras genom anslag. Likaså måste regelverket tillåta att vägghållare på andra enskilda vägar beaktar den typen av kostnader vid bestämmandet av avgiften om det skulle bli aktuellt i framtiden.

### 3.4.2 Vilka krav ställer Eurovinjettdirektivet?

#### Maximinivåerna

I Eurovinjettdirektivets bilaga III anges hur maximinivåerna på avgifterna ska beräknas. Av bilagan framgår att beräkningen av vägtullarna ska grundas på de tunga lastbilarnas faktiska eller prognostiserade andelar av fordonskilometer, vid behov *justerat* med ekvivalensfaktorer för att ta vederbörlig *hänsyn till de ökade kostnaderna för att anlägga* och reparera infrastrukturer som används av lastbilar. Där anges också att kostnaderna ska fördelas på tunga lastbilar *på objektiva och öppna grunder* med beaktande av andelen tung lastbilstrafik som kommer att förekomma på vägnätet och därmed förknippade kostnader. Vidare anges att kostnaderna ska fördelas mellan alla de fordonsklasser som ingår i vägtullsystemet på ett sätt som är *rättvist och som möjliggör insyn*. I bilagan finns en tabell med vägledande ekvivalensfaktorer. Om en medlemsstat använder ekvivalensfaktorer med procentandelar som skiljer sig från dem som finns i tabellen, ska de vara grundade på *objektiva motiverade kriterier och offentliggöras*. Vidare anges att anläggningskostnaderna ska baseras på den beräknade livslängden för infrastrukturen eller någon annan amorteringstid, som inte får vara kortare än 20 år.

Direktivets utgångspunkt är alltså att den tunga lastbilstrafiken endast ska bära den del av kostnaden för investeringarna i infrastrukturen som är hänförlig till lastbilskollektivet.

Med andra ord kan lastbilarnas avgifter bestämmas högre än vad som motsvarar den procentuella andelen av den totala trafiken, endast om investeringskostnaden för att bygga bron blir högre på grund av att den ska bära lastbilstrafik. Fördelningen måste även då ske utifrån objektiva, rättvisa och offentliga kriterier. Investeringskostnaden blir högre vid dimensionering för tung lastbilstrafik än om vägen skulle byggas för att endast trafikeras av personbilar. Såvitt avser brokonstruktioner är dock kostnadsskillnaden inte så stor som för själva vägdelens eftersom bron ändå måste konstrueras på ett visst sätt för att klara andra krav. Enligt beräkningar som Trafikverket gjort kan skillnaden mellan kostnaden för att dimensionera exempelvis Motalabron för tung trafik och kostnaden för att bygga bron för enbart lätt trafik uppskattas till ungefär nio procent. Detta innebär i detta exempel att för själva brodelen ska merkostnaden om nio procent belasta lastbilarna medan kostnaden

för grundutförandet, dvs. resten, ska fördelas jämnt mellan samtliga fordon (om full kostnadstäckning ska uppnås med avgifter).

Hur medlemsstaterna tar betalt för personbilarna på den resterande andelen regleras av naturliga skäl inte i direktivet. Direktivets bestämmelser hindrar därför inte att lastbilar och personbilar åsätts olika avgifter, så länge lastbilarna inte betalar mer än sin andel av kostnaderna.

### Differentiering

I Eurovinjettdirektivet uppställs krav på differentiering mellan olika tunga lastbilar utifrån vilken EURO-utsläppsklass de tillhör. Det innebär att avgiften måste sättas högre för de fordon som släpper ut mest. Differentieringen ska dock inte generera extra vägtullintäkter (artikel 7g1 och 4). Eftersom full kostnadstäckning ska kunna uppnås med bara avgifter måste bestämmelserna tolkas så att avgiften för de mest förorenande lastbilarna kan sättas till en högre nivå än den som följer av bestämmelserna om maximinivåer. Om den differentierade avgiften i stället skulle utgöra maximinivån skulle ett intäktsbortfall och underskott uppstå för mellanskillnaden mellan den minst och den mest förorenande lastbilen. Det är inte syftet med direktivet.

Hur stor differentieringen måste vara regleras inte i direktivet. Däremot anges som huvudregel att ingen infrastrukturavgift med mer än 100 procent får överstiga samma avgift som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven. Eftersom det inte finns något uttryckligt krav på hur stor differentieringen måste vara kan skillnaden mellan de olika tunga lastbilarnas avgifter göras relativt liten.

### Eurovinjettdirektivet medger en företagsekonomiskt rimlig avgiftsnivå

Avgiftsnivån bör bestämmas så att den nya bron eller det nya vägavsnittet utnyttjas effektivt. Om avgiften sätts alltför högt riskerar undanträngningseffekterna att bli stora. Bron kan då komma att underutnyttjas, eftersom kostnaden för att ta en alternativ väg blir lägre. Den samhällsekonomiska nyttan av investeringen blir då lägre. Mindre trafik på den nya bron innebär vidare att antalet



fordon som betalar avgift blir färre. Undanträngningseffekterna innebär således problem ur två aspekter: dels minskar projektets samhällsekonomiska lönsamhet, dels riskerar finansieringen med avgifter att fallera.

Eftersom bilaga III till Eurovinjettdirektivet endast avser hur maximinivåerna ska beräknas bör man kunna utgå ifrån att direktivets bestämmelser i och för sig medger att infrastrukturavgifterna kan bestämmas till de belopp som är företagsekonomiskt relevanta. Med andra ord bör man kunna tolka direktivet så, att medlemsstaterna är oförhindrade att bestämma avgifterna till en sådan nivå som gör att s.k. undanträngningseffekter minimeras och att den aktuella infrastrukturen används optimalt – så länge de understiger maximinivåerna. Frågan om undanträngningseffekter behandlas också i Eurovinjettdirektivet i fråga om avgift för externa kostnader (i bilaga IIIa). Synsättet att infrastrukturavgifterna ska fastställas med beaktande av risken för omfördelning av trafiken bör mot denna bakgrund inte komma i konflikt med syftet med direktivet.

### **3.4.3 Vilka krav ställer gränsdragningen mellan skatt och avgift?**

I avsnitt 2.3 finns en redogörelse för den statsrättsliga gränsdragningen mellan skatt och avgift. Där konstateras att gränsen är flytande och att det inte finns någon klar definition, i vare sig grundlag, lag, förarbeten eller doktrin, av vad som är en avgift och vad som är en skatt.

När det gäller infrastrukturavgifter är det fråga om en avgift som syftar till att delfinansiera ett vägavsnitt. Det finns således en mycket tydlig motprestation kopplad till den ersättning som ska betalas. Utgångspunkten är därför att ersättningen statsrättsligt är en avgift. Vissa krav måste dock vara uppfyllda för att det statsrättsligt inte ska bli fråga om en skatt.

#### **Motprestation**

Som angivits ovan är en första utgångspunkt att ersättningen måste vara kopplad till en motprestation. I det ligger som en grundförutsättning att avgiften som huvudregel inte ska baseras på någon

annan kostnad än den som motsvarar det som tillhandahålls. Av detta följer då också att en kategori avgiftsbetalare inte ska betala för en annan kategoris kostnader.

### Överkompensation

En grundläggande aspekt i sammanhanget är, som framgår av avsnitt 2.3, frågan om refinansiering eller överkompensation. Det ligger i sakens natur att avgifter som sammantaget ger staten högre intäkter än kostnaderna för det avgiftsbelagda statsrättsligt är en skatt. Det får t.ex. anses uteslutet att införa avgifter för befintliga vägar som redan finansierats med skattemedel. Här är emellertid i stället fråga om att ta ut avgifter för att finansiera nya vägvägnitt. I en sådan situation uppkommer överkompensation om de avgifter som tas ut av avgiftskollektivet som helhet innebär att projektet ger överskott. Detta måste beaktas såväl vid avgiftssättning som vid uppföljning. I annat fall finns det risk att avgiften statsrättsligt får karaktär av skatt.

### Överuttag och differentiering

Av artikel 7g i Eurovinjettdirektivet framgår att en vägtull i form av en infrastrukturavgift ska differentieras i enlighet med en lastbils EURO-utsläppsklass. Hur differentieringen ska ske framgår inte av direktivet. Den del av avgiften som har sin grund i en differentiering (enligt EURO-utsläppsklass) i förhållande till fordonets miljöpåverkan kommer inte att motsvaras av någon direkt motprestation för den som betalar avgiften och innebär ett styrande moment som är främmande i avgiftssammanhang. I denna del är ersättningen således närmast att likna vid en skatt. Frågan är då vilken betydelse detta har vid bedömningen av den nu aktuella ersättningens karaktär.

Att ett överuttag sker av vissa samtidigt som ett underuttag sker av andra inom samma verksamhetsområde har ansetts godtagbart i förarbetena till regeringsformen (prop. 1973:90 s. 218). Avgiftssättningen inom ett verksamhetsområde ska således betraktas som en helhet. Regeringsformen ger alltså utrymme för olika avgifter

för samma motprestation utan att det blir fråga om en skatt. I litteraturen har ansetts att olikställigheten inte får vara för stor.<sup>13</sup>

För att undvika att det blir fråga om en skatt krävs enligt utredningens uppfattning att den differentierade delen av ersättningen utgör en förhållandevis obetydlig del av den totala avgiften. Så länge den differentierade delen är liten motsvaras den ersättning som den avgiftsskyldige får betala av en tydlig motprestation, nämligen rätten att färdas på det aktuella vägavsnittet. Vidare är inslaget av styrande reglering klart underordnat finansieringssyftet och därtill en följd av de tvingande differentieringsreglerna i Eurovinjettdirektivet. Av betydelse är också att även den del av avgiften som avser miljöpåverkan ska användas för att finansiera bygget av vägavsnittet. Syftet med att ta ut avgiften är därmed i sin helhet finansierande. Ersättningen är alltså inte avsedd att täcka kostnader för något annat än det som avspeglas i motprestationen. Det är inte heller fråga om att övervältra kostnader på någon annan än den som färdas på vägen, eftersom ersättningen för att färdas på ett visst vägavsnitt och ersättningen för fordonets miljöpåverkan ska betalas av samma subjekt. Om differentieringen görs liten blir det inte heller någon nämnvärd övervältring av kostnader inom väganvändarkollektivet.

Exempel på differentierade miljöstyrande avgifter finns också i den svenska rättsordningen. Banavgifterna enligt 7 kap. järnvägslagen (2004:519) är differentierade. Där ansågs en differentiering av bland annat miljökomponenten i banavgiften (mellan persontrafik och godstrafik) vara godtagbar och inte medföra att avgiften blev en skatt.<sup>14</sup> Likaså har miljöstyrande inslag accepterats i farledsavgifterna och luftfartsavgifterna utan att dessa har ansetts vara skatter.

Sammantaget anser utredningen att det förhållandet att avgifterna differentieras i förhållande till EURO-utsläppsklass inte medför att det blir fråga om en skatt, så länge differentieringen är marginell. Hur stor differentieringen kan göras innan det blir fråga om en skatt går inte att bestämt slå fast. Enligt utredningens bedömning bör differentieringen inte vara större än cirka fem procent. Ska differentieringen vara större måste skillnaden täckas genom anslag.

---

<sup>13</sup> Westerberg, s. 39 ff.

<sup>14</sup> Prop. 2003/04:123 s. 135.

## Olika avgifter för lastbilar och personbilar

I avtalet som gäller bron i Motala har en förutsättning varit att avgifterna för lastbilar ska vara tio gånger högre än för personbilarna. En sådan differentiering kan motiveras med att värdet för lastbilsägarna att få transportera sig över bron är mycket högre än för personbilsägarna. För att det statsrättsligt inte ska bli fråga om en skatt krävs dock att lastbilskollektivet inte betalar för kostnader som är hänförliga till personbilarna. Som nämnts ovan får avgiften för en kategori avgiftsbetalare, i detta fall lastbilskollektivet, inte baseras på kostnader som är hänförliga till en motprestation som åtnjuts av en annan kategori.

Det innebär att om personbilsägarna ska betala mindre än sin del av kostnaderna eller helt undantas från avgiftsplikt, måste skillnaden finansieras genom anslag.

## Rimlig avgift

Som angetts i avsnitt 2.3 har det avseende de frivilliga avgifterna uttalats i förarbetena att penningprestationen måste vara rimlig i förhållande till motprestationen. Det har också uttalats att om avgiften är oskäligen hög är det fråga om en skatt. Slutsatsen av detta måste vara att det även i fråga om en belastande avgift som en infrastrukturavgift är av betydelse för frågan om den är en skatt eller avgift om penningprestationen har fastställts till ett rimligt belopp.

Vad är då ett rimligt belopp? Denna fråga har inte behandlats i vare sig förarbeten eller doktrin. Härvid kan konstateras att det redan i uttrycket "rimlig" ligger att det inte handlar om att fastställa ett exakt belopp utan om att göra en skälighetsbedömning. I en sådan bedömning måste det med nödvändighet finnas ett inte obetydligt utrymme för skön. Bedömningen bör syfta till att fastställa vad man i allmänhet uppfattar som en rimlig avgift för den aktuella motprestationen. Utgångspunkter för bedömningen bör vara omständigheter så som kostnaden för att tillhandahålla motprestationen, vem som ska betala avgiften och värdet av det erhållna.<sup>15</sup> Bedömningen kan som ovan konstaterats inte utmynna i uppgift om exakta avgiftsnivåer. Det blir snarare fråga om att för en genomsnittlig användare av ett visst slag fastställa en övre gräns för

---

<sup>15</sup> Jfr ESV *Sätt rätt pris!* 2001:11, s. 8 och 14.

hur hög en avgift kan vara utan att den uppfattas som orimlig. Inom ramen för vad som bedöms vara en rimlig avgift finns det enligt utredningens bedömning utrymme för att variera avgiften utan att den för den skull statsrättsligt får karaktären av skatt.

### Sammanfattande slutsatser

Utredningens slutsats blir mot bakgrund av det ovan redovisade att en avgift som utformas enligt de utgångspunkter som angetts i detta avsnitt statsrättsligt kan anses vara en avgift. Det förhållandet att avgifterna differentieras i förhållande till EURO-utsläppsklass medför enligt utredningens bedömning alltså inte att det blir fråga om en skatt, så länge differentieringen är marginell. Utgångspunkten vid fastställandet av avgiftsnivåerna är således att de måste bestämmas till en rimlig nivå, baserat på kostnaden för motprestationen för den aktuella kategorin avgiftspliktiga fordon, och att intäkterna inte får överstiga kostnaderna för den aktuella infrastrukturinvesteringen. Avgiften får alltså inte vara större än den del av kostnaden som belöper på det aktuella fordonet. Om kostnaderna för att uppföra bron är lika för olika fordonskategorier är det inte möjligt att differentiera avgifterna mer än marginellt. En större skillnad måste finansieras med anslag.

### 3.5 Konsekvenser i förhållande till avtalen

**Utredningens bedömning:** De förutsättningar som har legat till grund för avtalen avseende de nya broarna i Motala, Sundsvall och Skurusundet kan inte styra utformningen av reglerna om infrastrukturavgifter.

Som angivits under avsnitt 3.4.2 följer det av bilaga III till Eurovinjettdirektivet att den tunga lastbilstrafiken endast ska bära den del av kostnaden för investeringarna i infrastrukturen som är hänförlig till lastbilskollektivet. I det avsnittet har också konstaterats att detta innebär att avgifterna på broarna för lastbilar ska bestämmas utifrån dels merkostnaden (om cirka nio procent i exemplet Motalabron), dels den totala kostnaden för bron. Det medför att avgifterna för lastbilstrafik inte kan sättas till mer än –

mycket grovt uppskattat – exempelvis en och en halv gånger personbilarnas avgifter på Motalabron.

Avgifterna på Motalabron har i avtalet mellan Vägverket och kommunerna (se avsnitt 2.1.4) beräknats till mer än tio gånger högre för lastbilar än för personbilar. Utredningens ställningstagande i fråga om avgränsningen, dvs. att alla broarna ska omfattas av direktivets regler, innebär att förutsättningarna för finansieringen av Motalabron ändras. Eftersom lastbilskollektivet inte kan betala mer än sin andel av kostnaderna måste avgifterna alltså bestämmas till andra belopp än de som framgår av avtalet.

Ett alternativ vore att genomföra direktivets regler på hela vägnätet, men att undanta Motalabron på grund av att den omfattas av redan slutna avtal om medfinansiering. En sådan lösning skulle emellertid ändå innebära att lastbilskollektivet inte kan betala mer än sin andel av kostnaderna. Det följer nämligen av principerna om gränsdragningen mellan skatt och avgift. Skillnaden i avgiftsnivåer mellan lastbilar och personbilar måste då finansieras med anslag. Som angivits i avsnitt 3.3.1 kan avgifterna inte heller bestämmas helt utan hänsyn till EU-rätten, exempelvis avseende vilka rabatter som kan medges.

Ett annat alternativ är att den avtalade avgiftsstrukturen behålls och att riksdagen beslutar om avgiften (som då i praktiken är en skatt). En sådan lösning är dock inte aktuell enligt utredningens bedömning och inte heller en lösning som utredningen förordar (se ovan inledningsvis under avsnitt 3.4).

I avtalet mellan Vägverket och Sundsvall har det införts ett undantag för personbilar. Lastbilskollektivet har i kalkylerna fått ta en större del av kostnaden än som belöper på lastbilstrafiken. Även här strider alltså avgiftsberäkningarna mot principerna i Eurovinjettdirektivet och principerna om gränsdragningen mellan skatt och avgift. Därför måste avgifterna räknas om även för detta vägavsnitt. Beräkningarna har utgått ifrån att lastbilskollektivet ska betala mycket mer än det faktiskt får, vilket innebär att det delvis saknas finansiering. Ett undantag för personbilar framstår inte minst mot denna bakgrund som olämpligt. Därtill kommer det förhållandet att samma regler i största möjliga utsträckning bör gälla i hela landet. Utredningen bortser därför i förslaget till författning från avtalet i den delen. Skulle staten och kommunen välja att följa innehållet i avtalet i den delen och i stället finansiera en större del med anslag, kan ett undantag för personbilar (klass 1)

med lätthet införs i bestämmelsen (5 §) om undantag från avgiftsplikt.

Utredningen väljer alltså att föreslå en enhetlig reglering på alla nu aktuella broar av de skäl som redovisats. Det förtjänar att framhållas att detta inte innebär att det skulle finnas några juridiska hinder mot att i framtiden besluta om att undanta personbilar från tillämpningsområdet för nya infrastrukturprojekt.

### 3.6 Särskilt om Öresundsbron

**Utredningens förslag:** Öresundsbron ska omfattas av vissa bestämmelser om differentiering, principen om att avgifterna ska finansiera investeringen och bestämmelserna om tillsyn och rapportering. Övriga, nationella, bestämmelser ska inte tillämpas på Öresundsbro Konsortiet.

Med anledning av att uttaget av avgifter på Öresundsbron regleras genom avtal med Danmark och att ett företag (Öresundsbro Konsortiet), som ägs av de svenska och danska staterna gemensamt, sköter uttaget kan den svenska regeringen inte ensidigt genom förordning ålägga konsortiet att följa rent nationella regler. Bestämmelserna om vilka fordon som omfattas av betalningskyldighet och liknande kan därför inte tillämpas på Öresundsbron.

Sverige är dock skyldigt att se till att vägtullarna på det transeuropeiska vägnätet på svenskt territorium tas ut på det sätt som direktivet anger. Här kan konstateras att direktivets regler om att infrastrukturavgifterna ska baseras på kostnaderna för att uppföra vägvägnätet och driften av det och vägtullsystemet (artikel 7b) är tillämpliga även på Öresundsbron. Själva grundprincipen ska alltså genomsyra avgiftssättningen även på Öresundsbron.

Däremot behöver direktivets regler om beräkning av avgifterna utifrån maximinivåer inte tillämpas i fråga om Öresundsbron så länge vägtullsystemet inte ändras i väsentlig omfattning, eftersom systemet införts före den 10 juni 2008 (artikel 7e). De bestämmelser som rör hur kostnadsunderlaget ska beräknas osv. behöver således inte beaktas här.

En annan fråga är om avgifterna måste differentieras utifrån utsläppsklass på det sätt som anges i artikel 7g.1. I artikeln som reglerar rabatter (artikel 7i.3) anges att om inte annat följer av

villkoren i artikel 7g.3 b och 7g.4 får vägtullsatserna i undantagsfall för bland annat Öresundsbron differentieras på annat sätt för att säkra sådana projekts lönsamhet, när de är direkt konkurrensutsatta i förhållande till andra typer av fordonstransporter. Undantaget har tillkommit eftersom bron är utsatt för konkurrens från färjorna. Artikel 7i.3 är synnerligen svårtolkad, inte minst på grund av att artikeln i övrigt reglerar rabatter, men nämnda avsnitt anger att *differentiering* får göras på annat sätt. Bestämmelsen måste dock tolkas så, att regeln om differentiering på grund av utsläppsklass som anges i artikel 7g.1 inte gäller på Öresundsbron. Om differentiering ska göras på grund av att man vill minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen eller främja trafiksäkerheten, måste dock bestämmelsen i artikel 7g.3 b om differentiering beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid tillämpas.

Direktivets regler om rabatter är även tillämpliga på Öresundsbron.

Medlemsstaterna ska upprätta lämpliga kontroller och fastställa det påföljdssystem som ska tillämpas för överträdelser av de nationella bestämmelser som antagits enligt direktivet. Det framstår därför som angeläget att någon form av tillsyn bedrivs från statens sida gentemot Öresundsbro Konsortiets avgiftssättning (se avsnitt 3.13.1). Vidare ska rapportering av medlemsstatens samtliga system ske vart fjärde år till kommissionen. Även Öresundsbron bör omfattas av den rapporten (se avsnitt 3.13.2).

Förordningen ska därför innehålla sådana bestämmelser även avseende Öresundsbron. Det noteras i sammanhanget att det i den svenska rättsordningen redan finns bestämmelser som innebär åligganden för Öresundsbro Konsortiet, t.ex. i vägsäkerhetslagen (2010:1362).

### 3.7 Trafikverket ska besluta om avgifternas storlek på de allmänna vägarna

<p><b>Utredningens förslag:</b> Trafikverket ska meddela föreskrifter om avgifternas storlek på de allmänna vägarna.</p>
--



I dag gäller enligt 29 § väglagen att det är regeringen som beslutar om avgifternas storlek på de allmänna vägarna. Så har skett endast i ett fall, Svinesundsbron.

Som angetts i avsnitt 3.4 anser utredningen inte att det är aktuellt med en ordning som innebär att det är riksdagen som beslutar om avgifterna. Frågan blir då om regeringen även i fortsättningen bör besluta om avgifternas storlek eller om beslutsrätten lämpligen kan ges till en myndighet.

Det kan konstateras att det inte är regeringen, utan Trafikverket, som kommer att ha information om trafikflöden och kostnader för att uppföra de nya infrastrukturerna och driva vägtullsystemen. Regeringen skulle därför behöva ett fullödigt underlag från Trafikverket för att kunna fatta beslut om avgifternas storlek. Eftersom det är Trafikverket som har alla nödvändiga uppgifter, framstår det som en onödig omgång att regeringen ska fatta beslut om avgifterna.

Vidare kommer avgifterna att behöva ändras fortlöpande beroende på trafikströmmar och liknande. I Eurovinjettdirektivet (sist i bilaga III) finns nämligen bestämmelser om att avgifterna måste justeras kontinuerligt så att intäkterna inte blir för höga eller för låga i förhållande till kostnadsunderlaget. Avgifterna får till exempel inte generera så höga intäkter att lånen kan skrivas av på kortare tid än 20 år. Beslut om att ändra avgiftsnivåerna kan därför komma att behöva fattas någon gång per år för de olika broarna. Även av denna anledning framstår det som mindre lämpligt att regeringen ska behöva fatta beslut om avgifternas storlek på de allmänna vägarna.

Det kan också konstateras att oavsett vem som bestämmer avgifternas storlek är det samma principer som gäller (se avsnitt 3.4). Regeringen har alltså inte större handlingsutrymme att besluta om högre avgifter än någon myndighet har, utifrån samma givna förutsättningar.

Sammantaget anser utredningen att klart övervägande skäl talar för att både beräkningen av och beslut om avgifternas storlek på de allmänna vägarna inte bör hanteras av regeringen utan av Trafikverket. Trafikverket bör alltså ges befogenhet att föreskriva om beräkningen av avgifterna utifrån vissa i förordningen angivna principer. Det kan konstateras att Trafikverket redan i dag har rätt att föreskriva om exempelvis banavgifter.

En bestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgiftens storlek (subdelegation) är möjlig enligt 8 kap. 10 § RF.

Skulle regeringen anse att avgifterna inte bestäms till rätt nivå, finns det alltid en möjlighet för regeringen att i ett senare skede återta delegationen och i stället själv besluta om avgifternas storlek. Även om regeringen skulle bestämma avgifternas storlek, måste emellertid ett svenskt regelverk avseende Eurovinjettdirektivets bestämmelser finnas. Det bör framhållas att det i dag inte finns någon närmare reglering av hur avgiftsuttaget på väg ska utformas. Väghållare på enskilda vägar som är TEN-T eller motorväg som i framtiden kan komma att beläggas med infrastrukturavgifter måste bestämma avgifterna på ett korrekt sätt utifrån direktivets bestämmelser. Redan i dag behövs vissa av direktivets bestämmelser såvitt avser Öresundsbron. Sammanfattningsvis måste således de principer som behövs för att bestämma avgifterna framgå av reglerna även om regeringen skulle bestämma avgifternas storlek på allmän väg.

### 3.8 Var ska bestämmelserna införas?

**Utredningens förslag:** Bestämmelserna ska föras in i en generell lag och i en gemensam förordning för de olika vägavsnitten (utom Svinesundsbron). Bestämmelsen i 29 § väglagen ska ändras till att endast avse avgift för användande av färja.

Såvitt avser allmänna vägar skulle bestämmelserna som rör uttag av vägtullar kunna föras in i en gemensam förordning eller i skilda förordningar med stöd av 29 § väglagen.

Det krävs dock att förhållandena för Öresundsbron också regleras. Eftersom delegationen i 29 § väglagen inte omfattar enskild väg krävs det antingen att de frågorna regleras i lag eller att en helt ny delegationsbestämmelse förs in någonstans. Eftersom även frågan om besluts verkställighet måste regleras i lag framstår det som mest lämpligt att ha en kort lag som drar upp riktlinjerna för uttaget av infrastrukturavgiften.

En ny lag som ersätter den nuvarande bestämmelsen i 29 § väglagen såvitt avser allmän väg föreslås därför. Lagen kan på så sätt omfatta alla allmänna vägar (utom färjor, se avsnitt 3.3.2) och

Öresundsbron. På så sätt omfattas också Svinesundsförbindelsen, som ju redan regleras i en förordning. Bemyndigandet som den förordningen grundar sig på flyttas alltså till den nya lagen med oförändrad innebörd i den delen. Eftersom avgifterna på Svinesundsförbindelsen följer av ett avtal mellan Norge och Sverige och regleras i en särskild förordning behandlas inte de avgifterna här, utan får hanteras i särskild ordning. Det kan noteras att Svinesundsförbindelsen delvis är undantagen från bestämmelserna i Eurovinjettdirektivet.<sup>16</sup>

Bestämmelsen i 29 § väglagen ska därför ändras till att endast avse avgift för att använda färjor.

Riksdagen har tidigare ansett att frågor som rör avgift på väg bör hanteras av regeringen på förordningsnivå. De flesta frågorna avseende infrastrukturavgift bör därför även fortsättningsvis läggas i en förordning. För att främja en enhetlig hantering och göra systemet överskådligt föreslås en gemensam förordning för samtliga vägvägnitt som ska beläggas med infrastrukturavgift (förutom den redan reglerade Svinesundsförbindelsen).

Detaljbestämmelser i bilagor till direktiv måste inte återges i lag eller förordning utan kan följa endast av förarbetena.<sup>17</sup> Innehållet i bilaga III skulle således kunna återges i förarbetena. Eftersom innebörden av bilaga III är svårtydd är det emellertid bättre att föra in bestämmelserna i en bilaga till förordningen.

## 3.9 Utländska fordon

### 3.9.1 Utgångspunkter

**Utredningens förslag:** Utländska fordon ska omfattas av reglerna om infrastrukturavgifter på väg.

Utländska fordon omfattas inte av trängselskatt. Det beror på att det dels inte finns någon automatisk tillgång till uppgift om utländska fordonsägare i utländska fordonsregister, dels har varit oklart om indrivning av trängselskatt kan ske framgångsrikt i

<sup>16</sup> Enligt artikel 7e3 i Eurovinjettdirektivet omfattas inte sådana vägtullsystem som införts före den 10 juni 2008 av bestämmelserna i bilaga III om beräkningsprinciper för maximinivåerna.

<sup>17</sup> Exempelvis kunde en icke uttömmande uppräkningslista av oskäliga avtalsvillkor som framgår av en bilaga till ett direktiv om oskäliga villkor uteslutande tas in i förarbetena, se mål nr C-478/99 kommissionen mot Sverige, REG 2002 I-4165.

utlandet.<sup>18</sup> Utredningen kommer att återkomma till problematiken i trängselskattehänseende i det kommande arbetet. Liknande problem kan dock antas föreligga såvitt avser infrastrukturavgifter.

Inledningsvis kan konstateras att Eurovinjettdirektivet får anses förutsätta att alla tunga lastbilar inom unionen ska omfattas av de nationella systemen med vägtullar. Direktivets syfte är nämligen bland annat att skapa ett likformat system för uttag av vägtullar. I detta ligger att de olika medlemsstaterna inte ska ha särregler utöver vad som följer av direktivet. Syftet framgår också av bland annat punkt 7 i preambeln till Eurovinjettdirektivet, där det anges att vägtullar inte snedvrider konkurrensen på den inre marknaden eftersom de ska betalas av alla operatörer oavsett i vilken medlemsstat de har sitt ursprung eller är etablerade samt i förhållande till den utsträckning i vilken de använder vägnätet. Utgångspunkten är därför att de utländska fordonen ska omfattas av bestämmelserna om infrastrukturavgifter. Som framgår av den följande redogörelsen är det också juridiskt och tekniskt möjligt att låta dem omfattas. Utredningen föreslår därför att de utländska fordonen ska omfattas av bestämmelserna om infrastrukturavgifter på väg.

Redan här kan det konstateras att en förutsättning för utredningen är att vägtullsystemen inte får konstrueras med bommar. Utgångspunkten för utredningens förslag är att det bör ställas höga krav på utformningen av systemet, men inom rimliga ekonomiska gränser. Det sagda innebär att det inte går att föreslå ett system som garanterar ett heltäckande upptag av pålagorna. Om bommar skulle tillåtas skulle upptaget av pålagorna av naturliga skäl underlättas väsentligt. De kostnader och olägenheter som bommar skulle medföra kan dock inte anses motiverade för så låga belopp som det är fråga om.

### 3.9.2 Tillgång till vägtrafikregister i andra länder

**Utredningens bedömning:** Det finns möjligheter till utbyte med andra länder av uppgifter om fordonsägare. Sådant utbyte kan vara förknippat med kostnader. Utsikterna att kunna sluta överenskommelser med de andra nordiska länderna om kostnadsfritt utbyte av ägaruppgifter bedöms dock vara goda.

<sup>18</sup> Prop. 2003/04:145 s. 50.

Bristen på tillgång till trafikregister i andra länder innebär att den enskilde i vissa fall inte kan meddelas beslutet avseende infrastrukturavgift. Beslutet får därmed aldrig laga kraft. Uppgifter som ligger till grund för beslutet kan då inte heller gallras förrän vid preskriptionen. Detta är brister som kan accepteras.

Utredningen föreslår, som framgår av avsnitt 3.11.2, att fordonets ägare ska vara betalningsskyldig för infrastrukturavgiften. Därför är tillgången till uppgift om fordonsägare från andra länders vägtrafikregister av stor betydelse.

Det samarbete som finns i dag angående utbyte av uppgifter inom EU om fordonsägare omfattar endast sådana situationer där en straffrättslig åtgärd övervägs (se avsnittet om Prövrådsbeslutet). Inom EU är det inte en prioriterad fråga att öppna upp ett utvidgat samarbete utöver det straffrättsliga i denna del. I övrigt avser samarbetena mellan EU-länderna endast uppgift om fordonen som sådana. I vissa länder registreras inte uppgift om fordonsägare och i många länder är registeruppgifterna inte uppdaterade och korrekta.

Ett utbyte av uppgifter om vem som är fordonsägare måste ske genom datafiler med bland annat registreringsnummer som ”kläs på” med uppgifter från det utländska fordonsregistret. Sådana rutiner och program finns inte i dag utan måste i så fall skapas.

Det kan antas att det finns en del länder som motsätter sig att svenska myndigheter får direkt och automatiserad tillgång till uppgift om fordonsägare med hänsyn till att uppgifterna då blir allmänna handlingar i Sverige. I detta sammanhang kan det noteras att ett förslag för närvarande bereds i regeringskansliet om en ny bestämmelse i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400, OSL).<sup>19</sup> Bestämmelsen innebär att absolut sekretess ska gälla för sådana uppgifter i en utländsk databas som genom direktåtkomst är elektroniskt tillgängliga för en svensk myndighet, men som myndigheten på grund av en bindande EU-rättsakt eller ett av Sverige eller EU ingånget avtal med en annan stat eller en mellanfolklig organisation inte får behandla. Förslaget innebär alltså att vid direktåtkomst till utländska register ska överskotts-information (dvs. sådan information som inte behövs i det aktuella ärendet hos myndigheten som har direktåtkomsten) omfattas av absolut sekretess och inte kunna lämnas ut. Den föreslagna

<sup>19</sup> Prop. 2011/12:157.

ändringen kan antas medföra att andra länder blir mer benägna att lämna ut uppgifter till svenska myndigheter och ger alltså bättre förutsättningar för att sluta avtal med andra länder om tillgång till deras register.

I många fall kan överenskommelser träffas. Vissa länder har emellertid regler som omöjliggör ett utlämnande av uppgift om fordonsägare utanför det egna landets gränser ( däribland Storbritannien och Ungern). Det bör därför sannolikt krävas särskilda lösningar för olika länder. En sådan lösning är att anlita ett privat bolag som har fast driftställe i de länderna och som på så sätt kan få ut uppgifterna. I andra länder finns regler som å andra sidan hindrar utlämnande av uppgifter till privata bolag (exempelvis Estland). Där skulle dock uppgifterna eventuellt kunna lämnas direkt till den svenska myndighet som behöver dem i sin myndighetsutövning.

Mot denna bakgrund finns det sannolikt möjligheter för svenska myndigheter att på olika sätt få fram uppgifter om fordonsägare från många av de länder vars fordon trafikerar de svenska avgiftsbelagda vägarna, antingen genom överenskommelser eller genom att anlita ett privat bolag. Det kan dock antas att samtliga sådana lösningar är förknippade med kostnader.

Utsikterna att kunna sluta överenskommelser med de andra nordiska länderna om kostnadsfritt utbyte av ägaruppgifter bedöms emellertid vara goda. Det kan antas att lite mindre än hälften av all utländsk trafik kommer från de nordiska länderna.

Förhandlingar om att få tillgång till andra länders uppgifter om fordonsägare (till rimliga kostnader) bör kunna ske successivt. Transportstyrelsen har redan idag möjlighet att ingå en sådan internationell överenskommelse som berör frågor om utbyte av information på elektronisk väg inom styrelsens kompetensområde, 20 kap. 10 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

En kombination av avtal med de nordiska länderna, avtal med andra länder och avtal med en privat aktör ger således sammantaget en relativt god täckning av ägarna till de utländska fordon som trafikerar de svenska vägarna. Det kan dock konstateras att ett införande av ett system med transponder väsentligt skulle underlätta tillgången till uppgift om fordonsägare på sikt. Frågan om transponder behandlas i avsnitt 3.10.

### Konsekvenser av bristen på tillgång till trafikregister

Det är uppenbart att den som är betalningsskyldig för avgiften inte kan ta del av ett beslut om infrastrukturavgifter om man inte har tillgång till uppgift om vem denne är. Om beslutet inte kan meddelas får det inte laga kraft (vilket enligt förvaltningslagen inträffar tre veckor efter den dag då den enskilde tagit del av beslutet) såvida inte avgiften betalas självmant. Det innebär att en enskild kan klaga på beslutet långt senare. Om man inte vet vem kravet riktar sig till går det av naturliga skäl inte heller att vidta några indrivningsåtgärder.

Bestämmelserna om gallring knyter an till tiden för laga kraft. Om besluten inte får laga kraft kan således uppgifterna om passagera inte gallras. Detta är naturligtvis negativt för den enskilde och innebär även en viss administrativ börda för den ansvariga myndigheten. Skäl att föreslå andra regler i denna del kan dock inte anses finnas, eftersom det även är av vikt att kunna skicka en underrättelse om beslut om uppgifter ur ett lands trafikregister så småningom blir tillgängliga. Det allmännas fordringar preskriberas vid utgången av det femte året efter förfallodagen, varför gallring senast kan ske vid den tidpunkten. Det kan även noteras att samma regler ska gälla för de svenska fordonen.

Som framgår ovan finns det goda förutsättningar för att kunna nå den absoluta merparten av de utländska fordonsägarna. De här nämnda bristerna bör därför kunna accepteras.

En annan olägenhet är att utländska fordonsägare kan komma att påföras tilläggsavgift även om de inte har nåtts av någon underrättelse om beslutet om infrastrukturavgift. Fordonsägaren får på så sätt en stor skuld som han kanske inte har varit medveten om. Det sagda problemet kommer att beaktas i utredningens fortsatta arbete vid bedömningen av om en påminnelseavgift bör införas.

#### 3.9.3 Indrivning i utlandet

**Utredningens förslag:** Bilaga 2 i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska ändras så att infrastrukturavgifter omfattas.

I avsnitt 2.4.3 finns en redogörelse för gällande rätt avseende indrivning och handräckning i utlandet.

I det nordiska handräckningsavtalet och i indrivningsdirektivet finns beloppsgränser för när indrivning får ske. Skatte- och avgiftsbesluten får verkställas utan föregående dom. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och i utsökningsbalken. Om en fordran inte kan drivas in i Sverige och det finns indikationer på att den kan drivas in i en annan stat är det Kronofogdemyndigheten som ansöker om bistånd med indrivning i den andra staten.

I praktiken är möjligheterna att få bistånd med indrivning utanför EU (samt Norge och Island) ganska begränsade. I förhållande till stater utanför EU har Sverige endast dubbelbeskattningsavtal med indrivningsbestämmelser med USA, Indien och Japan, dvs. inte med i detta sammanhang viktiga länder som exempelvis Ryssland och Turkiet.

Den utveckling som nu pågår vad gäller Europaråds- och OECD-konventionen är lovande men det är ännu för tidigt att säga vilken praktisk betydelse konventionen kommer att få för Sverige i framtiden. Det är beroende bland annat på vilka stater det är som ansluter sig och om de reserverar sig mot delar av samarbetet som är av intresse från svensk synpunkt.

Av betydelse i sammanhanget är också de beloppsgränser som gäller för bistånd med indrivning. Framställning om handräckning för indrivning med stöd av det nordiska avtalet får göras endast om det sammanlagda betalningsanspråket, däri inte inräknat dröjsmålsavgift eller liknande för tiden före överlämnandet för indrivning, förseningsavgift, avgiftstillägg m.m., uppgår till minst 2 500 svenska kronor. Beloppsgränsen enligt indrivningsdirektivet är 1 500 euro. Till skillnad från beloppsgränsen i den nordiska överenskommelsen är den dock konstruerad inte som ett förbud mot att göra en framställning, utan som en möjlighet att vägra bistånd. Detta skulle åtminstone teoretiskt kunna öppna för överenskommelser mellan två eller flera medlemsstater om att lämna bistånd även i fråga om lägre belopp.<sup>20</sup>

Beloppsgränserna avser visserligen det sammanlagda beloppet av fordringar som omfattas av instrumentet i fråga mot en och samma person, men de utgör trots det en avsevärd begränsning av möjlig-

---

<sup>20</sup> Detta kräver dock lagändring, eftersom beloppsgränsen i den svenska lagstiftningen har konstruerats som ett förbud mot att ansöka om bistånd i fråga om lägre belopp.



heterna till bistånd när det gäller fordringslag där det vanligtvis är fråga om blygsamma belopp.

Europaråds- och OECD-konventionen innehåller dock inte någon bestämmelse om lägsta belopp.

Danmark, Norge, Tyskland, Polen, Finland och Nederländerna är, som framgått ovan, de stater inom EU som står för den största andelen tung lastbilstrafik i Sverige. Av dessa är det bara Tyskland som inte har ratificerat Europaråds- och OECD-konventionen. Det kan konstateras att om konventionen skulle göras tillämplig på infrastrukturavgifter skulle en stor del av de utländska fordonens andel lättare kunna drivas in.

Konventionen omfattar bland annat vägavgiften för vissa tunga fordon och överlastavgift. Infrastrukturavgiften är av liknande karaktär och bör därför kunna omfattas av samarbetet. En ändring av bilagan gör därför att indrivning mellan de stater som anslutit sig till konventionen blir möjlig. Utredningen föreslår därför att infrastrukturavgiften ska föras in i det regelverket.

Konventionens parter ska enligt artikel 2.3 i konventionen underrätta generalsekreteraren i Europarådet eller OECD om de ändringar i förteckningen över skatter och avgifter som konventionen ska tillämpas på. En sådan ändring träder i kraft den första dagen i den månad som följer på utgången av en tidrymd om tre månader efter den dag depositarien mottagit underrättelsen. Med hänsyn härtill är det inte möjligt att nu avgöra vid vilken tidpunkt ändringen ska träda i kraft. I lagförslaget anges därför att lagen träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Indrivningsförfordningens krav på att indrivning ska begäras senast två månader efter det att fordringen skulle ha betalats gör att tiden för att begära indrivning begränsas till ett fåtal dagar. Lämpligen bör därför indrivningsförfordningen ändras så att infrastrukturavgifter, i likhet med felparkeringsavgifter, inte behöver lämnas för indrivning förrän fem månader efter det att avgifterna skulle ha betalats. Utredningen lämnar dock inget särskilt förslag i den delen.

### 3.10 Val av teknisk lösning

**Utredningens förslag:** Videoregistrering (ANPR) och transponder (DSRC) ska användas. Något krav på transponder ska inte införas, varken för utländska eller svenska fordon.

Av avtalen avseende broarna följer att den teknik som i dag används i trängselskattesystemet (ANPR) även ska användas i vägtullsområdena. Upphandling av sådana betalstationer har redan påbörjats.

En förutsättning enligt utredningsdirektiven är att fordon ska kunna passera det avgiftspliktiga området utan att stanna. Mot denna bakgrund är det inte aktuellt att föreslå ett system med bommar eller liknande manuell betalning vid infart i det avgiftsbelagda området. Det satellitbaserade systemet är inte aktuellt för den här typen av avgifter. De tekniska lösningar som återstår är därmed videoregistrering (ANPR) och transponder (DSRC), se avsnitt 2.2. Något skäl mot att använda ANPR har inte framkommit.

Nackdelen med videoregistrering är naturligtvis att Sverige inte har automatisk tillgång till uppgifter om fordonsägare i fordonsregister i andra länder (se avsnitt 3.9.2). Frågan är därför om det är befogat att även använda sig av annan teknik, dvs. i detta fall transponder (DSRC). Om transponder ska införas måste bestämmelserna anpassas till reglerna i EFC-direktivet och EETS (se avsnitt 2.6). Dessa regler innebär bland annat att den enskilde ska betala med stöd av transpondern i första hand även om det rör sig om ett svenskt fordon. Någon separat faktura för infrastrukturavgift ska då inte skickas till fordonsägaren.

Transportstyrelsens bedömning är att antalet utländska fordon som kommer att trafikera våra vägtullsområden uppgår till cirka tre procent. Denna siffra varierar dock stort mellan olika vägtullsområden och när på året man mäter trafiken. Den andel av den utländska trafiken som inte har en godkänd transponder (dvs. inte ansluten via EasyGo eller EETS-avtal) eller inte har någon transponder alls kommer i det korta perspektivet att uppgå till cirka 70 procent enligt Transportstyrelsen.

I takt med att allt fler fordon utrustas med elektroniska ombordenheter (transponder) med vilka avgiftsupptagaren har ett kontrakt, kommer situationen att förändras. En stor del av den

utländska trafiken utgörs av tunga lastbilar. På några års sikt kommer många av dessa ekipage enligt Transportstyrelsens bedömning att abonnera på betaltjänsten EETS. Utvecklingen mot att alltfler fordon utrustas med elektroniska ombordenheter understöds dels av de standarder som nu växer fram och som till viss del är relaterat till EETS, dels av att det blir fler och fler vägtullsystem i Europa. Utvecklingen kommer sannolikt leda till att flera fordonstillverkare integrerar sådan utrustning i sina fordon.

Enligt EFC-direktivet (se avsnitt 2.6.1) ska medlemsstater som har vägtullsystem vidta de åtgärder som krävs för att öka användningen av elektroniska vägtullsystem. De ska sträva efter att säkerställa att minst 50 procent av trafikflödet genom varje tullstation kan använda elektroniska vägtullsystem senast den 1 januari 2007. Detta talar för alternativet att använda transponderlösning.

För de svenska fordonen är det inte motiverat att ställa krav på transponder eftersom det går att sköta systemet med enbart fotografering av registreringsskylten. Redan på den grunden är det svårt att, utan att diskriminera, ställa sådana krav på de utländska fordonen. Vidare är det en liten andel av de utländska fordonen som i dag har transponder och antalet svenska vägtullsystem kommer att vara få. Mot denna bakgrund kan det inte anses motiverat att *kräva* transponder av samtliga utländska fordon som kommer in i Sverige. Ett system med transponder måste alltså bygga på att det skulle erbjudas en *möjlighet* för de fordonsägare som vill använda transponder att också betala sin infrastrukturavgift genom avtalen med sina betalningsförmedlare. En sådan lösning kan mot bakgrund av reglerna om elektroniska vägtullsystem inte bara erbjudas de utländska fordonen utan måste erbjudas alla som har transponder, dvs. även de svenska fordonen.

Den tillkommande kostnaden för investering av DSRC-systemet är försumbar. Detta eftersom ett sådant system kan byggas på ANPR-systemet som redan finns på plats. Samtidigt är kostnaderna för administrationen för DSRC väsentligen lägre än ANPR, särskilt för de utländska fordonen. Mot denna bakgrund samt med hänsyn till vad som ovan sagts om prognosen för hur många fordon som på lite sikt kommer att ha transponder och den allmänna utvecklingen på detta område inom EU gör utredningen bedömningen att transponder ska användas som ett komplement till videoregistrering.

Här kan noteras att det inte kan anses oförenligt med EFC-direktivet att ha två parallella system.

### 3.11 Beslut om infrastrukturavgift

#### 3.11.1 Vilket organ ska ta ut avgifter och meddela föreskrifter?

**Utredningens förslag:** Vaghållaren ska vara ansvarig för avgiftsupptaget. På allmän väg ska Trafikverket vara avgiftsupptagare. Transportstyrelsen ska dock, för Trafikverkets räkning, sköta administrationen av avgiftsupptaget. Transportstyrelsen ska alltså besluta om att ta ut avgiften och handlägga ansökningar om befrielse, anstånd, betalningsperiodens längd m.m. Transportstyrelsen ska också meddela föreskrifter i de delarna. Kostnaden för att administrera upptaget ska dras av från intäkterna från avgifterna.

Öresundsbro Konsortiet är vaghållare och beslutar om avgifterna på den bron. Frågan är dock vilken aktör som ska besluta om avgifterna och vara avgiftsupptagare för de tre broarna i Motala, Sundsvall och Skurusundet.

Som huvudregel bör den aktör som äger och driver infrastrukturen vara den som är avgiftsupptagare. Med andra ord ska den som är vaghållare vara den som beslutar om infrastrukturavgifterna.

I fråga om de aktuella broarna är det Trafikverket som är vaghållare, dvs. förvaltar och driver infrastrukturen. Trafikverket förvaltar den vägsidesutrustning som tar upp information om de fordon som passerar det aktuella vägavsnittet. Det är Trafikverket som har ansvaret för projektet och står för merparten av kostnaderna för att bland annat uppföra broarna som ska täckas av infrastrukturavgiften. Som angivits i avsnitt 3.7 är det Trafikverket som ska föreskriva om avgifternas storlek utifrån de i den föreslagna förordningen angivna utgångspunkterna. Trafikverket ska därför vara ansvarig för avgiftsupptaget.

Trafikverket har, i egenskap av statlig myndighet, ansvar för att se till att kostnaderna för att administrera avgiftsupptaget är rimliga, så att systemet blir så kostnadseffektivt som möjligt.

Det är emellertid Transportstyrelsen som för vägtrafikregistret. Det är också Transportstyrelsen som i dag hanterar de automati-

serade besluten om trängselskatt. Det mesta talar därför för att Transportstyrelsen ska sköta själva avgiftsupptaget, baserat på den avgiftsstruktur som Trafikverket har föreskrivit om. Transportstyrelsen ska också vara ansvarig för att sköta de frågor som är förknippade med beslutsfattandet, dvs. ansökan om befrielse, anstånd, omprövning m.m.

Transportstyrelsen ska alltså, för Trafikverkets räkning, sköta avgiftsupptaget. Eftersom Transportstyrelsen ansvarar för regelgivning bör det också vara den myndigheten som meddelar föreskrifter om anstånd, befrielse och liknande.

Kostnaden för att sköta administrationen kan enligt Eurovinjettdirektivet räknas in i kostnadsunderlaget och bör därför dras av från intäkterna från avgifterna. Detta kan regleras i samband med att riksdagen godkänner hur intäkterna från avgifterna får användas, se avsnitt 3.15.1.

### 3.11.2 Grund för beslut om infrastrukturavgift på allmän väg

**Utredningens förslag:** Beslut som avser infrastrukturavgifter på allmän väg ska kunna fattas genom automatiserad behandling av uppgifter från vägtrafikregistret. Beslutet ska grundas på ett fordon's passage av en betalstation på ett vägavsnitt som är belagt med infrastrukturavgift. Fordonets ägare ska vara betalningsskyldig för avgiften.

Beslut som avser infrastrukturavgifter på allmän väg ska kunna fattas genom automatiserad behandling av uppgifter från vägtrafikregistret på samma sätt som i dag sker i fråga om trängselskatt.

Beslutet ska grundas på ett fordon's passage av ett vägavsnitt som är belagt med infrastrukturavgift. Avgiftspliktens inträde är således baserat på fordonets passage. I avsnitt 3.3.3 redogörs för vilka fordon som ska undantas från avgiftsplikt.

Fordonets ägare ska vara betalningsskyldig för avgiften. Detta oavsett vem som för fordonet vid tidpunkten för passagen.

De ovan nämnda lösningarna överensstämmer med trängsel-skattesystemet.

Enskild väg, dvs. Öresundsbro Konsortiet, omfattas inte av de här berörda nationella bestämmelserna.

### 3.11.3 Besluts- och betalningsperioder för infrastrukturavgifter på allmän väg

**Utredningens förslag:** Infrastrukturavgift på allmän väg ska betalas kvartalsvis. Beslut om pålagorna ska fattas senast den 20 i månaden efter kalenderkvartalet. Om den enskilde begär det kan kortare betalningsperioder medges. Om betalning sker genom betalningsförmedlare enligt lagen om elektroniska vägtullsystem ska avgiften betalas månadsvis.

Infrastrukturavgifterna kommer att uppgå till relativt låga belopp per passage. Här kan paralleller dras till trängselskatten, som också kan avse låga belopp. Det kan noteras att det varje månad skickas knappt en halv miljon beslut avseende trängselskatt, varav drygt 60 procent är under 100 kronor. Om trängselskatt skulle betalas först när beloppet översteg 100 kronor för de svenska fordonen skulle enligt uppgift från Transportstyrelsen, utöver goodwill- och miljövärdet, portokostnader kunna sparas om mellan en och två miljoner kronor. Det kan antas att beslut om infrastrukturavgifter kommer att uppgå till liknande belopp. Som framgår av avsnitt 3.9.1 föreslår utredningen att utländska fordon ska omfattas av infrastrukturavgifterna. Eftersom redan portot för utländska brev uppgår till drygt tio kronor framstår det inte som lämpligt att skicka en underrättelse avseende låga belopp i fråga om de utländska fordonen. Även av denna anledning finns alltså skäl att utforma systemet så att underrättelser om beslut avseende mycket låga belopp undviks i möjligaste mån.

Att helt avstå från att kräva betalning för beslut som uppgår till under 100 kronor framstår dock som uteslutet – både med hänsyn till hur rabatter får utformas enligt Eurovinjettdirektivet och med hänsyn till likställighetsprincipen. Det förekommer visserligen i flera skattesammanhang regler om att belopp under 100 kronor inte ska krävas in. Infrastrukturavgifterna är dock av sådan karaktär att det kan framstå som orättvist om sådana som åker lite skulle åka gratis, medan de som åker mycket måste betala för alla resor. Vidare påverkas finansieringen av infrastrukturen av att avgifter inte kommer in i den utsträckning som man räknat med. Mot denna bakgrund föreslås inte ett generellt undantag för dem som påförs belopp under 100 kronor.

I stället bör betalning av infrastrukturavgiften ske efter en längre period än en månad. Avgifterna ska därför oavsett belopp alltid betalas för ett kalenderkvartal. På så sätt kommer flera beslut om infrastrukturavgift uppgå till något högre belopp än om de hade avsett en månad. Beslut om infrastrukturavgift ska därmed fattas senast den 20 i månaden efter kalenderkvartalet (dvs. senast den 20 april, den 20 juli, den 20 oktober och den 20 januari). Avgiften ska därefter betalas senast den sista dagen i kalendermånaden efter den månad då beslutet fattades (dvs. senast den 31 maj, den 31 augusti, den 30 november och den 28 februari).

Det kan emellertid finnas fordonsägare som ofta kommer upp i höga belopp och som av den anledningen hellre vill betala oftare än kvartalsvis. En möjlighet bör därför öppnas för den enskilde att begära att få betala oftare än var tredje månad. Då ska beslut om infrastrukturavgift fattas senast den 20 i månaden efter den månad då passagera skett.

Likaså finns det anledning för betalningsförmedlare enligt den föreslagna lagen om elektroniska vägtullsystem (se kapitel 4) att ha kortare betalningsfrister. Av reglerna om EETS följer nämligen att betalningsförmedlarna ska betala ett samlat belopp till avgiftsupptagaren varje månad. Betalningsförmedlaren skulle alltså tvingas ta en risk att förlora större intäkter om betalningsförmedlaren inte får in infrastrukturavgiften tidigare än var tredje månad från sina kunder, exempelvis om kunder går i konkurs. En sådan ekonomisk risk kan komma att övervältras på avgiftsupptagaren. Även avgiftsupptagaren tar en motsvarande risk om en betalningsförmedlare går i konkurs. Betalas infrastrukturavgiften genom en betalningsförmedlare ska därför huvudregeln i stället vara månadsvis betalning.

Den föreslagna betalningsperioden bedöms inte i sig innebära att bilder och andra uppgifter om passagen behöver sparas onödigt länge.

#### 3.11.4 Utländska fordonsägares möjlighet att betala infrastrukturavgifter

**Utredningens förslag:** Betalning av infrastrukturavgift på allmän väg ska ske vid samma tidpunkt för utländska som för svenska fordon, dvs. kvartalsvis i februari, maj, augusti och november eller månadsvis genom betalningsförmedlare.

Betalning för passage av betalstation med utländska fordon ska ske genom betalningsförmedlare eller på nätet. Om betalning inte sker på detta sätt inom föreskriven tid ska en underrättelse skickas och en tilläggsavgift tas ut.

Med de givna tekniska förutsättningarna kan, som nämnts, någon fullständig täckning av de utländska fordonsägarna inte garanteras. För att optimera förutsättningarna för att alla som passerar ett vägtullsområde också betalar sin infrastrukturavgift, så att det blir konkurrens på lika villkor, bör det finnas möjlighet för de utländska fordonsägarna att betala på flera olika sätt.

Här kan noteras att under 2010 utfärdades 61 000 parkeringsanmärkningar i Sverige där fordonet var registrerat utomlands. Man fick in tio procent av dessa genom att enbart placera ett inbetalningskort på framrutan. Om det finns flera sätt att betala avgiften på kan det antas att betalningsviljan ökar ytterligare. I Norge och London finns flera sätt att betala, se avsnitt 2.5.1 och 2.5.5. Av största vikt är att det finns information om hur betalning ska ske. En annan förutsättning för att få utländska fordonsägare att betala torde vara att det finns en effektiv kontroll. Utredningen återkommer till den frågan i det kommande arbetet i samband med att den del av uppdraget som avser påminnelseavgifter behandlas.

Om fordonet har en transponder betalas avgiften via betalningsförmedlaren. Eftersom transpondern (eller övergångsvis HGV-listan) ska innehålla uppgift om utsläppsklass kan rätt infrastrukturavgift tas ut (se avsnitt 3.11.8).

Som framgår av avsnitt 2.5.1 har man i Norge en betaltjänst på internet där utländska fordonsägare kan registrera sig och betala, både i förväg och upp till 14 dagar i efterhand. En liknande funktion bör införas i Sverige. Här kan man tänka sig att rabatter avseende infrastrukturavgiften kan medges om registrering sker. En sådan rabatt är förenlig med bestämmelserna i Eurovinjett-direktivet. Förhandsbetalningen innebär då att man deponerar ett belopp som sedan dras slutligt när avgiftsbeslutet är fattat eller att uppgifter om kreditkort registreras från vilket avgiften kan dras. Även här har de tunga lastbilarna möjlighet att registrera utsläppsklass och därmed få en lägre avgift än annars. Eventuellt kan det bli aktuellt att tillhandahålla betalningsmöjlighet på internet på bensinstationer och liknande i anslutning till vägtullsystemen. I framtiden



bör också alternativa betalningsmöjligheter via sms och liknande – som finns i London – kunna införas.

Ett krav på att alla ägare av utländska fordon som passerat en betalstation (även de som har transponder eller har betalat på nätet) ska underrättas genom ett månatligt eller kvartalsvis beslut om avgift skulle innebära mycket höga administrativa kostnader. Dels skulle det krävas att alla utländska fordonsägare identifierades, vilket är en kostsam och dessutom i vissa fall omöjlig uppgift. Dels skulle portot för underrättelsen i många fall överstiga det beslutade beloppet.

Utredningen föreslår därför att de utländska fordonsägarna som huvudregel ska betala antingen genom betalningsförmedlare (dvs. med stöd av transponder) eller på nätet inom den tid som angivits i avsnitt 3.11.3. Som framgår av avsnitt 3.11.5 föreslår utredningen att beslut om infrastrukturavgift avseende de utländska fordonsägarna ska undantas från kravet på underrättelse. Först om betalning inte sker genom betalningsförmedlare eller på nätet i rätt tid ska den utländska fordonsägaren få en underrättelse om beslut, antingen av den svenska avgiftsupptagaren (efter direktkontakter mellan de svenska och utländska myndigheterna avseende ägaruppgifter) eller genom ett privat bolag. Här kan utsläppsklass eventuellt inte ligga till grund för en lägre infrastrukturavgift eftersom någon sådan information generellt sett inte finns tillgänglig, vilket innebär en sämre situation för de renare tunga lastbilarna. Det kan ge incitament att betala på annat sätt. Eftersom betalning inte skett inom föreskriven tid ska också en tilläggsavgift tas ut, se avsnitt 3.11.6. Utredningen återkommer i det kommande arbetet till frågan om påminnelseavgift ska införas.

### **3.11.5 Undantag från motiverings- och underrättelseskyldighet för utländska fordonsägare**

**Utredningens förslag:** Ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten enligt förvaltningslagen (1986:223) ska införas för de utländska fordonsägarna såvitt avser beslutet att ta ut infrastrukturavgift. Sådan skyldighet ska dock fullgöras på begäran och senast vid påminnelse om betalning.

I 20 § förvaltningslagen (1986:223) anges att ett beslut genom vilket ett ärende avgörs ska innehålla de skäl som bestämt utgången. Skälen får utelämnas helt eller delvis bland annat om beslutet inte går någon part emot, om det av någon annan anledning är uppenbart obehövt att upplysa om skälen eller om ärendet är så brådskande att det inte finns tid att utforma skälen.

Paragrafens andra stycke anger att en myndighet på begäran av den enskilde, om möjligt, bör lämna ut skälen i efterhand.

Enligt 21 § förvaltningslagen ska den enskilde i ett ärende underrättas om innehållet i ett beslut som avser myndighetsutövning. Vidare ska den enskilde underrättas om hur man överklagar. Underrättelse enligt 21 § behöver inte ske om det är uppenbart obehövt.

Om annan lag eller förordning innehåller någon bestämmelse som avviker från förvaltningslagen, gäller enligt 3 § förvaltningslagen den bestämmelsen.

Av förarbetena till den nuvarande förvaltningslagen (prop. 1985/86:80 s. 57) framgår att också ett automatiserat förvaltningsförfarande omfattas av förvaltningslagen. Det gäller även om det är fråga om massärenden.

När trängselskattesystemet infördes permanent skulle skatten betalas utan anmaning inom 14 dagar. Under varje dag fattades cirka 110 000 beskattningsbeslut. Regeringen vägde då intresset för den enskilde av att få ett beslutsmeddelande med en motivering mot det administrativa arbete det skulle innebära och kom fram till att ett undantag från förvaltningslagens regler om motiverings- och underrättelseskyldighet kunde accepteras. Regeringen anförde följande (prop. 2006/07:109 s. 24 f.).

Det skulle kunna hävdas att det är uppenbart obehövt med underrättelse eller att beslutet inte har gått den enskilde emot, eftersom de flesta som registreras vid en passage är medvetna om detta. Det kan dock i viss omfattning förekomma att ägaren till en bil påförts skatt utan att grund för detta förelegat eller att ägaren inte haft anledning att tro att skatt påförts. Även fall där ägaren är ovetandes om att bilen passerat skulle kunna förekomma.

Den korta tiden för att betala skatten och den stora mängden beslut gör det i praktiken omöjligt att lämna underrättelser på sätt som anges i förvaltningslagen. Det skulle, som Justitieombudsmannen anført, vara möjligt att förlänga betalfrister och skatteperioder och därmed ge möjlighet till ett förfarande med utskick av underrättelser. Som framgår av avsnitt 5.1 anser regeringen att frågan om en månatlig debitering bör utredas. I ett nära perspektiv är dock en förutsättning för att ta ut trängselskatt att den enskilde inte behöver underrättas om

skattebesluten och därmed inte heller underrättas om skälen för beslutet.

Som nämnts ovan framhåller Justitieombudsmannen att avvikelser från förvaltningslagen bör förekomma endast om det finns bärande sakliga och funktionella skäl för det. Justitieombudsmannen pekar också på att förvaltningslagens bestämmelser är avsedda att tillförsäkra enskilda en god rättssäkerhet i deras mellanhavanden med myndigheter.

Regeringen är självfallet medveten om att bestämmelserna om att den enskilde skall underrättas om förvaltningsbeslut och att dessa beslut skall motiveras är av grundläggande betydelse för rättssäkerheten. Regeringen delar alltså Justitieombudsmannens uppfattning att undantag från dessa regler endast bör förekomma om det finns bärande och funktionella skäl för det. Enligt regeringens mening finns sådana skäl.

Som redan anförts uppgår antalet beslut till cirka 110 000 per dag. Med denna mängd beslut skulle kostnaderna för utskick samt nödvändig administration bli betydande. Vidare bör man fästa vikt vid omfattningen av den rättsförlust som kan drabba den enskilde. Om ägaren inte är medveten om att bilen använts får han kännedom om skattebeslutet senast vid påförandet av expeditionsavgift. Den rättsförlust som skulle kunna uppkomma är således begränsad till att den enskilde påförs expeditionsavgift. Vidare finns en högsta gräns för skattebeloppet per dag, som för närvarande är 60 kr. Det är således inte fråga om betydande skattebelopp. Några belägg finns inte heller för att avsaknaden av motiverade underrättelser under Stockholmsförsoket har lett till att bilägarna i någon nämnvärd omfattning påförts expeditionsavgift utan att de varit medvetna om att trängselskatt påförts. Även om en viss rättsförlust kan drabba den enskilde innebär alltså lagen i sig att den förlusten blir begränsad.

Regeringen anser sammanfattningsvis att förhållandena när det gäller uttag av trängselskatt är sådana att de i promemorian föreslagna undantagen från förvaltningslagen är berättigade. Besluten om trängselskatt bör dock inte undantas från bestämmelserna i båda styckena i 20 § förvaltningslagen. För det fall den enskilde i efterhand vill veta varför skatt påförts, måste det ges möjlighet för den enskilde att få upplysningar om detta. Bestämmelsen i 20 § andra stycket förvaltningslagen, om att den enskilde på begäran kan få upplysning om skälen för ett beslut, bör därför gälla även för beslut som tas i samband med det automatiserade förfarandet.

När betalningssystemet övergick till månatliga beskattningsbeslut med fakturor som fungerar som beslutsunderrättelser behövdes inte längre undantaget.

Som nämnts ovan skulle ett krav på att alla ägare av utländska fordon som passerat en betalstation underrättas om avgiftsbeslutet medföra mycket höga administrativa kostnader. Dels skulle det

krävas att alla utländska fordonsägare identifierades, vilket är en kostsam och dessutom i vissa fall omöjlig uppgift. Dels skulle portot för underrättelsen i många fall överstiga det beslutade beloppet. Resultatet av ett krav på underrättelse skulle bli att endast de fordonsägare som finns i ett korrekt register i ett land som är villigt att lämna ut uppgifterna till Sverige utan orimliga kostnader skulle påföras avgift. Redan detta gör att det är motiverat med ett undantag. Vidare medför ett krav på underrättelse ytterst omotiverade kostnader i de fall då den avgiftsskyldige redan betalat sin avgift genom en betalningsförmedlare eller via internet.

De skäl som framfördes *för* ett undantag i ovan nämnda förarbeten (som för övrigt lämnades utan erinran av Lagrådet) kan med andra ord fortfarande åberopas som skäl för undantag för de utländska fordonen.

I praktiken innebär ett undantag från underrättelseskyldigheten att de som har betalat genom betalningsförmedlare eller på nätet inte får någon automatisk underrättelse. Om motivering begärs ska en sådan självfallet lämnas. De ägare till utländska fordon som inte har betalat på nämnda sätt får i stället en underrättelse med motivering som en slags påminnelse (för det fall att de kan identifieras genom kontroll i ett nationellt vägtrafikregister). Rättsförlusten begränsas alltså till en tilläggsavgift (se avsnitt 3.11.6). De ägare till utländska fordon som inte kan identifieras får visserligen betala tilläggsavgift när sådan identifiering sedermera sker (om beslutet inte hinner preskriberas och gallras innan dess). Rättsförlusten får dock anses vara så begränsad att den kan accepteras. Det bör i det här sammanhanget också framhållas att utredningen i det fortsatta arbetet kommer att utreda förutsättningarna för att införa en påminnelseavgift.

De utländska fordonsägare som inte betalar sin avgift frivilligt i rätt tid genom antingen internet eller en godkänd betalningsförmedlare får alltså en tilläggsavgift med den första underrättelsen. En viss särbehandling av den utländska trafiken blir det således. Medan de svenska fordonsägarna har fått en underrättelse med uppgift om vilken som är den sista betalningsdagen får de utländska endast upplysning om att infrastrukturavgifter ska betalas genom allmän information. Kraven på sådan information måste därför ställas högt. Det krävs att informationen sprids på olika sätt vid landets gränser, vid vägtullsområdena och på exempelvis turistbyråer. En sådan ordning har som nämnts ovan accepterats förut såvitt avser de svenska fordonsägarna. De utländska fordonsägarna

kommer dock inte att behöva betala mer än de svenska fordonsägare som inte har betalat i rätt tid. Vidare kommer de utländska fordonsägarna på samma sätt som de svenska att kunna begära omprövning eller överklaga ett beslut om infrastrukturavgift och tilläggsavgift. Den särbehandling av de utländska fordonsägarna som det således blir fråga om måste, särskilt mot bakgrund av vad som ovan anförts som skäl för ett undantag, därmed kunna accepteras.

Bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen ska därför inte tillämpas i fråga om beslut om infrastrukturavgift för de utländska fordonsägarna. Självklart ska den enskilde kunna begära motivering av beslutet i efterhand.

Undantag från förvaltningslagens bestämmelser kan enligt dess 3 § även göras i förordning. Utredningen föreslår att bestämmelsen tas in i förordning.

### 3.11.6 Tilläggsavgift

**Utredningens förslag:** Tilläggsavgift ska tas ut vid utebliven betalning av infrastrukturavgift på allmän väg.

Om en bil har utrustats med transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare enligt lagen om elektroniska vägtullsystem, ska tilläggsavgift aldrig tas ut av den betalningsskyldige.

Utredaren får enligt tilläggsdirektiven endast föreslå bestämmelser som motsvarar nuvarande regler som gäller vid försent betald trängselskatt i detta delbetänkande. Ett samlat förslag såvitt avser påminnelse- och sanktionsavgifter ska lämnas i slutbetänkandet avseende både trängselskatt och infrastrukturavgifter.

I 14 § lagen (2004:629) om trängselskatt anges att om trängselskatt inte betalas i rätt tid, ska en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 500 kronor. Tilläggsavgift får påföras en skattskyldig högst en gång per bil och kalendermånad. Tilläggsavgift och obetald trängselskatt ska betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om tilläggsavgift.

I denna del noteras att Eurovinjettdirektivet anger att medlemsstaterna ska upprätta lämpliga kontroller och fastställa det påföljdsystem som ska tillämpas för överträdelse av de nationella bestäm-

melser som antagits. De ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de tillämpas. De fastställda påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

I enlighet med utredningsdirektiven föreslår utredningen att en tilläggsavgift ska tas ut på samma sätt som i trängselskattesystemet. För utländska fordon ska tilläggsavgift beslutas även om någon underrättelse inte skickas, se avsnittet 3.11.5 om undantag från underrättelseskyldighet.

En fordonsägare eller någon annan som nyttjar fordonet och som har kontrakt med en EETS-betalningsförmedlare (se kapitel 4) betalar till denne med befriande verkan. Det kan dock förekomma att betalningsförmedlaren inte sköter sina åtaganden mot det allmänna. Den enskilde ska inte riskera att påföras tilläggsavgift på grund av att betalningsförmedlaren inte vidarebefordrat avgiften till staten. Eftersom staten inte kommer att ha kunskap om huruvida den avgiftsskyldige har betalat till betalningsförmedlaren måste ett undantag från bestämmelserna om tilläggsavgift införas för dem som har avtal med EETS-betalningsförmedlare. Betaltjänsterna AutoPASS, AutoBizz och BroBizz är inte reglerade i svensk rätt. Därför föreslås inte något motsvarande undantag för den som har sådan transponder.

### 3.11.7 Befrielse

**Utredningens förslag:** Befrielse från infrastrukturavgift på allmän väg och tilläggsavgift ska kunna medges på samma sätt som i lagen om trängselskatt.

I 18 § lagen om trängselskatt finns en bestämmelse om befrielse från trängselskatt och tilläggsavgift om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut skatten eller avgiften. Som skäl för bestämmelsen anfördes följande i förarbetena (prop. 2003/04:145 s. 112 f.).

Möjligheten att befria bilens ägare från skatt eller avgift, alternativt att återbetala redan betalt belopp, bör dock användas restriktivt och främst i situationer där bilens ägare blivit betalningsskyldig utan egen förskyllan och rimligen inte kunnat förhindra att skattskyldighet uppstått. Trängselskatt och tilläggsavgift tas således inte ut om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut sådan skatt eller avgift. Som uppenbart oskäligt kan anses att den skattskyldige med hjälp av

t.ex. en polisanmälan kan visa att bilen vid skattskyldighetens inträde var frånhänd honom eller henne genom brott. Det kan också anses som uppenbart oskäligt om den skattskyldige på grund av avspärningar eller liknande blivit tvingad att passera en sådan betalstation som anges i bilagan till denna lag.

Med hänsyn till att infrastrukturavgiften i många delar ska utformas på samma sätt som trängselskatten ska en motsvarande bestämmelse om befrielse införas i förordningen om infrastrukturavgifter.

### 3.11.8 Högsta avgiftsnivån om utsläppsklass inte kan styrkas

**Utredningens förslag:** Om uppgift om EURO-utsläppsklass inte finns tillgänglig, ska infrastrukturavgiften för en tung lastbil fastställas till det högsta avgiftsbeloppet.

Enligt Eurovinjettdirektivet ska avgifterna differentieras för de tunga lastbilarna utifrån EURO-utsläppsklass. Det är ingen sanktion i sig, utan mer ett miljöstyrande inslag i avgiften.

Däremot finns det en bestämmelse av sanktionskaraktär i artikel 7g.2 i Eurovinjettdirektivet. Där anges bland annat att den högsta avgiften tas ut om en förare vid en kontroll inte kan förete de fordonsdokument som krävs för att styrka fordonets EURO-utsläppsklass.

Det finns emellertid inga särskilda dokument som utvisar utsläppsklass som är obligatoriska att medföra vid färd. Registreringsbevis för fordon regleras på EU-nivå genom Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon<sup>21</sup>. Innehållet i registreringsbevisen framgår av bilaga 1 till direktivet. Det finns inga obligatoriska krav på uppgift om utsläppsklass på fordonet i registreringsbevis, bara typ av bränsle eller kraftkälla. Däremot är det frivilligt att föra in vissa uppgifter om utsläpp av vissa ämnen i avgaserna och miljökategori för EG-typgodkännande.

Eurovinjettdirektivets ovan nämnda bestämmelse innebär således att utländska fordon ska medföra någon annan form av

---

<sup>21</sup> Båda bilagorna till direktivet har ändrats genom kommissionens direktiv 2003/127/EG av den 23 december 2003 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon.

dokumentation av vilken utsläppsklass fordonet tillhör som kan uppvisas vid en kontroll.

Eftersom utredningen inte föreslår att avgiftsupptag ska ske i bomsystem, finns det emellertid inte någon situation där en förare ska behöva visa EURO-utsläppsklass. Eurovinjettdirektivets bestämmelse bör därför i stället genomföras på så sätt att avgiften (vid beslutstidpunkten eller efter begäran om omprövning eller överklagande) ska fastställas till det högsta beloppet om den enskilde inte kan visa eller det framgår på annat sätt att fordonet har en högre utsläppsklass. För utländska fordon kan det i stor utsträckning saknas uppgift om utsläppsklass vid beslutstidpunkten eftersom direkttillgång till andra länders vägtrafikregister saknas.

Av bilaga 1 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister följer att vägtrafikregistret ska innehålla uppgift om miljöklass. Miljöklasserna för tunga lastbilar regleras i svensk rätt i bilaga 1 B till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen (lagen är upphävd men gäller fortfarande i dessa delar) såvitt avser miljöklass 2000 (vilket motsvarar Euro III), miljöklass 2005 (vilket motsvarar Euro IV), miljöklass 2008 (vilket motsvarar Euro V) och miljöklass EEV. I 31 § avgasreninglagen (2011:318) anges kraven för att uppnå Euro 6. Utsläppsklasserna Euro 0-II saknar således reglering i svensk rätt i motsvarande mån. En hänvisning i förordningen får därför göras till bilagan till Eurovinjettdirektivet i denna del. För dessa senare fordon blir alltså huvudregeln att den högsta avgiften ska tas ut.

### 3.12 Infrastrukturavgifter på väg och integritet

**Utredningens förslag:** Integritetsaspekten bör hanteras på samma sätt som i systemet med trängselskatter. I fråga om allmän kameraövervakning, behandling av personuppgifter och sekretess ska liknande bestämmelser tas in som i dag finns i systemet med trängselskatter. Därutöver ska en sekretessbrytande bestämmelse avseende EETS-betalningsförmedlare införas.

Uttaget av infrastrukturavgift på väg och kontrollen av efterlevnaden av avgiftsskyldigheten får inte innebära ett större intrång i trafikanternas personliga integritet än vad som är nödvändigt.



Risken för intrång i enskildas integritet måste minimeras, samtidigt som denna risk måste vägas mot värdet av att införa smidiga och effektiva tekniska lösningar för betalning och kontroll.

Eftersom systemet utformas så att det är nödvändigt att registrera när och var ett fordon framförts, innebär det en begränsning i anonymiteten. Det ska dock ställas mot att det av rättssäkerhetsskäl är viktigt att kräva ett tillfredsställande underlag för beslut.

Vid införandet av trängselskatt i Stockholm diskuterades frågan om skyddet för den enskildes integritet ingående (se bland annat prop. 2003/04:145 s. 90 ff.). De överväganden som gjordes då är fortfarande relevanta. Det har med andra ord inte framkommit något som talar emot ett system med videoregistrering eller att integritetsskyddet behöver stärkas ytterligare jämfört med de nuvarande reglerna i trängselskattesystemet.

För den enskilde framstår sannolikt ett system med videoregistrering vid uttag av trängselskatt och ett system med videoregistrering vid uttag av infrastrukturavgifter på väg som helt jämförbara. Fotografering sker av registreringsskylten i båda systemen och materialet används för att bestämma skattens respektive avgiftens storlek. I båda fallen finns också en – åtminstone teoretisk – möjlighet för den enskilde att använda sig av alternativa vägar eller färdmedel om han eller hon vill undvika registrering. Eftersom de båda systemen uppvisar sådana likheter framstår det som lämpligt att reglerna om integritetsskydd utformas på ett likartat sätt.

De ändringar som behöver göras är därmed i form av justeringar av bestämmelserna i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning, LAK, lagen (2001:558) om vägtrafikregister och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400, OSL).

### 3.12.1 Kameraövervakning

I LAK finns bestämmelser om när övervakningsutrustning, bland annat övervakningskameror, får användas. Som huvudregel krävs enligt 5 § tillstånd till allmän kameraövervakning för att en övervakningskamera ska få vara uppsatt så att den kan riktas mot en plats dit allmänheten har tillträde. I 6 § LAK finns bestämmelser om vad som ska beaktas vid en tillståndsprövning. Tillstånd till allmän kameraövervakning ska meddelas om intresset av övervakningen väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli

övervakad. Vid bedömningen av intresset av allmän kameraövervakning ska särskilt beaktas om övervakningen behövs för att förebygga brott, förhindra olyckor eller för därmed jämförliga ändamål. Vid bedömningen av den enskildes intresse av att inte bli övervakad ska särskilt beaktas hur övervakningen ska utföras och vilket område som ska övervakas.

Vid vissa typer av kameraövervakning räcker det med en anmälan till länsstyrelsen i det län där kameraövervakningen ska ske.

Vid en avvägning mellan intresset av övervakningen vid uttag av infrastrukturavgifter och de enskildas intresse av att inte bli övervakade bedöms, liksom vid övervakning inom ramen för systemet med trängselskatter, övervakning kunna accepteras. Sådan övervakning bör, i likhet med för systemet med trängselskatter, undantas från kravet på tillstånd enligt lagen om allmän kameraövervakning. Vid bedömningen har då vägts in att det endast är nödvändigt att fotografera bilens registreringsskylt och att bilderna i de flesta fall bör kunna förstöras efter relativt kort tid.

Eftersom kameraövervakningen endast kommer att ske i anslutning till vissa vägvagnsnitt och därmed är känd för länsstyrelsen, finns det på samma sätt som i trängselskattesystemet inget behov av någon anmälnings skyldighet för kameraövervakningen.

Trängselskattesystemet är undantaget från huvudregeln om att materialet ska förstöras efter en månad. Även här aktualiseras samma skäl för en särreglering som avseende trängselskatten. Regler om gallring av material som inte längre behövs bör på samma sätt som avseende trängselskatten tas in i 3 kap. förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

### 3.12.2 Behandling av personuppgifter

I lagen om vägtrafikregister finns bestämmelser om behandlingen av personuppgifter i vägtrafikregistret. I 5 § i lagen anges ändamålen för behandlingen av personuppgifter i registret.

Regeringen har i de ovan nämnda förarbetena avseende trängselskatt (a. prop. s. 98 ff.) gjort bedömningen att även ett fordons registreringsnummer är att anse som en personuppgift. Skäl saknas att i detta sammanhang göra en annan bedömning. Personuppgifter kommer således att behandlas i samband med att myndigheten fattar beslut om infrastrukturavgift och tilläggsavgift, men även vid

betalning, kameraövervakning samt indrivning om dessa uppgifter inte hanteras av annan än myndigheten. Det är därför, liksom vid trängselskatt, rimligt att författningsreglera behandlingen av personuppgifter.

Regler om vilka uppgifter som ska finnas i vägtrafikregistret och gallring ska därför föras in i lagen och förordningen om vägtrafikregister samt en ny bilaga till förordningen enligt samma modell som avseende trängselskatten.

### 3.12.3 Offentlighet och sekretess

#### Behovet av en ny sekretessbestämmelse

Liksom i fråga om trängselskatt är det angeläget att den enskildes integritet värnas så långt som möjligt inom ramen för systemet med infrastrukturavgifter på väg. Det är inte godtagbart att envar ska få uppgifter ur vägtrafikregistret beträffande en bils rörelser. Möjligheten att kartlägga en persons förflyttningar genom områden som omfattas av avgifter ska därför förhindras.

Uppgifter om passager inom ramen för trängselskattesystemet omfattas av absolut sekretess, dvs. någon prövning av om skada kan uppstå görs inte (se 27 kap. 1 § OSL). Sådana uppgifter kan dock under vissa förutsättningar lämnas ut till bland annat polisen med stöd av den sekretessbrytande bestämmelsen i 10 kap. 24 § OSL utan krav på intresseavvägning, om det finns misstanke om brott. Här kan också noteras att regeringen i ett beslut den 28 juli 2011 fann att uppgifter om ett ospecificerat antal passager under en viss, begränsad, tid kunde lämnas ut till polismyndigheten i samband med en förundersökning på grund av misstanke om grovt rån, med stöd av generalklausulen i 10 kap. 27 § OSL. Regeringen fann vid en intresseavvägning att intresset av att uppgifterna lämnas ut till polismyndigheten uppenbart hade företräde framför det intresse som sekretessen skulle skydda.

Till skillnad från i skattesammanhang finns inte någon övergripande bestämmelse om absolut sekretess för avgifter. De bestämmelser som kan tillämpas avseende infrastrukturavgifter är bestämmelserna om kameraövervakning och uppgift i vägtrafikregistret. I 32 kap. 3 § OSL regleras sekretess för sådan uppgift om en enskilds personliga förhållanden som har inhämtats genom sådan kameraövervakning som avses i LAK. Skaderekvisitet i

bestämmelsen är rakt, vilket innebär en presumtion för offentlighet. Sekretess gäller också för uppgift om en enskilds personliga förhållanden i Transportstyrelsens vägtrafikregister, om det av särskild anledning kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs, 22 kap. 1 § OSL och 6 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641, OSF). Även här är det således fråga om ett rakt skaderekvisit. Däremot gäller omvänt skaderekvisit i fråga om sekretess för uppgift i form av fotografisk bild av den enskilde i sådant register (dvs. avseende körkortsbilden). Där är det alltså presumtion för sekretess, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider men.

Den ovan angivna sekretessen ger inte ett tillräckligt skydd för den personliga integriteten vid t.ex. registrering av passager och beslut om infrastrukturavgifter. Genom tillgång till de uppgifter som ligger till grund för avgiftsuttaget är det möjligt att kartlägga en persons förflyttningar. På samma sätt som inom trängselskattesystemet får intresset av skydd för den enskildes integritet anses väga tyngre än intresset av insyn. En ny sekretessbestämmelse måste mot denna bakgrund införas.

Bestämmelsen införs lämpligen i det sammanhang som rör transporter, dvs. det 29:e kapitlet som rör sekretess till skydd för enskild i verksamhet som rör transporter och andra former av kommunikation. Förslagsvis kan bestämmelsen läggas efter reglerna som rör körkort.

### **Sekretessens föremål, räckvidd och styrka**

Föremålet för sekretessen är uppgifter om enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden. Med det avses att uppgift om vem som har passerat var ska skyddas.

Sekretessbestämmelsens räckvidd ska avgränsas till att avse verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg och fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift. Med det avses alltså bland annat registrering av passager, hanteringen av den informationen och annan information som behövs för ett korrekt beslutsunderlag.

Samma skäl för en stark sekretess som finns inom ramen för trängselskattesystemet gör sig gällande även här. Eftersom systemen ska utformas på liknande sätt kommer de situationer där

ingrepp i den personliga integriteten blir aktuella att se likadana ut. Reglerna bör därför också utformas på ett likartat sätt. Bestämmelser om absolut sekretess är ovanliga. Mot bakgrund av det ovan förda resonemanget bör emellertid även hanteringen av infrastrukturavgiften omfattas av en sådan stark sekretess.

En ny bestämmelse med innebörden att absolut sekretess ska gälla i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg och fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden ska därför införas.

### Sekretess i beslut

Mot bakgrund av den övergripande strävan att skydda enskilda från obehörig kartläggning är det även nödvändigt att undanta vissa uppgifter i avgiftsbesluten från offentlighet. I likhet med beslut om trängselskatt är det fråga om uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och om tidpunkten för denna passage (jfr 27 kap. 6 § OSL). Av hänsyn till allmänhetens behov av insyn och intresset av rättssäkerhet bör övriga uppgifter i besluten vara offentliga.

### Sekretessens längd

I OSL varierar längden på den tid som en uppgift som längst kan omfattas av sekretess. Den längsta tiden som förekommer, förutom en i tiden obegränsad sekretess, är 150 år och den kortaste tiden är två år. Bedömningen av hur lång tid sekretessen ska gälla är beroende av hur långt skaderisken typiskt sett sträcker sig för uppgifterna. Gränsen 70 år är t.ex. den vanligaste i de regler som syftar till att skydda enskildas personliga integritet, medan gränsen i de regler som gäller ekonomiska förhållanden normalt har satts till 20 år (jfr 27 kap. 1 § OSL som rör skatteseekretessen).

Den bestämmelse som föreslås avser att skydda enskildas personliga och ekonomiska förhållanden. Liksom för uppgifter i ärenden om trängselskatt får det antas att den risk som det innebär att kunna kartlägga en bils rörelser avtar med tiden. Tiden ska inte sättas längre än vad som är nödvändigt för att uppfylla syftet med bestämmelsen. Med hänsyn till att en begränsning av offentligheten

inte ska gälla längre än nödvändigt är en sekretesstid om högst 20 år tillräcklig för att uppnå syftet med sekretessbestämmelsen.

### **Mål hos domstol**

I mål om infrastrukturavgift hos domstol ska liksom för skattemålen rakt skaderekvisit gälla. En bestämmelse motsvarande den som återfinns i 27 kap. 4 § OSL ska därför införas.

### **Rätten att meddela och offentliggöra uppgifter**

Meddelarfrihet råder inte för någon del av skattesekretessen utom den i ärenden enligt lagen (2007:324) om Skatteverkets hantering av vissa borgenärsuppgifter (se 27 kap. 10 § OSL). En liknande inskränkning har gjorts såvitt avser transportsektorn i 29 kap. inom post- och televerksamhet samt i ärenden om tillstånd till färdtjänst eller riksfärdtjänst.

Såvitt avser infrastrukturavgifter på väg bör samma regler gälla som för ärenden om trängselskatt. Meddelarfriheten ska således inskränkas på samma sätt som för skatter.

### **Sekretessbrytande bestämmelser**

Som framgår av avsnitt 3.10 ska transponder kunna användas vid betalning av infrastrukturavgifter. För de betalningsförmedlare och väganvändare som väljer att använda sig av betaltjänsten EETS ska informationsutbytet ske utan onödiga administrativa hinder, se kapitel 4. För att uppgifter om passager ska kunna lämnas till en EETS-betalningsförmedlare, så att denne kan förmedla betalningen från väganvändaren, måste regler som bryter sekretessen införas i OSL.

Sådana betalningsförmedlare som inte är registrerade enligt bestämmelserna i den föreslagna lagen om elektroniska vägtullsystem är inte heller reglerade någon annanstans i den svenska rättsordningen. Att införa en sekretessbrytande regel som även träffar dessa betalningsförmedlare framstår därför som långsökt. För sådana betalningsförmedlare får bestämmelserna om samtycke i 12 kap. 2 § OSL anses vara tillräckliga. Den enskilde väganvändaren kan exempelvis ange i avtalet med betalnings-

förmedlaren (som till exempel använder BroBizz) att han eller hon samtycker till att de sekretessbelagda uppgifterna om passager av betalstationer överförs till betalningsförmedlaren. Betalningsförmedlaren kan sedan åberopa samtycket i förhållande till avgiftsupptagaren.

### 3.13 Tillsyn och rapportering

#### 3.13.1 Tillsyn

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över avgiftssättningen på enskilda vägar, dvs. i dagsläget Öresundsbro Konsortiets avgiftssättning. Den närmare utformningen av tillsynen ska överlämnas till tillsynsmyndigheten att besluta om. Tillsynsmyndigheten ska kunna besluta om de förelägganden och förbud som behövs. Förelägganden och förbud ska kunna förenas med vite.

I artikel 8a i Eurovinjettdirektivet anges att varje medlemsstat ska kontrollera att vägtullsystemet fungerar under öppna och icke-diskriminerande former. I artikel 9a anges att medlemsstaterna ska upprätta lämpliga kontroller och fastställa det påföljdssystem som ska tillämpas för överträdelse av de nationella bestämmelser som antagits enligt direktivet. De ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de tillämpas. De fastställda påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Direktivets bestämmelser om kontroll kan tyckas oklara. Det mesta talar dock för att avsikten har varit att medlemsstaterna ska ha någon form av tillsyn över att vägtullsystemen fungerar som avsett.

Med "tillsyn" avses en oberoende och självständig granskning av tillsynsobjekt som syftar till att kontrollera om tillsynsobjektet uppfyller de krav och villkor som följer av lag, EU-förordning eller annan föreskrift samt beslut om åtgärder som syftar till att vid behov åstadkomma rättelse av den objektsansvarige (jfr Tillsynsutredningens förslag, SOU 2004:100). Tillsynen kan ske genom t.ex. fysiska inspektioner eller på ett administrativt plan.

Staten blir skadeståndsskyldig om avgifterna inte sätts i enlighet med tillämpliga bestämmelser i Eurovinjettdirektivet. Eftersom det är en statlig myndighet (Trafikverket) som ska sätta avgifterna på

de tre nu aktuella broarna och en annan statlig myndighet (Transportstyrelsen) som ska administrera uttaget, får kravet på statlig kontroll av avgiftssystemet anses tillgodosett i fråga om de broarna. Däremot kan det finnas anledning att kontrollera andra väghållares avgiftssättning. Öresundsbro Konsortiet bör därför kunna bli föremål för kontroll av något oberoende organ. Det mesta talar därför för att kontrollen bör ske av en tillsynsmyndighet. Det bör vara Transportstyrelsen som ska utöva tillsynen, eftersom det är den myndigheten som utövar tillsyn inom vägtransportssystemet, se förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

Tillsynsmyndighetens verksamhet i form av tillsyn bör innefatta efterlevnaden av de bestämmelser i förordningen som rör Öresundsbro Konsortiet. Bestämmelsen bör dock utformas på ett sådant neutralt sätt att även väghållare på andra vägavsnitt på enskild väg som kan bli aktuella i framtiden kan omfattas av bestämmelsen.

Den närmare utformningen av tillsynen bör överlämnas till tillsynsmyndigheten att besluta om. För att kunna bedriva en effektiv tillsyn måste en tillsynsmyndighet kunna förfoga över vissa medel till sin hjälp. Sådana medel står till buds inom de allra flesta områden där tillsyn bedrivs. Oftast är det fråga om möjligheten att genom beslut om föreläggande eller förbud – förenade med vite – förmå tillsynsobjektet att agera på visst önskvärt sätt. Utredningen föreslår därför en bestämmelse enligt vilken tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som myndigheten finner nödvändiga för förordningens efterlevnad. Förelägganden och förbud ska kunna förenas med vite.

Konsortiet är delägt av, för svensk räkning, ett statligt bolag, Svedab. Rättsläget är osäkert när det gäller frågan om staten som avgiftssättare kan vara adressat i ett vitesföreläggande som staten som tillsynsmyndighet utfärdar. Eftersom staten uppbär utdömda vitesbelopp har det i litteraturen ansetts att det skulle vara uteslutet att rikta ett vitesföreläggande mot en statlig myndighet.<sup>22</sup> Med hänsyn till att Konsortiet inte är en statlig myndighet bör det dock inte finnas några hinder mot att rikta ett vitesföreläggande mot det.

---

<sup>22</sup> Jfr Lagrådets yttrande i prop. 2009/10:230 s. 85 f. och Rune Lavin, *Viteslagstiftningen* (1 januari 2012, Zeteo) kommentaren till 2 §.



### 3.13.2 Rapportering

**Utredningens förslag:** Rapporteringen till kommissionen ska delegeras till Trafikverket och avse samtliga vägavsnitt som omfattas av den föreslagna förordningen. Den som tar upp infrastrukturavgift ska rapportera varje förändring i avgiftens storlek till regeringen.

Av artikel 11 i Eurovinjettdirektivet följer att senast den 16 oktober 2014, och vart fjärde år därefter, ska de medlemsstater som tar ut en infrastrukturavgift utarbeta en rapport om de vägtullar, inbegripet koncessionerade vägtullar, som har tagits ut på deras territorium och vidarebefordra den till kommissionen, som ska göra den tillgänglig för övriga medlemsstater. Vägtullsystem som redan införts den 10 juni 2008 och som inte omfattar avgifter för externa kostnader behöver inte ingå i rapporten, under den tid som dessa system fortsätter att gälla och förutsatt att de inte ändras på ett väsentligt sätt. Öresundsbro Konsortiet (och Svinesundsförbindelsen) behöver således inte rapportera till kommissionen enligt denna artikel. För att det inte ska uppstå tveksamheter och tillämpningsproblem kring vad som kan anses vara väsentliga förändringar bör dock Öresundsbron ändå omfattas av rapporteringsskyldigheten. Rapporteringen ska därför gälla alla de vägavsnitt som omfattas av den föreslagna förordningen.

Eftersom Trafikverket ska meddela föreskrifter om beräkning av avgifterna och besluta om avgifternas storlek är det den myndigheten som är bäst lämpad att utforma rapporten.

För att regeringen ska kunna ha kontroll över avgiftsstrukturen i de olika vägtullsområdena i landet och vid behov kunna notifiera kommissionen, bör avgiftsupptagarna åläggas en rapporteringsskyldighet. En bestämmelse om att den som tar upp infrastrukturavgift ska rapportera varje förändring i avgiftens storlek till regeringen bör därför införas.

### 3.14 Anstånd, omprövning och överklagande av beslut om infrastrukturavgift på allmän väg

#### 3.14.1 Anstånd

**Utredningens förslag:** En bestämmelse om att besluten ska gälla omedelbart ska tas in i lagen. Reglerna om anstånd med betalning avseende trängselskatt och tilläggsavgift ska tillämpas på motsvarande sätt avseende infrastrukturavgifter.

Ett beslut om infrastrukturavgift bör av effektivitetsskäl gälla omedelbart även om de överklagas. En bestämmelse med den innebörden ska därför tas in i lagen.

I lagen om trängselskatt finns bestämmelser om anstånd med betalning av trängselskatten. Motsvarande bestämmelser bör införas i förordningen om infrastrukturavgifter såvitt avser avgift på allmän väg.

Anstånd med betalning av infrastrukturavgiften eller tilläggsavgiften ska kunna beviljas efter ansökan. Anstånd ska beviljas om det är tveksamt hur stort belopp som kommer att behöva betalas. Anstånd ska också beviljas om fordonets ägare har begärt omprövning av eller överklagat beslutet och det skulle medföra betydande skadeverkningar för honom eller henne eller om det annars skulle framstå som oskäligt att betala avgifterna. Anståndstiden ska bestämmas till längst tre månader efter dagen för beslutet i den fråga som har föranlett anståndet, exempelvis omprövningsbeslutet.

Ägaren till fordonet ska alltid beviljas anstånd med betalning av tilläggsavgiften efter ansökan om han eller hon har begärt omprövning eller överklagat tilläggsavgiften eller den fråga som föranlett tilläggsavgiften. Ett sådant anstånd ska gälla fram till dess att myndigheten eller förvaltningsrätten har meddelat sitt beslut eller längst tre månader efter dagen för beslutet.

Som framgått tidigare berörs inte avgifterna på Öresundsbron av de här föreslagna reglerna.

### 3.14.2 Omprövning

**Utredningens förslag:** Beslut som fattas genom automatiserad behandling av uppgifter ska kunna omprövas i sin helhet.

Beslut som fattas efter automatiserad behandling av uppgifter ska kunna omprövas på initiativ av den enskilde och av Transportstyrelsen inom 60 dagar från dagen för beslutet, jfr 15 a och 15 b §§ lagen om trängselskatt. Detta innebär att en fullständig prövning ska göras av det automatiserade beslutet, inte bara ifråga om uppenbara fel. Förvaltningslagens regler om omprövning vid uppenbara fel är tillämpliga i övrigt.

### 3.14.3 Överklagande

**Utredningens förslag:** Ett beslut om att ta ut infrastrukturavgift och tilläggsavgift ska kunna överklagas. Beslut som fattats genom automatiserad behandling ska inte få överklagas förrän det har omprövats.

I dag kan ett beslut om trängselskatt och ett föreläggande på grund av utebliven betalning av avgift för färd över Svinesundsförbindelsen överklagas.

Eftersom infrastrukturavgifterna ska tas ut med stöd av bland annat ANPR-teknik – som också används i trängselskattesystemet – kommer troligtvis samma bevisvärigheter vid uttag av infrastrukturavgifter uppstå som vid uttag av trängselskatt. En möjlighet för den enskilde att överklaga beslut om att påföra avgift och i förekommande fall tilläggsavgift bör därför finnas.

Enligt 11 kap. 2 § RF meddelas bestämmelser om rättegången i lag. Till dessa hör bland annat bestämmelser som anger att beslut överklagas till domstol. Det är därför inte möjligt att ta in en bestämmelse om överklagande till domstol i förordningen. I stället får en hänvisning göras till huvudregeln i 22 a § förvaltningslagen (1986:223) om att förvaltningsmyndigheters beslut överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Ett beslut som fattats genom automatiserad behandling ska inte få överklagas innan det har omprövats. Ett överklagande som sker innan beslutet har omprövats ska anses som en begäran om

omprövning. Regleringen överensstämmer i sak med hur beslut om trängselskatt överklagas.

Avgiften på Öresundsbron bedöms inte utgöra något beslut som kan överklagas. Här ska inte heller tilläggsavgifter tas ut.

#### 3.14.4 Forum

**Utredningens förslag:** En särskild forumregel ska införas. Beslut om infrastrukturavgift på allmän väg ska överklagas till den domstol inom vars domkrets den enskilde är bosatt. Beslut avseende utländska fordon ska överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad.

Av 14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar följer att ett beslut ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats, om det inte för ett visst slag av mål föreskrivs annat i lag eller förordning. Inom bland annat skatteområdet är huvudregeln en annan. Särskilda bestämmelser om behöriga förvaltningsdomstolar återfinns i 67 kap. 7–10 §§ skatteförfarandelagen (2011:1244). Därå sägs bland annat att beslut som gäller en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen hade sin hemortskommun det år då beslutet fattades. Med hemortskommun avses den kommun där den fysiska personen var folkbokförd den 1 november året före det år då beslutet fattades (3 kap. 10 § samma lag). För juridiska personer är det huvudsakligen den förvaltningsdomstol inom vars domkrets huvudkontoret låg eller där den juridiska personen hade sitt säte den 1 november året före det år då beslutet fattades som är behörig att pröva överklagandet. Bestämmelserna gäller inte om regeringen för vissa ärenden föreskrivit att överklagande ska tas upp av annan förvaltningsrätt.

Det finns inga uppenbara skäl som talar för att målen måste hanteras av en domstol ensamt. Däremot finns det klara fördelar med att målen hanteras av de domstolar som finns i anslutning till vägtullsystemen eller i närheten av dem som klagar. Som jämförelse kan konstateras att av 295 inkomna trängselskattemål under 2011 avsåg 220 mål personer som var bosatta i Stockholms län. En regel som innebär att den domstol inom vars domkrets den enskilde var bosatt är behörig medför därför sannolikt att huvuddelen av målen

hanteras av de domstolar inom vars domkrets vägtullsområdena kommer att finnas, dvs. Förvaltningsrätten i Linköping, Förvaltningsrätten i Härnösand och så småningom Förvaltningsrätten i Stockholm, som alla har lokalkännedom om vägtullsystemen. En sådan lösning medför också att den enskilde inte behöver resa över landet om muntlig förhandling ska hållas. Det är också i viss mån kostnadseffektivt (eftersom ersättning för inställelsen inte blir så hög). Mot denna bakgrund föreslås att huvudregeln inom bland annat skatterätten och socialförsäkringsrätten införs även såvitt avser infrastrukturavgifter.

Det finns utförliga regler om domstols behörighet avseende beslut som rör juridiska personer i skatteförfarandelagen. Sådana regler saknas i många andra lagar eftersom juridiska personer inte omfattas av reglerna (i exempelvis socialförsäkringsbalken). Särskilda bestämmelser om vart en juridisk person ska vända sig behövs även i nu aktuell reglering. Av förenklingskäl bör en hänvisning till skatteförfarandelagen kunna göras i förordningen om infrastrukturavgifter i denna del.

För ägarna till de utländska fordonen krävs en specialregel eftersom de inte är bosatta här och därmed inte träffas av den föreslagna bestämmelsen. Ägarna av utländska fordon bör av förenklingskäl kunna vända sig till en enda domstol. I exempelvis 6 kap. 10 § studiestödslagen (1999:1395) och 113 kap. 14 § socialförsäkringsbalken anges att "beslut i övriga fall överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets det första beslutet i saken fattades". Eftersom besluten kommer att fattas i Örebro av Transportstyrelsen (som i och för sig har sitt huvudkontor i Norrköping) bör en regel om att besluten kan överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad införas för ägarna av de utländska fordonen.

### 3.14.5 Muntlig förhandling i mål om tilläggsavgift

<b>Utredningens förslag:</b> Det ska inte införas en ovillkorlig rätt till muntlig förhandling i mål om tilläggsavgift.
---

Som framgår av avsnitt 3.11.6 ska tilläggsavgift påföras den enskilde om infrastrukturavgiften inte betalats inom en viss tid. En tilläggsavgift får, liksom i trängselskattehänseende, anses vara en

offentlighetsrättslig sanktionsavgift. I 21 § lagen om trängselskatt sägs att muntlig förhandling ska hållas i mål om tilläggsavgift i förvaltningsrätt om den skattskyldige begär det, såvida det inte finns anledning att anta att tilläggsavgiften inte kommer att tas ut. Skälen till varför man valde att införa en ovillkorlig rätt till muntlig förhandling framgår inte helt klart av förarbetena (prop. 2003/04:145 s. 69 och s. 113). En liknande bestämmelse avseende särskilda avgifter (exempelvis skattetillägg) finns i 67 kap. 37 § skatteförfarandelagen. Någon motsvarande bestämmelse om en ovillkorlig rätt till muntlig förhandling finns däremot inte avseende sådan kostnadsränta som enligt 65 kap. 13 § skatteförfarandelagen ska påföras vid för sen betalning av skatt eller avgift.

Bestämmelsen i 21 § lagen om trängselskatt utformades till viss del i enlighet med de dåvarande bestämmelserna om skattetillägg i 47 § fordonsskattelagen (1988:327). Den lagen är numera upphävd och ersatt med vägtrafikskattelagen (2006:227). I den sistnämnda lagen har bestämmelserna om skattetillägg inte tagits med (motivering till detta återfinns i förarbetena, prop. 2005/06:65 s. 77 f.). Däremot finns bestämmelser om dröjsmålsavgift (5 kap. 17 § samma lag). Någon särskild bestämmelse om en ovillkorlig rätt till muntlig förhandling finns inte avseende dröjsmålsavgifter.

I 9 § förvaltningsprocesslagen (1971:291) sägs att muntlig förhandling ska hållas i kammarrätt och förvaltningsrätt, om enskild som för talan i målet begär det samt förhandlingen inte är obehövlig och inte heller särskilda skäl talar mot det. I praxis innebär bestämmelsen att muntlig förhandling i regel hålls om en enskild begär det.

Tilläggsavgiften är en form av dröjsmålsavgift och har inte samma karaktär som exempelvis skattetilläggen, som utgår i proportion till den skatt som den enskilde kunde ha undandragit staten. Någon ovillkorlig rätt till muntlig förhandling i mål om dröjsmålsavgift finns inte generellt sett. På grund härav och då bestämmelsen i 9 § förvaltningsprocesslagen innebär en presumtion för muntlig förhandling anser utredningen att någon regel om en ovillkorlig rätt till förhandling i mål om tilläggsavgift inte ska införas.

## 3.15 Ekonomi

### 3.15.1 Reglering av användningen av avgifterna

**Utredningens bedömning:** Infrastrukturavgiften bör specialdestineras för att användas för att finansiera samma vägavsnitt som den tas ut på.

Broavgifterna för broarna i Sundsvall, Motala och Skurusund är avsedda att användas för att betala räntor och amorteringar på de lån som finansierar byggnationen. Så sker redan i dag avseende broavgifterna på Svinesundsbron.

I denna del kan följande sägas. Riksdagen beslutar om skatter och avgifter till staten samt om statens budget enligt 9 kap. 1 § RF. I 3 § samma kapitel sägs att riksdagen beslutar om anslag för bestämda ändamål och att riksdagen kan besluta att statens inkomster får tas i anspråk för bestämda ändamål på annat sätt än genom beslut om anslag. Det senare förfarandet innebär att medel specialdestineras till en viss verksamhet.<sup>23</sup> För Svinesundsförbindelsen har detta gjorts genom att regeringen i tilläggsbudgeten i 2005 års ekonomiska vårproposition (prop. 2004/05:100 s. 44 och 64) föreslog att intäkterna från de avgifter som tas ut för passage över nya Svinesundsbron får disponeras för att betala räntor och amorteringar på de lån som finansierat byggandet av Svinesundsförbindelsen. Riksdagen biföll finansutskottets förslag<sup>24</sup> till riksdagsbeslut genom beslut den 16 juni 2005 (rskr. 2004/05:303). Således har riksdagen godkänt att broavgifterna ska användas till att betala räntor och amorteringar för lån som tagits upp för att bygga samma sträcka. I den senaste budgetpropositionen (prop. 2011/12:1 utgiftsområde 22) anges detta i form av en tabell över vilka intäkter som Trafikverket disponerar samt genom en upplysning om att lånen för nya Svinesundsförbindelsen återbetalas med avgifter (s. 52 och 55).

Riktlinjer för när specialdestinering av belastande avgifter ska ske framgår av förarbetena till budgetlagen, se prop. 2010/11:40 s. 38 ff. Med hänsyn till det allmänt uttalade syftet med infrastrukturavgifterna och hur frågan har lösts historiskt får det anses klart att avgifterna ska specialdestineras till den verksamhet

<sup>23</sup> Jfr 3 kap. 6 § budgetlagen (2011:203). I förarbetena till den lagen finns en utförlig diskussion kring för och nackdelar med specialdestinerade avgifter (prop. 2010/11:40).

<sup>24</sup> Bet. 2004/05:FiU21 och Trafikutskottets yttrande 2004/05:TU5y.

där de uppkommit, dvs. att Trafikverket även avseende de nu aktuella broarna ska använda intäkterna för att betala räntor och amorteringar på de lån som finansierat brobygget. I framtiden kan dock andra lösningar också bli aktuella, exempelvis genom att vägavsnitt finansieras genom OPS<sup>25</sup> eller att kommuner eller andra aktörer upplåter fastigheter mot framtida betalning. Intäkterna från avgifterna kan därför komma att användas på andra sätt i framtiden än till betalning av räntor och amortering.

Regleringen av hur infrastrukturavgifterna ska användas bör mot bakgrund av det ovan sagda ske på samma sätt som har gjorts avseende Svinesundsförbindelsen. Riksdagen kan alltså godkänna att intäkterna från avgiften får disponeras för kostnaderna för lånet. Av detta skäl föreslås inte några särskilda regler.

### 3.15.2 Mervärdesskatt

**Utredningens bedömning:** Statens upplåtelse av de tre aktuella broarna för trafik mot ersättning är inte en sådan omsättning som omfattas av mervärdesskatt.

Enligt 1 kap. 1 § mervärdesskattelagen (1994:200, ML) ska mervärdesskatt betalas till staten vid sådan omsättning inom landet av varor eller tjänster som är skattepliktig och görs i en yrkesmässig verksamhet. Med omsättning av tjänst förstås enligt 2 kap. 1 § tredje stycket 1 ML att en tjänst mot ersättning utförs, överläts eller på annat sätt tillhandahålls någon.

Av 3 kap. 3 § första stycket 10 ML följer att upplåtelse för trafik av väg, bro eller tunnel utgör en skattepliktig omsättning. Det följer även av EU-rätten. Bestämmelsen tillkom den 1 juli 1993 (prop. 1992/93:190). Syftet med den var att skapa neutralitet i beskattningen mellan olika kommunikationssätt och att tillförsäkra en avdragsrätt för mervärdesskatt vid anläggandet av Öresundsbron.<sup>26</sup>

När det gäller det offentliga verksamheten sägs i 4 kap. 6 § ML att statens, ett statligt affärsverks eller en kommuns omsättning av

<sup>25</sup> Offentlig-privat samverkan.

<sup>26</sup> Värt att notera är att Svinesundsförbindelsen inte nämndes i förarbetena, trots att Regeringsrätten i RÅ 1991 ref. 76 funnit att tjänsten att upplåta väg eller bro för trafik mot avgift avsåg upplåtelse av rätt till fastighet, en tjänst som enligt dåvarande 8 § 6 lagen (1968:430) om mervärdesskatt var undantagen från skatteplikt och att skattskyldighet således inte förelåg för den planerade verksamheten.



varor eller tjänster mot ersättning utgör yrkesmässig verksamhet oavsett om den bedrivs med vinstsyfte eller inte. Undantag från den regeln görs i 4 kap. 7 § första stycket 1 ML som anger att en omsättning inte utgör yrkesmässig verksamhet, om omsättningen ingår som ett led i myndighetsutövning. Omsättningen ska dock ändå anses yrkesmässig, om behandlingen av omsättningen som icke yrkesmässig verksamhet skulle leda till betydande snedvridning av konkurrensen (4 kap. 7 § andra stycket ML). Uttrycket ”skulle leda till” ska enligt EU-domstolen tolkas på så sätt att det inte endast omfattar faktisk konkurrens, utan även potentiell konkurrens, såvitt möjligheten för en privat aktör att träda in på den ifrågakvarande marknaden är verklig och inte endast hypotetisk.<sup>27</sup>

Artikel 13.1 i mervärdesskattedirektivet (EG) nr 112/2006<sup>28</sup> anger att stater, regionala och lokala myndigheter och övriga offentligrättsliga organ inte ska anses som beskattningsbara personer när det gäller ”verksamheter som de bedriver eller transaktioner som de utför i sin egenskap av offentliga myndigheter, även om de i samband härmed uppbär avgifter, arvoden, bidrag eller betalningar.”

Enligt tredje stycket i artikel 13.1 ska offentligrättsliga organ ”i vart fall anses som beskattningsbara personer när det gäller de verksamheter som anges i bilaga I, såvida dessa inte bedrivs i försumbart liten skala.” Den verksamhet som det är fråga om här omfattas dock inte av uppräknningen i den bilagan.

EU-domstolen har i flera domar<sup>29</sup> avseende vägtullar funnit att ”verksamheter som offentligrättsliga organ bedriver i egenskap av myndigheter i den mening som avses i artikel 4.5 första stycket i sjätte direktivet [numera artikel 13.1 mervärdesskattedirektivet] är sådana verksamheter som dessa organ utför inom ramen för den särskilda rättsliga reglering som gäller för dem, dock med undantag för verksamheter som de bedriver under samma rättsliga förutsättningar som privata företag.” I nämnda domar fann domstolen att vägtullar som togs ut av offentligrättsliga organ inte skulle beläggas med mervärdesskatt.

<sup>27</sup> Domstolens dom (stora avdelningen) av den 16 september 2008 i mål nr C-288/07 Förenade kungariket mot Isle of Wight.

<sup>28</sup> Rådets direktiv 2006/112/EG av den 28 november 2006 om ett gemensamt system för mervärdesskatt.

<sup>29</sup> Se domar av den 12 september 2000 i mål nr C-408/97 kommissionen mot Nederländerna, p. 35 och C-260/98 kommissionen mot Grekland, p. 35.

Infrastrukturavgiften i det svenska systemet ska tas ut av staten förutom såvitt avser Öresundsbron (som ju omfattas av mervärdes-skattereglerna). Med hänsyn till hur begreppet ”myndighets-utövning” tolkats av EU-domstolen i fråga om vägtullar får statens tillhandahållande av möjlighet att åka över en bro mot ersättning anses falla under begreppet.

Att betrakta omsättningen som icke yrkesmässig verksamhet leder enligt utredningens uppfattning inte till betydande snedvridning av konkurrensen. Det skulle endast vara fallet om en icke-offentlig väghållare (som exempelvis Öresundsbro Konsortiet) skulle ta ut vägtullar på ett vägavsnitt som kan tjäna som alternativ färdväg till det vägavsnitt där staten tar ut avgiften. Så är inte fallet i fråga om de aktuella broarna.

### 3.15.3 Företrädesrätt vid utmätning

**Utredningens förslag:** Infrastrukturavgifter ska omfattas av bestämmelserna om företrädesrätt vid utmätning.

I 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. regleras företrädesrätt vid utmätning av vissa statliga fordringar. Enligt den bestämmelsen gäller företrädesrätten för böter och viten samt fordringar som har påförts enligt föreskrifterna i vissa angivna lagar avseende särskilda skatter och avgifter samt i skattebetalningslagen. Lagen är tillämplig på viktigare skatter och avgifter, bland annat överlastavgift och trängselskatt. Den gäller även ränta på skatt, skattetillägg och avgift.

Utländska skatter och avgifter kan, i den mån överenskommelse härom föreligger med främmande stat, drivas in i samma ordning som gäller för svensk skatt eller avgift, se lagen (1990:314) om ömsesidig handräckning i skatteärenden. Om närmast jämförliga svenska skatt eller avgift har företrädesrätt enligt punkt 3, gäller detsamma för den utländska skatten eller avgiften (jfr 5 § nämnda lag).

Företrädesrätt vid utmätning ska på samma sätt som för bland annat trängselskatt, vägavgift för tunga fordon och överlastavgift gälla för infrastrukturavgift på väg.

### 3.16 Kontroll- och sanktionsåtgärder

**Utredningens bedömning:** Frågan om kontroll- och sanktionsåtgärder bör utredas i samband med frågan om påminnelse- och sanktionsavgifter.

Utredaren ska enligt utredningsdirektiven lämna förslag på utformning av förfarandet för kontroll. Enligt direktiven ska utredaren analysera vilka konsekvenser det får att pålagorna inte betalas i samband med att passagen sker (dvs. i bomsystem).

Som tidigare nämnts ska utredningen lämna ett samlat förslag om påminnelse- och tilläggsavgifter avseende både trängselskatt och infrastrukturavgifter i slutbetänkandet.

Enligt utredningens bedömning kan det ifrågasättas om det inte behövs särskilda kontroll- och sanktionsåtgärder för att säkerställa att de utländska fordonsägarna betalar infrastrukturavgiften. Frågorna är dock av sådan karaktär att de bör utredas i samband med påminnelse- och sanktionsavgifter. Utredningen återkommer därför till dessa frågor i det fortsatta arbetet.

## 4 Överväganden avseende det europeiska systemet för elektroniska vägtullar

### 4.1 Inledning

I avsnitt 2.6.2 finns en redogörelse för kommissionens beslut (EG) nr 750/2009<sup>1</sup> avseende det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (kallat EETS). Som anges där är syftet med tjänsten att en väganvändare ska kunna betala alla vägtullar inom EU genom en enda fordonsutrustning och ett enda kontrakt med en betalningsförmedlare. Med elektroniska vägtullar avses vägtullsystem där särskild utrustning behöver installeras i fordon, exempelvis transpondrar. Med tjänsten ska den fria rörligheten underlättas.

Som framgår av de följande avsnitten måste kommissionens beslut genomföras i svensk rätt. Detta kapitel innehåller förslag till hur kommissionens beslut ska genomföras.

### 4.2 Ändring av lagen om elektroniska vägavgiftssystem

**Utredningens förslag:** Lagen om elektroniska vägavgiftssystem ska kompletteras med de nya bestämmelser som behövs för att genomföra EFC-direktivet och kommissionens beslut.

Lagen ska även fortsättningsvis i huvudsak vara en ramlag. Detaljbestämmelser ska i möjligaste mån placeras i förordning och i myndighetsföreskrifter.

<sup>1</sup> Kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta. Kommissionen har också givit ut en guide avseende EETS: The European Electronic Toll Service (EETS), *Guide for the application of the directive on the interoperability of electronic road toll systems*.

Lagen ska byta rubrik till lagen om elektroniska väggtullsystem.

#### 4.2.1 Var och hur ska bestämmelserna införas?

Lagen om elektroniska vägavgiftssystem genomförde en del av EFC-direktivet, nämligen den om tekniska standarder för systemen. Kommissionens beslut innebär en mer detaljerad reglering av hur det europeiska systemet för elektroniska väggtullar ska utformas och administreras. Lagen bör därför kompletteras med de nya bestämmelserna.

Lagen ska även fortsättningsvis i så stor utsträckning som möjligt vara en ramlag med detaljbestämmelser i förordning och i myndighetsföreskrifter. I kommissionsbeslutet förekommer många detaljerade bestämmelser som har karaktär av avtalsvillkor eftersom de rör hur parterna ska förhålla sig till varandra. Det kan konstateras att avgiftsupptagaren kan vara antingen ett privaträttsligt subjekt, i form av exempelvis Öresundsbro Konsortiet, eller offentligrättsligt genom en myndighet. Avgiftsupptagarens rättsförhållande till väganvändare och betalningsförmedlare blir således i vissa fall ett civilrättsligt förhållande. Vidare är förhållandet mellan betalningsförmedlaren och väganvändaren privaträttsligt. Eftersom 8 kap. 2 § 1 RF anger att föreskrifter ska meddelas genom lag om de avser enskildas personliga ställning och deras personliga och ekonomiska förhållanden inbördes måste alltså flertalet bestämmelser ändå införas i lag.

Bestämmelserna i kommissionens beslut är väldigt detaljerade. Det är enligt utredningens bedömning inte lämpligt att tynga lagtexten alltför mycket med bestämmelser av den karaktären. Lagen ska därför där det är möjligt i huvudsak innehålla de övergripande bestämmelserna. Regeringen kan därefter med stöd av restkompetensen och sin möjlighet att meddela bestämmelser om verkställighet fylla ut lagtexten i förordning. Ställning får tas till lämplig normnivå för varje enskild bestämmelse.

Sådana regler som gäller skyldigheter för enskilda i förhållande till det allmänna eller ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden ska meddelas genom lag, men det finns då möjlighet att delegera föreskriftsrätten enligt 8 kap. 3 § RF jämförd med 2 § 2 samma kapitel.

#### 4.2.2 Vilket begrepp ska användas – vägavgiftssystem eller vägtullssystem?

När lagen infördes fanns inte begreppet vägtull i det svenska rättssystemet. Däremot fanns begreppet vägavgifter i 29 § väglagen (1971:948) och i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Därför valdes uttrycket vägavgiftssystem i den svenska lagen, trots att EFC-direktivet genomgående använder uttrycket vägtull och vägtullssystem.

Som framgår av avsnitt 2.6.2 menas med *vägtull* i kommissionens beslut en avgift, skatt eller tull som tas ut i samband med fordonstrafik i ett vägtullsområde. *Vägtull* i Eurovinjettdirektivets bemärkelse är en distansbaserad pålaga som tas ut beroende på hur långt man kör. *Vägavgifter* enligt samma direktiv är i stället tidsbaserade pålagor som tas ut beroende på hur länge man ska köra på en viss infrastruktur.

I Sverige finns sedan tidigare broavgifter på Svinesundsbron och Öresundsbron. De är i Eurovinjettdirektivets mening en typ av vägtull. Likaså är infrastrukturavgifterna – som ska tas ut på broarna i Motala, Sundsvall och Skurusundet – sådana vägtullar. Trängselskatten omfattas inte av bestämmelserna i Eurovinjettdirektivet, men har mer karaktär av en vägtull än en vägavgift eftersom man betalar för att få köra inom ett visst angivet område (även om det inte är en distansbaserad pålaga i sig). Som tidigare nämnts finns också vägavgifter för vissa tunga fordon, som i Eurovinjettdirektivets mening är just tidsbaserade vägavgifter.

Det ”europeiska systemet för elektroniska vägtullar” ska kunna användas för elektronisk betalning av olika pålagor såsom trängselskatt och infrastrukturavgift. I framtiden kan det tänkas att även andra vägrelaterade pålagor ska kunna betalas elektroniskt, exempelvis vägtull i form av en avgift för externa kostnader. Däremot kommer inte vägavgift för tunga fordon att betalas genom elektroniska system på detta sätt eftersom sådana avgifter betalas i förväg för en viss tid med hjälp av en annan sorts teknik. Mot denna bakgrund, och eftersom begreppet vägtullssystem används i kommissionens beslut och många definitioner i beslutet knyter an till uttrycket vägtull, framstår det som tydligast att använda det begreppet i detta sammanhang. Utredningen föreslår därför att lagens rubrik ska ändras till lagen om elektroniska vägtullssystem.

Det förtjänar dock att framhållas att uttrycket väggtullsystem i detta sammanhang, till skillnad från i Eurovinjettdirektivet, avser det tekniska sättet för betalning och inte platsen där väggtull tas ut eller reglerna som styr själva upptaget av väggtullar.

### 4.3 Ändring av lagens syfte och tillämpningsområde

**Utredningens förslag:** Lagens syfte är att fastställa de kommersiella, funktionella och tekniska krav som ska gälla för att fordonsutrustning ska kunna fungera i europeiska elektroniska väggtullsystem. Lagen ska tillämpas där det finns elektroniska väggtullsystem, men innebär inte att befintliga betalsystem måste tas bort. Den ska tillämpas på alla allmänna och enskilda vägar, gator, torg, leder eller färjor eller kombinationer därav där en skatt, avgift eller tull tas ut på elektronisk väg i samband med fordonstrafik med stöd av fordonsutrustning.

**Utredningens bedömning:** Det finns inga rättsliga hinder mot att betaltjänster som exempelvis AutoPASS, BroBizz eller AutoBizz eller samarbetet EasyGo existerar vid sidan av EETS.

#### 4.3.1 Lagens syfte

Enligt den nuvarande lydelsen av lagen om elektroniska vägavgiftssystem är syftet att säkerställa tekniska standarder för sådana system. Med genomförandet av kommissionens beslut är syftet med lagen också att fastställa de administrativa krav (inklusive rättigheter och skyldigheter) som ska ställas på avgiftsupptagare, betalningsförmedlare, väganvändare, förlikningsorgan, registerhållare, certifieringsorgan och liknande i fråga om bland annat organisation, tekniska specifikationer, kontraktsregler och informationsutbyte. Lagens syfte bör därför ändras till att fastställa de kommersiella, funktionella och tekniska krav som ska gälla för att fordonsutrustning ska kunna fungera i europeiska elektroniska väggtullsystem.

### 4.3.2 Lagens tillämpningsområde

Som även angivits i förarbetena till lagen om elektroniska vägavgiftssystem (prop. 2006/07:25 s. 8) framgår det av artikel 3.4 EFC-direktivet inom vilken tid medlemsstater som har nationella system för betalning av väggtullar på elektronisk väg ska se till att operatörerna (dvs. avgiftsupptagarna) eller de s.k. utfärdande organen (dvs. EETS-betalningsförmedlare) ger sina kunder tillgång till det europeiska systemet för elektroniska väggtullar. När det gäller fordon som väger över 3,5 ton och fordon som får transportera fler än nio personer (förare och åtta passagerare) ska det ske senast tre år efter det att kommissionen har fattat beslut om definitionen. Eftersom beslutet togs den 6 oktober 2009 innebär detta att systemet ska vara tillgängligt senast den 6 oktober 2012. För övriga typer av fordon är tidsfristen fem år efter det att kommissionen har fattat beslutet, dvs. senast den 6 oktober 2014.

Bestämmelsen i EFC-direktivet måste tolkas så att samtliga operatörer av elektroniska väggtullsystem i landet ska tillhandahålla möjligheter för aktörer att utnyttja det gemensamma systemet.

Lagen om elektroniska vägavgiftssystem ska enligt övergångsbestämmelserna inte tillämpas på sådana system som hade tagits i drift innan lagen trädde i kraft, dvs. den 1 mars 2007. Övergångsbestämmelsen måste tolkas så, att de befintliga tekniska lösningar som fanns då inte behöver bytas ut. Däremot kan bestämmelsen inte ges den innebörden att de väggtullsområden som då fanns inte behöver anpassa sig till kraven i EFC-direktivet och bestämmelserna i lagen.

I kommissionens beslut finns också bestämmelser som säger att man för nationella eller lokala ändamål får ha eller inrätta egna särskilda nationella eller lokala tjänster, med manuella, automatiska eller elektroniska system. EETS är en tjänst som kompletterar de nationella eller lokala systemen för elektroniska väggtullar i medlemsstaterna för betalning av väggtullar. Det måste innebära att de befintliga elektroniska betaltjänsterna i form av exempelvis AutoPASS, AutoBizz och BroBizz (se avsnitt 2.2.2) inte ska omfattas av skyldigheterna i lagen. Däremot måste de avgiftsupptagare som tillhandahåller betalning genom dessa *också* tillhandahålla betalningsmöjligheter genom det nu föreslagna systemet.

Lagen ska med andra ord tillämpas där det finns elektroniska väggtullsystem, men innebär inte att befintliga betalsystem måste tas bort.



De nämnda tjänsterna BroBizz, AutoBizz och AutoPASS är alltså fortfarande inte reglerade någonstans i svensk rätt. Det innebär att bestämmelserna om exempelvis att väganvändaren betalar med befriande verkan till betalningsförmedlaren inte gäller vid betalning genom exempelvis BroBizz.

Som nämnts tidigare omfattar den nuvarande lagen om elektroniska vägavgiftssystem sådana "färjor med färjeläge som behövs för allmän samfärdslösning eller annars kan antagas få synnerlig betydelse för det allmänna och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne" (2 § väglagen). Av EFC-direktivet och kommissionens beslut framgår emellertid att alla vägtullar, dvs. avgift, skatt eller tull som tas ut i samband med fordonstrafik i ett vägtullsområde, som tas ut på hela gemenskapens vägnät inklusive vägar i och utanför städer, motorvägar, större och mindre vägar samt olika anläggningar som tunnlar, broar och färjor ska omfattas av tillämpningsområdet. Det sagda innebär enligt utredningens mening att inte endast sådana vägfärjor som avses i 2 § väglagen omfattas av bestämmelserna. Även andra färjor, exempelvis Scandlines, där en pålaga tas ut på elektronisk väg i samband med fordonstrafik måste träffas av reglerna.

#### 4.3.3 Särskilt om EasyGo

Som tidigare nämnts finns i dag ett samarbete, EasyGo, som gör att man kan använda de olika betaltjänsterna AutoPASS, AutoBizz och BroBizz i samtliga elektroniska vägtullsystem i Skandinavien.

Enligt utredningens bedömning finns det inget i EFC-direktivet eller kommissionsbeslutet som gör att EasyGo inte skulle kunna fortsätta att fungera vid sidan av EETS.

Syftet med EU-regleringen är att transporter som sker mellan EU-länder ska kunna göras utan onödiga hinder. Att vissa förare väljer att betala genom exempelvis AutoPASS medför inte att syftet inte uppnås. Så länge samarbetet EasyGo inte motverkar införandet av EETS bör det därför enligt utredningens mening inte finnas några rättsliga hinder mot det.

## 4.4 Definitioner

**Utredningens förslag:** Lagen ska kompletteras med ett antal definitioner från beslutet. De befintliga definitionerna tas bort.

I lagens 2 § finns i dag ett fåtal definitioner. I och med införandet av de nya bestämmelserna måste flertalet av de i beslutet angivna definitionerna tas med, såsom betalningsförmedlare, fordonsutrustning, väggtullsområde och avgiftsupptagare. De definitioner som finns i lagen i dag behövs inte längre och ska därför tas bort.

De begrepp som används i beslutet är i många delar främmande i den svenska rättsordningen. Exempelvis används begreppet ”driftskompatibilitetskomponenter” som enligt definitionen avser ”alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har inför-livats eller avses att inför-livas i EETS och som driftskompatibiliteten hos systemet är direkt eller indirekt beroende av, inbegripet såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara”. I lagen föreslås i stället uttrycket ”teknisk utrustning”. Med det uttrycket avses samma sak som i beslutet. Även i andra hänseenden har begreppen i beslutet justerats något för att bättre passa in i svensk lagstiftning. Några skillnader i sak är emellertid inte avsedda.

## 4.5 Avgiftsupptagaren

**Utredningens förslag:** Med en avgiftsupptagare ska avses en myndighet eller juridisk person som genom ett elektroniskt väggtullsystem tar upp väggtullar för fordonstrafik i ett väggtullsområde.

Avgiftsupptagarna ska vara skyldiga att acceptera godkänd fordonsutrustning så att väganvändaren kan använda sitt kontrakt med en EETS-betalningsförmedlare.

En bestämmelse om att avgiftsupptagaren även ska uppfylla andra föreskrivna krav ska föras in i lagen. Detaljbestämmelser ska tas in i förordning och myndighetsföreskrifter. Ett bemyndigande i den delen ska föras in i lagen.

I lagen ska också upplysningsvis anges att regeringen bestämmer vilken statlig myndighet som ska vara avgifts-

upptagare i väggtullsområden på allmän väg. I förordningen ska regeringen peka ut Trafikverket så som avgiftsupptagare på sådan väg.

#### **4.5.1 Avgiftsupptagare är den som tillhandahåller och driver infrastrukturen**

En avgiftsupptagare definieras i kommissionens beslut som en offentlig eller en privat organisation som tar upp väggtullar för fordonstrafik i ett EETS-område.

Som huvudregel bör det enligt utredningens mening vara den som tillhandahåller och driver infrastrukturen som ska anses vara avgiftsupptagare, dvs. väghållaren såvitt avser vägar och gator.

En avgiftsupptagare ska därför definieras som en myndighet (statlig eller kommunal) eller en juridisk person som genom ett elektroniskt väggtullsystem tar upp väggtullar för fordonstrafik i ett väggtullsområde. En avgiftsupptagare kan alltså vara en juridisk person (exempelvis Öresundsbro Konsortiet eller Scandlines), en statlig myndighet eller en kommunal nämnd som tillhandahåller och driver en färja.

Att avgiftsupptagaren lägger ut administrationen av upptaget av väggtullen, exempelvis på entreprenad, på någon annan innebär inte att rollen som avgiftsupptagare förs över på den.

#### **4.5.2 Skyldighet att tillhandahålla EETS**

Som framgår av avsnitt 4.3.2 är det medlemsstatens ansvar att se till att varje avgiftsupptagare som tar upp avgifter genom elektroniska väggtullsystem också accepterar sådan godkänd fordonsutrustning som gör att väganvändaren kan betala väggtullen genom sitt kontrakt med en EETS-betalningsförmedlare. Det gäller även sådana avgiftsupptagare som har andra elektroniska betaltjänster (exempelvis AutoPASS och BroBizz) som inte omfattas av reglerna. En bestämmelse med den innebörden ska därför införas i lagen.

### 4.5.3 Vilken statlig myndighet ska vara avgiftsupptagare?

När det gäller de nya broarna som ska finansieras med infrastrukturavgifter kommer det vara Trafikverket som är förvaltare av infrastrukturen och tekniken. Det är dock enligt utredningens förslag Transportstyrelsen som med stöd av vägtrafikregistret kommer att administrera själva uttaget av infrastrukturavgifterna. På Svinesundsbron är det Transportstyrelsen som enligt förordningen ska ta ut avgifterna, men Svinesundsförbindelsen AS som för Transportstyrelsens räkning sköter det faktiska uttaget. I trängselskattesammanhang är det Skatteverket som är beskattningsmyndighet, men Transportstyrelsen som för Skatteverkets räkning beslutar om trängselskatt genom automatiserad behandling.

Eftersom det är Trafikverket som tillhandahåller och driver infrastrukturen såvitt avser de nya broarna bör den myndigheten vara avgiftsupptagare. Trafikverket bör i denna egenskap hantera uppgiften att förhandla om villkor med betalningsförmedlarna.

Om trängselskatten ska kunna betalas genom elektroniska väggtullsystem är det inte självklart att det är väghållaren som är avgiftsupptagare (väghållaransvaret för väg- och gatunätet i trängselskatteområdena delas av Trafikverket och Stockholms kommun respektive Göteborgs kommun). Däremot förvaltas utrustningen vid vägsidan av Trafikverket. Detta talar för att det även i det fallet bör vara Trafikverket som är avgiftsupptagare.

Eftersom det uppenbarligen finns ett behov av flexibilitet när det gäller vilka myndigheter som ska göra vad, bör det ankomma på regeringen att i förordning bestämma vilken statlig myndighet som ska vara avgiftsupptagare. En upplysning om att regeringen bestämmer detta ska tas in i lagen.

### 4.5.4 Vilka bestämmelser ska införas och var?

I det följande diskuteras var de olika bestämmelserna om avgiftsupptagare ska placeras i regelverket.

Av artikel 5.1 följer att avgiftsupptagarna tillsammans med berörda aktörer ska se till att systemet i ett väggtullsområde fungerar på avsett sätt. Det kan vara till exempel att fordonsutrustningen kommunicerar med vägsidesutrustningen på avsett sätt eller att informationsutbytet fungerar som det ska. Eftersom

bestämmelsen innebär ett åliggande främst för avgiftsupptagaren behöver bestämmelsen inte föras in i lag. En avgiftsupptagare kan som angivits tidigare vara ett privat organ (exempelvis Öresundsbro Konsortiet) eller en myndighet. Föreskriftsrätten bör därför inte delegeras till en myndighet. Bestämmelsen förs därmed lämpligen in i förordning.

Varje avgiftsupptagare ska enligt artikel 5.2 ta fram och upprätthålla en områdesdeklaration i vilken de allmänna villkoren fastställs för betalningsförmedlarna för att få tillgång till deras väggtullsområden. Vad en områdesdeklaration ska innehålla definieras i bilaga I till beslutet. De bestämmelserna kan tas in i myndighetsföreskrifter efter bemyndigande.

Avgiftsupptagarna ska enligt artikel 5.3 på icke-diskriminerande grund godta alla betalningsförmedlare som begär att få tillhandahålla tjänsten i det eller de väggtullsområden som avgiftsupptagaren ansvarar för. En betalningsförmedlare ska godkännas om den uppfyller de allmänna villkoren i områdesdeklarationen. Parterna kan också komma överens om eventuella särskilda kontraktsvillkor. Om parterna inte kommer överens kan de vända sig till ett förlikningsorgan (se avsnitt 4.13). Dessa regler bör på grund av sin civilrättsliga karaktär införas i lagen.

Vägtull som betalas av väganvändarna inom ramen för EETS ska inte vara högre än den motsvarande nationella eller lokala väggtullen (artikel 5.4). Detta följer redan av bestämmelserna i den föreslagna förordningen om infrastrukturavgifter och de svenska principerna om vad som är en skatt och vad som är en avgift (se avsnitt 2.3). För att säkerställa att principen följs även av privata aktörer måste dock en sådan bestämmelse tas med i lagen.

I artiklarna 5.5–5.7 finns detaljerade bestämmelser om avgiftsupptagarens skyldigheter att godta all fordonsutrustning som är i drift från betalningsförmedlare med vilka de har kontraktförhållanden (om inte utrustningen finns på en svart lista), om information och samarbete med olika aktörer för test av utrustning. Bestämmelserna är av sådan karaktär att regeringen bör kunna meddela föreskrifter i saken.

I artikel 5.8 anges bland annat att avgiftsupptagaren ska samarbeta med betalningsförmedlare, tillverkare eller anmälda organ för att bedöma den tekniska utrustningens lämplighet för användning. Bestämmelsen bör tas in i lagen.

Avgiftsupptagaren ska enligt artikel 6 meddela alla förändringar i sina ”tullkontextdata” till den eller de medlemsstater där deras väggtullsområden ligger, bl.a. beträffande följande:

- a) definitionen av EETS-området, och särskilt dess geografiska utbredning och infrastruktur som omfattas av väggtull,
- b) väggtullens art och avgiftsprinciper,
- c) fordon som omfattas av väggtull,
- d) parametrar för klassificering av fordon (t.ex. antalet axlar, släpvagnens högsta tillåtna vikt, typ av upphängning m.m.) och deras placering i avgiftsupptagarens taxesystem, och
- e) erforderliga färdvägsdeklarationer (dvs. vilken information som ska finnas i exempelvis transpondern).

Bestämmelsen bygger på att avgiftsupptagaren inte är en offentlig part och att avgiften inte har bestämts i ett nationellt regelverk. I Sverige regleras ”väggtullarna” i samtliga dessa avseenden, förutom såvitt avser Öresundsbron och på färjorna, i lagar och förordningar. En regel som innebär att Öresundsbro Konsortiet och andra privata avgiftsupptagare ska meddela sin avgiftsstruktur och annat till registerhållaren (dvs. enligt utredningens förslag Transportstyrelsen, se avsnitt 4.17) bör därmed tas in i förordningen.

I artikel 7.1 och bilaga VI anges att avgiftsupptagaren ska fastställa väggtullen utifrån bland annat fordonets klassificering. Vid skiljaktighet mellan den fordonsklassificering som används av betalningsförmedlaren och avgiftsupptagaren gäller avgiftsupptagarens klassificering såvida inte ett fel kan påvisas. Bestämmelsen bör tas in i lagen.

I bilaga VI 1.2 anges att avgiftsupptagaren ska meddela ”sambandet mellan de använda parametrarna för klassificering av fordon och fordonstaxeklasserna” till registret minst tre månader innan det ska användas. En sådan bestämmelse bör därför införas i regeln om register i förordningen (se avsnitt 4.17 avseende registerbestämmelser i övrigt). I bilaga VI anges även vilka sådana parametrar man kan använda. Vidare finns en bestämmelse i punkten 3 samma bilaga om förfarandet vid införandet av nya parametrar för klassificering av fordon. Bestämmelserna bör kunna införas i myndighetsföreskrifter.

I 2.2 i samma bilaga anges att fordonsutrustningen ska kunna meddela parametrarna till avgiftsupptagarens utrustning. Bestämelsen är ett sådant krav på fordonsutrustning som faller under andra bemyndiganden avseende tekniska krav, se avsnitt 4.10. Bestämmelserna i bilagan föranleder därför inga ytterligare förslag.

## 4.6 Betalningsförmedlare

**Utredningens förslag:** Regler om registrering av betalningsförmedlare ska i huvudsak införas i lagen. En bestämmelse om att betalningsförmedlare ska uppfylla vissa föreskrivna skyldigheter ska också införas i lagen.

Ett bemyndigande om att meddela kompletterande föreskrifter ska ges till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Den huvudsakliga regleringen avseende betalningsförmedlare ska ske genom föreskrifter på myndighetsnivå.

Transportstyrelsen ska pröva ansökningar om registrering av betalningsförmedlare.

I artikel 3 i beslutet anges vilka krav som ska uppfyllas för att en ansökan om registrering ska beviljas. Ansökan ska göras av en juridisk person i det land där företaget är etablerat. Kraven är att betalningsförmedlaren ska

- a) inneha certifiering enligt EN ISO 9001 eller motsvarande,
- b) visa att de har den tekniska utrustning och den EG-försäkran eller det intyg som styrker driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse enligt punkt 1.1 i bilaga IV till beslutet,
- c) påvisa kompetens när det gäller tillhandahållandet av system för elektroniska vägtullar eller inom berörda områden,
- d) ha lämplig finansiell ställning,
- e) upprätthålla en global riskhanteringsplan, som granskas minst vartannat år, och
- f) ha gott anseende.

Kravet på att ha ett gott anseende återfinns i andra lagar, bland annat i fordonslagen (2002:574) och yrkestrafiklagen (2012:210).

De förarbetsuttalanden som rör vad som ska utgöra gott anseende i det sammanhanget kan tjäna till vägledning även här (bl.a. prop. 2011/12:80 s. 73 ff.).

För att registrering ska ske i Sverige krävs att betalningsförmedlaren är etablerad i landet. Vad som avses med etablerad definieras inte i beslutet. Med begreppet etablerad bör enligt utredningens bedömning avses företag, organisationer och näringsverksamheter samt filialer som är registrerade enligt svensk lagstiftning, liksom utländska företag som i Sverige har en effektiv och faktisk verksamhet med hjälp av en stabil struktur. Att ett utländskt företag har en webbplats som riktar sig till allmänheten i Sverige är inte tillräckligt för att anse företaget etablerat här. För ett liknande resonemang avseende begreppet etablerad, se prop. 2011/12:121 s. 57 och punkt 19 i ingressen till Europaparlamentets och rådets direktiv (EG) nr 46/1995<sup>2</sup>.

Med hänsyn till att det är av stor vikt för en betalningsförmedlare att bli registrerad för att kunna utöva den här aktuella tjänsten bör bestämmelserna i huvudsak tas in i lag. Bestämmelserna om vilken certifiering som ska uppfyllas bör dock finnas i myndighetsföreskrifter. Det bör också ankomma på den myndighet som regeringen bestämmer att utfärda närmare föreskrifter om vad som ska anses utgöra lämplig finansiell ställning och andra detaljföreskrifter. Ett bemyndigande ska därför föras in i lagen i den delen.

Ansökningar om att få registreras som betalningsförmedlare ska prövas av Transportstyrelsen, som också föreslås bli ansvarig för register över betalningsförmedlare, se avsnitt 4.17.

Enligt artikel 4 i beslutet har betalningsförmedlaren vissa rättigheter och skyldigheter, bland annat ska den ingå kontrakt med alla avgiftsupptagare inom EU inom 24 månader från det att den blev registrerad. Den och andra detaljbestämmelser som återfinns i artikel 4, bland annat att betalningsförmedlaren ska informera väganvändarna om sin täckning, övervaka servicenivå, tillhandahålla vissa tjänster och upprätta en förteckning över fordonsutrustning som inte är godkänd (en s.k. svart lista), placeras lämpligen i myndighetsföreskrifter. Bestämmelserna får anses vara av sådan karaktär att de, trots att de ålägger betalningsförmedlaren skyldigheter i förhållande till väganvändare och avgiftsupptagare, ur

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31-50).



ett statsrättsligt perspektiv får anses vara skyldigheter som åläggs av det offentliga och därför enligt 8 kap. 2 § 2 och 3 § RF kan delegeras. En bestämmelse i lag om att betalningsförmedlaren ska fullgöra sina skyldigheter på föreskrivet sätt tillsammans med ett bemyndigande om att meddela sådana föreskrifter uppfyller därmed kraven för normgivning.

#### 4.7 Väganvändare

**Utredningens förslag:** Bestämmelser om väganvändarens skyldigheter och rättigheter i förhållande till betalningsförmedlaren ska tas in i lag.

Av artikel 9 följer att väganvändare ska behandlas utan ovidkommande hänsyn. Vidare framgår det att uppgifter om väganvändarna ska behandlas i enlighet med bestämmelser om behandling av personuppgifter. I artikeln regleras också väganvändarens skyldigheter i förhållande till betalningsförmedlaren. Eftersom bestämmelserna är av civilrättslig karaktär måste de tas in i lag.

#### 4.8 Betalningsskyldighet

**Utredningens förslag:** Vissa av de olika aktörernas civilrättsliga rättigheter och skyldigheter gentemot varandra i fråga om betalningsskyldighet ska regleras i lagen.

Av artikel 7.2 följer att avgiftsupptagaren får begära betalning av betalningsförmedlaren även för passager som gjorts utan att transpondern (eller annan fordonsutrustning) har avgivit någon signal. Betalningsförmedlaren får därefter (enligt artikel 4.9) vända sig till väganvändaren och kräva denne på betalning.

Enligt artikel 7.3 ska betalningsförmedlaren inte vara ansvarig för sådana passager som skett med fordonsutrustning som återfinns på betalningsförmedlarens svarta lista.

Väganvändaren ska enligt artikel 9.5 kunna betala till betalningsförmedlaren med befriande verkan. Några ytterligare krav från avgiftsupptagaren mot väganvändaren ska alltså inte göras.

De nu nämnda bestämmelserna bör tas in i lagen. Bestämmelserna är inte uttömmande ifråga om vilka civilrättsliga rättigheter och skyldigheter parterna har mot varandra.

#### 4.9 Separat redovisning av verksamheter som rör avgiftsupptagare och betalningsförmedlare

**Utredningens förslag:** Om en myndighet eller juridisk person är både avgiftsupptagare och betalningsförmedlare ska verksamheterna redovisas separat. Föreskriftsrätt i frågan ska delegeras till Transportstyrelsen.

Av artikel 8 följer att om en organisation tillhandahåller tjänster från både avgiftsupptagare och betalningsförmedlare inom EETS ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att separata resultat- och balansräkningar bevaras och offentliggörs separat för varje typ av verksamhet och att korssubventionering mellan de båda verksamheterna utesluts. Redovisningssystemen för avgiftsupptagares och EETS-betalningsförmedlares verksamheter ska hållas åtskilda och skilda från redovisningen för alla andra typer av verksamheter, så att en tydlig utvärdering kan göras av kostnaderna och intäkterna vid tillhandahållandet av EETS.

En sådan situation som anges i artikeln kan uppstå om exempelvis Öresundsbro Konsortiet – som är en avgiftsupptagare – även vill agera som betalningsförmedlare inom EETS. I dag har konsortiet en transponderbaserad betalningslösning, BroBizz. Om konsortiet väljer att registrera sig som betalningsförmedlare enligt EETS uppstår således den situationen som avses i artikel 8. Då måste de olika verksamheterna redovisas separat.

En bestämmelse med den innebörden bör tas in i lagen. Reglerna kan preciseras närmare i Transportstyrelsens myndighetsföreskrifter efter bemyndigande i lagen.

#### 4.10 Tekniska föreskrifter

**Utredningens bedömning:** De tekniska krav som uppställs i beslutet kan föreskrivas med stöd av nuvarande reglering.

I artikel 12–14 anges vilka tekniska krav som ska ställas på systemet. Bestämmelserna riktar sig till medlemsstaterna och bedöms vara genomförda i svensk rätt genom de befintliga reglerna i lag och förordning. Det bör således ankomma på Transportstyrelsen att inom ramen för den nuvarande delegationen föreskriva om de tekniska standarder som anges i nämnda artiklar med tillhörande bilagor. I detta omfattas alltså också de krav som ska ställas på betalningsförmedlarnas fordonsutrustning.

#### 4.11 Anmälda organ

**Utredningens förslag:** Bestämmelser om de anmälda organens uppgifter ska regleras i lag. Ett bemyndigande om att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de anmälda organens skyldigheter i samband med bedömning av överensstämmelse med specifikationerna tas in i lagen.

Om ett anmält organ som är ackrediterat i ett annat land inom Europeiska unionen inte uppfyller föreskrivna krav, ska Transportstyrelsen anmäla det till kommittén för elektroniska väggtullar enligt artikel 5 i EFC-direktivet.

En betalningsförmedlare eller tillverkare kan vända sig antingen till en avgiftsupptagare eller till ett anmält organ för att få en bedömning av om deras tekniska utrustning uppfyller de tekniska krav som anges i EFC-direktivet och beslutet.

Vad de anmälda organen ska göra framgår av bilaga IV till beslutet. Där anges bland annat att de anmälda organen ska utfärda intyg och rapporter, organisera samarbetet, kontrollera, godkänna och bedöma olika saker av teknisk natur. Vilka som får bli anmälda organ bestäms av medlemsstaten enligt ett förfarande som framgår av bilaga V, se i detta avseende avsnitt 4.12 om ackreditering. I övrigt är regleringen som rör organen knapphändig.

Det förfarande som anges i bilaga IV kan lämpligen tas in i myndighetsföreskrifter.

Som huvudregel ackrediteras organen i det land där de är etablerade. Om det inte finns någon ackrediterande myndighet i det egna landet, kan organet i stället vända sig till ett annat medlemsland i EU. Sverige kan dock inte anmäla utländska

ackrediterade organ till kommissionen, utan en sådan anmälan får göras av det land där organet är etablerat. Ett anmält organ som är ackrediterat i något land inom unionen ska erkännas här.

Om en medlemsstat anser att ett organ som har anmälts av en annan medlemsstat inte uppfyller kriterierna, ska ärendet överlämnas till kommittén för elektroniska väggtullar (artikel 17.4). Uppgiften bör ankomma på Transportstyrelsen.

## 4.12 Ackreditering av anmälda organ

**Utredningens förslag:** Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska ackreditera de organ som vill utföra eller övervaka förfarandet för bedömning av produkternas överensstämmelse med de tekniska specifikationerna eller lämplighet för användning.

**Utredningens bedömning:** De befintliga bemyndigandena och reglerna om tillsyn m.m. i lagen och förordningen om ackreditering och teknisk kontroll kan tillämpas även i nu aktuellt fall.

### 4.12.1 Vem ska utföra ackrediteringen?

Enligt artikel 17 ska medlemsstaterna anmäla (till kommissionen och de andra medlemsstaterna) vilka organ som är behöriga att utföra eller övervaka förfarandet för bedömning av produkternas överensstämmelse med de tekniska specifikationerna eller lämplighet för användning. Vid bedömning av vilka organ som ska anmälas ska vissa kriterier tillämpas (angivna i bilaga V till beslutet). Det krävs alltså att någon myndighet gör en bedömning av vilka organ som ska anmälas.

I Sverige finns det en statlig myndighet, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac), som har till uppgift att ackreditera olika företag eller organisationer. Ackreditering är en kompetensprövning som görs enligt europeiska och internationella standarder. Swedac kontrollerar regelbundet att företaget eller organisationen i fråga är kompetent att utföra de uppgifter som de en gång ackrediterats för. Mot denna bakgrund framstår Swedac som mest lämplig att utföra den bedömning som ska göras av de "anmälda organ" som anges i artikel 17 i kommissionens

beslut. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008<sup>3</sup> och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll och förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll innehåller bland annat bestämmelser om hur sådan ackreditering ska gå till, överklagande, sanktionsavgifter och tillsyn.

Lagen ska därför innehålla en bestämmelse om att organen ska vara ackrediterade av Swedac.

#### 4.12.2 Vilka krav ska ställas på de anmälda organen?

I bilaga V till kommissionens beslut anges vilka krav som ska uppfyllas för att ett organ ska bli ackrediterat. Swedac är, inte minst mot bakgrund av att alla organ inom EU ska bedömas på ett likvärdigt sätt, förhindrad att ställa andra krav än de som anges i bilagan. Mot denna bakgrund bör det vara tillräckligt att de bemyndiganden som finns i 33 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll och 3 § förordningen om ackreditering och teknisk kontroll används. Swedac bör alltså med stöd av befintliga bemyndiganden kunna meddela de föreskrifter som anges i bilaga V till beslutet. Någon särskild regel med anledning av detta föreslås därför inte.<sup>4</sup>

#### 4.12.3 Krävs det några andra bestämmelser?

Att Swedac ska utöva tillsyn över anmälda organ följer av 18 och 19 §§ lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Någon särskild bestämmelse om tillsyn behövs därför inte.

Ackrediteringen ska utmynna i ett tillstånd (i artikel 17.3 anges i vart fall att tillståndet ska dras tillbaka om organet inte längre uppfyller kriterierna i bilaga V). Det noteras att ett sådant tillstånd i svensk rätt motsvaras av de ackrediteringsintyg som regleras i 5 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Någon särskild bestämmelse föreslås därför inte i detta hänseende.

---

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93.

<sup>4</sup> Det noteras dock i sammanhanget att det i fråga om besiktningsorgan – som visserligen delvis har en annan funktion, inte är anmälda organ och verkar i mycket större utsträckning, inte minst i förhållande till fysiska personer – har ansetts att det var ”mest lämpligt” att ta in motsvarande bestämmelser i lag (prop. 2009/10:32 s. 50).

## 4.13 Förlikningsorgan

**Utredningens förslag:** En bestämmelse om att det ska finnas ett förlikningsorgan som medlar i tvister mellan avgiftsupptagare och betalningsförmedlare ska tas in i lag. Regeringen ska utse förlikningsorganet och meddela föreskrifter om handläggningen. Kommerskollegium ska få i uppdrag att vara förlikningsorgan.

### 4.13.1 Beslutets bestämmelser

Varje medlemsstat med minst ett EETS-område ska enligt artikel 10 utse eller inrätta ett förlikningsorgan för att underlätta medling mellan avgiftsupptagare med ett vägtullsområde inom medlemsstatens territorium och betalningsförmedlare inom EETS som har eller förhandlar om kontrakt med dessa avgiftsupptagare. Förlikningsorganet ska särskilt ha behörighet att undersöka om de kontraktsvillkor som en avgiftsupptagare ålägger olika betalningsförmedlare inom EETS är fria från diskriminering och på ett rättvist sätt avspeglar kontraktsparternas kostnader och risker. Medlemsstaten ska vidta nödvändiga åtgärder för att se till att dess förlikningsorgan till sin organisation och juridiska form är oberoende av avgiftsupptagarnas och EETS-betalningsförmedlars kommersiella intressen.

I artikel 11 anges olika tidsfrister inom vilka förlikningsorganet ska agera och att de nationella förlikningsorganen ska utbyta information om sitt arbete och sina riktlinjer och metoder. I den artikeln anges också att parterna kan begära att förlikningsorganet ingriper i tvister gällande deras kontraktsförhållanden eller kontraktsförhandlingar.

Förlikningsorganets roll är således tudelad: dels ska det medla mellan parterna vid förhandling av kontrakt, dels ska det undersöka om villkor i befintliga kontrakt är diskriminerande eller – som det får förstås – snedvrider konkurrensen på andra sätt.

Det kan konstateras att förlikningsorganet inte ska ha befogenhet att slutligt avgöra tvister. Det ska således inte kunna fatta beslut om att tvisten ska lösas på visst sätt. I stället är det tänkt att – om parterna inte kommer överens efter medling med hjälp av förlikningsorganet – tvisten får lösas på sedvanligt sätt i allmän domstol.

#### 4.13.2 Gällande svensk rätt

Enligt 11 kap. 5 § RF får rättstvister mellan enskilda inte utan stöd av lag avgöras av andra myndigheter än domstolar.

Medling och förlikning finns i olika skepnader i svensk rätt, bland annat i domstol.

När en tingsrätt har utfärdat stämning i ett tvistemål ska muntlig eller skriftlig förberedelse äga rum i målet. Ett av syftena med förberedelsen är att klarlägga om det finns förutsättningar för parterna att komma överens (42 kap. 6 § rättegångsbalken, RB). Rätten ska verka för att parterna förliks eller på annat sätt uppnår en samförståndslösning, om det inte är olämpligt med hänsyn till målets beskaffenhet och övriga omständigheter (42 kap. 17 § första stycket RB).

I ett mål där förlikning om saken är tillåten (dispositiva tvistemål) får rätten besluta om särskild medling, om parterna samtycker till det. I sådant fall ska rätten förelägga parterna att inställa sig till ett sammanträde inför medlare som förordnas av rätten och ange inom vilken tid medlingen senast ska vara slutförd (42 kap. 17 § andra stycket RB). I mål där förlikning om saken inte är tillåten (indispositiva tvistemål), t.ex. mål om vårdnad om barn, barns boende eller umgänge med barn, kan rätten uppdra åt en medlare att försöka nå en samförståndslösning som är förenlig med barnets bästa (6 kap. 18 a § föräldrabalken, FB). Om parterna i ett dispositivt mål efter förlikningsförhandling eller särskild medling träffar en förlikning kan de begära att den stadfästs genom dom (17 kap. 6 § RB). Överenskommelsen blir därmed verkställbar. En överenskommelse i ett indispositivt mål kan också tas in i en dom och därmed bli verkställbar.

Bestämmelserna i rättegångsbalken om förlikning och särskild medling i dispositiva mål gäller också i Arbetsdomstolen när den är första instans (5 kap. 3 § lagen [1974:371] om rättegången i arbetstvister). Vidare finns det medling och förlikning i hyres- och arrendenämnd samt i Statens va-nämnd.

Annan författningsreglerad medling finns inom en rad områden, t.ex. arbetsrätten och upphovsrätten. Därutöver förekommer medling i privat regi som inte är författningsreglerad. Medlingsverksamhet bedrivs i organiserad form bl.a. av olika handelskamrar. Medlingsinstitutet vid Stockholms Handelskammare och Västsvenska Industri- och Handelskammaren tillhandahåller också utbildning av medlare. Den som genomgått Västsvenska Industri-

och Handelskammarens utbildning får titeln ackrediterad medlare. Det är dessa medlare som utför medlingen vid handelskammarens medlingsinstitut. Den som genomgått den medlarutbildning som tillhandahålls av Stockholms Handelskammarens Medlingsinstitut blir certifierad handelskamarmedlare. Även andra än dem som genomgått denna utbildning kan dock anlitas som medlare vid medlingsinstitutet. Båda nu nämnda institut har antagit egna medlingsregler.

Gemensamt för dessa regler är att medlaren ska vara opartisk och oberoende och att en medlingsöverenskommelse kan göras verkställbar genom att stadfästas i en skiljedom efter det att medlaren utsetts till skiljeman.

En vanlig form av alternativ tvistlösning är skiljeförfarande. Regler om sådana förfaranden finns i lagen (1999:116) om skiljeförfarande. Skiljemännen ska avgöra parternas tvist genom skiljedom. Om parterna kommer överens under pågående skiljeförfarande kan skiljemännen på begäran stadfästa en sådan förlikning i en skiljedom (27 §).

För konsumentklagomål finns en möjlighet till prövning vid Allmänna reklamationsnämnden. Vid nämnden förekommer ingen medling eller förlikningsverksamhet. Nämndens avgörande sker i form av en rekommendation till parterna om hur deras tvist bör lösas (1 § förordningen [2007:1041] med instruktion för Allmänna reklamationsnämnden).

Inom flera branscher har privata initiativ tagits till bildandet av särskilda nämnder. Det är vanligt förekommande inom t.ex. försäkringsbranschen. Nämnderna är huvudsakligen inriktade på tvister mellan näringsidkare och konsumenter. Förfarandet är i regel skriftligt och tvisten avgörs normalt genom beslut som är rådgivande (rekommendationer).

Nyligen infördes också lagen (2011:860) om medling i vissa privaträttsliga tvister, med syfte att öka möjligheterna att lösa tvister på frivillig väg. Lagen ska tillämpas på dispositiva tvister, dvs. där förlikning är tillåten. Den gäller dock inte sådan medling eller förlikningsverksamhet som sker i Sverige inom ramen för ett mål eller ärende hos domstol, annan myndighet eller skiljenämnd. Lagen gäller inte heller förlikningsverksamhet i utländsk domstol.



### 4.13.3 Olika lösningar

Utredningen har övervägt olika alternativa lösningar i fråga om vilket organ som ska utses som förlikningsorgan. Inledningsvis kan sägas att antalet tvister som ska lösas genom ett förlikningsorgan troligtvis kommer att vara få. Att inrätta en särskild nämnd eller annat särskilt organ för detta ändamål framstår därför som uteslutet. Mot denna bakgrund måste en befintlig organisation av något slag få ansvaret för uppdraget. Organisationens verksamhet bör ha någon form av anknytning till frågor kring den fria rörligheten och konkurrens.

I förlikningsorganets natur ligger att det inte ska vara fråga om en domstol.

Eftersom syftet med förlikningsorganet är att tvistelösningen ska gå fort och smidigt är det naturligt att i första hand tänka på ett skiljedoms- eller medlingsförfarande. En underliggande förutsättning i den här typen av tvistelösning är dock att parterna redan har ingått ett avtal, där man har tagit in skiljedomsinstitutets regler som en del i avtalet. Vidare tas en relativt hög ersättning ut för skiljedomsförfarandet eller medlingen, som baseras på tvisteföremålets värde. Mot denna bakgrund framstår inte den här typen av förfarande som lämpligt i den nu aktuella situationen.

En lösning skulle kunna vara att lägga funktionen på regeringskansliet. Kommissionsbeslutet ställer dock krav på att förlikningsorganet till organisation och juridisk form ska vara oberoende. Eftersom avgiftsupptagaren Trafikverket är en statlig myndighet under regeringen kan det diskuteras om det kriteriet är uppfyllt. Det alternativet förordas därför inte.

Utredningen har i stället undersökt om någon av de statliga myndigheterna kan anförtros uppgiften.

Allmänna reklamationsnämnden prövar bara tvister mellan företag och privatpersoner, dvs. inte mellan två företag eller en myndighet och ett företag. Att lägga det nu aktuella uppdraget på den myndigheten är därför inte lämpligt.

Finansinspektionen (FI) ansvarar för tillsyn, regelgivning och tillståndsprövning när det gäller finansiella marknader och finansiella företag. FI ansvarar också för att samordna tillsyn av åtgärder mot penningtvätt och finansiering av terrorism. FI ska bidra till ett stabilt och väl fungerande finansiellt system och till konsumentskyddet inom det finansiella systemet. FI ska också stärka konsumenternas ställning på finansmarknaden genom att

informera samt initiera privatekonomisk utbildning. Inte heller den myndigheten lämpar sig således för den här typen av uppdrag.

Kammarkollegiet har redan i dag över 35 olika uppdrag från regeringen, bland annat att tillgodose statliga myndigheters behov av försäkringsskydd, företräda allmänna arvsfonden, vara statlig inköpscentral och auktorisera tolkar. Även om det alltså redan finns många divergerande uppgifter inom myndigheten, vilket skulle kunna tala för att även lägga den nu aktuella uppgiften där, har dess verksamhet dock ingen naturlig koppling till den fria rörligheten eller konkurrensfrågor.

Kommerskollegium är Sveriges myndighet för utrikeshandel och handelspolitik. Myndigheten arbetar för en fri öppen handel med klara spelregler, både inom och utanför EU. Myndigheten fungerar också som ombudsman och SOLVIT-center för företag som stöter på handelshinder i sina utlandsaffärer. SOLVIT-center finns i alla EU-länder och finns till för att praktiskt lösa problem som beror på att bestämmelserna för den inre marknaden har tillämpats felaktigt. Även privatpersoner kan göra en anmälan till Kommerskollegiums SOLVIT-center om de kommer i kläm mellan olika regelsystem inom EU. SOLVIT-centret ska komma fram till konkreta lösningar på konkreta problem inom tio veckor. Ett annat arbetsområde är EU:s gränsåtgärder, t ex tullar och importlicenser.

Konkurrensverkets uppgift är bland annat att ingripa mot privata och offentliga aktörer som missbrukar sin dominerande ställning på marknaden.

#### 4.13.4 Slutsatser

Eftersom avgiftsupptagare kan vara privaträttsliga organ kan de tvister som det kan bli fråga om komma att handla om tvister mellan enskilda.

Utredningens slutsats är att de myndigheter som på grund av sina uppdrag bäst lämpar sig för den här typen av uppgift är Kommerskollegium och Konkurrensverket. Ingen av myndigheterna har dock i dag en medlingsfunktion. Oavsett vilken myndighet som valet faller på krävs alltså att en ny funktion inrättas. Man kan också tänka sig en delning av uppdraget mellan Kommerskollegium och Konkurrensverket, där den senare myndigheten skulle kunna ansvara för uppdraget att se över befintliga kontrakt och att de kontraktsvillkor som avgiftsupp-

tagarna har ålagt betalningsförmedlarna inte är diskriminerande. Det förväntade behovet av förlikning är dock litet, varför en delning inte framstår som optimal.

Med hänsyn till att Kommerskollegium har den fria rörligheten, andra EU-rättsliga frågeställningar och i viss mån konfliktlösning i handelssituationer (SOLVIT) på sitt bord föreslår utredningen den myndigheten för uppdraget som förlikningsorgan.

Som framgått av det ovanstående finns det inget självklart val av organ för det aktuella uppdraget. För att säkerställa ett flexibelt system bör det inte fastslås i lag vilket organ som ska ta den rollen. Det bör i stället ankomma på regeringen att utse förlikningsorganet. En upplysning om detta ska därför föras in i lagen. Det bör även ankomma på regeringen att meddela de detaljföreskrifter om handläggningen som anges i artikel 11.2-3.

I artikel 11.4 anges att medlemsstaterna ska ge förlikningsorganet befogenhet att begära relevant information från avgiftsupptagare, betalningsförmedlare och eventuella tredje parter som tillhandahåller EETS. De uppgifter som ska utbytas om kontraktsvillkor och liknande innebär sannolikt inte behandling av personuppgifter. Inte heller krävs det några sekretessbrytande bestämmelser i detta avseende. Att Kommerskollegium kan begära att parterna lämnar in relevant dokumentation torde följa av allmänna förvaltningsrättsliga principer. Några särskilda bestämmelser med anledning av artikel 11.4 föreslås därför inte.

Om förlikningsorganet inte lyckas medla mellan parterna finns det för närvarande inte någon rättslig lösning inom ramen för det svenska rättssystemet. Betalningsförmedlaren kan inte, som det ser ut nu, vända sig till svensk domstol för att få till stånd ett kontrakt. Utredningen föreslår inte heller någon sär lösning för dessa situationer.

#### 4.14 Tillsyn

**Utredningens förslag:** Bestämmelserna om tillsyn av väg-tullsystemen ska omfatta tillsyn av betalningsförmedlarna, betalningsförmedlarnas utrustning i systemet och sådana avgiftsupptagare som inte är myndigheter.

I dag finns bestämmelser om tillsyn i lagen och förordningen om elektroniska vägavgiftssystem. Bestämmelsernas innebörd är att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att den som använder ett elektroniskt vägavgiftssystem för att ta ut avgifter följer lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Vid tillsynen får Transportstyrelsen meddela förelägganden och förbud, förenade med vite.

Tillsynens syfte i denna del framstår som något oklart. Bestämmelsen avser tillsyn över den som tar upp avgiften (dvs. avgiftsupptagaren). Den infördes i ett skede när inga vägavgiftssystem omfattades av lagens tillämpningsområde.

I artikel 15 anges vilka skyddsåtgärder medlemsstaterna ska vidta om sådan teknisk utrustning som är CE-märkt inte uppfyller kraven: begränsa komponenternas användningsområde, förbjuda deras användning eller dra tillbaka dem. Ett sådant ställningstagande ska motiveras i ett överklagbart beslut enligt artikel 16.

Det ska alltså finnas kontrollmekanismer i fråga om de delar i vägtullsystemen som är CE-märkta. Det innebär att tillsyn behövs över fordonsutrustningen. Däremot bör man kunna tolka artikel 15 så att centralsystemet hos avgiftsupptagaren inte behöver omfattas av tillsynen. Med andra ord ska tillsyn ske av *den tekniska utrustning* som är hänförlig till betalningsförmedlaren.

Dessutom behövs kontroll av att *betalningsförmedlarna* uppfyller andra skyldigheter. Bland annat anges i artikel 3 att varje betalningsförmedlare ska upprätthålla en global riskhanteringsplan som ska granskas minst vartannat år. Betalningsförmedlarna ska också uppfylla andra krav, så som upprätthållande av täckning av alla EETS-områden i EU. Vidare följer det av artikel 19 att medlemsstaterna minst en gång om året ska kontrollera att vissa andra krav enligt artikel 3 fortfarande är uppfyllda. Om de inte är det, ska återkallelse av registreringen som betalningsförmedlare ske (se avsnitt 4.17). Tillsyn över betalningsförmedlarna är därför nödvändigt.

Tillsyn över sådan *avgiftsupptagare* som är en myndighet framstår inte som påkallat. Det får antas att de statliga myndigheterna (i detta fall Trafikverket genom Transportstyrelsen) följer bestämmelserna i lagen och förordningen utan att någon tillsyn behövs (jfr resonemanget avseende tillsyn över den som tar ut infrastrukturavgifter, avsnitt 3.13.1). Däremot får det anses befogat att tillsyn sker av sådana avgiftsupptagare som inte är myndigheter. Tillsynen ska omfatta kontroll av att avgiftsupptagarna uppfyller de

krav som ställs i lagen och förordningen, exempelvis att de måste acceptera betalning enligt EETS.

Det bör även fortsättningsvis vara Transportstyrelsen som utför tillsynen, eftersom myndigheten är tillsynsmyndighet inom transportområdet.

Förelägganden och förbud ska också i fortsättningen kunna förenas med vite.

Öresundsbro Konsortiet är delägt av, för svensk räkning, ett statligt bolag, Svedab. Som nämnts under avsnitt 3.13.1 är rättsläget osäkert när det gäller frågan om staten som avgiftssättare kan vara adressat i ett vitesföreläggande som staten som tillsynsmyndighet utfärdar. Eftersom Konsortiet inte är en statlig myndighet bör det dock inte finnas några hinder mot att rikta ett vitesföreläggande mot det.

#### **4.15 Beslut som avser bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning**

**Utredningens förslag:** Om en avgiftsupptagare eller ett anmält organ vid en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning finner att den tekniska utrustningen inte uppfyller föreskrivna krav, får tillverkaren eller betalningsförmedlaren begära att Transportstyrelsen beslutar i frågan.

Enligt artikel 16 ska beslut som avser bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning samt beslut som fattas i enlighet med artikel 15 (dvs. om att den tekniska utrustningen som bär CE-komponenter inte uppfyller kraven) motiveras noggrant. Besluten ska snarast delges den berörda parten med angivande av vilka möjligheter till överklagande som finns enligt den berörda medlemsstatens gällande lagstiftning och vilka tidsfrister som gäller för dessa överklaganden.

Själva bedömningen av överensstämmelse eller lämplighet för användning av betalningsförmedlarens eller tillverkarens tekniska utrustning ska göras på visst sätt som beskrivs i bilaga IV till beslutet. Det är alltså den tekniska utrustningen som ska testas i detta skede. Hur detta går till har beskrivits i stora drag under

avsnitt 4.11 om anmälda organ. Som anges där föreslår utredningen att förfarandet vid bedömningen ska framgå av myndighetsföreskrifter.

Sådan bedömning av överensstämmelse och lämplighet som avses i artikeln kan göras antingen av en avgiftsupptagare eller av anmälda organ. En avgiftsupptagare kan, som nämnts, vara en myndighet eller en juridisk person (exempelvis Öresundsbro Konsortiet). Ett anmält organ är alltid en juridisk person, ibland utländsk.

Om utrustningen inte klarar testerna, ska alltså ett beslut om att inte godkänna den utrustningen fattas. Att fatta ett sådant beslut som avses här, som kan överklagas till domstol, måste anses vara en förvaltningsuppgift.

Av 12 kap. 4 § RF följer att förvaltningsuppgifter kan överlämnas åt juridiska personer och enskilda individer. Innefattar uppgiften myndighetsutövning, får ett överlämnande göras endast med stöd av lag. I 10 kap. 8 § RF finns bestämmelser om överlämnande av förvaltningsuppgifter till utländska organ.

Det finns alltså rättsliga möjligheter att på visst sätt överlämna förvaltningsuppgiften att besluta om att inte godkänna den tekniska utrustningen till avgiftsupptagare som inte är myndigheter och anmälda organ. Att dessa olika subjekt skulle fatta överklagbara beslut framstår emellertid som främmande i den svenska rättsordningen.

Det andra ledet i bestämmelsen innebär att medlemsstaten ska se till att redan godkänd utrustning som inte uppfyller kraven ska förbjudas och liknande. Som framgår i avsnitt 4.14 föreslår utredningen i denna del att de åtgärderna ska utföras av Transportstyrelsen inom ramen för tillsynen. Att sådana beslut kan överklagas på sedvanligt sätt till allmän förvaltningsdomstol är självklart.

Mot denna bakgrund framstår det som logiskt att även låta Transportstyrelsen fatta besluten om att inte godkänna den tekniska utrustningen om de inte uppfyller de angivna kraven. Den betalningsförmedlare eller tillverkare, vars utrustning inte uppfyller de i kommissionens beslut uppställda kraven vid en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet av en avgiftsupptagare eller ett anmält organ, bör alltså vända sig till Transportstyrelsen, som fattar ett beslut om att godkänna eller inte godkänna utrustningen. Förfarandet påminner på så sätt om exempelvis sättet för god-

kännande av alkohol (5 kap. 27 § och 7 kap. 2 § 9 körkortslagen [1998:488], prop. 2010/11:26 s. 50 f.).

Det kan emellertid konstateras att om utrustningen inte omedelbart godkänns, ska de anmälda organen bland annat utfärda en förklarande rapport med rekommendation för lösning av problemen. Det får därför antas att parterna i första hand gemensamt ser till att den tekniska utrustningen, om den inte genast uppfyller kraven, kan justeras. Ett avslagsbeslut torde i sådana fall vara överflödigt.

Transportstyrelsen bör alltså ges rätt att fatta beslut i ärenden om överensstämmelse och lämplighet för användning. Det bör dock inte följa direkt av lagen utan ankomma på regeringen att besluta om vilken myndighet som ska fatta beslutet. Bestämmelser med den innebörden ska tas in i lagen och förordningen.

I kommissionens beslut anges att bedömningen kan initieras av tillverkaren, betalningsförmedlaren eller ett behörigt ombud. Att ombud som är behöriga att företräda sin huvudman kan agera i förhållande till Transportstyrelsen följer av den svenska rättsordningen och behöver alltså inte regleras särskilt.

#### 4.16 Till vilken myndighet ska föreskriftsrätten ges?

**Utredningens förslag:** Föreskriftsrätten ska delegeras till Transportstyrelsen.

I 1 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen anges att Transportstyrelsen bland annat har till huvuduppgift att svara för regelgivning inom transportområdet. Föreskriftsrätten delegeras därför lämpligen till Transportstyrelsen.

#### 4.17 Register

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen ska vara registeransvarig och personuppgiftsansvarig för de nya registren över vägtullsområden och betalningsförmedlare.

Om förutsättningarna för att registreras som betalningsförmedlare inte längre är uppfyllda, ska registreringen som betalningsförmedlare återkallas.

Om den registrerade begär det, ska registreringen återkallas.

Enligt artikel 19 ska varje medlemsstat på elektronisk väg föra register över de vägtullsområden som finns i landet och de betalningsförmedlare som har registrerats i landet. Med hänsyn till att Transportstyrelsen är registeransvarig för de andra register som finns inom infrastruktur, enligt 5 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen, framstår det som mest lämpligt att myndigheten även får ansvaret för de här nämnda registren.

Uppgifterna kommer inte att innehålla några känsliga uppgifter och det kommer att vara frivilligt att lämna namn på en kontaktperson.

Ändamålet med registreringen och vad registren ska innehålla framgår av artiklarna 6 och 19. Ändamålet för de båda registren och deras innehåll ska föras in i lagen.

I avsnitt 4.14 behandlas frågan om tillsyn. Där föreslår utredningen att Transportstyrelsen ska vara tillsynsmyndighet. Vidare konstaterar utredningen att tillsynen bland annat ska innebära att betalningsförmedlarna granskas återkommande. Om en sådan granskning skulle visa att förutsättningarna inte längre är uppfyllda, bör en återkallelse av registreringen ske. En särskild bestämmelse med den innebörden ska därför införas i lagen. Likaså bör den betalningsförmedlare som inte längre vill verka inom ramen för EETS kunna begära att avregistrering sker.

#### 4.18 Behandling av personuppgifter

**Utredningens bedömning:** Det krävs ingen särskild reglering av behandlingen av personuppgifter. Bestämmelserna i PUL är tillräckliga.

I det europeiska systemet för elektroniska vägtullar ska informationsutbyte ske på flera sätt. Som angivits i avsnitt 3.12.3 föreslås att uppgifter om infrastrukturavgifter omfattas av absolut sekretess (på samma sätt som gäller för trängselskatter). Utredningen har också föreslagit gallringsregler, regler om vad som ska registreras och bestämmelser om vilka sökbegrepp som får användas i fråga om infrastrukturavgifter. Frågan är om behand-



lingen av personuppgifterna och informationsutbytet inom ramen för EETS kräver ytterligare reglering.

#### **4.18.1 Behandling av personuppgifter i kommissionens beslut**

I artikel 4.4 anges att EETS-betalningsförmedlaren ska ha granskade driftsprocesser som gör det möjligt att vidta lämpliga åtgärder då prestandaproblem eller integritetsöverträdelser upptäcks.

I artikel 4.6 sägs att EETS-betalningsförmedlare ska föra en förteckning (svart lista) över fordonsutrustning som inte längre är godkänd och som hänför sig till deras EETS-kontrakt med EETS-användarna. Sådana förteckningar ska föras i strikt överensstämmelse med gemenskapsbestämmelserna om skydd av personuppgifter.

Av artikel 7.4 följer att avgiftsupptagarna i mikrovågsbaserade vägtullsystem ska meddela EETS-betalningsförmedlare om bestyrkta färdvägsdeklarationer för deras respektive EETS-användares väggtullar. Det innebär att en sammanställning med uppgift om passager ska skickas från avgiftsupptagaren till betalningsförmedlaren.

Vidare sägs i artikel 9.1 att EETS-användarna kan abonnera på EETS via alla EETS-betalningsförmedlare, oavsett nationalitet, bosättningsstat eller i vilken stat fordonet är registrerat. När ett kontrakt ingås ska EETS-användarna vederbörligen informeras om behandlingen av deras personuppgifter och rättigheterna enligt tillämplig lagstiftning om skydd av personuppgifter.

#### **4.18.2 Kort om den svenska regleringen av behandling av personuppgifter på vägtrafikområdet**

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om personer samt om motordrivna fordon och släpfordon i ett vägtrafikregister. Av 2 § följer att bestämmelserna i PUL tillämpas på personuppgifter i vägtrafikregistret i den mån det inte finns några avvikande bestämmelser i lagen om vägtrafikregister eller i en förordning som har beslutats med stöd av den. Med personuppgifter avses i lagen om vägtrafikregister detsamma som i personuppgiftslagen. I lagen och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister regleras ändamålet med registret,

innehållet i det, personuppgiftsansvarig, tillåtna sökbegrepp, direktåtkomst, gallringsregler m.m.

Lagen om vägtrafikregister anger att det är Transportstyrelsen som är personuppgiftsansvarig för registret.

I 4 § PUL anges att lagen endast gäller för personuppgiftsansvariga som är etablerade i Sverige. Detta innebär att de betalningsförmedlare och avgiftsupptagare som är etablerade i en annan stat inom EU eller EES i stället ska tillämpa den motsvarande lagstiftning som finns i det egna landet.

Begreppet personuppgift avser all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet. Det innebär bland annat att information (om till exempel passager) som rör juridiska personer inte omfattas av bestämmelserna i de nämnda lagarna. Däremot omfattas exempelvis information om en enskild firma av bestämmelserna.

I 9 § PUL anges de grundläggande kraven på behandlingen av personuppgifter.

Av 10 § PUL följer under vilka förutsättningar behandling av personuppgifter är tillåtna. En utgångspunkt är att personuppgifter får behandlas om den registrerade har lämnat sitt samtycke till behandlingen. Därutöver får, enligt punkten a, personuppgifter behandlas om behandlingen är nödvändig för att ett avtal med den registrerade ska kunna fullgöras eller åtgärder som den registrerade begärt ska kunna vidtas innan ett avtal träffas. Av punkten e följer att behandling är tillåten om den personuppgiftsansvarige eller en tredje man till vilken personuppgifter lämnas ut ska kunna utföra en arbetsuppgift i samband med myndighetsutövning.

#### 4.18.3 Slutsatser

Bestämmelsen i 10 § a PUL om att behandling av personuppgifter är tillåten till följd av avtal innebär att behandling av personuppgifter är tillåten inom ramen för betalningsförmedlarens verksamhet och i dennes kontakter med avgiftsupptagaren. En betalningsförmedlare som är etablerad i Sverige ska följa de allmänna bestämmelserna i PUL, framför allt 9 §, vid behandlingen av personuppgifter. Någon särskild reglering krävs därmed inte avseende betalningsförmedlarens behandling av väganvändarnas personuppgifter.

Avgiftsupptagarna ska sammanställa listor och skicka till betalningsförmedlarna. Väganvändarna har genom att ingå avtal med betalningsförmedlarna godkänt att uppgifter om dem samlas in för ändamålet att betalning ska ske genom betalningsförmedlaren. Därmed får de sammanställningar som avgiftsupptagaren gör anses falla in under samma ändamål. Ändamålet täcks av de bestämmelser som finns i befintlig reglering av vägtrafikregistret. Någon särskild registerbestämmelse med den innebörden behövs därför inte.

Som angivits tidigare krävs inte någon särskild reglering för de utländska avgiftsupptagarna och betalningsförmedlarna, eftersom de lyder under sina egna länders motsvarande lagstiftning.

## 4.19 Offentlighet och sekretess

**Utredningens förslag:** Bestämmelser ska införas i lagen om elektroniska väg tullsystem som innebär att de anmälda organen och avgiftsupptagarna inte obehörigen får föra vidare eller utnyttja uppgifter om betalningsförmedlarnas eller tillverkarnas affärs- och driftförhållanden som de får tillgång till i sin verksamhet. Betalningsförmedlarna får inte heller obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter om enskildas trafikrörelser.

**Utredningens bedömning:** Bestämmelser som innebär att ärenden hos Trafikverket, Transportstyrelsen och Kommerskollegium som rör betalningsförmedlare eller tillverkare ska omfattas av sekretess finns i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400, OSL) och i bilagan till offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641, OSF). Motsvarande bestämmelser finns såvitt avser de kommunala nämnderna i OSL.

### 4.19.1 Tystnadsplikt för anmälda organ och avgiftsupptagare

#### Anmälda organ

Av bilaga V följer att de anmälda organens personal ska ha tystnadsplikt beträffande allt som den får kännedom om under utövandet av sina funktioner, förutom gentemot de behöriga administrativa myndigheterna. Det bör således införas en bestämmelse i lagen om elektroniska väg tullsystem som begränsar de

anmälda organens rätt att använda uppgifter om betalningsförmedlarnas eller tillverkarnas affärs- och driftförhållanden.

### Privata avgiftsupptagare

Samma förutsättningar bör gälla för avgiftsupptagarna som för de anmälda organen, eftersom de får kännedom om samma förhållanden vid sin bedömning. Där dessa är privata organ krävs en särskild bestämmelse i lagen om vägtullsystem.

### Trafikverket

I de fall då avgiftsupptagaren är en myndighet, i utredningens förslag Trafikverket, gäller bestämmelserna i OSL.

Sekretess gäller enligt 30 kap. 23 § OSL, i den utsträckning regeringen meddelar föreskrifter om det, i en statlig myndighets verksamhet som består i utredning, planering, prisreglering, tillståndsgivning, tillsyn eller stödverksamhet med avseende på produktion, handel, transportverksamhet eller näringslivet i övrigt

1. för uppgift om en enskilds affärs- eller driftförhållanden, uppfinningar eller forskningsresultat, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs, och
2. för uppgift om andra ekonomiska eller personliga förhållanden än som avses i 1 för den som har trätt i affärsförbindelse eller liknande förbindelse med den som är föremål för myndighetens verksamhet.

Med tillståndsgivning och tillsyn åsyftas det område som i 1937 års sekretesslag beskrevs med ordet kontroll. Ordet tillsyn ska inte ges en alltför snäv tolkning utan får anses omfatta alla de fall där en myndighet har en övervakande eller styrande funktion i förhållande till näringslivet.<sup>5</sup>

Den bedömning av överensstämmelse och lämplighet som Trafikverket ska göra av betalningsförmedlarnas eller tillverkarnas tekniska utrustning får enligt utredningens mening anses vara en sådan kontrollerande, övervakande och styrande uppgift att det faller in under begreppet tillståndsgivning och tillsyn. Bestäm-

---

<sup>5</sup> Se prop. 2006/07:110 s. 37 och prop. 2007/08:60 s. 29.

melser om sekretess finns därför redan i bilagan till 9 § OSF, punkten 9.

I fråga om de avtal som Trafikverket kommer att sluta med betalningsförmedlare gäller sekretessbestämmelsen i 31 kap. 16 § OSL.

### **Kommunala myndigheter**

Såvitt avser de kommunala nämnder som kan komma att bli avgiftsupptagare på färjor i framtiden gäller motsvarande sekretessbestämmelser i 30 kap. 27 § OSL. Någon särskild reglering krävs därför inte här.

#### **4.19.2 Tystnadsplikt för betalningsförmedlare**

Betalningsförmedlarna får i sin verksamhet kännedom om både transportföretags och enskildas förflyttningar inom EU. Sådana uppgifter kan vara av känslig karaktär och har därför sekretessbelagts såvitt gäller myndigheternas befattning med dem (enligt utredningens förslag till infrastrukturavgifter). De uppgifter som betalningsförmedlarna får kännedom om i sin verksamhet bör därför omfattas av tystnadsplikt.

Som angivits under avsnitt 3.12.3 ska en sekretessbrytande bestämmelse införas såvitt avser EETS-betalningsförmedlare som möjliggör att dessa kan få uppgifter om passager från Transportstyrelsen. I det avsnittet anges också att andra betalningsförmedlare (som använder exempelvis BroBizz) istället för en särskild reglering i lag får använda sig av väganvändarens möjlighet att samtycka till att uppgifterna lämnas ut enligt 12 kap. 2 § OSL. I andra stycket i den bestämmelsen anges att den enskilde kan begränsa samtycket på så sätt att den som får del av uppgifterna inte får föra dem vidare. Även frågan om tystnadsplikt kan således regleras i avtalet mellan väganvändare och betalningsförmedlare.

#### **4.19.3 Sekretess hos Transportstyrelsen**

I 9 § OSF jämförd med punkt 17 i bilagan anges att sekretess gäller för uppgift om affärs- och driftförhållanden vid tillståndsgivning och tillsyn hos Transportstyrelsen.

Sekretess gäller därför hos Transportstyrelsen i tillsynsärendena.

I de fall då tillverkarna eller betalningsförmedlarna inte har fått sin utrustning godkänd av avgiftsupptagarna eller de anmälda organen och Transportstyrelsen ska fatta beslut kommer Transportstyrelsen ha tillgång till samma uppgifter om tillverkarnas och betalningsförmedlarnas affärs- och driftförhållanden som de anmälda organen. På samma sätt som Trafikverkets bedömning är en form av "tillsyn" i den mening som avses i OSL, måste Transportstyrelsens prövning enligt utredningens mening anses falla in under begreppet (se ovan under avsnittet om Trafikverket). Befintlig lagstiftning får därför anses vara tillräcklig.

#### 4.19.4 Sekretess hos Kommerskollegium

I ärenden hos Kommerskollegium i deras egenskap av förlikningsorgan bör sekretess gälla för uppgifter om kontraktsvillkor och betalningsförmedlarnas affärs- och driftförhållanden.

Här kan konstateras att under begreppet "tillsyn" i den mening som avses i OSL (se ovan under avsnittet om Trafikverket) faller även sådan rådgivning som sker som ett led i en myndighets tillsynsverksamhet. Som exempel kan också nämnas att sådan tvistlösning som regleras i lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden anses falla in under begreppet tillsyn. Enligt utredningens bedömning omfattas därför Kommerskollegiums uppgifter som förlikningsorgan av begreppet "tillsyn", och därmed av bestämmelsen i punkten 7 i bilagan till OSF. Befintlig lagstiftning får därför anses vara tillräcklig.

#### 4.19.5 Sekretessbrytande bestämmelser

Som angivits under avsnitt 3.12.3 ska regler som bryter sekretessen införas i OSL i fråga om infrastrukturavgift för att uppgifter om passager ska kunna lämnas till en betalningsförmedlare.

## 4.20 Överklagande

<p><b>Utredningens förslag:</b> Transportstyrelsens beslut ska kunna överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad.</p>
---

#### 4.20.1 Beslut som ska kunna överklagas

I dag finns bestämmelser om överklagande i lagen om elektroniska vägavgiftssystem. Överklagandemöjligheten avser bara tillsynsmyndighetens beslut. Transportstyrelsens beslut om föreläggande, förbud och vite enligt de föreslagna bestämmelserna om den utvidgade tillsynen ska också vara överklagbara.

Av artikel 16 följer att även beslut som avser bedömning av den tekniska utrustningens överensstämmelse eller lämplighet för användning ska kunna överklagas. Som redogjorts för ovan under avsnitt 4.11 ska sådana bedömningar göras av avgiftsupptagarna eller de anmälda organen. Den tillverkare eller betalningsförmedlare (eller deras behöriga ombud) som vill kunna angripa en sådan bedömning kan då hänskjuta frågan till Transportstyrelsen och få ett beslut, se avsnitt 4.15. Det beslutet ska kunna överklagas på sedvanligt sätt till allmän förvaltningsdomstol.

I teorin skulle det kunna tänkas att Transportstyrelsen beslutar att godkänna utrustning i strid med avgiftsupptagarens bedömning. I ett sådant fall är det möjligt att avgiftsupptagaren vill överklaga det beslutet. På de svenska avgiftsbelagda broarna är det Trafikverket som ska vara avgiftsupptagare. För att en statlig myndighet ska kunna överklaga en annan myndighets beslut krävs att det är särskilt föreskrivet. Rent principiellt kan det dock ifrågasättas om statliga myndigheter ska ges möjlighet att tvista mot varandra i domstol. Sammantaget anser utredningen att det inte föreligger skäl att föreslå någon möjlighet för Trafikverket att överklaga Transportstyrelsens beslut.

Transportstyrelsens beslut om att inte registrera en betalningsförmedlare ska också kunna överklagas, likaså beslut om att återkalla registrering.

Swedacs beslut överklagas i den ordning som föreskrivs i lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

Att Transportstyrelsens beslut i ärenden om meddelande av föreskrifter inte får överklagas följer av 30 § myndighetsförordningen (2007:515).

#### 4.20.2 Forum

Samtliga överklagbara beslut berör betalningsförmedlare, tillverkare eller avgiftsupptagare som inte är myndigheter. Dessa kommer troligtvis i de flesta fall vara utländska juridiska personer.

Huvudregeln inom förvaltningsrätten är att ett beslut överklagas till den domstol inom vars domkrets ärendet först prövats. Det är emellertid här fråga om beslut som är väldigt specifika till sin karaktär och få. Ärendena kan komma att prövas första gången på olika ställen i landet. Eftersom en enhetlig rättstillämpning är lättare att uppnå om målen prövas vid en domstol bedöms inte huvudregeln vara den mest lämpliga i dessa fall.

Inom många områden är det den domstol inom vars domkrets den juridiska personen hade sitt säte som är behörig. Eftersom det mesta talar för att merparten av de betalningsförmedlare som vill överklaga ett beslut har sitt säte utomlands är en forumregel med innebörden att beslut överklagas till den domstol där den juridiska personen har sitt säte utesluten.

Av dessa skäl är det mer lämpligt med en forumregel som pekar ut en domstol som behörig att pröva överklaganden av Transportstyrelsens beslut. De flesta av Transportstyrelsens beslut överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad. Det framstår därför som lämpligt att den domstolen ska hantera även dessa frågor.

#### 4.21 Ändringar i förordningar

Utredningen föreslår vissa ändringar i förordningen (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem. Även andra ändringar i förordningar kommer att behöva göras, bland annat i förordningen (2009:895) med instruktion för Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll och i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. Det får beaktas i den fortsatta beredningen.



## 5 Ikraftträdande

### 5.1 Infrastrukturavgifterna

Bestämmelserna måste börja gälla i samband med att Motalabron öppnas för trafik, dvs. under hösten 2013. Utredningen föreslår därför att reglerna om infrastrukturavgifter ska träda i kraft den 1 juli 2013. Några övergångsbestämmelser behövs inte.

### 5.2 Det europeiska elektroniska vägtullsystemet

Som tidigare nämnts följer av EFC-direktivet att bestämmelserna i nu aktuellt hänseende ska genomföras i nationell rätt i vart fall för de tunga fordonen senast den 6 oktober 2012. Eftersom det inte är praktiskt möjligt bör dock bestämmelserna införas så snart det går och då senast i samband med att infrastrukturavgifterna införs. Bestämmelserna ska därför börja gälla den 1 juli 2013. Enligt utredningens bedömning krävs inga övergångsbestämmelser.

## 6 Konsekvenser

### 6.1 Inledning

I direktiven anges att den särskilda utredaren ska ta fram författningsförslag avseende uttag av avgifter vid användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet. Utredaren ska även undersöka villkoren för att ta ut avgift för användandet av väginfrastruktur för fordon som inte är registrerade i Sverige. Vidare ska utredaren ta fram förslag till hur kommissionens beslut om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska väggtullar ska genomföras i svensk rätt.

Utredaren har med andra ord inte haft i uppdrag att ta ställning till huruvida avgifter ska finansiera broarna eller inte – det är redan beslutat av riksdag och regering. Inom ramen för denna utredning har således inga överväganden gjorts kring avgiftsfinansieringens effekter, för- och nackdelar eller samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt. Någon konsekvensbeskrivning av avgiftsfinansieringen som sådan görs därför inte.

Förslagen innebär inga konsekvenser som har bäring på jämställdhet eller de integrationspolitiska målen. Dessa analyseras därför inte här. Förslagen bedöms inte heller påverka brottsligheten eller det brottsförebyggande arbetet.

De medfinansieringsavtal som Trafikverket har slutit med Motala, Sundsvall och Nacka kommuner har till delar haft betydelse för utredningens arbete. Däremot påverkar inte utredningens förslag exempelvis kommunpolitikernas handlingsutrymme eller uppgiftsfördelningen mellan staten och kommunerna. Förslagen innebär inte heller tillsyn eller domstolskontroll av den kommunala verksamheten. Utredningens förslag bedöms därför inte påverka den kommunala självstyrelsen på ett sådant sätt att den ska omfattas av konsekvensanalysen.

I fråga om förslagets konsekvenser för den personliga integriteten har överväganden gjorts i avsnitt 3.12, 4.18 och 4.19, varför någon särskild analys inte görs här.

Utredningen kommer i sitt slutbetänkande att behandla frågan om utländska fordon ska omfattas av trängselskatt, påminnelse- och sanktionsavgifter samt kontrollåtgärder. Den konsekvensanalys som görs här kommer därför att justeras i slutbetänkandet i flera avseenden.

## **6.2 Infrastrukturavgifter på väg**

### **6.2.1 Beskrivning av problemet och vad utredningen vill uppnå**

Riksdagen har bestämt att de nya broarna Motalabron, Sundsvallsbron och Skurubron helt eller delvis ska finansieras med avgifter från brukarna. För att kunna ta ut avgifter måste ett regelverk finnas på plats. Reglerna måste åtminstone avseende Sundsvallsbron utformas i enlighet med Eurovinjettdirektivet. Även Öresundsbron måste i vissa delar beaktas vid utformningen av regelverket.

### **6.2.2 Alternativa lösningar för det utredningen vill uppnå och effekter av utebliven reglering**

Om det inte föreslås en reglering om infrastrukturavgifter måste broarna finansieras helt med anslag i stället för med avgifter. Om inte Eurovinjettdirektivet beaktas vid utformningen av reglerna för åtminstone Sundsvallsbron, kan staten bli skadeståndsskyldig i förhållande till EU. Det finns alltså inga alternativ till att införa någon form av reglering, om en finansierande avgift ska användas. Riksdagen och regeringen har redan beslutat om en sådan finansiering.

### **6.2.3 Vilka som berörs av regleringen**

Alla som kör med bil (dvs. lätt och tung lastbil, personbil och buss) över de tre aktuella broarna kommer att beröras, under förutsättning att de inte omfattas av något av undantagen i reglerna.

Således är det den kommersiella (internationella) trafiken och troligtvis i huvudsak de privatpersoner som är bosatta i närområdet som kommer att få betala avgiften. Sådana personer eller företag som använder sig av kollektivtrafik, tåg, motorcykel, cykel eller andra transportmedel som inte är avgiftspliktiga berörs inte.

#### 6.2.4 Kostnadsrämsiga och andra konsekvenser

##### Kostnadsberäkning för de olika broarna

De nya broarna i Sundsvall, Motala och Skurusundet ska finansieras helt eller delvis genom avgifter. Emellertid har hänsyn inte fullt ut tagits till Eurovinjettdirektivet när medfinansieringsavtalen slöts. Detta gör att den föreslagna regleringen får stora ekonomiska konsekvenser för projekten i Sundsvall och Motala där byggnation pågår. Olika alternativa regleringar får olika ekonomiska konsekvenser.

Den föreslagna regleringen innebär att samtliga tre broar ska regleras enhetligt och således utifrån de bestämmelser som följer av Eurovinjettdirektivet. Det innebär att lastbilarna inte får belastas med högre avgifter än vad som motsvarar deras del av kostnaderna för att bygga broarna. Samma förhållande gäller för övrigt även enligt de svenska principerna om gränsdragningen mellan skatt och avgift. I Sundsvall (som måste omfattas av direktivets regler) har personbilar undantagits i avtalet. Eftersom lastbilsägarna till följd av direktivet och de svenska principerna inte kan betala så stor andel som man har kalkylerat med, måste beräkningen och finansieringslösningen göras om. I Motala har man i avtalet utgått ifrån att avgiften för lastbilarna kan bestämmas till tio gånger mer än för personbilarna. Eftersom detta inte är förenligt med direktivet eller de svenska principerna måste beräkningarna och finansieringen göras om.

Ett alternativ är naturligtvis att undanta Motalabron från de bestämmelser som har sin grund i Eurovinjettdirektivet. En sådan lösning skulle emellertid, som angivits i avsnitt 3.4.3 och 3.5, ändå inte göra det möjligt att låta lastbilsägarna betala mer än sin andel av kostnaderna. Ska avgifterna för personbilarna sättas lägre än deras andel av kostnaderna får det inte ske genom att lastbilarna belastas med högre avgifter. I så fall blir avgiftsuttaget för lastbilarna en skatt. En subventionering av personbilarna måste alltså göras med anslag.

Oavsett om alla broar ska omfattas av Eurovinjettdirektivets regler eller inte kan broarna finansieras med avgifter. Avskrivningstiden måste dock justeras eftersom avgifterna blir lägre. Det innebär att avskrivningstiderna blir betydligt längre än vad man tidigare kalkylerat med i samband med att avtalen slöts.

Eftersom broarna ännu inte är färdigbyggda finns inga slutliga uppgifter om kostnaderna för uppförandet. Utredningen kan därför inte föreslå några avgiftsnivåer.

### **Kostnad för att administrera systemet**

De kostnader som uppstår för att införa och driva avgiftssystemen ska täckas av intäkterna från avgifterna. I det beloppet ska då också ligga kostnader för att fatta beslut om infrastrukturavgift och tilläggsavgift, omprövning, befrielse och anstånd. Någon ytterligare finansiering krävs därför inte i det avseendet.

### **Domstolarna**

Infrastrukturavgifterna ska hanteras på samma sätt som trängsel-skatterna. Därför får man utgå från att det kommer att förekomma överklaganden av beslut om infrastrukturavgift och tilläggsavgift avseende samma typ av frågor som har uppstått kring trängsel-skatten. I avsnitt 3.14.4 föreslås att hemortskommunen ska styra vilken domstol som ska vara behörig. Samtliga förvaltningsrätter och kammarrätter kommer således att beröras, men i huvudsak blir det förvaltningsrätterna i Linköping, Härnösand, Stockholm samt, avseende de utländska fordonen, Karlstad som kommer att hantera målen.

För att kunna uppskatta hur många mål som kan tänkas komma in till förvaltningsdomstolarna får jämförelse göras med hur många trängselskattemål som anhängiggjorts. Under 2011 fattades drygt fem miljoner beskattningsbeslut om trängselkatt och cirka 225 000 beslut om tilläggsavgift. Samma år omprövade Skatteverket cirka 7 800 beslut. Mer än hälften av omprövningarna avsåg tilläggsavgift. Under samma år anhängiggjordes 296 mål enligt lagen om trängselkatt vid Förvaltningsrätten i Stockholm (varav 62 avsåg tilläggsavgift), 45 mål vid Kammarrätten i Stockholm och 23 mål vid Högsta förvaltningsdomstolen.

Som underlag för de fem miljoner besluten låg 88 miljoner passager. Varje beslut avser en månad.

Antalet överklagade trängselskattebeslut har minskat stadigt de senaste åren. År 2009 anhängiggjordes 653 mål jämfört med 296 mål 2011. Det kan således antas att besluten initialt överklagas i större omfattning än vad som kommer att bli fallet när eventuella brister i systemet har åtgärdats eller när acceptansen för systemet har ökat.

Antalet passager över de tre broarna förväntas sammantaget bli cirka 23 miljoner per år. Det är dock inte möjligt att säga hur många av passagererna som kommer att göras av samma person. Beslut om infrastrukturavgift ska enligt utredningens förslag fattas för varje kalenderkvartal. En jämförelse med hur många trängselskattebeslut som fattats, med beaktande av att sådana beslut fattas per kalendermånad, i förhållande till antalet passager ger mycket grovt uppskattat att antalet beslut om infrastrukturavgift kommer att uppgå till cirka en miljon om året när alla broarna är färdigbyggda. Med antagandet att lika stor andel beslut om infrastrukturavgifter kommer att överklagas som beslut om trängselskatt kan antalet mål per år uppskattas bli cirka 60–100 i förvaltningsrätterna, cirka tio i kammarrätterna och cirka fem i Högsta förvaltningsdomstolen.

Den genomsnittliga styckkostnaden för ett mål (som inte är ett omfattande skatte- eller socialförsäkringsmål) i förvaltningsrätterna är cirka 7 600 kronor, i kammarrätterna cirka 14 600 kronor och i Högsta förvaltningsdomstolen cirka 13 000 kronor.

Den ökade kostnaden för att hantera mål om infrastrukturavgift när alla broarna har öppnats kan därför grovt uppskattas till cirka 456 000–760 000 kronor i förvaltningsrätterna, cirka 150 000 kronor i kammarrätterna och cirka 65 000 kronor i Högsta förvaltningsdomstolen. Eftersom målen och därmed kostnaderna kommer att fördelas på samtliga förvaltningsrätter och kammarrätter bedöms de ökade kostnaderna rymmas inom befintliga ekonomiska ramar.

## Kronofogdemyndigheten

Med införandet av infrastrukturavgifter blir det troligen fler ärenden hos Kronofogdemyndigheten.

Det är svårt att uppskatta hur många ärenden som kommer att genereras med anledning av bestämmelserna om indrivning avseende infrastrukturavgifter. Som jämförelse kan nämnas att drygt 56 000 trängselskattebeslut lämnades för indrivning under 2011 (motsvarande ett belopp om drygt 36 miljoner kronor) på nästan 17 000 gäldenärer. Drygt 62 procent av de 68 226 trängselskattebeslut som lämnades för indrivning 2009 var i februari 2012 fortfarande inte betalda.

Således lämnades drygt en procent av alla beslut om trängselskatt för indrivning under 2011.

Som angivits ovan kan det totala antalet beslut om infrastrukturavgifter uppskattas till cirka en miljon per år när alla tre broar har öppnats. Mot denna bakgrund kan det uppskattas att högst 10 000 ärenden avseende infrastrukturavgifter (motsvarande en procent enligt ovan) på drygt 3 000 gäldenärer kommer att aktualiseras hos Kronofogdemyndigheten (varav högst tre procent är utländska fordon, se nedan). Det innebär en ökning om mindre än tre promille i förhållande till antalet inkomna ärenden och mål hos Kronofogdemyndigheten 2010 (totalt 3 546 391).

Enligt Kronofogdemyndighetens befintliga medelsfördelningsmodell är styckkostnaden för en inkommen gäldenär 1 270 kronor, vilket motsvarar cirka 3,8 miljoner kronor avseende infrastrukturavgifterna när alla broarna är på plats.

Vidare krävs införande av ett nytt medelslag i systemen, vilket innebär en engångskostnad om cirka 300 000–500 000 kronor.

Kostnaderna ska finansieras med anslag och bedöms rymmas inom befintliga ramar.

## Tillsyn

Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över avgiftssättningen på enskilda vägar, dvs. i nuläget Öresundsbro Konsortiet. I förordningen ges bemyndigande för Transportstyrelsen att besluta om avgifter för tillsynen. Kostnaderna för tillsynen ska därför täckas av avgifterna och någon ytterligare finansiering krävs därmed inte för tillsynsmyndigheten.

### 6.2.5 Regleringen i förhållande till EU-regler

Eurovinjettdirektivets regler ska genomföras i fråga om vägtullar (dvs. infrastrukturavgifter) på det transeuropeiska vägnätet och motorvägnät för vissa tunga lastbilar. Med den valda lösningen innebär detta att förslaget går utöver vad som krävs eftersom även personbilar och vägar som ligger utanför de nämnda vägnäten ska omfattas av samma regler. Som framgår av avsnitt 3.3.1 om avgränsningen har den föreslagna lösningen valts dels med hänsyn till att i vart fall Skurubron kan komma att skyltas som motorväg och i så fall omfattas av bestämmelserna, dels med hänsyn till att en enhetlig reglering och tillämpning av reglerna är att föredra både ur ett administrativt perspektiv och ur användarnas synvinkel.

### 6.2.6 Informationsinsatser

Det finns ett stort behov av informationsinsatser, både i direkt anslutning till avgiftsområdet och vid landets gränser (se avsnittet om utländska fordon). Kostnaderna för detta bedöms uppgå till 3,2 miljoner kronor (avseende brevutskick till 900 000 fordonsägare, annonsering i dagspress, broschyrer, utställningar m.m.). Kostnaden ska finansieras genom anslag och bedöms rymmas inom befintliga ramar.

### 6.2.7 Regleringens effekter för företagen

Reglerna innebär att de företag som använder broarna kommer att behöva betala ytterligare en faktura per kvartal – om de inte väljer att sluta avtal med en betalningsförmedlare eller betala via autogiro. I övrigt kan företagen i viss mån behöva lägga tid på att begära omprövning, överklaga osv. Den tillkommande administrativa bördan bedöms dock som marginell.

Självklart innebär infrastrukturavgiften ytterligare utgifter i sig för företagen, vilket skulle kunna påverka konkurrenskraften marginellt i förhållande till sådana företag som inte ”behöver” färdas över broarna. Å andra sidan träffar avgifterna alla transporter som åker över broarna likadant (förutom för de lastbilar som släpper ut mest, se avsnitt 3.4.2) vilket gör att det inte blir någon snedvridning av konkurrensen i det avseendet. Utgifterna kompenseras också med att transporterna tar kortare tid när de



görs över de nya broarna, vilket i sig har ett ekonomiskt värde för företagen. Sammantaget bedöms infrastrukturavgifterna medföra marginella effekter för företagen.

## **6.3 Utländska fordon**

### **6.3.1 Beskrivning av problemet och vad utredningen vill uppnå**

Det är inte minst av konkurrensskäl viktigt att alla bilar, oavsett nationalitet, omfattas av skyldigheten att betala infrastrukturavgifter. Syftet med de föreslagna reglerna är att även utländska fordon ska träffas av reglerna i samma omfattning som de svenska.

### **6.3.2 Alternativa lösningar för det utredningen vill uppnå och effekter av utebliven reglering**

En alternativ lösning är naturligtvis att de utländska fordonen inte ska omfattas av reglerna. Om de utländska fordonen inte omfattas fullt ut riskerar emellertid acceptansen av systemen att minska. Likaså blir det inte konkurrens på lika villkor.

Eftersom vägtullsystemen inte ska ha bommar kan inte ett heltäckande system med fullständigt avgiftsupptag av de utländska fordonen garanteras. Ett alternativ till det föreslagna upplägget skulle alltså kunna vara bomsystem. Det är dock en förutsättning enligt utredningsdirektiven att fordon ska kunna passera det avgiftspliktiga området utan att stanna. Ett annat alternativ skulle kunna vara att införa krav på obligatorisk transponder för utländska fordon. Som framgår av avsnitt 3.10 bedöms detta dock som diskriminerande och är därför enligt utredningens bedömning uteslutet.

### **6.3.3 Vilka som berörs av regleringen**

Som förslaget är utformat ska alla utländska bilar som trafikerar de tre nämnda broarna omfattas av reglerna.

### 6.3.4 Kostnadsmissiga och andra konsekvenser

#### Olika sätt att betala

Som angivits inledningsvis kommer utredningen att behandla frågan om utländska fordon ska omfattas av trängselskatt i det kommande arbetet. Konsekvensanalysen i denna del kan därför komma att justeras i slutbetänkandet.

Andelen utländsk trafik i berörda infrastrukturområden bedöms sammanlagt uppgå till omkring tre procent. Beroende på möjligheter och sätt att betala kan nettointäkterna för de olika betalningssystemen variera kraftigt.

En ordning som innebär att ägaren av det utländska fordonet kan och ska betala först efter det att ett beslut om avgift skickats bedöms medföra så höga kostnader att ett underskott skulle uppstå. Kostnaderna består i köp av adressuppgifter från andra länders register, bank- och portokostnader samt manuell läsning av registreringsskylten i förekommande fall. Med utredningens förslag att underrättelse ska skickas först sedan betalning inte skett i rätt tid, och då med en tilläggsavgift, bedöms intäkterna kunna öka väsentligt. Utredningen har därför, som angivits under avsnitt 3.11.4, stannat för att föreslå att de utländska fordonen ska beredas möjlighet att i första hand betala infrastrukturavgiften på andra sätt.

Det finns flera olika alternativa lösningar för hur de utländska fordonen ska betala pålagorna. Förslaget innebär att de utländska fordonen ska kunna betala i förväg på nätet, genom en betalningsförmedlare med stöd av transponder eller efter underrättelse från beslutsmyndigheten. I det senare fallet ska det även kunna läggas ut på en extern part att sköta underrättelsen (se avsnitt 3.9.2).

På sikt bör även andra möjligheter kunna öppna sig, exempelvis genom sms, telefon och liknande som i London. De alternativen har dock inte utretts, med hänsyn till att de potentiella intäkterna bedöms bli relativt små och att de administrativa kostnaderna därför åtminstone inledningsvis bör hållas så låga som möjligt.

Vid försöket med trängselskatt skulle skatten betalas inom några dagar på olika betalställen såsom Pressbyrån. Då kostade utveckling och drift (under ett halvår) av själva IT-systemet nästan fem miljoner. Nästan samma kostnad uppkom för analys och utveckling samt projektledning under ett år. Vidare kostade varje betaltransaktion cirka tio kronor, vilket kan vara högre än infra-

strukturavgiften för en passage. Med hänsyn till dessa kostnader är en sådan lösning inte motiverad i förhållande till antalet utländska bilar och har därför valts bort. Höga kostnader är också ett bidragande skäl till att ett system med bommar är uteslutet.

En betalningsmöjlighet på internet skulle kunna utformas i samarbete med andra länder, exempelvis Norge. På så sätt kan kostnaden för administrationen hållas nere. Kostnaden för ett DSRC-system (dvs. transponder) är en tillkommande marginalkostnad ovanpå ANPR-systemet (dvs. videoregistrering). Samtidigt måste noteras att driftskostnaderna för ANPR-systemet blir avsevärt lägre i och med att DSRC-systemet tillämpas även på svenska fordon. Möjligheten att betala på dessa sätt gör att kostnaden för bland annat utskick av underrättelser kan hållas nere.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget med möjlighet att betala på internet, via betalningsförmedlare och genom underrättelse (delvis via extern part) ge goda möjligheter att få in avgifterna.

### Finansiering av systemkostnaderna

Som angivits ovan ska kostnaderna för att administrera uttaget av infrastrukturavgifterna tas av intäkterna från avgifterna.

### Kronofogdemyndigheten

Att avgiftsplikten ska omfatta även utländska fordon kommer troligtvis att innebära visst medarbete för Kronofogdemyndigheten i fråga om indrivning av obetalda avgifter. Varje indrivningsärende kommer med största sannolikhet att vara mer komplicerat än ett svenskt ärende. Därmed kommer de utländska ärendena kosta mer än ett svenskt ärende (som under 2010 kostade runt 650 kronor styck att administrera).

Det är svårt att uppskatta hur många ärenden som kommer att genereras med anledning av bestämmelserna om indrivning avseende utländska fordon.

Som angivits ovan uppskattas det totala antalet ärenden som lämnas till indrivning avseende infrastrukturavgift till cirka 10 000. Av det totala antalet beslut avser cirka tre procent utländska fordon. Eftersom man, som framgått under avsnitt 3.9.2, inte kommer att kunna identifiera alla fordonsägare kommer dock krav

initialt inte kunna riktas mot lika många personer. Eftersom det totala antalet ärenden som rör utländska fordon mycket grovt kan uppskattas till mindre än 300 bedöms den tillkommande merkostnaden för de utländska fordonen vara så marginell att någon ytterligare finansiering inte behövs.

### **6.3.5 Regleringen i förhållande till EU-regler**

Eurovinjettdirektivet och EFC-direktivet uppställer varken krav på eller hinder mot att ta ut avgifter av utländska fordon. Förslaget är i enlighet med de EU-regler som finns på området.

### **6.3.6 Informationsinsatser**

Som angivits ovan och i avsnitt 3.11.5 måste mycket höga krav ställas på löpande information om systemen dels i anslutning till dem, dels vid gränsen.

### **6.3.7 Regleringens effekter för företagen**

De föreslagna reglerna innebär att utländska fordon ska omfattas av bestämmelserna om infrastrukturavgift. Förslaget medför att utländska och svenska företag får samma förutsättningar att konkurrera eftersom reglerna gäller lika för alla.

I huvudsak berör reglerna de branscher som verkar inom transportsektorn.

För de utländska företagen kan det innebära extra tid att sätta sig in i reglerna och registrera sig på internet för sådan betalningsmöjlighet eller att sluta avtal med en betalningsförmedlare. Å andra sidan är det en administrativ åtgärd som bara behöver utföras någon enstaka gång.

## **6.4 Elektroniska vägtullsystem**

### **6.4.1 Beskrivning av problemet och vad utredningen vill uppnå**

I EFC-direktivet finns bestämmelser om att det europeiska systemet för elektroniska vägtullar ska införas vid vissa tidpunkter (senast den 6 oktober 2012 för vissa typer av fordon), om medlemsstaten har nationella system för inkassering av vägtullar på elektronisk väg. Sverige har sådana system i dag och utredningen föreslår även att ytterligare system ska införas för inkassering av infrastrukturavgifter. Bestämmelserna i kommissionens beslut som definierar systemet måste därför införas i det svenska regelverket.

### **6.4.2 Alternativa lösningar för det utredningen vill uppnå och effekter av utebliven reglering**

Det finns elektroniska vägtullsystem i Sverige i dag. Om inte bestämmelserna om elektroniska vägtullar i kommissionens beslut införs kan staten bli skadeståndsskyldig i förhållande till EU. Det finns alltså i praktiken inga alternativ till att införa de föreslagna reglerna.

### **6.4.3 Vilka som berörs av regleringen**

De föreslagna reglerna berör avgiftsupptagare, dvs. statliga och kommunala myndigheter och privata väghållare (inklusive sådana som driver färjor), betalningsförmedlare och väganvändare, dvs. fordonsägare och andra som installerar en transponder eller annan fordonsutrustning i fordon för att möjliggöra betalning av vägtullar.

### **6.4.4 Kostnadmässiga och andra konsekvenser**

#### **Allmänt om kostnader för systemet**

Som framgår av redogörelsen nedan kommer de föreslagna reglerna att innebära vissa kostnader för olika myndigheter. Utredningen bedömer att kostnaderna ska finansieras genom antingen avgifter

för tillsyn och registrering eller anslag. Det bör dock framhållas att systemet även medför ökade intäkter från infrastrukturavgifterna, framför allt för de utländska fordonen. Det kan också konstateras att eftersom det finns elektroniska vägtullsystem i Sverige i dag, måste reglerna införas enligt EFC-direktivet, varför kostnader är oundvikliga.

### Transportstyrelsen

Transportstyrelsen kommer genom de föreslagna reglerna att tillföras ytterligare arbetsuppgifter.

Myndigheten ska ges rätt att meddela föreskrifter, fatta beslut om överensstämmelse och lämplighet för användning, pröva ansökan om att få registreras som betalningsförmedlare, hålla register, bedriva tillsyn och testa vägtullsystem. Att Transportstyrelsen även ska hantera själva avgiftsupptaget följer dock av reglerna om infrastrukturavgifter och behandlas därför inte här utan i avsnitten ovan.

Arbetet med att meddela föreskrifter ska göras omedelbart i anslutning till lagens ikraftträdande. Det är alltså inte fråga om en löpande arbetsuppgift. Frågan om beslut om överensstämmelse och lämplighet för användning kommer troligtvis att förekomma marginellt. Det kan vidare antas att antalet ansökningar om att få registreras som betalningsförmedlare kommer att vara lågt, högst en per år. Testningen av vägtullsystem kan också antas ske i begränsad omfattning. Samtliga dessa arbetsuppgifter bedöms mot bakgrund av sin karaktär inte medföra kostnader som inte kan rymmas inom befintlig ram.

Inte heller registerhållningen kommer att vara av särskilt stor omfattning (det noteras här att Transportstyrelsen redan har skapat ett register över vägtullsområden i Sverige). Enligt utredningens förslag ska registreringen finansieras med avgifter som Transportstyrelsen får föreskriva om och ta ut.

Däremot måste tillsynen antas komma att medföra en del merarbete som innebär kostnader. Sådant merarbete kommer dock inte att uppkomma förrän om några år, när systemen är satta i drift och betalningsförmedlare har etablerat sig på marknaden. Enligt utredningens förslag ska tillsynen finansieras med avgifter som Transportstyrelsen får föreskriva om och ta ut.

## Trafikverket

Även Trafikverket får genom de föreslagna reglerna ytterligare arbetsuppgifter.

Trafikverket ska vara avgiftsupptagare på allmän väg, vilket innebär att myndigheten ska upprätta områdesdeklarationer, informera på hemsidan, förhandla med betalningsförmedlare och utföra bedömningar om överensstämmelse och lämplighet för användning.

Att upprätta områdesdeklarationer och ha information på hemsidan är insatser av engångskaraktär som inte bedöms medföra sådana kostnader som inte rymms inom befintlig ram.

Att förhandla med betalningsförmedlare och utföra bedömningar om överensstämmelse och lämplighet för användning är däremot återkommande arbetsuppgifter som kan antas innebära ytterligare kostnader för myndigheten. Initialt kommer insatserna troligtvis att vara av begränsad omfattning, för att därefter öka något tills systemet är på plats och etablerade betalningsförmedlare har börjat agera på marknaden. Myndighetens kostnad är helt beroende av hur många betalningsförmedlare som väljer att etablera sig, något som inte går att uppskatta i dag. En mycket grov uppskattning ger därför att nämnda arbetsuppgifter under de första åren kan komma att kräva en halv årsarbetskraft, vilken får finansieras med anslag. Kostnaderna bedöms rymmas inom befintliga ramar.

Under medlemsstaternas arbete med att ta fram regelverket kring EETS har det framförts att betalningsförmedlarna sannolikt kommer att vilja ha kompensation för betalningsgarantin. Med betalningsgaranti avses i detta sammanhang att betalningsförmedlarna förbinder sig att betala in alla avgifter till avgiftsupptagaren, trots att förmedlarna inte kan räkna med att få full betalning från väganvändarna. Den kostnad som utbetalningen av kompensationen innebär för Trafikverket ska motsvaras av det intäktsbortfall som Trafikverket skulle haft om verket själv ansvarade för upptaget av avgiften. Man kan heller inte utesluta att betalningsförmedlarna kommer att vilja ha kompensation för de administrativa merkostnader som betalningsförmedlarna har i Trafikverkets ställe. Utgångspunkten är att förhandlingarna med betalningsförmedlarna ska leda till ett resultat som inte innebär några merkostnader för staten.

## Kommerskollegium

Kommerskollegium föreslås få rollen som förlikningsorgan. I dag finns ingen sådan funktion hos myndigheten. Enligt utredningens bedömning kommer antalet ärenden hos förlikningsorganet att vara få. För att kunna möta behovet krävs dock troligtvis utbildningsinsatser. Förlikningsorganen ska även samarbeta med varandra och utbyta erfarenheter, vilket innebär en viss tidsåtgång. Det kan därför tänkas att kostnaderna för att upprätthålla funktionen, åtminstone initialt, motsvarar en halv årsarbetskraft, vilken får finansieras med anslag. Kostnaderna bedöms rymmas inom befintliga ramar.

## Swedac

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedac, ska enligt utredningens förslag ackreditera och anmäla de organ som ska utföra bedömning om överensstämmelse och lämplighet för användning. Swedac ska också meddela de föreskrifter som krävs. Enligt 21 § lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll ska sådana organ som här är i fråga betala avgift till Swedac för att täcka kostnaderna för ackreditering, tillsyn och bedömning.

## Kommunala myndigheter

Kommunala myndigheter som har avgiftsbelagda färjor för fordonstrafik har möjlighet att ta ut avgiften genom ett elektroniskt vägtullsystem. I dag finns det såvitt utredningen har kunskap om inget sådant elektroniskt vägtullsystem för kommunala färjor. Skulle en kommun välja att ta ut avgiften på sådant sätt blir kommunen avgiftsupptagare, vilket innebär att myndigheten ska upprätta områdesdeklarationer, informera på hemsidan, förhandla med betalningsförmedlare och utföra bedömningar om överensstämmelse och lämplighet för användning. Som angivits ovan under rubriken Trafikverket innebär detta vissa kostnader. Det kan dock konstateras att intäkterna från de avgifter som tas upp på detta sätt kan täcka kommunernas kostnader för avgiftsupptaget.



## Andra avgiftsupptagare

I dag finns det avgiftsupptagare som inte är statliga eller kommunala myndigheter, exempelvis Öresundsbro Konsortiet och Scandlines. Som angivits ovan innebär detta att dessa avgiftsupptagare ska upprätta områdesdeklarationer, informera på hemsidan, förhandla med betalningsförmedlare och utföra bedömningar om överensstämmelse och lämplighet för användning. De kostnader som detta innebär täcks dock troligtvis av intäkterna från avgifterna. En högre andel fordon som utrustas med transponder medför dessutom troligen lägre driftskostnader i övrigt för bemannade bomsystem och liknande.

## Domstolarna

Utredningens förslag innebär att olika överklagbara beslut ska fattas. Tillsynsbeslut som innebär föreläggande, förbud och vite ska kunna riktas mot betalningsförmedlare och avgiftsupptagare som inte är myndigheter. Beslut om att inte registrera betalningsförmedlare och om att återkalla registreringen av betalningsförmedlare ska kunna fattas. Vidare ska tillverkare, betalningsförmedlare och avgiftsupptagare som inte är statliga myndigheter kunna överklaga beslut om överensstämmelse och lämplighet för användning.

Det är svårt att uppskatta hur många mål förslaget kommer att generera. Det kan i vart fall antas att några beslut inte kommer att fattas under det första halvåret som systemet är i kraft. Därefter kan det antas bli något eller några mål per år. Enligt utredningens förslag ska besluten överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad. Den något ökade mängden mål kan antas rymmas inom befintlig ram.

Därtill kan vissa av Swedacs beslut överklagas enligt 34 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Dessa potentiella överklaganden bedöms dock endast generera marginella, om några, kostnader och bedöms därför rymmas inom befintlig ram.

#### 6.4.5 Regleringen i förhållande till EU-regler

Reglerna föranses av EU-bestämmelser och bedöms inte gå utöver vad som följer av kommissionens beslut.

#### 6.4.6 Informationsinsatser

Information om de nya reglerna bör kunna ges i samband med och samordnas med informationen om de nya infrastrukturavgifterna. Några ytterligare kostnader utöver de som uppskattats ovan torde därmed inte tillkomma.

#### 6.4.7 Regleringens effekter för företagen

Syftet med reglerna är att ett fordon ska kunna köra igenom hela EU med bara en transponder och ett kontrakt med en betalningsförmedlare. De som i första hand kan få nytta av reglerna är därmed transportföretagen. Att ansluta sig till EETS är frivilligt. Ett företag kan alltså välja vilken typ av transponder man vill ha eller vilken betalningsförmedlare kontrakt ska slutas med.

Systemet ska förenkla för företagen så att man inte behöver ha flera transpondrar vid färder genom flera vägtullsystem. Någon ytterligare administrativ börda, kostnad eller liknande för företagen är det alltså inte fråga om.

Systemet är också tänkt att fungera så att olika betalningsförmedlare ska konkurrera på en marknad. Det öppnas således en möjlighet att bilda nya företag som är betalningsförmedlare.

Som angivits ovan om kostnadsmissiga konsekvenser får de avgiftsupptagare som inte är myndigheter, exempelvis Öresundsbron och Scandlines, vissa kostnader för att tillhandahålla systemet.

## 7 Författningskommentar

### 7.1 Förslaget till lag (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg

#### Tillämpningsområde

##### 1 §

Paragrafen reglerar tillsammans med 2 § lagens tillämpningsområde. Lagen genomför delvis det så kallade Eurovinjett-direktivet.

##### 2 §

Paragrafen reglerar lagens tillämpningsområde när det gäller vilka vägar som omfattas och som kan komma att beläggas med infrastrukturavgift. Vilka vägavsnitt som faktiskt ska avgiftsbeläggas framgår inte av lagen, utan det ska med stöd av 4 § 1 regleras i förordning.

Av *första punkten* framgår att lagen gäller allmän väg utom färjor. Vad som är en allmän väg framgår av 1 § väglagen (1971:948). Avgift för färd på färja regleras i 29 § väglagen.

Lagen gäller även Svinesundsförbindelsen, som regleras i förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen med stöd av bemyndigandet i 29 § väglagen. Fortsättningsvis har förordningen således i stället stöd i denna lag, se 4 §. Det innebär att bestämmelsen i 5 § om verkställighet är tillämplig på beslut om tilläggsavgift enligt 10 § i förordningen om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen.

I *andra punkten* anges att även andra vägar än allmänna vägar omfattas av lagens tillämpningsområde om de ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller är motorvägar. Öresundsbron är en enskild väg som ligger på TEN-T-vägnätet och omfattas därför inte av dagens delegationsmöjlighet i 29 § väglagen. För närvarande finns

det inga andra vägavsnitt än Öresundsbron som är en sådan väg som avses i andra punkten. För Öresundsbron gäller inte regelverket fullt ut, se 1 § andra stycket förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

## Definitioner

### 3 §

I paragrafen definieras begreppen infrastrukturavgift, vägavsnitt, vägtullsystem och TEN-T-vägnät.

Med *infrastrukturavgift* avses en sådan avgift som tas ut för att täcka kostnaderna för att uppföra, driva, underhålla och utveckla det nya vägavsnittet, men även för att täcka kostnaderna för att uppföra, driva, underhålla och utveckla det system som ska administrera uttaget av avgifter. Avgiften får inte täcka underhåll av själva vägbanan på allmän väg, eftersom sådana kostnader täcks av anslag. På enskild väg får avgiften täcka sådana kostnader samt även avkastning på kapital och vinstmarginal. Avgiften får inte täcka mer än den samlade kostnaden, se avsnitt 3.4.

Med *vägavsnitt* avses en avgränsad och angiven del av den nya vägen. Eurovinjettdirektivet stadgar att vägavgifter och vägtullar inte får tas ut för tunga lastbilar på samma vägavsnitt förutom på broar, tunnlar och bergspass. Detta innebär att lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon hindrar att infrastrukturavgifter tas ut på andra vägavsnitt än broar och tunnlar för sådana fordon. Bergspass i denna mening finns inte i Sverige.

I 4 § finns ett bemyndigande för i första hand regeringen att bestämma vilka delar av infrastrukturen som ska avgiftsfinansieras. Begränsningen till *ny* väg (dvs. bro eller tunnel) innebär att avgiften inte kan tas ut för sådana vägavsnitt som redan har byggts och finansierats med skattemedel.

Med *wägtullsystem* avses ett sådant tekniskt och administrativt system som administrerar uttaget av infrastrukturavgifter genom registrering av passager på den nya vägen. Begreppet omfattar dels de betalstationer som är placerade vid vägavsnittet, dels administrationen i form av hantering av bilder på registreringsskyltar, bestämmande av avgift i det enskilda fallet, fakturering av avgift och tilläggsavgift samt indrivning av obetalda belopp.

I femte stycket definieras *TEN-T-vägnätet*. Definitionen följer av Eurovinjettdirektivet. Den är formulerad på samma sätt som i vägsäkerhetslagen (2010:1362).

## Bemyndiganden

### 4 §

I paragrafen regleras på vilka områden regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter. Det förutsätts att regeringen delegerar frågan om avgiftens storlek till annan myndighet men att grunderna för att ta ut avgift i stort bestäms i förordning.

Av *punkten 1* följer att de vägavsnitt som ska omfattas av infrastrukturavgift ska bestämmas av regeringen på samma sätt som i dag sker enligt 29 § väglagen. Så länge lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon gäller kan regeringen endast besluta att infrastrukturavgifter ska tas ut på broar och tunnlar. Om den lagen upphävs kan regeringen besluta att infrastrukturavgiften ska tas ut även på andra nya vägavsnitt, dvs. sådana som inte redan har finansierats med skattemedel.

Av *punkten 2* följer att regeringen får bestämma vilka typer av fordon som ska vara avgiftspliktiga. Bestämmelsen innebär att regeringen ska besluta att avgiftsplikt kan föreligga för en viss fordonstyp på ett vägavsnitt men inte på ett annat.

I *punkten 3* anges att regeringen får bestämma avgiftspliktens inträde.

I *punkten 4* anges att regeringen får bestämma principerna för att beräkna och ta ut avgift. Med det avses bestämmelser om avgiftens storlek, differentiering av avgifterna, rabatter och avdrag. Grunderna för att ta ut avgift bör som ovan sagts bestämmas av regeringen, medan detaljerna kring avgiftens storlek bör kunna bestämmas av en myndighet utifrån de principer som regeringen har dragit upp. Hur rabatter ska ges och hur differentiering mellan olika fordon ska göras följer av Eurovinjettdirektivet. Några andra rabatter och differentieringar får inte göras såvitt avser tunga lastbilar.

*Punkten 5* gäller betalning. Med detta avses hur och när betalning ska ske.

*Punkten 6* rör tilläggsavgift, dvs. en avgift som tas ut av den som inte betalar i tid.

Enligt *punkten 7* får regeringen föreskriva att anstånd med betalning och hel eller delvis befrielse från betalningsskyldighet kan medges och i så fall på vilka grunder. Att beslutet gäller omedelbart följer av 5 § tredje stycket.

*Punkterna 8 och 9* avser tillsyn och avgifter för tillsyn. Direktivet ställer krav på att medlemsstaterna kontrollerar att vägtullsystemen fungerar enligt bestämmelserna i direktivet. Det förutsätts att regeringen delegerar frågan om tillsyn och avgifter för tillsyn till en myndighet.

*Punkten 10* rör rapportering till kommissionen och regeringen. I direktivet finns bestämmelser om hur och med vilket intervall rapportering ska ske.

## Verkställighet

### 5 §

Av paragrafens *första stycke* framgår att infrastrukturavgift ska lämnas för indrivning om den inte betalas i rätt tid. Bestämmelsen gäller endast avgift på allmän väg. Avgifter som tas ut på Öresundsbron omfattas därmed inte och kan således inte lämnas för indrivning med stöd av denna lag. Däremot omfattas avgifterna på Svinesundsförbindelsen av bestämmelsen. Första stycket innehåller också ett bemyndigande för regeringen att föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp.

I *andra stycket* finns en upplysning om att bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Enligt 3 kap. 1 § 6 utsökningsbalken får förvaltningsmyndighets beslut verkställas om det är särskilt föreskrivet. Bestämmelser om verkställighet ska finnas i lag (8 kap. 3 § RF). Här anges därför att verkställighet enligt utsökningsbalken får ske vid indrivning.

Av *tredje stycket* följer att ett beslut enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Bestämmelsen innebär att betalning av infrastrukturavgift ska ske även om beslutet överklagas. I 4 § 7 finns bestämmelser om att regeringen får föreskriva att anstånd med betalning ska kunna medges och på vilka grunder.

## 7.2 Förslaget till förordning (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg

### Innehåll och definitioner

#### 1 §

I paragrafen regleras förordningens tillämpningsområde. Förordningen genomför delvis det så kallade Eurovinjettdirektivet.

I *andra stycket första meningen* regleras vilka bestämmelser som gäller för Öresundsbron. Av paragrafen framgår att endast en del av bestämmelserna i förordningen ska tillämpas på detta vägavsnitt. Det beror delvis på att avgiftsuttaget regleras genom ett avtal mellan Sverige och Danmark. De rent nationella bestämmelserna som inte har sin grund i Eurovinjettdirektivet kan därför inte tillämpas på det vägavsnittet. Vidare är vägavsnittet delvis undantaget från Eurovinjettdirektivets tillämpningsområde, vilket framgår av artikel 7i.3 och 7e i direktivet. Av hänvisningen till bilaga 1 punkten 2 följer att avgiften på Öresundsbron ska grundas på principen om återvinning av infrastrukturkostnaderna, dvs. att avgift inte får tas ut sedan investeringen är betald till fullo (artikel 7b i Eurovinjettdirektivet). Som nämns i författningskommentaren till 3 § lagen om infrastrukturavgifter på väg får avgiften på det vägavsnittet även täcka avkastning på kapital och vinstmarginal. Hur Öresundsbron ska hanteras diskuteras i avsnitt 3.6.

I *andra stycket andra meningen* regleras vilka bestämmelser som ska tillämpas på andra enskilda vägar. De nationella reglerna om bland annat betalningsfrister och behöriga myndigheter ska inte tillämpas. Däremot följer det av hänvisningen till 7 § att avgifterna på enskilda vägar måste bestämmas utifrån principerna i bilaga 1. Att det endast är enskilda vägar som ligger på TEN-T-vägnätet eller är motorväg som omfattas av bestämmelserna följer av 2 § lagen om infrastrukturavgifter på väg.

I *tredje stycket* finns en hänvisning till förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen. Det avgiftsuttaget regleras genom ett avtal mellan Sverige och Norge och får därför hanteras i särskild ordning. Det vägavsnittet omfattas alltså inte alls av bestämmelserna i denna förordning.

## 2 §

Paragrafen innehåller ett antal definitioner.

I *andra stycket* definieras prioriterade projekt av europeiskt intresse. Begreppet avser i detta sammanhang och för närvarande dels den fasta Öresundsförbindelsen, dels den nordiska triangeln, dvs. projekt nr 12 i den s.k. Essen-listan. Någon EU-rättslig definition av det begreppet finns inte, däremot finns vägförbindelsen angiven på kartor. Särskilda bestämmelser för dessa projekt finns i 11 §.

I *tredje stycket* definieras EURO-utsläppsklass. Att avgiften ska differentieras utifrån sådan utsläppsklass följer av 8 §. I bilaga 0 i Eurovinjettdirektivet finns en tabell över utsläppsbegränsningarna för EURO 0-V och EEV. Miljöklasser motsvarande EURO III-V och EEV framgår i svensk rätt av bilaga 1 B i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen och utsläppsklass EURO VI framgår av 31 § avgasreninglagen (2011:318). För de tunga lastbilar som släpper ut mest, dvs. EURO 0-II, finns ingen motsvarande bestämmelse i svensk rätt. Hänvisningen till bilaga 0 i Eurovinjettdirektivet och 31 § avgasreninglagen medför att alla EURO-klasser omfattas.

**Var infrastrukturavgift ska tas ut**

## 3 §

I bestämmelsen regleras dels vilka fordon som omfattas, dels på vilka vägvägsnitt infrastrukturavgifter ska tas ut.

Med bil avses enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner personbil, lastbil och buss (jfr 2 § första stycket). Undantag från vilka fordon som omfattas regleras i 5 §.

Svinesundsförbindelsen omfattas som nämns i kommentaren till 1 § inte av denna förordning.

Se författningskommentaren till 1 § om Öresundsbron.



## Avgiftsplikt

### 4 §

Bestämmelsen reglerar tidpunkten för avgiftspliktens inträde – dvs. när en bil passerar en betalstation på ett sådant vägvagnsnitt som regeringen har bestämt. Se författningskommentaren till 3 § om vad som avses med bil. Av paragrafen följer att avgiftsplikt utlöses av att en bil passerar betalstationen, dvs. oberoende av eventuella signaler från transpondrar eller andra tekniska lösningar. Vid varje tillfälle som en passage sker med en bil uppstår avgiftsplikt om inte annat följer av 5 §. Betalningsskyldig för avgiften är ägaren (se 6 §).

## Undantag från avgiftsplikt

### 5 §

I bestämmelsen regleras vilka bilar som är undantagna från avgiftsplikt. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.3.

## Betalningsskyldighet

### 6 §

Paragrafen anger vilka personer som är betalningsskyldiga för infrastrukturavgift. Med ägare avses den som i sitt eget lands nationella vägtrafikregister eller motsvarande register är angiven som ägare.

Genom hänvisning till den som, när betalningsskyldigheten och avgiftsplikten inträder enligt 4 §, är eller bör vara upptagen som ägare i vägtrafikregistret blir ägarbegreppen i 4 § och 4 a § lagen (2001:558) om vägtrafikregister tillämpligt. Detta innebär bland annat att även innehavaren av en bil som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år (s.k. leasing) är att anse som ägare till bilen.

I lagen (2007:58) om elektroniska vägtullsystem finns en bestämmelse om att den betalningsskyldige betalar med befriande verkan till betalningsförmedlare enligt den lagen.

## Infrastrukturavgiftens storlek

### 7 §

I paragrafen anges, genom en hänvisning till bilaga 1, hur infrastrukturavgiften ska beräknas. Bilagan innehåller dels de principer som anges i Eurovinjettdirektivets bilaga III, dels generella principer om hur avgifterna ska konstrueras för att inte få karaktären av skatt. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.4. Bemyndigande för Trafikverket att meddela föreskrifter med stöd av paragrafen finns i 30 § första stycket.

### 8 §

Genom bestämmelsen genomförs artikel 7g.1 i direktivet. Den rör, till skillnad från övriga bestämmelser i förordningen, endast tunga lastbilar.

Vad som avses med EURO-utsläppsklass framgår av 2 § tredje stycket.

Som angivits i avsnitt 3.4.3 bör avgifterna inte differentieras med mer än cirka fem procent. Detta krav följer inte av direktivet utan av den svenska gränsdragningen mellan skatt och avgift. Den nämnda svenska principen innebär också att direktivets krav om att differentieringen inte får överstiga 100 procent av den lägsta avgiften är överflödigt och därför inte införs i förordningen.

Som framgår av avsnitt 3.4.2 kan den högsta avgiften sättas över de maximivåer som följer av bilaga 1.

Bemyndigande för Trafikverket att föreskriva om differentiering mellan tunga lastbilar finns i 30 § första stycket.

### 9 §

Genom bestämmelsen genomförs delvis artikel 7g.2 i direktivet. Om beslutsmyndigheten inte har tillgång till uppgift om vilken EURO-utsläppsklass den tunga lastbilen har, ska infrastrukturavgiften fastställas till det högsta avgiftsbeloppet. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.11.8.

### 10 §

Genom bestämmelsen genomförs artikel 7g.3 i direktivet. I paragrafen införs en möjlighet att differentiera avgifterna. Någon skyldighet att differentiera föreligger dock inte. Några andra möjligheter att differentiera avgifterna än med stöd av denna paragraf och bestämmelserna i 8 och 11 §§ finns inte. Bemyndigande för Trafikverket att meddela föreskrifter med stöd av paragrafen finns i 30 § första stycket.

### 11 §

Genom bestämmelsen genomförs artikel 7i.3 i direktivet. Begreppet prioriterade projekt av europeiskt intresse definieras i 2 § andra stycket. Bestämmelsen innebär att Öresundsbron kan differentiera avgifterna på annat sätt än enligt 10 §.

*Andra stycket* innebär att om syftet, förutom att kunna möta konkurrensen från exempelvis färjetrafiken, också är att differentiera infrastrukturavgifterna med anledning av exempelvis trängsel, måste differentieringen ske utifrån tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid.

### 12 §

Genom bestämmelsen genomförs artikel 7i.2 i direktivet. Några andra rabatter eller avdrag än de som anges i paragrafen får inte medges. Bestämmelsen kan användas exempelvis vid betalning på nätet, se avsnitt 3.11.4. Bemyndigande att meddela föreskrifter med stöd av paragrafen finns i 30 § första stycket.

## Beslut om infrastrukturavgift

### 13 §

I paragrafen regleras vilken myndighet som ska fatta beslut om infrastrukturavgift, tilläggsavgift, omprövning, anstånd samt befrielse från infrastrukturavgift och tilläggsavgift.

Transportstyrelsen ska enligt *andra stycket* administrera uttaget av avgifter för Trafikverkets räkning. Frågan behandlas i avsnitt 3.11.1.

Att paragrafen inte är tillämplig på Öresundsbron följer av 1 § andra stycket. Avgiften på Öresundsbron tas ut av Öresundsbro Konsortiet.

I andra stycket anges också att beslut får fattas genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret. Bestämmelsen är ett avsteg från regeln i 20 § förvaltningslagen (1986:223) och 21 § myndighetsförordningen (2007:515) om formerna för myndigheters beslut. Bestämmelsen behandlas i denna del i avsnitt 3.11.2.

Ett beslut om infrastrukturavgift ska fattas för varje bil som har passerat ett sådant vägvagnsnitt som anges i 3 §. Om en bil har haft flera ägare ska i stället enligt *tredje stycket* ett beslut fattas för varje ägare av bilen under perioden.

#### 14 §

I paragrafen regleras när beslut ska fattas och vilken period beslutet ska avse.

I *första stycket* anges att ett beslut om infrastrukturavgift ska avse ett kalenderkvartal och fattas senast den 20 i månaden efter kalenderkvartalet.

Av *andra stycket första punkten* följer att den enskilde kan begära att beslutet i stället ska avse en kalendermånad och betalas månadsvis. I sådana fall ska beslutet i stället fattas den 20 i månaden efter kalendermånaden. Av *andra punkten* följer att om bilen är utrustad med transponder som är kopplad till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare ska beslutet alltid avse en kalendermånad och betalning ske per månad.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.11.3.

#### 15 §

I bestämmelsen undantas beslut avseende utländska fordon från bestämmelserna i förvaltningslagen om skyldigheten att motivera och underrätta den enskilde om beslut. Undantaget avser endast det första beslutet, varför beslutsunderrättelse ska skickas även till

utländska fordonsägare när tilläggsavgift tas ut. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.11.5.

## Omprovning

### 16 §

Paragrafens *första stycke* innehåller bestämmelser om att en fullständig omprovning kan ske av beslut som har fattats genom automatiserad behandling. Liknande bestämmelser finns i 15 a och 15 b §§ lagen (2004:629) om trängselskatt och 18 kap. 6 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Det är Transportstyrelsen som för Trafikverkets räkning fattar beslut om omprovning. Att överklagande inte får ske innan en omprovning har gjorts framgår av 28 § andra stycket. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.14.2.

I *andra stycket* finns en hänvisning till bestämmelserna i 27 § förvaltningslagen. Andra beslut än sådana som har fattats med stöd av automatiserad behandling ska alltså ändras om de är uppenbart oriktiga.

## Betalning av infrastrukturavgift

### 17 §

Bestämmelsen innebär att betalning ska ske senast den sista dagen i den andra månaden efter den period som beslutet avser. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.11.3.

### 18 §

I paragrafen regleras hur och till vilket konto betalning ska ske.

## Tilläggsavgift

### 19 §

Bestämmelsen reglerar när och hur tilläggsavgift ska beslutas och betalas. Regeln överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelse i 14 § lagen om trängselskatt. Tilläggsavgiften behandlas i avsnitt 3.11.6.

## Undantag från tilläggsavgift

### 20 §

I paragrafen finns ett undantag för sådana bilar som har utrustats med transponder som är kopplat till ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare. I sådana situationer ska tilläggsavgift inte tas ut. Undantaget motiveras i avsnitt 3.11.6.

## Anstånd

### 21–23 §§

I paragraferna anges att anstånd kan beviljas efter ansökan och förutsättningarna för att beviljas anstånd. Att besluten gäller omedelbart följer av 5 § andra stycket lagen om infrastrukturavgift.

Med *beslutet i den fråga som har föranlett anståndet* avses Transportstyrelsens beslut med anledning av en begäran om omprövning eller en ansökan om befrielse från betalnings-skyldighet, jfr 63 kap. 6 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

Bemyndigande att meddela föreskrifter med stöd av paragrafen finns i 30 § andra stycket.

Bestämmelserna behandlas i avsnitt 3.14.1.

## Befrielse

### 24 §

Bestämmelsen reglerar förutsättningarna för befrielse. Bemyndigande att meddela föreskrifter med stöd av paragrafen finns i 30 § andra stycket.

Bestämmelsen motiveras i avsnitt 3.11.7.

## Tillsyn

### 25 §

I paragrafen klargörs att det ska finnas en myndighet med uppgift att utöva tillsyn över att bestämmelserna som avser sådana väghållare på enskild väg som tar ut avgift på vissa vägavsnitt, för närvarande endast Öresundsbron, följs. Genom bestämmelsen genomförs delvis artikel 8a och 9a i direktivet. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.13.1.

## Rapportering

### 26 §

Av paragrafen följer att Trafikverket ska rapportera om de infrastrukturavgifter som tas ut enligt förordningen till Europeiska kommissionen vid vissa tidpunkter. Rapporteringsskyldigheten gäller alltså även Öresundsbron. Genom bestämmelsen genomförs artikel 11.1 i direktivet.

I artikel 11.1 finns bestämmelser om att rapporteringen ska avse ”den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften”. Eftersom infrastrukturavgiften i Sverige endast ska tas ut på broar, och därmed inte tas ut med olika belopp beroende av körd sträcka, har sådana bestämmelser inte tagits med. Skulle infrastrukturavgift i framtiden tas ut på annat vägavsnitt än bro och tunnel, där avgift kan utgå med olika belopp beroende på hur långt man kör, får bestämmelsen justeras.

Bestämmelsen motiveras i avsnitt 3.13.2.

### 27 §

I bestämmelsen klargörs att den som tar ut infrastrukturavgift ska rapportera varje förändring i avgiftens storlek till regeringen. Bestämmelsen riktar sig således till Trafikverket och Öresundsbro Konsortiet.

## Överklagande

### 28 §

Paragrafens *första stycke* innehåller en hänvisning till bestämmelserna i 22 a § förvaltningslagen (1986:223) om överklagande till allmän förvaltningsdomstol.

Bestämmelser om rättegång ska ges i lag (11 kap. 2 § RF). Av paragrafen följer därför endast att huvudregeln om överklagande i förvaltningslagen ska tillämpas. Av den bestämmelsen följer även att prövningstillstånd krävs för överklagande till kammarrätten.

I 30 § myndighetsförordningen (2007:515) finns bestämmelser om att myndigheters beslut i ärenden om meddelande av föreskrifter inte får överklagas.

Det fattas inga överklagbara beslut om avgift eller tilläggsavgift på Öresundsbron.

Av *andra stycket* framgår att ett beslut som har fattats genom automatiserad behandling inte får överklagas förrän det har omprövats, se 16 §.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.14.3.

### 29 §

I paragrafen regleras till vilken domstol överklagandet ska ske. I *första stycket* behandlas fysiska personer som har hemvist i Sverige, i *andra stycket* juridiska personer som har koppling till Sverige och i *tredje stycket* utländska fordonsägare. Paragrafen behandlas i avsnitt 3.14.4.

## Bemyndiganden

### 30 §

Paragrafen innehåller bemyndigande för Trafikverket att meddela föreskrifter om avgiftens storlek, se avsnitt 3.7.

Av paragrafen följer också att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om anstånd, befrielse, tillsyn och avgifter för tillsyn, se avsnitt 3.11.1.



## Indrivning

### 31 §

I paragrafen finns bestämmelser om vem som begär indrivning. Bestämmelser om begäran om indrivning finns i 4–9 §§ indrivningsförordningen (1993:1229). Att den betalningsskyldige ska uppmanas att betala fordringen innan ansökan om indrivning görs framgår av 3 § nämnda förordning.

I *andra stycket* utnyttjas bemyndigandet i 5 § lagen om infrastrukturavgifter på väg för regeringen att föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp.

### Bilaga 1

Av bilagan följer hur avgiftsberäkningen ska göras. Bestämmelserna behandlas i avsnitt 3.4 och genomförs i övrigt bilaga III till Eurovinjettdirektivet.

## 7.3 Förslaget till lag om ändring av 29 § väglagen (1971:948)

Ändringen innebär att bemyndigandet fortsättningsvis endast avser färd på färja som är allmän väg. Andra avgifter för att använda allmän väg regleras i den nya lagen om infrastrukturavgifter på väg. Det medför att förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen hädanefter har stöd i den nya lagen.

Bestämmelsen ger inte möjlighet till subdelegation till myndighet så som för infrastrukturavgifter (jfr prop. 2005/06:160 s. 273).

## 7.4 Förslaget till lag om ändring i 7 och 14 §§ lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning

Paragraferna innehåller bestämmelser om att tillstånd för allmän kameraövervakning inte behövs samt undantag från de allmänna gallringsreglerna. Bestämmelserna behandlas i avsnitt 3.12.1.

## 7.5 Förslaget till lag om ändring i 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister

I bestämmelsen klargörs att de uppgifter om infrastrukturavgifter som beslutsmyndigheten behöver för att fullgöra sina skyldigheter ska föras in i vägtrafikregistret.

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

### *2 kap. 1 §*

I paragrafen anges att uppgifter om infrastrukturavgift ska föras in i vägtrafikregistret enligt bilaga 8.

### *3 kap. 9 och 10 §§*

Paragraferna är nya och innehåller bestämmelser om när uppgifter om infrastrukturavgift ska gallras. Reglerna överensstämmer i sak med motsvarande bestämmelser om trängselskatt (se 3 kap. 6 och 6 a §§).

### *4 kap. 1 §*

I bestämmelsen regleras vilka sökbegrepp som får användas i registret såvitt avser infrastrukturavgifter. Bestämmelsen överensstämmer i sak med motsvarande bestämmelser om trängselskatt (punkten 5).

### *4 kap. 10 c §*

Paragrafen är ny och reglerar utdrag ur registret såvitt avser infrastrukturavgifter. Bestämmelsen överensstämmer i sak med motsvarande bestämmelser om trängselskatt (4 kap. 10 a och 10 b §§).

*Bilaga 8*

I bilagan, som är ny, regleras vilka uppgifter som ska föras in i registret i fråga om infrastrukturavgifter. Innehållet i bilagan överensstämmer i huvudsak med motsvarande bilaga avseende trängselskatt (bilaga 5).

## **7.7 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)**

### **29 kap.**

#### *5 a §*

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om sekretess för uppgift om infrastrukturavgifter.

I första stycket anges att sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg och fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. I detta ligger att även bestämmande av tilläggsavgift omfattas av sekretessen. Bestämmelsen innebär att sekretessen, i likhet med i fråga om trängselskatt, är absolut. Någon sekretessprövning ska alltså inte göras.

I andra stycket anges att sekretessen i själva beslutet bara gäller för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage. Andra uppgifter i beslutet är således offentliga.

I tredje stycket anges att sekretessen gäller i högst tjugo år.

Övervägandena finns i avsnitt 3.12.3.

#### *5 b §*

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om sekretess i domstol. Bestämmelsen innebär att den absoluta sekretessen inte följer med till domstol vid ett överklagande i sak. I stället gäller sekretessen med ett rakt skaderekvisit för uppgift av relevans för målet. Det raka skaderekvisitet innebär att presumptionen är för offentlighet.

Motsvarande sekretess gäller också vid registrering av överklagandet hos den myndighet som tar emot överklagandet. Regeln behövs med anledning av bestämmelsen i 23 § förvaltningslagen (1986:223) om att överklagandeskrivelsen ska ges in till den myndighet som har meddelat beslutet.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.12.3.

#### 5 c §

Paragrafen är ny. Den innebär att uppgifter om infrastrukturavgifter utan hinder av sekretess får lämnas ut till en sådan betalningsförmedlare som avses i lagen om elektroniska vägtullsystem som behöver uppgifterna för att kunna debitera sin avtalspart. En regel som anger att uppgifterna inte får föras vidare finns i 9 § lagen om elektroniska vägtullsystem.

Andra betalningsförmedlare (bland annat BroBizz) får i stället använda sig av bestämmelsen i 12 kap. 2 § OSL om samtycke från den enskilde.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.12.3.

#### 14 §

Ändringen i paragrafen innebär en inskränkning av meddelarfriheten i fråga om infrastrukturavgifter. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.12.3.

### **7.8 Förslaget till lag om ändring i 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.**

Genom ändringen klargörs att företrädesrätt vid utmätning ska gälla för infrastrukturavgifter. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.15.3.

## 7.9 Förslaget till lag om ändring i bilaga 2 till lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden

Genom ändringen i bilagan görs konventionen tillämplig på infrastrukturavgifter. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.9.3.

## 7.10 Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem

### Syfte och tillämpningsområde

#### 1 §

I paragrafen regleras syftet och tillämpningsområdet för lagen. Lagen genomför EFC-direktivet (se prop. 2006/07:25).

I *första stycket* anges att syftet är att fastställa de kommersiella, funktionella och tekniska krav som ska gälla för att fordonsutrustning ska kunna fungera i elektroniska vägtullsystem enligt kommissionens beslut om EETS.

I *andra stycket*, som är nytt, regleras tillämpningsområdet för lagen. Här anges att lagen tillämpas på elektroniska vägtullsystem som används för sådan betalning av vägtullar med stöd av fordonsutrustning som anges i kommissionens beslut. Lagen ska alltså inte tillämpas på andra betalningsförmedlare än sådana som avses i kommissionens beslut om EETS. Inte heller väganvändare som har kontrakt med andra betalningsförmedlare än sådana som är registrerade som betalningsförmedlare enligt reglerna om EETS omfattas av bestämmelserna i lagen.

I *tredje stycket*, som är nytt, utvidgas dock tillämpningsområdet såvitt avser avgiftsupptagare. Av stycket följer att lagens bestämmelser om avgiftsupptagare ska tillämpas på alla avgiftsupptagare som genom ett elektroniskt vägtullsystem tar ut vägtullar för fordonstrafik med stöd av fordonsutrustning. Har en avgiftsupptagare teknisk utrustning som möjliggör avgiftsupptag genom exempelvis AutoPASS, måste alltså avgiftsupptagaren också acceptera betalning enligt lagens regler om EETS.

Avgränsningen av tillämpningsområdet i andra stycket innebär alltså inte att de vägtullsområden eller avgiftsupptagare som i dag

använder sig av betalning genom exempelvis AutoPASS och BroBizz i sig är undantagna från bestämmelserna i lagen. Innebörden av lagen är tvärtom att alla avgiftsupptagare som i dag har ett elektroniskt vägtullsystem är skyldiga att se till att också väganvändare som har kontrakt med en EETS-betalningsförmedlare kan betala sina vägtullar genom den fordonsutrustning som betalningsförmedlaren har tillhandahållit. Detta har uttryckts som att en avgiftsupptagare är skyldig att acceptera betalning enligt bestämmelserna i lagen, dvs. att avgiftsupptagarna ska acceptera betalning med stöd av den tekniska utrustning som regleras i lagen, se 4 §.

Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

## 2 §

Paragrafen ersätter nuvarande 5 § och genomför artikel 1.2 c i EFC-direktivet.

I *första stycket* har ordet ”helt” tagits bort. Någon ändring i sak avses inte.

I *andra stycket* föreslås en ny bestämmelse om att den som avser att inrätta ett system som nämns i första stycket ska anmäla detta till den myndighet som regeringen bestämmer, dvs. Transportstyrelsen i utredningens förslag, se 7 § förordningen.

## Definitioner

### 3 §

I paragrafen återfinns definitionerna. Bestämmelsen ersätter nuvarande 2 §.

Med *anmält organ* avses sådana organ som ska anmälas enligt 7-9 §§ lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

Med *avgiftsupptagare* avses en statlig eller kommunal myndighet eller en juridisk person som genom ett elektroniskt vägtullsystem tar upp vägtullar för fordonstrafik i ett vägtullsområde. Definitionen omfattar således alla avgiftsupptagare, även sådana som redan i dag accepterar betalning genom elektronisk fordonsutrustning utom ramen för EETS.

Med *betalningsförmedlare* avses en juridisk person som uppfyller föreskrivna krav, är registrerad som betalningsförmedlare i den

medlemsstat inom Europeiska unionen där den är etablerad och förmedlar betalning av vägtull från väganvändare till avgiftsupptagare. Definitionen omfattar således endast EETS-betalningsförmedlare, inte sådana som finns i dag (som exempelvis BroBizz).

Med *elektroniskt vägtullsystem* avses ett sådant tekniskt och administrativt system som administrerar uttaget av vägtullar i ett vägtullsområde med stöd av fordonsutrustning. Uttrycket inbegriper hela informationskedjan mellan de olika tekniska utrustningarna och mellan aktörerna. Definitionen innebär att endast sådana vägtullsystem som kräver att utrustning är installerad i fordonen omfattas av lagen. En bestämmelse med motsvarande innebörd finns i nuvarande 3 § i lagen.

Med *fordonsutrustning* avses en komplett uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som är installerade i ett fordon för insamling, lagring, bearbetning, fjärrmottagning och överföring av data. Definitionen är tagen från kommissionens beslut, artikel 2 e. Med uttrycket ”installerad” avses inte att fordonsutrustningen måste vara fast installerad eller inbyggd i fordonet.

Med *färdvägsdeklaration* avses en elektronisk uppgift till en avgiftsupptagare som bekräftar att ett fordon framförts inom ett vägtullsområde, exempelvis en transpondersignal. Definitionen motsvarar artikel 2 m i beslutet.

Med *svart lista* avses en förteckning över fordonsutrustning som betalningsförmedlaren inte längre godkänner (artikel 4.6 i beslutet). Uttrycket avser sådana väganvändare som inte har skött sina åligganden gentemot betalningsförmedlaren och som därför inte längre ska kunna betala vägtull med stöd av fordonsutrustningen.

Med *teknisk utrustning* avses det som i kommissionens beslut benämns driftskompatibilitetskomponenter. Detta definieras i beslutet som ”alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i EETS och som driftskompatibiliteten hos systemet är direkt eller indirekt beroende av, inbegripet såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara”. Samma innebörd avses här.

Med *väganvändare* avses en sådan fysisk eller juridisk person som tecknar ett kontrakt med en EETS-betalningsförmedlare. Andra väganvändare, som har exempelvis en BroBizz, omfattas alltså inte av bestämmelserna i lagen.

Med *vägtull* avses en avgift, skatt eller tull som betalas för fordonstrafik i ett vägtullsområde. Definitionen motsvarar artikel 2 j beslutet.

Med *vägtullsområde* avses ett område, en väg, en gata, ett torg, en led eller en färja eller en kombination därav där vägtull tas ut. Definitionen ersätter andra meningen i andra stycket i nuvarande 2 § i lagen. Den motsvarar i huvudsak definitionen av väg i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Med väg avses också bro och tunnel. Med definitionen ändras också det tidigare tillämpningsområdet för färjor till att omfatta alla färjor som tar ut vägtull med stöd av fordonsutrustning, inte bara sådana färjor som avses i 2 § andra stycket väglagen, se avsnitt 4.3.2.

### Bestämmelser om avgiftsupptagare

#### 4 §

I paragrafen, som är ny, regleras avgiftsupptagarens skyldighet att acceptera betalning genom tjänsten EETS. Paragrafens *första stycke* innebär att alla avgiftsupptagare (se definitionen i 3 §) måste anpassa sitt elektroniska vägtullsystem så att betalning kan ske med stöd av sådan fordonsutrustning som är knuten till en EETS-betalningsförmedlare. Bestämmelsen genomför artikel 3.4 i EFC-direktivet, som innebär att medlemsstaterna ska se till att avgiftsupptagarna och/eller betalningsförmedlarna ger sina kunder tillgång till EETS enligt en viss tidsplan (se avsnitt 4.3.2 och 4.5.2).

Av *andra stycket* följer att avgiftsupptagaren är skyldig att uppfylla de krav som föreskrivits med stöd av 33 §, dvs. bestämmelserna i 10–14 §§ förordningen om elektroniska vägtullsystem som motsvarar artikel 5.1 och 5.5-8 i kommissionens beslut.

#### 5 §

Paragrafen är ny och ålägger avgiftsupptagaren en skyldighet att göra sådana bedömningar av överensstämmelse och lämplighet för användning som anges i bilaga IV till kommissionens beslut. Med lämplighet för användning avses enligt beslutet "en driftskompatibilitetskomponents förmåga att uppnå och bibehålla specificerade prestanda under drift, typiskt integrerat i EETS i förbindelse med en avgiftsupptagares system" (artikel 2f).



Att förfarandet ska ske på visst sätt följer av 16 § andra stycket. Om avgiftsupptagarna inte godkänner utrustningen får betalningsförmedlaren eller tillverkaren hänskjuta frågan till Transportstyrelsen, se 20 §.

## 6 §

I paragrafen, som är ny, åläggs avgiftsupptagarna tystnadsplikt.

Av *andra stycket* följer att för en sådan avgiftsupptagare som är en statlig myndighet gäller bestämmelserna i 30 kap. 23 § OSL och bilagan till 9 § OSF, medan för kommunala myndigheter gäller 30 kap. 27 § OSL.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.19.1.

## Bestämmelser om betalningsförmedlare

### 7 §

Paragrafen är ny och reglerar registreringen av betalningsförmedlare. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.6.

I *första stycket* uppställs som krav att en betalningsförmedlare ska vara en juridisk person och vara etablerad i Sverige. Uttrycket *etablerad* behandlas i avsnitt 4.6.

I *andra stycket* anges vilka krav som måste vara uppställda för att en registrering ska beviljas. Bestämmelsen motsvarar artikel 3 i kommissionens beslut.

I *första punkten* anges att betalningsförmedlaren ska inneha viss certifiering. I beslutet anges EN ISO 9001 eller motsvarande. I 33 § finns bemyndigande om att föreskriva om vilken certifiering som ska innehas.

I *andra punkten* anges att betalningsförmedlaren måste inneha föreskriven och godkänd utrustning. Det ankommer på Transportstyrelsen att föreskriva om kraven för den tekniska utrustningen enligt 16 § första stycket jämförd med 33 § lagen och 2 § 1 förordningen. Att utrustningen ska bedömas och godkännas på visst sätt följer av 16 § andra stycket (dvs. bilaga IV i kommissionens beslut).

Av *tredje punkten* följer att betalningsförmedlaren ska ha kompetens när det gäller tillhandahållandet av elektroniska vägtullsystem eller motsvarande finansiella tjänster. Med mot-

svarande finansiella tjänster avses att betalningsförmedlaren kan ha erfarenhet från exempelvis tjänster inom bank, försäkring eller telekommunikation.

I *fjärde punkten* anges att betalningsförmedlaren ska ha lämplig finansiell ställning. Vad som avses med lämplig finansiell ställning får Transportstyrelsen föreskriva om med stöd av de allmänna råd som kommissionen har utarbetat.

I *femte punkten* anges att betalningsförmedlaren ska kunna upprätthålla en global riskhanteringsplan. En sådan plan ska granskas minst vartannat år.

I *sjätte punkten* anges att betalningsförmedlaren ska ha gott anseende. Uttrycket behandlas i avsnitt 4.6.

Att en registrering ska återkallas om förutsättningarna i 1, 4, 5 eller 6 inte längre är uppfyllda följer av 31 §.

## 8 §

I paragrafen, som är ny, regleras betalningsförmedlarens skyldigheter som följer av artikel 4.1-5 och 4.7-10 och som Transportstyrelsen får föreskriva om.

Av artikel 4 följer att en EETS-betalningsförmedlare ska ingå EETS-kontrakt som omfattar alla EETS-områden inom 24 månader efter det att den har registrerats. Bestämmelsen är redan föremål för modifiering från kommissionens sida. Av artikeln följer vidare att betalningsförmedlaren ska ha viss täckning och hur täckningsgraden ska kommuniceras. Där finns också bestämmelser om prestanda och service, hur fakturor ska utformas och liknande bestämmelser.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.6.

## 9 §

Paragrafen ersätter den tidigare bestämmelsen om vite, som har flyttats till 29 § andra stycket, och ålägger betalningsförmedlaren tystnadsplikt.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.19.2.

## Betalningsförmedlares tillgång till vägtullsområde

### 10 §

I paragrafen, som är ny, införs bestämmelser om betalningsförmedlarens tillgång till vägtullsområden. Bestämmelsen genomför artikel 5.2-3 i kommissionens beslut.

I *första stycket* anges att avgiftsupptagaren ska ställa upp de allmänna villkor som gäller för vägtullsområdet. Dessa ska anges i en områdesdeklaration. Vad en områdesdeklaration ska innehålla anges i bilaga I till beslutet. Av 33 § lagen och 2 § 3 förordningen följer att Transportstyrelsen får föreskriva om saken.

Av *andra stycket* följer att betalningsförmedlaren ska godkännas när den uppfyller de allmänna villkoren som finns angivna i områdesdeklarationen och när parterna kommit överens om de särskilda kontraktsvillkoren.

I *tredje stycket* finns en hänvisning till bestämmelserna om förlikningsorgan i 21 §. Skulle parterna inte komma överens kan de hänskjuta frågan till förlikningsorganet. Någon rättslig möjlighet att binda parterna vid ett kontrakt finns inte i svensk rätt för närvarande.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.5.4.

## Bestämmelser om väganvändare

### 11 §

Paragrafen är ny och reglerar väganvändarnas rättigheter och skyldigheter.

*Första stycket* genomför artikel 9.1 i kommissionens beslut och innebär att väganvändaren är fri att teckna kontrakt med vilken EETS-betalningsförmedlare som helst, utan att ovidkommande hänsyn avseende var man är bosatt eller liknande ska vara avgörande. Av artikel 9.1 följer också att väganvändarna ska upplysas om behandlingen av deras personuppgifter och rättigheterna enligt tillämplig lagstiftning om skydd av personuppgifter. Detta följer redan av PUL och regleras därför inte särskilt i denna paragraf.

I *andra stycket* anges väganvändarens skyldigheter, vilka följer av artikel 9.2-4.

I *tredje stycket* slås fast att om väganvändaren inte fullföljer sina skyldigheter, ska betalningsförmedlaren anteckna väganvändarens fordonsutrustning på sin svarta lista. Bestämmelsen följer implicit av artikel 4.6 och 7.3.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.7.

## Betalningsskyldighet

### 12 §

Bestämmelsen är ny och innehåller regler om väganvändarens betalningsskyldighet.

Med väganvändare avses, som framgår av 1 § och definitionen i 3 §, endast sådan som har kontrakt med en EETS-betalningsförmedlare, inte sådana som har exempelvis BroBizz eller AutoPASS.

I *första stycket* genomförs artikel 9.5 i kommissionens beslut, som säger att när en EETS-användare betalar en vägtull till sin betalningsförmedlare inom EETS ska EETS-användarens betalningsskyldighet gentemot den berörde avgiftsupptagaren anses som uppfylld.

Av *andra stycket* följer att om väganvändarens fordonsutrustning är i drift vid passage av ett vägtullsområde, får avgiftsupptagaren inte rikta sitt krav direkt mot väganvändaren. Bestämmelsen genomför inte någon särskild artikel utan innebär den av kommissionens beslut som sådant. Den följer också implicit av bilaga 1 till beslutet, punkten 1, som säger att EETS-användarna inte ska ha direktkontakt med avgiftsupptagarna som en del i EETS.

Avgiftsupptagaren ska alltså vara förhindrad att vända sig till väganvändaren med betalningskrav, om en transpondersignal har tagits emot. Kravet ska då riktas mot betalningsförmedlaren. Som angivits inledningsvis följer det av 1 § att skyddet för väganvändaren i den här regeln endast gäller inom ramen för EETS.

Bestämmelsen innebär dock samtidigt att om väganvändaren inte har skött sina åligganden enligt 11 § och fordonsutrustningen alltså inte är i drift, avgiftsupptagaren ska vara oförhindrad att vända sig till väganvändaren med kravet. Passagen kan då i stället ha registerats genom ANPR-teknik. Att avgiftsupptagaren har en

valfrihet i fråga om vem kravet ska riktas mot i en sådan situation följer av 13 §.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.8.

### 13 §

I paragrafen, som är ny, regleras betalningsförmedlarens betalningsskyldighet.

Av 1 § och definitionen i 3 § följer att bestämmelsen bara är tillämplig på betalningsförmedlare som är registrerade inom ramen för bestämmelserna om EETS i denna lag, inte exempelvis BroBizz.

*Första stycket* genomför artikel 7.2 i kommissionens beslut, som säger att förutom att kräva betalning från en betalningsförmedlare inom EETS för en bestyrkt färdvägsdeklaration, kan en avgiftsupptagare kräva betalning från en betalningsförmedlare inom EETS för en bestyrkt färdvägsdeklaration som saknas för ett användarkonto som handhas av den betalningsförmedlaren inom EETS. Bestämmelsen innebär att om fordonsutrustningen inte är i drift vid passagen, och någon färdvägsdeklaration alltså inte har skickats, kan avgiftsupptagaren ändå vända sig till betalningsförmedlaren med sitt krav. Passagen kan då ha registrerats genom ANPR-teknik eller på annat sätt. Att avgiftsupptagaren i stället kan vända sig till väganvändaren i en sådan situation följer av 12 §.

*Andra stycket* genomför artikel 7.3 och innebär att om betalningsförmedlaren har skickat sin svarta lista till avgiftsupptagaren, ska betalningsförmedlaren inte vara betalningsskyldig för passager som har gjorts med sådan fordonsutrustning som finns på den svarta listan. Bestämmelsen är ett avsteg från den normalt gällande principen om att försändelser går på avsändarens risk. Eftersom betalningsförmedlaren kommer att skicka sin svarta lista elektroniskt, och avgiftsupptagaren som brukligt är troligtvis kommer att skicka en bekräftelse på att listan kommit fram, innebär bestämmelsen sannolikt i praktiken inget problem i bevishänseende.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.8.

## Om vägtull

### 14 §

Paragrafen är ny.

I *första stycket* genomförs artikel 5.4 i kommissionens beslut som säger att den vägtull som avgiftsupptagarna debiterar EETS-användarna inte ska överstiga den motsvarande nationella eller lokala vägtullen. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.5.4.

Genom *andra stycket* genomförs artikel 7.1.

## Särredovisning

### 15 §

I paragrafen, som är ny, anges att om en myndighet eller juridisk person både är avgiftsupptagare och betalningsförmedlare, ska verksamheterna särredovisas. I 33 § finns bemyndigande om att föreskriva de närmare bestämmelser som behövs. I 2 § 4 förordningen ges Transportstyrelsen rätt att meddela föreskrifter.

Bestämmelsen genomför artikel 8 i kommissionens beslut och behandlas i avsnitt 4.9.

## Tekniska krav

### 16 §

Paragrafen ersätter 4 § i lagen och innebär en utvidgning av möjligheten att föreskriva om de tekniska kraven till att även avse betalningsförmedlarens utrustning.

Bestämmelsen i *första stycket* genomför nu även artiklarna 12, 13 och 14 och bilagorna II och III i kommissionens beslut. Den behandlas i avsnitt 4.10.

Av *andra stycket* följer att den tekniska utrustningen ska bedömas och godkännas på visst sätt, nämligen på det sätt som anges i bilaga IV till kommissionens beslut. I 33 § finns bemyndigande att föreskriva om förfarandet. Definitionen av teknisk utrustning följer av 3 §. I 5 och 18 §§ finns bestämmelser om att det är avgiftsupptagare och anmälda organ som ska utföra bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning.

Bestämmelser om beslut om att inte godkänna den tekniska utrustningen finns i 20 §.

### Anmälda organ

#### 17 §

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om ackreditering av anmälda organ. Den innebär att organ som ska utföra bedömningar om överensstämmelse och lämplighet för användning enligt 18 § ska vara ackrediterade och anmälda av Swedac. Bestämmelsen genomför artikel 17 och behandlas i avsnitt 4.12.

#### 18 §

I paragrafen, som är ny, anges att anmälda organ ska bedöma frågor som gäller överensstämmelse eller lämplighet för användning av sådan teknisk utrustning som behövs i ett elektroniskt väg-tullsystem. Begreppet teknisk utrustning definieras i 3 §.

Med lämplighet för användning avses enligt kommissionens beslut ”en driftskompatibilitetskomponents förmåga att uppnå och bibehålla specificerade prestanda under drift, typiskt integrerat i EETS i förbindelse med en avgiftsupptagares system” (artikel 2f).

Att förfarandet ska ske på visst sätt följer av 16 § andra stycket. Om det anmälda organet inte godkänner utrustningen får betalningsförmedlaren eller tillverkaren hänskjuta frågan till Transportstyrelsen, se 20 §.

#### 19 §

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om tystnadsplikt för de anmälda organen. Bestämmelsen följer av bilaga V h till kommissionens beslut och behandlas i avsnitt 4.19.1.

## Beslut om överensstämmelse och lämplighet för användning

### 20 §

I bestämmelsen, som är ny, regleras beslut om överensstämmelse och lämplighet för användning. Regeln innebär att om en avgiftsupptagare eller ett anmält organ vid en sådan bedömning som följer av 5, 16 och 18 §§ finner att den tekniska utrustningen inte uppfyller de föreskrivna krav som anges i 16 §, får den tillverkare eller betalningsförmedlare som har initierat bedömningen hänskjuta frågan till Transportstyrelsen. Att det är Transportstyrelsen som ska besluta följer av 5 § förordningen. Transportstyrelsen fattar sedan ett beslut i saken, som kan överklagas på sedvanligt sätt, se 32 §.

Att beslut ska fattas i sådana situationer följer av artikel 16 i kommissionens beslut.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.15.

## Förlikningsorgan

### 21 §

Paragrafen är ny. I bestämmelsen slås fast att det ska finnas ett förlikningsorgan. Bestämmelsen genomför artikel 11 i kommissionens beslut och behandlas i avsnitt 4.13.

Förlikningsorganet ska endast agera om någon av parterna begär det. Med parter avses betalningsförmedlare och avgiftsupptagare. I 10 § finns bestämmelser om förutsättningarna för att kontrakt ska kunna slutas.

Förlikningsorganets uppgifter är tudelade. Dels ska det medla mellan parterna inför kontraktsskrivning, dels ska det undersöka om redan slutna kontrakt är diskriminerande eller på andra sätt oskäligen. Förlikningsorganet har dock inte någon rättslig möjlighet att slutligt pröva frågan, utan kan bara försöka förlika parterna.

I 27 § 3 finns bestämmelser om att regeringen får meddela föreskrifter om vilken statlig myndighet som ska vara förlikningsorgan. I 8 § förordningen anges att det är Kommerskollegium som ska vara förlikningsorgan.

I 33 § finns ett bemyndigande om att föreskriva om handläggningen hos förlikningsorganet. I artikel 11 fastställs nämligen vissa frister som ska hållas och att förlikningsorgan inom



Europeiska unionen ska utbyta information och liknande med varandra.

### **Register/Registret över vägtullsområden/Registret över betalningsförmedlare**

#### 22–26 §§

I paragraferna, som är nya, behandlas de register som behövs enligt artikel 19 i kommissionens beslut.

I 22 § slås fast att Transportstyrelsen ska föra register över vägtullsområden och betalningsförmedlare och vara personuppgiftsansvarig enligt PUL.

I 23 och 25 §§ anges ändamålet för registrena.

I 24 och 26 §§ anges vad registrena ska innehålla. Innehållet följer av artiklarna 6 och 19.

Bestämmelserna behandlas i avsnitt 4.17.

### **Ansvariga statliga myndigheter**

#### 27 §

I bestämmelsen anges att regeringen ska besluta om vilka statliga myndigheter som ska vara ansvariga för de olika funktionerna. Paragrafen ersätter nuvarande 6 §. Sista meningen i nuvarande paragraf har delvis förts in i 28 § första stycket.

I sista punkten anges att regeringen meddelar föreskrifter om vilken statlig myndighet som ska vara avgiftsupptagare på allmän väg. Bestämmelsen innebär att regeringen inte ska besluta vilka kommunala myndigheter eller privata subjekt som ska vara avgiftsupptagare. Att de är avgiftsupptagare på sina infrastrukturer följer naturligt av att de är väghållare eller motsvarande på sina färjor eller andra vägvägnitt (exempelvis Öresundsbron) och tar upp avgifter där. Bestämmelsen behandlas i denna del i avsnitt 4.5.3.

## Tillsyn

### 28 §

Paragrafen ersätter nuvarande 7 § och delvis sista meningen i 6 §. Den innehåller bestämmelser om tillsyn. Det nya första stycket behandlas i avsnitt 4.14.

I det nya *första stycket första punkten* anges att tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över att betalningsförmedlare följer bestämmelserna i lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Tillsynen i detta avseende gäller de allmänna krav som ställs på betalningsförmedlarnas täckningsgrad och liknande som ska föreskrivas med stöd av 8 och 33 §§.

Av *andra punkten* följer att tillsyn ska ske av betalningsförmedlarnas tekniska utrustning. Bestämmelsen genomför artikel 15.

Första och andra punkten avser tillsyn över alla betalningsförmedlare som verkar i landet, inte bara de som är registrerade här. I 30 § finns bestämmelser om att tillsynsmyndigheten ska granska att betalningsförmedlarna fortfarande uppfyller förutsättningarna för att vara registrerade som sådana.

Enligt *tredje punkten* ska tillsyn ske av sådana avgiftsupptagare som inte är myndigheter. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak den nuvarande bestämmelsen i 6 § andra meningen.

Uppräkningen är inte uttömmande. Det finns även andra situationer då tillsynsmyndigheten kan behöva ingripa. En sådan situation är exempelvis då ett organ som ackrediterats och anmälts av en annan medlemsstat inte uppfyller kraven, se 6 § förordningen om elektroniska vägtullar.

### 29 §

Paragrafens första stycke ersätter nuvarande 8 § och har endast ändrats språkligt. I andra stycket har nuvarande 9 § förts in.

### 30 §

Paragrafen är ny och rör tillsyn av de betalningsförmedlare som är registrerade i Sverige.

Bestämmelsens *första stycke* genomför regeln i artikel 3 e i kommissionens beslut om att betalningsförmedlares globala risk-

hanteringsplan ska granskas minst vartannat år. Slutsatserna från granskningen i den delen ska noteras i registret.

Paragrafens *andra stycke* genomför regeln i artikel 19.1 b andra stycket som anger att en granskning ska ske minst en gång om året av om vissa förutsättningar för registrering av betalningsförmedlaren fortfarande är uppfyllda.

## Återkallelse av registrering

### 31 §

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om återkallelse av registrering. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.17.

Det *första stycket* genomför artikel 19.1 b andra stycket i den del den anger att registret ska uppdateras om förutsättningarna i motsvarande 7 § 1, 4, 5 eller 6 inte längre är uppfyllda. Betalningsförmedlarens registrering ska alltså återkallas om förutsättningarna inte längre är uppfyllda.

I *andra stycket* anges att om den registrerade begär det, ska registreringen återkallas.

## Överklagande

### 32 §

Paragrafen ersätter den nuvarande 10 § och reglerar överklagande. Bestämmelsen genomför delvis artikel 16 i kommissionens beslut och behandlas i avsnitt 4.20.

Genom ändringen i *första stycket* omfattas alla beslut som fattats enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, inte bara tillsynsbeslut. Vidare anges att alla beslut ska överklagas till samma domstol, nämligen Förvaltningsrätten i Karlstad.

I 30 § myndighetsförordningen (2007:515) finns bestämmelser om att myndigheters beslut i ärenden om meddelande av föreskrifter inte får överklagas.

## Bemyndiganden

### 33 §

Paragrafen ersätter den nuvarande 11 § och behandlar bemyndiganden.

## 7.11 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem

### Innehåll

#### 1 §

Paragrafens *första stycke* anger att förordningen innehåller bestämmelser om tillämpningen av lagen om elektroniska vägtullsystem. I första stycket är det endast uttrycket vägtullsystem som ändras.

I *andra stycket*, som är nytt, anges att termer och uttryck som används i förordningen har samma betydelse som i lagen om elektroniska vägtullsystem.

## Bemyndiganden

### 2 §

I paragrafen utvidgas Transportstyrelsens föreskriftsrätt.

*Första punkten* anger även fortsättningsvis att Transportstyrelsen ska meddela föreskrifter om vilka tekniska krav som ska vara uppfyllda. Bemyndigandet följer av 16 § och innebär att Transportstyrelsen ska föreskriva om kraven i hela den tekniska utrustningen, inte bara i avgiftsupptagarens utrustning. De föreskrifter som här avses är, förutom de som följer av EFC-direktivet, artikel 12, 13 och 14 i kommissionens beslut.

I *andra punkten* finns bemyndigande avseende vilka krav betalningsförmedlaren ska uppfylla enligt artikel 3 och 4 i kommissionens beslut.

*Tredje punkten* avser föreskrifter om innehållet i en områdesdeklaration, dvs. bilaga 1 till kommissionens beslut.

*Fjärde punkten* innebär att föreskrifter ska meddelas om särredovisning med det innehåll som anges i artikel 8 i kommissionens beslut.

*Femte punkten* avser föreskrifter om hur bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning ska gå till, dvs. bilaga IV i kommissionens beslut.

I *sjätte punkten* regleras de föreskrifter som ska genomföra bilaga VI i kommissionens beslut.

*Sjunde punkten* ersätter den nuvarande andra punkten. Den ändras på så sätt att begreppet vägtullsystem införs och att även avgifter för registrering och expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd omfattas av föreskriftsrätten.

### Ansvariga statliga myndigheter

#### 3 §

I paragrafen har begreppet vägtullsystem införts.

#### 4 §

Paragrafen är ny och innebär att det är Transportstyrelsen som ska godkänna betalningsförmedlare. Paragrafen har stöd i 27 § 2 lagen om elektroniska vägtullsystem.

#### 5 §

Paragrafen är ny. Bestämmelsen innebär att betalningsförmedlare eller tillverkare som vill ha ett beslut i fråga om deras utrustning uppfyller kraven ska hänskjuta frågan till Transportstyrelsen. Paragrafen har stöd i 20 § lagen om elektroniska vägtullsystem.

#### 6 §

Bestämmelsen är ny och innebär att det är Transportstyrelsen som ska anmäla till kommittén för elektroniska vägtullar om ett anmält organ inte uppfyller kraven.

Paragrafen genomför artikel 17.4 i kommissionens beslut. I den anges följande. Om en medlemsstat eller kommissionen anser att ett organ som har anmälts av en annan medlemsstat inte uppfyller de berörda kriterierna, ska ärendet överlämnas till kommittén för elektroniska vägtullar, som inom tre månader ska lämna sitt yttrande. Mot bakgrund av yttrandet från kommittén ska kommissionen informera medlemsstaten ifråga om eventuella ändringar som krävs för att det anmälda organet ska få behålla den status som det har tilldelats.

Kommittén för elektroniska vägtullar regleras i artikel 5 i EFC-direktivet.

Paragrafen har stöd i 27 § 1 lagen om elektroniska vägtullsystem.

### 7 §

Paragrafen är ny. Den reglerar de fall då en avgiftsupptagare anser att det elektroniska vägtullsystemet är ett "mindre och lokalt elektroniskt vägtullsystem" enligt 2 § lagen, som inte behöver uppfylla de föreskrivna kraven. Ett sådant vägtullsystem ska då anmälas till Transportstyrelsen.

### 8 §

I paragrafen, som är ny, anges att det är Kommerskollegium som ska vara förlikningsorgan.

I *andra och tredje stycket* genomförs artikel 11.2-3 i kommissionens beslut om vilka tidsfrister som ska gälla för förlikningsorganet.

Paragrafen har stöd i 27 § 3 och 33 § 5 lagen om elektroniska vägtullsystem.

### 9 §

Paragrafen är ny. I bestämmelsen klargörs att det är Trafikverket som är den statliga myndighet som ska vara avgiftsupptagare på de allmänna vägarna.

Paragrafen har stöd i 27 § 4 lagen om elektroniska vägtullsystem.

## Bestämmelser om avgiftsupptagare

### 10 §

Bestämmelsen är ny. Den innebär att sådana avgiftsupptagare som inte är statliga myndigheter, dvs. kommunala myndigheter och privata väghållare på enskilda vägar, ska meddela Transportstyrelsen sin avgiftsstruktur. Bestämmelsen genomför artikel 6 i kommissionens beslut. Uppgifterna behövs i registret om vägtullsystem, se 24 § lagen om vägtullsystem. Bestämmelsen innebär att avgiftsupptagare fortlöpande ska meddela sin avgiftsstruktur, dvs. både när den skapas och när den ändras. Transportstyrelsen kan också inom ramen för sin tillsynsverksamhet begära in uppgifterna när som helst, jfr 28 § första stycket 3 lagen om vägtullsystem.

I *andra stycket* anges att sådana avgiftsupptagare som inte är statliga myndigheter ska meddela Transportstyrelsen sambandet mellan de använda parametrarna för klassificering av fordon och fordonstaxeklasserna minst tre månader innan de ska användas. Bestämmelsen genomför bilaga VI punkt 1.2.

Paragrafen har stöd i 4 § andra stycket och 33 § 1 lagen om elektroniska vägtullsystem.

### 11 §

Paragrafen är ny och genomför artikel 5.5 i kommissionens beslut.

Paragrafen har stöd i 4 § andra stycket och 33 § 1 lagen om elektroniska vägtullsystem.

### 12 §

Paragrafen är ny och genomför artikel 5.6. Den har stöd i 4 § andra stycket och 33 § 1 lagen om elektroniska vägtullsystem.

### 13 §

Bestämmelsen är ny och genomför artikel 5.1 och 5.8. Paragrafen har stöd i 4 § andra stycket och 33 § 1 lagen om elektroniska vägtullsystem.

*14 §*

Bestämmelsen är ny och genomför artikel 5.7. Paragrafen har stöd i 4 § andra stycket och 33 § 1 lagen om elektroniska vägtullsystem.



# Kommittédirektiv



## **Skatte- och avgiftsuttag vid användandet av vissa vägar**      **Dir. 2011:47**

---

Beslut vid regeringssammanträde den 9 juni 2011

### **Sammanfattning**

En särskild utredare ska analysera förutsättningarna för och lämna förslag till vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller sådan skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen och som tas ut i form av trängselskatt. Utredaren ska också lämna förslag till hur en sådan delegation kan utformas.

Utredaren ska vidare ta fram författningsförslag till uttag av avgifter vid användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet. Utredaren ska även undersöka villkoren för att ta ut trängselskatt och avgift för användandet av väginfrastruktur för fordon som inte är registrerade i Sverige. Förslag ska lämnas på hur ett skatte- respektive avgiftsuttag för sådana fordon kan utformas. I det sammanhanget ska även utformningen av påminnelse- och sanktionsavgifter vid utebliven betalning analyseras. Utredaren ska ta ställning till hur framtida höjningar av trängselskatten bör utformas och på vilket eller vilka sätt sådana höjningar bör genomföras. I uppdraget ingår även att överväga vilka allmänna förvaltningsdomstolar som ska pröva mål om trängselskatt som första instans.

Utredaren ska vidare ta ställning till de författningsändringar som kan aktualiseras och lämna förslag till sådana ändringar. I uppdraget ingår inte att föreslå ändringar i grundlag. En konsekvensbeskrivning ska göras av förslagen. Utredaren ska även bedöma förslagets påverkan på intäkterna från trängselskatt i Stockholm och Göteborg.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2012.

## Bakgrund

### *Trängselskatt*

Lagen (2004:629) om trängselskatt trädde i kraft den 1 januari 2005. Med stöd av lagen kan tids- och platsrelaterade skatter tas ut. Under en försöksperiod från och med den 3 januari 2006 till och med den 31 juli 2006 togs skatt ut för passager in i och ut ur Stockholm. Efter beslut av riksdagen återinfördes trängselskatten i Stockholm från och med den 1 augusti 2007 (prop. 2006/07:109, bet. 2006/07:SkU19, rskr. 2006/07:212). Riksdagen har fattat beslut om införande av trängselskatt i Göteborg från och med den 1 januari 2013 (prop. 2009/10:189, bet. 2009/10:SkU39, rskr. 2009/10:294).

I budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1, volym 1, s. 145) anges att en utredare bör få i uppdrag att närmare utreda förutsättningarna för att till kommuner delegera rätten att meddela föreskrifter om trängselskatt, en skattskyldighet för fordon som inte är registrerade i Sverige samt hur skattebeloppen bör justeras för att skattens förmåga att begränsa trängsel ska bibehållas. I budgetpropositionen för 2011 har det även angetts att en bestämmelse som begränsar skatteuttaget om flera betalstationer i Göteborgs kommun passeras under en viss tidsperiod, en s.k. flerpassageregeln, ska analyseras. Flerpassageregeln hanteras dock inom ramen för propositionen Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg (2010/11:133).

### *Allmänna förutsättningar för trängselskatt*

Huvudsyftet med trängselskatt är att öka framkomligheten för vägtrafiken. Trängselskatt bidrar även till lägre bullernivåer och minskade utsläpp av olika föroreningar. I första hand ska dock skatteuttaget bidra till reducerad trängsel. I propositionen Införande av trängselskatt i Göteborg (2009/10:189) anges att det finns anledning att överväga på vilket sätt eventuella justeringar av skattebeloppen ska utformas för att bibehålla skattens förmåga att begränsa trängsel i Stockholm och Göteborg.

Intäkterna från trängselskatten i Göteborg och Stockholm ska användas för att finansiera investeringar i infrastruktur. Regeringen fattade i mars 2010 beslut om att fastställa den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. I den

nationella planen ingår ett antal väg- och järnvägsinvesteringar vars kostnader helt eller delvis kommer att finansieras med inkomster från bland annat trängselskatt. För dessa investeringar får lån tas upp i Riksgäldskontoret. För närvarande är medfinansiering med uttag av trängselskatt aktuellt för vissa infrastruktursatsningar som ingår i Stockholmsöverenskommelsen samt för satsningar i Västra Götalands län som ingår i det västsvenska infrastrukturpaketet.

Uttaget av trängselskatt bör utformas utifrån samma principer oavsett var den tas ut. Med hänsyn till att trafikförhållandena varierar mellan olika orter och områden kan den närmare utformningen komma att variera, exempelvis avseende tidpunkter för uttag av trängselskatt och skattens storlek. Eftersom det huvudsakliga syftet med trängselskatt är att minska trängseln, bör skatteuttaget utformas så att det ger ett incitament för den enskilde att antingen välja en annan tidpunkt för transporten eller att t.ex. byta färdstätt till kollektivt resande.

En annan viktig utgångspunkt är att trängselskatt tas ut för merparten av de fordon som trafikerar det skattebelagda området. Samtliga bilar som kör in i och ut från det skattebelagda området utnyttjar infrastrukturen och ger upphov till trängsel. Av legitimitets- och rättviseskäl bör därför uttaget av trängselskatt omfatta merparten av de fordon som passerar det skattebelagda området. Undantag kan dock medges för sådana fordon som i hög grad ersätter bilkörning och därmed minskar trängseln. Även skäl såsom att det inte finns något annat val än att använda bil för att kunna förflytta sig, kan motivera undantag från trängselskatt. Det förhållandet att ett fordon inte är registrerat i Sverige bör inte medföra befrielse från trängselskatt. Anledningen till att dessa fordon hittills inte har omfattas av trängselskatt är att det har ansetts alltför komplicerat att beskatta dem. Framförallt har det bedömts att det inte är genomförbart att kontrollera om skatten har betalats och att det finns begränsade möjligheter att driva in skatt vid utebliven betalning.

#### *Möjligheter till delegation avseende skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen*

En grundläggande konstitutionell princip är att det ligger på riksdagen att meddela föreskrifter på skatteområdet. Regeringen har dock en på regeringsformen grundad befogenhet att meddela

föreskrifter om verkställighet av lag även på detta område samt möjlighet att överlåta sådana befogenheter till en förvaltningsmyndighet. Riksdagen får också bemyndiga regeringen att meddela föreskrifter om tull på införsel av varor (8 kap. 3 § regeringsformen).

Att en offentlighetsrättslig pålaga som trängselskatt är att betrakta som en skatt i konstitutionell mening framgår av förarbetena till lagen om trängselskatt (SOU 2003:61. s. 101 f., prop. 2003/04:145 s. 32 f. och bet. 2003/04:SkU35). Det fanns därmed när lagen infördes inte några förutsättningar att delegera normgivningsmakt till regeringen eller till kommunerna för att reglera uttaget av skatten.

Sedan den 1 januari 2011 framgår av 8 kap. 9 § regeringsformen att riksdagen kan bemyndiga en kommun att meddela föreskrifter om bl.a. skatt som syftar till att reglera trafikförhållandena i kommunen. Av förarbetena till denna bestämmelse framgår att regeringen, i likhet med Grundlagsutredningen, ansåg att det borde vara möjligt för kommuner att, efter delegation från riksdagen, meddela föreskrifter rörande sådana särskilda skatter som tas ut för användning av vägnätet, t.ex. trängselskatt (SOU 2008:125 s. 562–564 och prop. 2009/10:80 s. 225–228). Det finns således numera inte längre något hinder i regeringsformen mot att riksdagen delegerar rätten att meddela föreskrifter om t.ex. trängselskatt till kommunerna.

Med hänsyn till den grundläggande principen om riksdagens exklusiva normgivningskompetens på skatteområdet anförts i regeringens proposition dock att den föreslagna delegationsbestämmelsen bör tolkas restriktivt (prop. 2009/10:80 s. 228). Enligt förarbetena är utgångspunkten fortfarande att föreskrifterna ska meddelas av riksdagen men att delegation är möjlig. Regeringen uttalar i förarbetena även att det framstår som en lämplig ordning att i lag ange de grundläggande förutsättningarna för skatteuttaget och därefter genom delegation ge kommuner rätt att meddela kompletterande föreskrifter.

#### *Avgiftsuttag vid användandet av allmänna vägar*

I den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 ingår några väginvesteringar som helt eller delvis kommer att finansieras genom att avgifter tas ut av dem som

trafikerar vägen. De väginvesteringar som är aktuella är de kommande broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4, över Motalaviken på riksväg 50 och över Skurusundet på väg 222.

Avgiftsuttag för användandet av allmänna vägar regleras i väglagen (1971:948). Enligt 29 § väglagen kan regeringen besluta att avgift ska tas ut för att finansiera nya vägar. Någon närmare reglering av hur avgiftsuttaget ska utformas finns inte i lagen.

Uttag av sådana avgifter måste vara förenliga med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer<sup>1</sup> (Eurovinjettdirektivet). Detta direktiv reglerar bl.a. tids- och distansbaserade skatter och avgifter som tas ut för lastbilar och lastbils kombinationer med en högsta tillåten bruttovikt på mer än 3,5 ton. Grundprincipen är att sådana pålagor maximalt får motsvara kostnaden för investering i och drift av infrastrukturen. Vidare finns regler om differentiering av distansbaserade pålagor utifrån fordonskategori och EURO-klass.

Beroende på teknisk lösning för registrering av passager vid avgiftsuttag blir även andra bestämmelser i nationell lagstiftning och EU-regelverk tillämpliga.

#### *Allmänna förutsättningar för skatte- och avgiftsuttag baserat på elektronisk avläsning*

Skatte- och avgiftsuttag vid användandet av väg som baseras på elektronisk avläsning ska följa Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen<sup>2</sup> (EFC-direktivet), som har införlivats i svensk lagstiftning genom lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem. Direktivet ska tillämpas på vägtullsystem med system för elektronisk inkassering av vägtullar där utrustning behöver installeras i fordon. Avgiftssystem som uteslutande baseras på identifiering genom fotografering av registreringsskylt definieras enligt direktivet inte som elektroniskt avgiftssystem och omfattas därför inte av direktivets regler. Det svenska uttaget av trängselskatt baseras på

<sup>1</sup> EGT L 187, 20.7.1999, s. 42 (Celex 31999L0062), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG av den 17 maj 2006 (EUT L 157, 9.6.2006, s. 8, Celex 32006L0038).

<sup>2</sup> EUT L 166, 30.4.2004, s. 124 (Celex 32004L0052).

fotografering av registreringsskyltar och därför omfattas inte skatteuttaget av direktivets regler.

Satellitbaserad positionsbestämning eller mobil-kommunikation enligt GSM/GPRS-standarden eller 5,8 GHz mikrovågor är de tekniker som ska tillämpas i alla elektroniska vägtullssystem. EFC-direktivet anger att det ska tas fram en europeisk tjänst (European Electronic Toll Services, EETS) som innebär att en elektronisk betaltjänst för användandet av väg ska kunna användas i alla europeiska skatte- eller avgiftssystem. Direktivet slår fast vissa ramar för hur tjänsten ska utformas och EU-kommissionen ges, med stöd av en särskild kommitté, i uppgift att närmare definiera tjänsten, tekniskt såväl som funktionellt.

## Uppdraget

### *Möjligheten till kommunal föreskriftsrätt*

Utredaren ska bedöma förutsättningarna för att till kommuner delegera rätten att meddela föreskrifter om trängselskatt. Utredaren ska med utgångspunkt i bedömningen lämna förslag på hur en sådan delegation kan utformas och föreslå den författningsreglering som är nödvändig. I uppdraget ingår inte att föreslå ändringar i grundlag.

En viktig utgångspunkt är att en delegation inte får medföra att de grundläggande reglerna för skatteuttaget utformas på skilda sätt i de olika områden där trängselskatt tas ut. Vidare bör övriga regelverk för uttag av pålagor för användande av väginfrastruktur vara förenliga med regelverket för trängselskatt. Delegationen får inte heller förhindra effektiva trafiklösningar. I detta sammanhang kan nämnas att en princip för uttag av trängselskatt är att sådan skatt inte bör tas ut på större genomfartsleder. Om en genomfartsled kan anses utgöra en integrerad del av trafikflödet i ett trängselskatteområde och den lokala trafiken utgör en betydande del av det totala trafikflödet i detta område, kan det emellertid finnas skäl att göra ett undantag från principen. En förutsättning för att skattebelägga genomfartsleder är emellertid att det leder till minskad trängsel och därmed ökar framkomligheten på genomfartsleden (se prop. 2009/10:189 s. 8).

Ansvarsfördelningen mellan kommuner och staten ska tydliggöras, särskilt i ett EU-perspektiv. Det är angeläget att utredaren

uppmärksammar att en kommunal föreskriftsrätt inte innebär att EU:s regelverk kan åsidosättas på ett sätt som medför ansvar för staten. Särskilt sådana motsättningar som kan uppkomma i relation till Eurovinjettdirektivet ska belysas. Utredaren ska i sin bedömning dessutom ta hänsyn till att det kan finnas konkurrerande intressen mellan staten och kommunen avseende pålagor på vissa vägar. Utredaren ska även beakta att en kommuns beslut att införa trängselskatt i hög grad påverkar även medlemmar i närliggande kommuner som saknar inflytande över beslutsprocessen. I detta sammanhang bör nämnas att Mölndals kommun i sitt remissvar på promemorian om vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg (dnr Fi2010/5664) har anfört att frågan om trängselskatt inte enbart kan anses vara en enskild kommuns angelägenhet och inte heller generellt sett en regional angelägenhet i första hand. Utredaren ska även analysera hur beskattningsförbudet, dvs. att en kommun inte har rätt att beskatta andra än sina egna medlemmar, påverkar den kommunala föreskriftsrätten.

#### *Uttag av avgift för användandet av allmänna vägar*

I uppdraget ingår att ta fram författningsförslag avseende uttag av avgifter för fordon som trafikerar broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet. En förutsättning ska vara att avgiftsintäkterna i sin helhet kan användas för finansieringen av investeringarna i fråga. Såväl nationellt som EU-gemensamt regelverk ska beaktas, inklusive Eurovinjettdirektivet och EFC-direktivet och beslut som tagits med stöd av detta direktiv. Förslaget ska även vara förenligt med uttag av trängselskatt och befintligt uttag av vägavgifter.

#### *Uttag av trängselskatt och avgift för användandet av allmänna vägar för fordon som inte är registrerade i Sverige*

Utredaren ska klargöra vilka förutsättningar som behöver uppfyllas för att fordon som inte är registrerade i Sverige ska kunna omfattas av trängselskatt och avgifter för användandet av väginfrastruktur. Förslag ska lämnas på hur pålagor för sådana fordon kan utformas och utredaren ska föreslå den författningsreglering som är nöd-

vändig. Utredaren ska beakta det förfarande som används vid avgiftsuttag av utländska fordon i bl.a. Norge.

Med hänsyn till den nuvarande utformningen av skatteuttaget, svårigheter med att kontrollera att skatten är betald samt att det inte i tillräcklig grad varit möjligt att driva in skatten vid utebliven betalning, har det hittills inte ansetts meningsfullt att fordon som inte är registrerade i Sverige ska omfattas av trängselskatt. Avgifter för fordon som inte är registrerade i Sverige tas för närvarande ut på Svinesundsbron och Öresundsbron. När det gäller vägavgift enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, ska denna betalas även för utländska lastbilar. Avgiften, som är en skatt för fordon registrerade i Sverige, tas ut inom ramen för ett samarbete mellan Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland (Eurovinjettsamarbetet). Avgiften grundas dock inte på passage av viss infrastruktur, utan tas ut för hela eller delar av vägnätet.

Eftersom nuvarande system för uttag av trängselskatt bygger på att fordonens registreringsskyltar fotograferas måste det vara möjligt att kunna identifiera ägaren till ett fordon i någon form av fordonsregister. För fordon registrerade i det svenska vägtrafikregistret uppstår sällan några svårigheter i detta avseende. För fordon som inte är registrerade i Sverige krävs tillgång till andra länders fordonsregister.

I samband med införandet av trängselskatt fanns inte något tillräckligt utvecklat samarbete för informationsutbyte mellan stater avseende fordon. Möjligheten att identifiera fordon som inte var registrerade i Sverige var således begränsad. Samarbeten med tillgång till andra länders fordonsregister har utvecklats successivt. Det finns nu ett omfattande informationsutbyte mellan de europeiska myndigheter som ansvarar för nationella register över fordonsuppgifter genom den tekniska plattformen EUCARIS (European Car and Driving License Information System). Ågaruppgifter utbyts dock inte inom ramen för detta samarbete.

Inom EU används bl.a. transpondrar för att underlätta identifiering av betalningsskyldiga utländska fordon. Denna utveckling drivs på genom det nordiska samarbetet för interoperabla vägavgiftssystem (EasyGo) och även av den utveckling som kan förutses genom införandet av den europeiska interoperabla vägavgiftstjänsten EETS.

Ytterligare ett skäl till att det i dag endast är fordon som är registrerade i Sverige som omfattas av trängselskatt är att det i de



flesta fall saknas juridisk möjlighet att driva in skulder från fordonsägare i andra länder. I den utsträckning det är möjligt att vidta åtgärder blir en sådan indrivning ofta inte kostnadseffektiv. Motsvarande problem finns även vid uttag av avgift för användandet av väginfrastruktur. Indrivning av bl.a. mervärdeskatt, vissa punktskatter samt statlig och kommunal inkomstskatt omfattas emellertid av rådets direktiv 2008/55/EG av den 26 maj 2008 om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar som har avseende på vissa avgifter, tullar, skatter och andra åtgärder<sup>3</sup> (indrivningsdirektivet). Utredaren ska i analysen av pålagor för utländska fordon även redovisa i vilken utsträckning dessa kan inkasseras. Utredaren ska även undersöka och bedöma om indrivningsdirektivet ger möjlighet till indrivning av trängselskatt och avgifter som tas ut vid användandet av väginfrastruktur. Om utredarens slutsats är att indrivningsdirektivet inte omfattar dessa pålagor, ska förutsättningarna för att genom andra tillvägagångssätt driva in sådana skatter och avgifter utredas, och förslag till författningsreglering lämnas.

Utredaren ska även lämna förslag på utformning av förfarandet för kontroll. En av utgångspunkterna är att fordon ska kunna passera det skatte- respektive avgiftspliktiga området eller infrastrukturen utan att stanna. Nuvarande regelverk med betalning av trängselskatten i efterhand medför att det inte är möjligt med kontroller i samband med passage av eller vid färd inom tillämpningsområdet. Den möjlighet som står till buds är kontroll i samband med att fordonet används i andra sammanhang. Det förutsätter att den tid inom vilken skatten eller avgiften ska betalas har löpt ut. Beträffande trängselskatt fattas beskattningsbeslut senast den 20:e i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser. Med nuvarande regler ska trängselskatten betalas senast den sista dagen i andra kalendermånaden efter den månad som beslutet avser. Vid kontroll i efterhand är det dessutom fråga om sådana ingripanden som kan kräva särskilda kunskaper och befogenheter (polisiär verksamhet). I samband med uttag av vägavgifter för tunga lastbilar inom ramen för vägavgiftssamarbetet sker kontroll genom att betalningar registreras i en central databas till vilken samarbetsländerna har åtkomst.

Som nämnts ovan tas inte något beslut om trängselskatt i samband med passage in i eller ut ur ett tillämpningsområde för

---

<sup>3</sup> EUT L 150, 10.6.2008, s. 28 (Celex 32008L0055).

trängselskatt. Den som är skattskyldig för trängselskatt får normalt uppgift om att skatt ska betalas i samband med att en månatlig avi skickas till den skattskyldige. Det saknas alltså möjlighet att betala skatten när passagen sker. Utredaren ska analysera de konsekvenser ett sådant förfarande för att betala skatten får vid avgifts- eller skatteuttag för ägare till fordon som inte är registrerade i Sverige.

En tilläggsavgift tas ut om trängselskatt inte betalats i tid. Om en sådan avgift ska tas ut ska den även omfatta fordon som inte är registrerade i Sverige. I en promemoria från Finansdepartementet den 25 juni 2009 (Fi2009/4874) har det övervägts om det finns skäl att ändra den nuvarande tilläggsavgiften. I promemorian ifrågasätts om tilläggsavgiften står i rimlig proportion till betalningsförsummelsen, i synnerhet när betalning sker bara någon dag för sent. Vidare framhålls i promemorian att tilläggsavgiften, med tanke på dess storlek, 500 kr, framstår som en alltför drastisk första påtryckningsåtgärd för förhållandevis låga skattebelopp. I promemorian föreslås bland annat att en påminnelseavgift ska tas ut innan tilläggsavgift blir aktuell.

Förslaget ska ta hänsyn till att sådana avgifter även ska kunna tillämpas på för sent betald avgift och skatt hänförlig till fordon som inte är registrerade i Sverige. Påminnelse- och sanktionsavgifter ska påföras på ett enhetligt sätt. Utredaren ska därför lämna förslag på påminnelse- och sanktionsavgifter som tar hänsyn till att dessa avgifter ska tas ut på ett likartat sätt, oavsett om de avser försenad betalning av trängselskatt eller av avgift för användandet av infrastruktur.

#### *Bibehållande av trängselskattens förmåga att begränsa trängsel*

För att bibehålla skattens förmåga att begränsa trängsel behöver skattebeloppen kontinuerligt justeras. För trängselskatten i Stockholm och Göteborg gäller även att inkomsterna ska användas för att finansiera vissa investeringar i transportinfrastruktur som ingår i den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Investeringarna omfattas av den särskilda planeringsram för brukarfinansierade objekt som har fastställts av riksdagen. Finansieringen av investeringarna i Stockholm och Göteborg förutsätter att skattebeloppen successivt höjs.

Utredaren ska ta ställning till hur framtida höjningar av trängselskatten ska utformas. Förutom höjningar direkt beslutade av

riksdagen finns exempelvis möjlighet att knyta an skattebeloppen till index.

#### *Behörighet att avgöra mål om trängselskatt*

Mål om trängselskatt prövas av Förvaltningsrätten i Stockholm enligt 7 c § förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m. Inte minst mot bakgrund av att trängselskatt nu kommer att tas ut i Göteborg ska utredaren överväga om det finns anledning att göra förändringar i fråga om vilka domstolar som ska ha behörighet att döma i mål om trängselskatt.

#### **Konsekvensbeskrivningar**

En konsekvensbeskrivning ska göras av förslagen. Utredaren ska särskilt bedöma de konsekvenser som förslagen kan komma att medföra för intäkterna från trängselskatt i Stockholm och Göteborg. Utredarens förslag får inte innebära lägre intäkter från trängselskatten i Stockholm och Göteborg än vad som anges i den nationella planen för utveckling av transportsystem för perioden 2010–2021.

#### **Samråd och redovisning av uppdraget**

Samråd ska ske med berörda myndigheter. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2012.

(Finansdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till 2011 års  
vägtullsutredning (Fi 2011:08)**

**Dir.  
2012:65**

Beslut vid regeringssammanträde den 14 juni 2012

## Sammanfattning

Regeringen beslutade den 9 juni 2011 kommittédirektiv om skatte- och avgiftsuttag vid användandet av vissa vägar (dir. 2011:47).

Utredaren ska nu, utöver vad som framgår av redan beslutade direktiv, ta fram förslag till hur Europeiska kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta<sup>1</sup> ska genomföras i svensk rätt. Utredaren ska lämna de författningsförslag som genomförandet av kommissionens beslut kräver.

Tidpunkten då uppdraget ska redovisas ändras på följande sätt. Den del av uppdraget som avser uttag av avgift för användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet inklusive ett sådant avgiftsuttag för fordon som inte är registrerade i Sverige samt genomförandet i svensk rätt av kommissionens beslut om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter ska utredaren redovisa senast den 30 september 2012. Uppdraget i övrigt ska redovisas senast den 15 februari 2013.

## Ändring i uppdraget

Utredaren ska ta fram förslag till hur kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta ska genomföras i svensk rätt. I uppdraget ingår

<sup>1</sup> EUT L 268, 13.10.2009, s. 11 (Celex 32009D0750).

att se över lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem och förordningen (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem samt att föreslå övriga författningsändringar som behövs.

När det gäller förslag till fördelning av de roller och uppgifter som följer av kommissionens beslut ska utredaren ta utgångspunkt i den nu gällande ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och Transportstyrelsen. Utredaren ska särskilt beakta att Trafikverket har till uppgift att ansvara för byggande och drift av statliga vägar och att Transportstyrelsen har till uppgift att svara för vägtrafikregistret och tillsyn inom transportområdet.

Kommissionen har genom beslut 2009/750/EG fastställt tekniska specifikationer, kontraktsregler samt vissa rättigheter och skyldigheter för olika aktörer inom ramen för ett europeiskt system för elektroniska vägtullar. Införandet av systemet följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen<sup>2</sup> (EFC-direktivet), som i svensk lagstiftning har genomförts genom lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem och förordningen (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem.

Den del av uppdraget som avser uttag av avgift för användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet ska redovisas separat. Denna del av uppdraget omfattar även avgiftsuttag för fordon som inte är registrerade i Sverige och genomförandet i svensk rätt av kommissionens beslut om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta.

I de ursprungliga direktiven gavs utredaren i uppdrag att lämna förslag på bestämmelser om påminnelse- och sanktionsavgifter som tar hänsyn till att dessa avgifter ska tas ut på ett likartat sätt, oavsett om de avser försenad betalning av trängselskatt eller av avgift för användandet av infrastruktur. Det angavs vidare i dessa direktiv att förslaget ska ta hänsyn till att sådana avgifter även ska kunna tillämpas på försent betald avgift och skatt hänförlig till fordon som inte är registrerade i Sverige samt att påminnelse- och sanktionsavgifter ska tas ut på ett enhetligt sätt. Utredaren ska lämna ett samlat förslag i dessa delar i den slutliga redovisningen av uppdraget. I fråga om försenad betalning av avgift för användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och

---

<sup>2</sup> EUT L 166, 30.4.2004, s. 124 (Celex 32004L0052).

Skurusundet får utredaren i delredovisningen endast föreslå sanktioner och bestämmelser som motsvarar nuvarande regler som gäller vid försent betald trängselskatt. Det ursprungliga uppdraget gällande samtliga aktuella påminnelse- och sanktionsavgifter, inklusive de nya broarna, ska fortsatt redovisas i slutbetänkandet.

### **Redovisning av uppdraget**

Uppdraget skulle enligt de ursprungliga direktiven redovisas senast den 30 september 2012. Den ytterligare uppgift som utredaren nu fått innebär att tiden för uppdraget måste förlängas. Den del av uppdraget som avser avgifter för användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet samt genomförandet av kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 ska redovisas i ett delbetänkande senast den 30 september 2012. Övriga delar av arbetet ska redovisas i ett slutbetänkande senast den 15 februari 2013.

(Finansdepartementet)

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► **B**

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 1999/62/EG**

av den 17 juni 1999

om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

(EGT L 187, 20.7.1999, s. 42)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
► <b><u>M1</u></b>	Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG av den 17 maj 2006	L 157	8	9.6.2006
► <b><u>M2</u></b>	Rådets direktiv 2006/103/EG av den 20 november 2006	L 363	344	20.12.2006
► <b><u>M3</u></b>	Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011	L 269	1	14.10.2011

Ändrad genom:

► <b><u>A1</u></b>	Akt om villkoren för Republiken Tjeckiens, Republiken Estlands, Republiken Cyperns, Republiken Lettlands, Republiken Litauens, Republiken Ungerns, Republiken Maltas, Republiken Polens, Republiken Sloveniens och Republiken Slovakien anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska Unionen och om anpassning av fördragen	L 236	33	23.9.2003
--------------------	--	-------	----	-----------



**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV  
1999/62/EG**

**av den 17 juni 1999**

**om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa  
infrastrukturer**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71.1 och 93 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(3)</sup>,

i enlighet med artikel 251 i fördraget <sup>(4)</sup>, och

av följande skäl:

1. Det är en förutsättning för att kunna avlägsna snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna att avgiftssystemen harmoniseras och att rättvisa ordningar införs för att ta ut infrastrukturkostnader av åkare.
2. Dessa mål kan endast uppnås i etapper.
3. En viss grad av harmonisering av skatte- och avgiftssystemen har redan uppnåtts genom antagandet av rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor <sup>(5)</sup> och rådets direktiv 92/82/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av punktskattesatser för mineraloljor <sup>(6)</sup>.
4. Europeiska gemenskapernas domstol upphävde genom dom den 5 juli 1995 i mål C-21/94, Europaparlamentet mot rådet <sup>(7)</sup>, rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer <sup>(8)</sup>, men förklarade att direktivet alltfjämt skulle vara tillämpligt till dess att rådet antar ett nytt direktiv. Direktiv 93/89/EEG ersätts därför av detta direktiv.

<sup>(1)</sup> EGT C 59, 26.2.1997, s. 9.

<sup>(2)</sup> EGT C 206, 7.7.1997, s. 17.

<sup>(3)</sup> Yttrandet avgett den 3 juni 1999 (ännu ej offentliggjort i EGT).

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 17 juli 1997 (EGT C 286, 22.9.1997, s. 217), rådets gemensamma ståndpunkt av den 18 januari 1999 (EGT C 58, 1.3.1999, s. 1) och Europaparlamentets beslut av den 7 maj 1999 (ännu ej offentliggjort i EGT).

<sup>(5)</sup> EGT L 316, 31.10.1992, s. 12. Direktivet senast ändrat genom direktiv 94/74/EG (EGT L 365, 31.12.1994, s. 46).

<sup>(6)</sup> EGT L 316, 31.10.1992, s. 19. Direktivet ändrat genom direktiv 94/74/EG.

<sup>(7)</sup> REG 1995, I-1827.

<sup>(8)</sup> EGT L 279, 12.11.1993, s. 32.



**▼B**

5. Under nuvarande omständigheter bör anpassningen av nationella avgiftssystem begränsas till kommersiella fordon vars högsta tillåtna bruttolastvikt överstiger en viss nivå.
6. För detta ändamål bör vissa minimiskattesatser bestämmas för de fordonsskatter som för närvarande tillämpas av medlemsstaterna eller som eventuellt kommer att ersätta dessa.
7. Användandet av vägvänliga och mindre förorenande fordon bör uppmuntras genom en differentiering av skatter eller avgifter, förutsatt att en sådan differentiering inte hindrar den inre marknadens funktion.
8. Vissa medlemsstater bör kunna undantas från minimiskattesatserna under en period för att underlätta anpassningen till de nivåer som krävs enligt detta direktiv.
9. Viss lokal inhemsk transportverksamhet med liten inverkan på gemenskapens transportmarknad är för närvarande föremål för nedsatta fordonsskattesatser. Medlemsstaterna bör för att säkerställa en smidig övergång tillåtas föreskriva tillfälliga undantag från minimiskattesatserna.
10. Medlemsstaterna bör tillåtas att tillämpa nedsatta skattesatser eller undantag från fordonsskatt för fordon vars användning sannolikt inte kan inverka på gemenskapens transportmarknad.
11. För att ta hänsyn till vissa särskilda situationer bör det fastställas ett förfarande genom vilket medlemsstater kan tillåtas behålla ytterligare undantag eller nedsättning.
12. Befintliga snedvridningar av konkurrensen kan inte avlägsnas enbart genom harmonisering av skatter eller punktskatter på bränsle, men till dess tekniskt och ekonomiskt lämpligare avgiftsformer införs kan sådana snedvridningar minskas genom möjligheten att behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgift på motorvägar. Medlemsstaterna bör dessutom tillåtas att ta ut avgifter för användandet av broar, tunnlar och bergspass.
13. Med tanke på de särskilda villkor som gäller för vissa vägar i Alporna kan det vara lämpligt för en medlemsstat att på ett väldefinierat vägavsnitt av dess motorvägnät låta bli att tillämpa ett system med vägavgifter för att istället möjliggöra en tillämpning av en infrastrukturrelaterad avgift.
14. Vägtullar och vägavgifter bör inte vara diskriminerande, medföra orimliga formaliteter eller skapa hinder vid inre gränser. Lämpliga åtgärder bör därför vidtas för att tillåta att vägtullar och vägavgifter betalas när som helst och med olika former av betalningsmedel.
15. Vägavgiftssatserna bör grunda sig på hur länge infrastrukturen i fråga används och bör differentieras i förhållande till den kostnad som orsakas av vägfordonen.
16. Nedsatta satser för vägavgifterna bör tillfälligt tillämpas på fordon som är registrerade i Grekland för att ta hänsyn till svårigheter som beror på landets geopolitiska läge.

**▼B**

17. För att säkerställa att vägavgifter och vägtullar tillämpas enhetligt bör vissa regler fastställas för hur dessa får tillämpas, som till exempel egenskaperna hos den infrastruktur som sådana vägavgifter och vägtullar kan tillämpas på, maximinivåer för vissa avgiftssatser och andra allmänna villkor som måste gälla. De viktade genomsnittliga vägtullarna bör vara relaterade till kostnaderna för uppbyggnad, drift och utveckling av det berörda infrastrukturnätet.
18. Medlemsstaterna bör kunna använda en viss procentdel av vägavgifterna eller vägtullarna till skydd för miljön och en balanserad utveckling av transportnätet, under förutsättning att detta belopp beräknas i enlighet med bestämmelserna i detta direktiv.
19. De belopp i detta direktiv som har uttryckts i de nationella valutaenheter i de medlemsstater som har infört euron kommer att läsas den 1 januari 1999 när värdet på euron kommer att fastställas i enlighet med rådets förordning (EG) nr 2866/98 av den 31 december 1998 om omräkningskurserna mellan euron och valutorna för de medlemsstater som inför euron <sup>(1)</sup>. Det är lämpligt att de medlemsstater som inte har infört euron varje år ser över beloppen i nationella valutor i detta direktiv och anpassar dem i förekommande fall för att ta hänsyn till förändringar i växelkurserna. Årliga anpassningar av de nationella valutorna behöver inte vara obligatoriska om tillämpningen av de nya växelkurserna skulle resultera i en ändring som är lägre än en viss procentuell nivå.
20. Territorialprincipen bör tillämpas. Två eller flera medlemsstater kan samarbeta för att införa ett gemensamt system för vägavgifter, förutsatt att vissa ytterligare villkor uppfylls.
21. I enlighet med proportionalitetsprincipen är detta direktiv begränsat till vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen, enligt bestämmelserna i artikel 5 tredje stycket i fördraget.
22. En exakt tidtabell bör anges för att revidera bestämmelserna i detta direktiv och för att överväga sådana anpassningar av dem som kan visa sig nödvändiga, med målsättning att utveckla ett mer territoriellt avgiftssystem.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### Allmänna bestämmelser

#### *Artikel 1*

Detta direktiv är tillämpligt på fordonsskatter, vägtullar och vägavgifter som tas ut på fordon enligt definition i artikel 2.

Detta direktiv skall inte gälla för fordon som utför transportverksamhet uteslutande på medlemsstaternas utomeuropeiska territorier.

<sup>(1)</sup> EGT L 359, 31.12.1998, s. 1.

**▼B**

Det skall inte heller gälla för fordon registrerade på Kanarieöarna, i Ceuta och Melilla, på Azorerna eller Madeira vilka utför transportverksamhet uteslutande på dessa territorier eller mellan dessa territorier och det spanska eller det portugisiska fastlandet.

*Artikel 2*

I detta direktiv avses med

**▼M1**

a) *transeuropeiskt vägnät*: det vägnät som definieras i avsnitt 2 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet<sup>(1)</sup> så som det illustreras med hjälp av kartor. Kartorna hänför sig till motsvarande avsnitt som nämns i artikeldelen och/eller bilaga II till det beslutet,

aa) *anläggningskostnader*: kostnader i samband med anläggning, i förekommande fall även finansieringskostnader, av

— ny infrastruktur eller förbättringar av ny infrastruktur (inbegripet betydande strukturella reparationer), eller

— infrastruktur eller förbättringar av infrastruktur (inbegripet betydande strukturella reparationer) som färdigställts högst 30 år före den 10 juni 2008 för vilka vägtullsystem redan har införts den 10 juni 2008 eller som färdigställts högst 30 år före införandet av nya vägtullsystem som införts efter den 10 juni 2008; kostnader för infrastruktur eller förbättringar av infrastruktur som färdigställts före dessa tidsfrister får också anses som anläggningskostnader när

i) en medlemsstat har inrättat ett vägtullsystem där dessa kostnader täcks genom ett avtal med en vägtulloperatör eller andra rättsliga instrument med motsvarande verkan som träder i kraft före den 10 juni 2008, eller

ii) en medlemsstat kan påvisa att skälet till att infrastrukturen i fråga byggdes var att dess planerade livslängd var mer än 30 år.

Under alla förhållanden får den del av anläggningskostnaderna som skall beaktas inte överstiga den del av den nuvarande planerade livslängden som återstår för infrastrukturkomponenter vid den 10 juni 2008 eller den tidpunkt när det nya vägtullsystemet införs, om denna tidpunkt infaller senare.

Kostnader för infrastruktur eller förbättringar av infrastruktur får inbegripa eventuella särskilda infrastrukturutgifter som syftar till att minska buller eller förbättra trafiksäkerheten, och infrastrukturoperatörens faktiska betalningar för objektiva miljöfaktorer, exempelvis skydd mot markförorenning,

ab) *finansieringskostnader*: ränta på lån och/eller avkastning på eget kapital från aktieägare,

<sup>(1)</sup> EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet senast ändrat genom beslut nr 884/2004/EG (EUT L 167, 30.4.2004, s. 1).

▼ M1

- ac) *betydande strukturella reparationer*: strukturella reparationer med undantag av sådana reparationer som inte längre är till någon nytta för väganvändare, exempelvis där reparationsarbetet har ersatts av ny vägbeläggning eller annat anläggningsarbete,

▼ M3

- ad) *motorväg*: väg som är utformad och byggd särskilt för motortrafik, som inte betjänar fastigheter som gränsar till den och som

i) är försedd, utom vid speciella platser eller tillfälligt, med skilda körbanor för trafik i två riktningar, skilda från varandra genom en mittsträng som inte är avsedd för trafik, eller undantagsvis med andra medel,

ii) inte korsar annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan, och

iii) är särskilt skyltad som motorväg,

- b) *vägtull*: en specifik avgift för ett fordon, grundad på den tillryggalagda sträckan inom en viss infrastruktur och på fordonstyp och som omfattar en infrastrukturavgift och/eller en avgift för externa kostnader,

ba) *infrastrukturavgift*: en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av infrastruktur,

bb) *avgift för externa kostnader*: en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader till följd av trafikrelaterade luftföroreningar och/eller trafikrelaterat buller,

bc) *kostnad för trafikrelaterad luftförorening*: kostnad för de skador som uppstår till följd av utsläpp av partiklar och av ozonbildande ämnen, såsom kväveoxid och flyktiga organiska föreningar, i samband med ett fordons drift,

bd) *kostnad för trafikrelaterat buller*: kostnad för de skador som uppstår till följd av buller från ett fordon eller från växelverkan mellan fordonet och vägytan,

be) *viktad genomsnittlig infrastrukturavgift*: de sammanlagda intäkterna från en infrastrukturavgift under en viss period dividerade med antalet körda fordonskilometer på det vägavsnitt som avgiften omfattar under den perioden,

bf) *viktad genomsnittlig avgift för externa kostnader*: de sammanlagda intäkterna från en avgift för externa kostnader under en viss period dividerade med antalet körda fordonskilometer på det vägavsnitt som avgiften omfattar under den perioden,

**▼ M1**

- c) *vägavgift*: ett bestämt belopp som skall erläggas för att ge fordonet rätt att under en given tid använda de infrastrukturer som avses i artikel 7.1,

**▼ M3**

- d) *fordon*: motorfordon avsett eller använt, eller ledad fordonskombination avsedd eller använd, för godstransporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton,

**▼ M1**

- e) *fordon av kategorin EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EEV*: fordon som överensstämmer med de utsläppsbegränsningar som anges i bilaga 0,

- f) *fordonstyp*: en kategori som ett fordon indelas i beroende på antal axlar, dimensioner eller vikt, eller andra fordonsklassificeringsfaktorer som avspeglar vägskador, exempelvis det vägskadeklassificeringssystem som redovisas i bilaga IV, förutsatt att det klassificeringssystem som tillämpas bygger på fordonsegenskaper som antingen anges i de fordonshandlingar som används i alla medlemsstater eller är synliga för blotta ögat,

- g) *koncessionsavtal*: en ”byggkoncession” eller en ”tjänstekoncession” enligt definitionen i artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster <sup>(1)</sup>,

- h) *koncessionerad vägtull*: vägtull som tas ut av en koncessionshavare enligt ett koncessionsavtal.

**▼ B**

**KAPITEL II**  
**Fordonsbeskattning**

*Artikel 3*

1. De fordonsskatter som avses i artikel 1 är följande:

— *Belgien*:

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen

<sup>(1)</sup> EUT L 134, 30.4.2004, s. 114. Direktivet senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 2083/2005 (EUT L 333, 20.12.2005, s. 28).

**▼ M2**— *Bulgarien:*

данък върху превозните средства

**▼ A1**— *Tjeckien:*

silniční daň

**▼ B**— *Danmark:*

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

— *Tyskland:*

Kraftfahrzeugsteuer

**▼ A1**— *Estland:*

raskeveokimaks

**▼ B**— *Grekland:*

Τέλη κυκλοφορίας,

— *Spanien:*

a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica

b) impuesto sobre actividades económicas (endast när det gäller de avgifter som läggs på motorfordon)

— *Frankrike:*

a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers

b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur

— *Irland:*

vehicle excise duty

— *Italien:*

a) tassa automobilistica

b) addizionale del 5 % Sulla tassa automobilistica

**▼ A1**— *Cypern:*

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων

— *Lettland:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva

**▼ A1**— *Litauen:*

- a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis
- b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones

**▼ B**— *Luxemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs

**▼ A1**— *Ungern:*

gépjárműadó

— *Malta:*

licenzja tat-triq/road licence fee

**▼ B**— *Nederländerna:*

motorrijtuigenbelasting

— *Österrike:*

Kraftfahrzeugsteuer

**▼ A1**— *Polen:*

podatek od środków transportowych

**▼ B**— *Portugal:*

- a) imposto de camionagem
- b) imposto de circulação

**▼ M2**— *Rumänien:*

Taxa asupra mijloacelor de transport

**▼ A1**— *Slovenien:*

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila

— *Slovakien:*

cestná daň

**▼ B**— *Finland:*

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt

— *Sverige:*

fordonsskatt

— *Förenade kungariket:*

- a) vehicle excise duty
- b) motor vehicles licence

2. Medlemsstater som ersätter någon skatt under punkt 1 med en annan skatt av samma slag skall anmäla detta till kommissionen som skall göra nödvändiga anpassningar.

**▼B***Artikel 4*

De förfaranden för uttag och indrivning av de skatter som anges i artikel 3 skall fastställas av varje medlemsstat.

*Artikel 5*

För fordon som är registrerade i medlemsstaterna gäller att de skatter som anges i artikel 3 skall tas ut endast av den medlemsstat där fordonet är registrerat.

*Artikel 6*

1. Oavsett strukturen på de skatter som anges i artikel 3 skall medlemsstaterna fastställa skattesatserna så att ingen skattesats för någon fordonskategori eller underkategori enligt bilaga I understiger den minimiskattesats som fastställs i nämnda bilaga.

Upp till två år efter det att detta direktiv har trätt i kraft skall Grekland, Italien, Portugal och Spanien ha rätt att tillämpa lägre satser, som dock inte får understiga 65 % av de minimiskattesatser som anges i bilaga I.

2. Medlemsstaterna kan tillämpa nedsatta skattesatser eller göra undantag för

a) fordon som används för landets försvar eller civilförsvar, av brand- eller andra utryckningstjänster och av polisen, och fordon som används för vägunderhåll,

b) fordon som endast tillfälligt körs på allmänna vägar i den medlemsstat där fordonet är registrerat och som används av fysiska eller juridiska personer vars huvudsysselsättning inte är godstransport, förutsatt att den transportverksamhet som utförs av dessa fordon inte snedvrider konkurrensen samt att kommissionen ger sitt samtycke.

3. a) Rådet får på förslag från kommissionen besluta med enhällighet om att tillåta en medlemsstat att behålla ytterligare undantag från eller ytterligare nedsättning av fordonsskatter av politiska skäl av socioekonomisk karaktär eller skäl som har att göra med den statens infrastruktur. Sådana undantag eller nedsättningar kan bara göras för fordon registrerade i den medlemsstat som utför transportverksamhet uteslutande inom en klart avgränsad del av dess territorium.

b) Varje medlemsstat som önskar behålla ett sådant undantag eller en sådan nedsättning skall underrätta kommissionen om detta och skall också till den lämna all nödvändig information. Kommissionen skall inom en månad underrätta de andra medlemsstaterna om det föreslagna undantaget eller nedsättningen.

Rådet skall anses ha givit tillåtelse till att bibehålla det föreslagna undantaget eller nedsättningen om varken kommissionen eller någon medlemsstat inom en period av två månader räknat från det datum när de andra medlemsstaterna informerades i enlighet med föregående stycke begärt att saken skulle undersökas av rådet.



**▼B**

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 andra stycket samt punkterna 2 och 3 i denna artikel eller artikel 6 i rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna <sup>(1)</sup>, får medlemsstaterna inte bevilja några undantag från eller nedsättning av de skatter som anges i artikel 3 som skulle göra den skatt som kan debiteras lägre än det minimibelopp som anges i punkt 1 i denna artikel.

**KAPITEL III****Vägtullar och vägavgifter****▼M3***Artikel 7*

1. Om inte annat följer av artikel 9.1a får medlemsstaterna bibehålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter på det transeuropeiska vägnätet eller på vissa delar av detta nät och på alla andra delar av sina motorvägnät som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet på de villkor som anges i punkterna 2, 3, 4 och 5 i den här artikeln och i artiklarna 7a–7k. Detta ska inte påverka medlemsstaternas rätt att, i enlighet med fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på andra vägar, förutsatt att införandet av vägtullar och/eller vägavgifter på sådana andra vägar inte diskriminerar internationell trafik och inte resulterar i en snedvridning av konkurrensen mellan operatörerna.

2. Medlemsstaterna får inte på sitt territorium införa både vägtullar och vägavgifter för en och samma fordonskategori för användandet av ett och samma vägavsnitt. Däremot får medlemsstater som tar ut vägavgifter på sitt nät även ta ut vägtullar för användningen av broar, tunnar och bergspass.

3. Vägtullar och vägavgifter får inte direkt eller indirekt vara diskriminerande på grund av transportföretagets nationalitet, den medlemsstat eller det tredjeland där transportföretaget är etablerat eller fordonet är registrerat, eller transportens ursprung eller destination.

4. Medlemsstater får föreskriva nedsatta vägtullar eller vägavgifter, eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift, för fordon som är undantagna från skyldigheten att installera och använda färdskrivare enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter <sup>(2)</sup>, och på de villkor som anges i artikel 6.2 a och b i detta direktiv.

5. En medlemsstat får välja att tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter endast på fordon med en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton, om den anser att en utvidgning till fordon på mindre än 12 ton bland annat skulle

a) få betydande negativa följder för det fria trafikflödet, miljön, bullernivåerna, trängsel, folkhälsan eller trafiksäkerheten på grund av att trafiken leds om,

b) medföra administrativa kostnader på mer än 30 % av de extra-inkomster som skulle ha uppkommit genom utvidgningen.

<sup>(1)</sup> EGT L 368, 17.12.1992, s. 38.

<sup>(2)</sup> EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

**▼M3**

Medlemsstater som väljer att ta ut vägtullar och/eller användaravgifter för endast de fordon som har en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton ska informera kommissionen om detta samt motivera beslutet.

*Artikel 7a*

1. Vägavgifter ska stå i proportion till den tidsperiod under vilken infrastrukturen används, dock utan att överskrida de värden som föreskrivs i bilaga II, och ska gälla för en dag, en vecka, en månad eller ett år. Månadsavgiften ska uppgå till högst 10 % av årsavgiften, veckoavgiften till högst 5 % av årsavgiften och dagsavgiften till högst 2 % av årsavgiften.

En medlemsstat får, när det gäller fordon som är registrerade i den medlemsstaten, besluta att endast tillämpa årliga avgiftssatser.

2. Medlemsstaterna ska fastställa vägavgifter, inklusive administrativa kostnader, för samtliga fordonskategorier till en nivå som inte överstiger de maximisatser som fastställs i bilaga II.

*Artikel 7b*

1. Infrastrukturavgiften ska grundas på principen om återvinnande av infrastrukturkostnader. De viktade genomsnittliga infrastrukturavgifterna ska vara relaterade till kostnaderna för uppförande, drift, underhåll och utveckling av det berörda infrastrukturnätet. De viktade genomsnittliga infrastrukturavgifterna får också omfatta avkastning på kapital och/eller en vinstmarginal grundad på marknadsvillkor.

2. De kostnader som beaktas ska avse det nät, eller en del av detta, för vilket infrastrukturavgifter tas ut, och de fordon som omfattas av dem. Medlemsstaterna får välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av dessa kostnader.

*Artikel 7c*

1. Avgiften för externa kostnader får avse kostnaderna för trafikrelaterade luftföroreningar. På vägavsnitt inom områden med en befolkning som är utsatt för vägtrafikrelaterat buller, får avgiften för externa kostnader inkludera kostnaden för trafikrelaterat buller.

Avgiften för externa kostnader ska vara differentierad och fastställas i enlighet med de minimikrav och metoder som anges i bilaga IIIa och ska respektera de maximivärden som anges i bilaga IIIb.

2. De kostnader som beaktas ska avse det nät, eller den del av detta, för vilket avgifter för externa kostnader tas ut, och de fordon som omfattas av avgifterna. Medlemsstaterna får välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av dessa kostnader.

3. Avgift för externa kostnader som avser trafikrelaterade luftföroreningar ska inte tillämpas på fordon som uppfyller de strängaste euro-utsläppskraven förrän fyra år efter tillämpningsdagen för de bestämmelser där dessa krav infördes.

4. Avgiften för externa kostnader ska fastställas av den berörda medlemsstaten. Om en medlemsstat utser en myndighet för detta syfte, ska myndigheten vara rättsligt och ekonomiskt oberoende av den organisation som förvaltar eller tar ut hela eller delar av avgiften.

▼ M3*Artikel 7d*

Senast ett år efter att de kommande, strängare euro-utsläppskraven antagits ska Europaparlamentet och rådet, i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, fastställa motsvarande maximivärden i bilaga IIIb.

*Artikel 7e*

1. Medlemsstaterna ska beräkna maximinivån för infrastrukturavgiften med hjälp av metoder som utgår från de grundläggande beräkningsprinciper som anges i bilaga III.

2. För koncessionerad vägtull ska maximinivån för infrastrukturavgiften vara lika med eller lägre än den nivå som skulle ha framkommit med en metod grundad på de beräkningsprinciper som anges i bilaga III. Bedömningen av denna ekvivalens ska göras utgående från en rimligt lång referensperiod som är förenlig med koncessionsavtalets art.

3. Vägtullsystem som införts före den 10 juni 2008, eller för vilka anbud eller svar på inbjudan till förhandlingar enligt det förhandlade förfarandet mottagits efter ett offentligt upphandlingsförfarande före den 10 juni 2008, ska inte omfattas av de skyldigheter som anges i punkterna 1 och 2 så länge dessa system förblir gällande och förutsatt att de inte ändras i väsentlig omfattning.

*Artikel 7f*

1. I undantagsfall tillåts när det gäller infrastruktur i bergsregioner, och sedan kommissionen underrättats om detta, en uppräknings av infrastrukturavgifterna på specifika vägavsnitt med kraftig trängsel, eller där fordonstrafiken medför betydande miljöförstörelse, under förutsättning att

- a) de intäkter som uppkommer till följd av uppräknings investeras i genomförande av prioriterade projekt av europeiskt intresse, enligt bilaga III till beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet <sup>(1)</sup>, som direkt bidrar till att minska trängseln eller miljöförstörelsen och som avser samma korridor som det vägavsnitt för vilket uppräknings gäller,
- b) uppräknings inte överstiger 15 % av den viktade genomsnittliga infrastrukturavgift som beräknats i enlighet med artiklarna 7b.1 och 7e, såvida inte de intäkter som genereras investeras i gränsöverskridande avsnitt av prioriterade projekt av europeiskt intresse som innefattar infrastruktur i bergsregioner, varvid uppräknings inte får överstiga 25 %,
- c) tillämpnings av uppräknings inte leder till orättvis behandling av kommersiell trafik i jämförelse med andra väganvändare,
- d) en beskrivning av det exakta vägavsnitt för vilket uppräknings ska gälla, samt en handling som styrker att det beslutats att genomförandet av de prioriterade projekt som avses i led a ska finansieras, lämnas till kommissionen innan uppräknings tillämpas, och

<sup>(1)</sup> EUT L 204, 5.8.2010, s. 1.

▼ **M3**

e) den period under vilken uppräknningen ska gälla är fastställd och begränsad i förväg och är, vad gäller de intäkter som förväntas uppkomma, förenlig med finansieringsplanerna och kostnads-nyttanalyserna för de projekt som delfinansieras med intäkter från uppräknningen.

Första stycket ska gälla för nya gränsöverskridande projekt under förutsättning att alla medlemsstater som deltar i projektet är överens om detta.

2. En uppräknning får tillämpas på infrastrukturavgifter som har differentierats i enlighet med artikel 7g.

3. Efter att ha mottagit den erforderliga informationen från en medlemsstat som har för avsikt att införa en uppräknning, ska kommissionen göra denna information tillgänglig för ledamöterna i den kommitté som avses i artikel 9c. Om kommissionen anser att den planerade uppräknningen inte uppfyller villkoren i punkt 1 eller att den planerade uppräknningen kommer att få betydande negativa följder för den ekonomiska utvecklingen i randområden, får kommissionen avslå de avgiftsplaner som den berörda medlemsstaten har lämnat in eller begära ändringar av dessa planer. Dessa genomförandeåtgärder ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 9c.2.

4. På vägavsnitt där kriterierna för en uppräknning enligt punkt 1 uppfylls får medlemsstaterna inte ta ut en avgift för externa kostnader om ingen uppräknning tillämpas.

5. Det belopp som motsvarar uppräknningen ska dras av från den avgift för externa kostnader som beräknas i enlighet med artikel 7c, utom för fordon inom euro-utsläppsklass 0, I och II från den 15 oktober 2011 och III från 2015. Alla de intäkter som genereras genom att uppräknningen och avgifterna för externa kostnader tillämpas samtidigt ska användas till att finansiera de prioriterade projekt av europeiskt intresse som anges i bilaga III till beslut nr 661/2010/EU.

#### *Artikel 7g*

1. Medlemsstaterna ska differentiera infrastrukturavgiften i enlighet med fordonets euro-utsläppsklass så att ingen infrastrukturavgift med mer än 100 % överstiger samma avgift som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven. Befintliga koncessionsavtal är undantagna från detta krav tills avtalet förnyas.

En medlemsstat får dock göra undantag från detta krav på differentierade infrastrukturavgifter om

- i) detta allvarligt skulle skada enhetligheten inom vägtullsystemen på dess territorium,
- ii) det inte skulle vara tekniskt genomförbart att införa sådan differentiering för det berörda vägtullsystemet,
- iii) detta skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan, eller
- iv) vägtullen innefattar en avgift för externa kostnader.

Kommissionen ska underrättas om sådana undantag.

2. Om en förare, eller i förekommande fall transportföretaget, vid en kontroll inte kan förete de fordonsdokument som krävs för att styrka fordonets euro-utsläppsklass, får medlemsstaterna tillämpa vägtullar upp till den högsta tillåtna nivån.

▼ **M3**

3. Infrastrukturavgiften får också differentieras i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten, under förutsättning att

- a) differentieringen är transparent, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor,
- b) differentieringen tillämpas beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid,
- c) ingen infrastrukturavgift överstiger maximinivån för de viktade genomsnittliga infrastrukturavgifter som avses i artikel 7b med mer än 175 %,
- d) de perioder med rusningstrafik då de högre infrastrukturavgifterna tas ut i syfte att minska trängseln inte överstiger fem timmar per dag,
- e) differentieringen har utformats och tillämpas på ett transparent och inkomstneutralt sätt på ett vägavsnitt där det ofta förekommer trängsel genom att tillämpa lägre vägtullar för transportföretag som kör i lågtrafik och högre vägtullar för dem som kör i högtrafik på det aktuella vägavsnittet, och
- f) en medlemsstat som önskar införa en sådan differentiering eller ändra en befintlig differentiering informerar kommissionen om detta och lämnar den information som krävs för att se till att villkoren uppfylls; utifrån denna information ska kommissionen offentliggöra och regelbundet uppdatera en förteckning över de perioder och motsvarande avgifter som differentieringen gäller.

4. Den differentiering som avses i punkterna 1 och 3 är inte avsedd att generera extra vägtullintäkter. Alla oavsiktliga intäktsökningar ska uppvägas av förändringar av differentieringens struktur som måste genomföras inom två år efter utgången av det räkenskapsår under vilket de extra intäkterna genereras.

*Artikel 7h*

1. Minst sex månader före införandet av ett nytt system för uttag av infrastrukturavgifter ska medlemsstaterna skicka följande till kommissionen:

- a) För andra vägtullsystem än sådana som omfattar koncessionerad vägtull:
  - De enhetsvärden och andra parametrar som används för beräkning av de olika kostnadsfaktorerna för infrastrukturen.
  - Entydiga uppgifter om vilka fordon som omfattas av vägtullsystemet, geografisk räckvidd för det nät eller den del av ett nät som används för varje kostnadsberäkning, samt den andel av kostnaderna som förväntas återvinnas.
- b) För vägtullsystem som omfattar koncessionerad vägtull:
  - Koncessionsavtalen eller betydande ändringar av sådana avtal.

▼ M3

- Den grund på vilken överlåtaren har utfärdat koncessionsmeddelandet enligt bilaga VII B till Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster <sup>(1)</sup>, vilken ska omfatta de beräknade kostnader enligt artikel 7b.1 som förväntas uppkomma i samband med koncessionen, förutsedd trafik uppdelad på fordonstyp, de vägtullnivåer som planeras och den geografiska räckvidden för det nät som koncessionsavtalet avser.
2. Inom sex månader från mottagandet av alla nödvändiga uppgifter i enlighet med punkt 1 ska kommissionen yttra sig om huruvida skyldigheterna enligt artikel 7e har fullgjorts. Kommissionens yttranden ska göras tillgängliga för den kommitté som avses i artikel 9c.
3. Före införandet av ett nytt system för uttag av avgifter för externa kostnader ska medlemsstaterna skicka följande till kommissionen:
- Exakta uppgifter om var de vägvagnsnitt för vilka avgiften för externa kostnader ska tas ut är belägna samt en redogörelse för de fordonsklasser, vägtyper och exakta tidsperioder för körningen som kommer att påverka avgiftens differentiering.
  - Den planerade viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader, och de förväntade sammanlagda intäkterna.
  - I förekommande fall, namnet på den myndighet som utsetts i enlighet med artikel 7c.4 för att fastställa avgiften, och namnet på myndighetens företrädare.
  - De parametrar, data och andra uppgifter som krävs för att visa hur den beräkningsmetod som avses i bilaga IIIa kommer att tillämpas.
4. Kommissionen ska fatta beslut om huruvida skyldigheterna enligt artiklarna 7b, 7c, 7j eller 9.2 har fullgjorts senast
- sex månader efter det att uppgifterna enligt punkt 3 har inkommit, eller
  - i förekommande fall, ytterligare tre månader efter mottagandet av övriga uppgifter enligt punkt 3 på kommissionens begäran.

Den berörda medlemsstaten ska anpassa den föreslagna avgiften för externa kostnader så att den överensstämmer med beslutet. Kommissionens beslut ska göras tillgängligt för den kommitté som avses i artikel 9c och för Europaparlamentet och rådet.

*Artikel 7i*

- Medlemsstaterna ska inte för någon användare medge rabatter eller avdrag på den del av en vägtull som avser avgiften för externa kostnader.
- Medlemsstaterna får medge rabatter eller avdrag på infrastrukturavgiften under förutsättning att
  - den avgiftsstruktur som detta leder till är proportionell, offentliggjord, tillgänglig för alla användare på lika villkor och inte leder till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre tullar,

<sup>(1)</sup> EUT L 134, 30.4.2004, s. 114.

▼ **M3**

- b) sådana rabatter eller avdrag leder till faktiska besparingar i fråga om administrativa kostnader, och
- c) de inte överstiger 13 % av den infrastrukturavgift som betalas av motsvarande fordon som inte är berättigade till rabatten eller avdraget.

3. Om inte annat följer av villkoren i artikel 7g.3 b och 7g.4, får vägtullsatserna i undantagsfall, nämligen för särskilda projekt av stort europeiskt intresse som anges i bilaga III till beslut nr 661/2010/EU, differentieras på annat sätt för att säkra sådana projekts lönsamhet, när de är direkt konkurrensutsatta i förhållande till andra typer av fordonstransporter. Den avgiftsstruktur som detta leder till ska vara linjär, proportionell, offentliggjord, tillgänglig för alla användare på lika villkor och får inte leda till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre vägtullar. Kommissionen ska kontrollera att dessa villkor är uppfyllda innan den relevanta avgiftsstrukturen införs.

*Artikel 7j*

1. Vägtullar och vägavgifter ska tas ut och drivas in och deras betalning ska övervakas på ett sådant sätt att det orsakar så lite störningar som möjligt för trafikflödet, och obligatoriska kontroller vid unionens inre gränser ska undvikas. Medlemsstaterna ska i detta syfte samarbeta för att utarbeta metoder som gör det möjligt för transportföretag att betala vägtullar och vägavgifter dygnet runt, åtminstone vid de större försäljningsställena, med hjälp av vanligen förekommande betalningsmedel, i och utanför de medlemsstater där avgifterna tas ut. Medlemsstaterna ska erbjuda lämpliga anordningar vid stationerna där vägtullar och vägavgifter ska erläggas, så att normal trafiksäkerhetsstandard bibehålls.

2. Systemen för att ta ut vägtullar och vägavgifter får inte medföra omotiverade nackdelar för icke-reguljära användare av vägnätet, vare sig av ekonomisk eller av annan art. När en medlemsstat uppbär vägtullar eller vägavgifter uteslutande genom ett system som kräver användning av en ombordenhet, ska den särskilt sörja för att alla användare får tillgång till lämpliga ombordenheter som uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen <sup>(1)</sup> med rimliga administrativa och ekonomiska arrangemang.

3. Om en medlemsstat tar ut vägtull för ett fordon, ska totalbeloppet av vägtullen, infrastrukturavgiften och/eller avgiften för externa kostnader anges på ett kvitto som tillhandahålls transportföretaget, såvitt möjligt på elektronisk väg.

4. Om det är ekonomiskt möjligt ska medlemsstaterna ta ut och driva in avgifter för externa kostnader med hjälp av ett elektroniskt system som uppfyller kraven i artikel 2.1 i direktiv 2004/52/EG. Kommissionen ska främja samarbete mellan medlemsstaterna för att säkerställa driftskompatibiliteten mellan elektroniska avgiftsinsamlingssystem på europeisk nivå.

<sup>(1)</sup> EUT L 166, 30.4.2004, s. 124.

**▼ M3***Artikel 7k*

Om inte annat följer av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, ska detta direktiv inte hindra de medlemsstater som inför system för vägtullar och/eller vägavgifter för infrastruktur att tillhandahålla lämplig kompensation för dessa avgifter.

**▼ B***Artikel 8*

1. Två eller flera medlemsstater kan samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem som är tillämpligt inom hela territoriet. I sådana fall skall medlemsstaterna se till att införandet, genomförandet och eventuella senare ändringar av ett sådant vägavgiftssystem sker i nära samråd med kommissionen.

2. Ett gemensamt system skall vara avhängigt av följande villkor, utöver de villkor som fastställs i artikel 7:

a) De gemensamma vägavgifterna skall fastställas av de deltagande medlemsstaterna till nivåer som inte är högre än de maximisatser som anges i artikel 7.7.

**▼ M1**

b) Betalning av den gemensamma vägavgiften skall ge tillgång till det nät som fastställs av de deltagande medlemsstaterna i enlighet med artikel 7.1.

**▼ B**

c) Andra medlemsstater kan ansluta sig till det gemensamma systemet.

d) En fördelningsordning skall utarbetas av de deltagande medlemsstaterna så att var och en av dem får en skälig andel av inkomsterna från vägavgiften.

**▼ M1***Artikel 8a*

Varje medlemsstat skall kontrollera att vägtull- och/eller vägavgiftssystemet fungerar under öppna och icke-diskriminerande former.

**▼ M3***Artikel 8b*

1. Två eller flera medlemsstater får samarbeta för att införa ett gemensamt vägtullsystem som är tillämpligt inom hela deras gemensamma territorium. I sådana fall ska dessa medlemsstater se till att kommissionen informeras om sådant samarbete och systemets senare genomförande och eventuella ändringar.

2. Det gemensamma vägtullsystemet ska omfattas av de villkor som anges i artiklarna 7–7k. Andra medlemsstater får ansluta sig till det gemensamma systemet.

**▼ B****KAPITEL IV****Slutbestämmelser***Artikel 9***▼ M1**

1. Detta direktiv utgör inget hinder för medlemsstaterna att på ett icke diskriminerande sätt tillämpa

- a) särskilda skatter eller avgifter  
— som tas ut vid fordonsregistrering, eller



**▼ M1**

— som påförs fordon eller last med avvikande vikt eller dimensioner,

b) parkeringsavgifter och särskilda avgifter för stadstrafik.

**▼ M3**

1a. Detta direktiv ska inte hindra medlemsstaterna från att på ett icke diskriminerande sätt tillämpa avgifter som är särskilt utformade för att minska trängsel eller motverka miljöpåverkan, inklusive dålig luftkvalitet på vägar i tätbebyggda områden, inbegripet de vägar i det transeuropeiska nätet som går genom tätbebyggda områden.

2. Medlemsstaterna ska besluta om användningen av de intäkter som genereras genom detta direktiv. För att trygga utvecklingen av transportnätet i dess helhet bör inkomsterna från infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, komma transportsektorn till godo och användas för att få hela trafiksystemet att fungera optimalt. I synnerhet bör de intäkter som genereras av avgifterna för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, användas för att göra transporterna mer hållbara, däribland ett eller flera av följande:

- a) underlätta effektiv prissättning,
- b) minska föroreningarna från vägtrafik vid källan,
- c) mildra effekterna av föroreningarna från vägtrafik vid källan,
- d) öka fordonens koldioxid- och energiprestanda,
- e) utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändarna och/eller utöka den nuvarande kapaciteten,
- f) stödja det transeuropeiska transportnätet,
- g) optimera logistiken,
- h) förbättra trafiksäkerheten, och
- i) tillhandahålla säkra parkeringsplatser.

Denna punkt ska anses vara uppfylld av medlemsstaterna om de har infört och tillämpar skattemässiga och ekonomiska stödåtgärder som innebär ekonomiskt stöd till det transeuropeiska nätet och som har ett värde motsvarande minst 15 % av de inkomster som genereras från infrastruktur och avgifter för externa kostnader i varje medlemsstat.

**▼ M1***Artikel 9a*

Medlemsstaterna skall upprätta lämpliga kontroller och fastställa det påföljdssystem som skall tillämpas för överträdelse av de nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv. De skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de tillämpas. De fastställda påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

**▼ M3***Artikel 9b*

Kommissionen ska främja dialog och utbyte av tekniskt kunnande mellan medlemsstaterna med avseende på genomförandet av detta direktiv, särskilt bilagorna.

▼ M3*Artikel 9c*

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter <sup>(1)</sup>.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

*Artikel 9d*

Kommissionen ska anta delegerade akter i överensstämmelse med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt vad gäller

- anpassningen av bilaga 0 till unionens regelverk,
- anpassningen av de formler som återfinns i avsnitten 4.1 och 4.2 i bilaga IIIa till vetenskapliga och tekniska framsteg.

Förfarandena i artiklarna 9e, 9f och 9g ska gälla för de delegerade akter som avses i denna artikel.

*Artikel 9e*

1. Befogenheten att anta de delegerade akter som avses i artikel 9d ska ges till kommissionen för obestämd tid.
2. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna akt.
3. Befogenheten att anta delegerade akter ges kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 9f och 9g.

*Artikel 9f*

1. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 9d får återkallas av Europaparlamentet eller rådet.
2. Den institution som har inlett ett internt förfarande för att besluta huruvida en delegering av befogenhet ska återkallas ska sträva efter att underrätta den andra institutionen och kommissionen i rimlig tid innan det slutliga beslutet fattas, och ange vilken delegerad befogenhet som kan komma att återkallas och de eventuella skälen för detta.
3. Beslutet om återkallande innebär att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör att gälla. Det får verkan omedelbart, eller vid ett senare, i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan trätt i kraft. Det ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 9g*

1. Europaparlamentet eller rådet får invända mot en delegerad akt inom en period på två månader från delgivningsdagen.  
På Europaparlamentets eller rådets initiativ ska denna period förlängas med två månader.
2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid utgången av denna period har invänt mot den delegerade akten ska den offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och träda i kraft den dag som anges i den.

<sup>(1)</sup> EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

**▼M3**

Den delegerade akten får offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och träda i kraft innan denna period löper ut, förutsatt att både Europaparlamentet och rådet har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte invända.

3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot den delegerade akten ska den inte träda i kraft. Den institution som invänder mot den delegerade akten ska ange skälen för detta.

**▼B***Artikel 10*

1. För tillämpningen av detta direktiv skall växelkurserna mellan euron och de nationella valutorna i de medlemsstater som inte har infört euron vara de kurser som gäller den första arbetsdagen i oktober och som offentliggörs i ►**M3** *Europeiska unionens* ◀ *officiella tidning*; de skall tillämpas från och med den 1 januari följande kalenderår.

2. De medlemsstater som inte har infört euron har rätt att behålla de belopp som gäller vid tiden för den årliga justeringen enligt punkt 1, om omräkningen av dessa belopp till euro skulle resultera i en ändring av beloppen i nationell valuta som är mindre än 5 %.

**▼M3***Artikel 10a*

1. De belopp i euro som fastställs i bilaga II samt de belopp i cent som fastställs i tabell 1 och 2 i bilaga IIIb ska ses över vartannat år från och med den 1 januari 2013 så att hänsyn tas till förändringarna i det EU-omspännande harmoniserade indexet för konsumentpriser exklusive energi och obearbetade livsmedel (som offentliggörs av kommissionen [Eurostat]).

Beloppen ska justeras automatiskt genom att grundbeloppet i euro eller cent höjs med den procentuella förändringen av detta index. De uppkomna beloppen ska rundas av uppåt till närmaste antal hela euro avseende bilaga II, rundas av uppåt till närmaste tiondels cent avseende tabell 1 i bilaga IIIb och rundas av uppåt till närmaste hundra cent avseende tabell 2 i bilaga IIIb.

2. De justerade belopp som avses i punkt 1 offentliggörs av kommissionen i *Europeiska unionens officiella tidning*. Dessa justerade belopp träder i kraft den första dagen i månaden efter offentliggörandet.

*Artikel 11*

1. Senast den 16 oktober 2014, och vart fjärde år därefter, ska de medlemsstater som tar ut en avgift för externa kostnader och/eller en infrastrukturavgift utarbeta en rapport om de vägtullar, inbegripet koncessionerade vägtullar, som har tagits ut på deras territorium och vidarebefordra den till kommissionen, som ska göra den tillgänglig för övriga medlemsstater. Vägtullsystem som redan införts den 10 juni 2008 och som inte omfattar avgifter för externa kostnader behöver inte ingå i rapporten, under den tid som dessa system fortsätter att gälla och förutsatt att de inte ändras på ett väsentligt sätt. Rapporten ska innehålla information om

a) den viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader och de särskilda belopp som tagits ut för alla kombinationer av fordonsklass, vägtyp och tidsperiod,

▼ **M3**

- b) infrastrukturavgifternas differentiering beroende på fordonstyp och tidpunkt,
- c) den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften och sammanlagda intäkter från infrastrukturavgiften,
- d) de sammanlagda intäkterna från avgifterna för externa kostnader, och
- e) de åtgärder som vidtas i enlighet med artikel 9.2.

2. Senast den 16 oktober 2015 ska kommissionen, biträdd av den kommitté som avses i artikel 9c, lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv och dess konsekvenser, i synnerhet vad avser effektiviteten hos bestämmelserna om återvinnande av kostnader som hör samman med trafikrelaterade föroreningar och om inbegripande av fordon som väger mer än 3,5 ton men mindre än 12 ton. Rapporten ska även innehålla en analys, grundad på kontinuerlig övervakning, och en bedömning av bland annat

- a) effektiviteten av de åtgärder som fastställs i detta direktiv för att komma till rätta med vägtransporternas negativa effekter, varvid särskild hänsyn även ska tas till konsekvenserna för geografiskt isolerade och perifera medlemsstater,
- b) effekten av genomförandet av detta direktiv när det gäller att få användarna att välja de mest miljövänliga och effektiva transportlösningarna, och ska inkludera information om införandet av distansbaserade avgifter,
- c) genomförandet och effekten av differentieringen av infrastrukturavgifter enligt artikel 7g på minskningen av lokala luftföroreningar och lokal trängsel. I rapporten ska också utvärderas om den totala differentiering och rusningstid som anges i artikel 7g är tillräcklig för att differentieringsmekanismen ska kunna fungera som planerat,
- d) vetenskapliga framsteg för att beräkna de externa kostnaderna för transporter i syfte att internalisera dem,
- e) framsteg mot att tillämpa avgifter för väganvändare och metoder för att gradvis harmonisera de avgiftssystem som gäller för kommersiella fordon.

Rapporten ska också utvärdera användningen av elektroniska system för att ta ut och driva in infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader och graden av interoperabilitet i enlighet med direktiv 2004/52/EG.

3. Rapporten ska vid behov åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet om ytterligare översyn av detta direktiv.

4. Senast den 16 oktober 2012 ska kommissionen lägga fram en rapport som ger en sammanfattning av andra åtgärder, såsom regleringspolitik, som har vidtagits för att internalisera eller sänka de externa kostnader som hör samman med miljö, buller och hälsa inom samtliga transportslag, inbegripet rättslig grund och de maximivärden som tillämpas.

**▼M3**

För att garantera rättvis intermodal konkurrens samtidigt som man successivt avgiftsbelägger externa kostnader med avseende på samtliga transportmedel ska rapporten innehålla en tidsplan för åtgärder som det återstår att vidta för att ta itu med andra transportslag eller fordon och/eller externa kostnadsfaktorer som ännu inte har beaktats, med beaktande av revideringen av rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet <sup>(1)</sup>.

**▼B***Artikel 12*

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 juli 2000. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv. Kommissionen skall informera de övriga medlemsstaterna om detta.

*Artikel 13*

Detta direktiv träder ikraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

*Artikel 14*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

<sup>(1)</sup> EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.



**M1**

*BILAGA 0*

**UTSLÄPPSBEGRÄNSNINGAR**

**1. EURO 0-fordon**

Mängd kolmonoxid (CO) g/kWh	Mängd kolväten (HC) g/kWh	Mängd kväveoxid (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

**2. EURO I/EURO II-fordon**

	Mängd kolmonoxid (CO) g/kWh	Mängd kolväten (HC) g/kWh	Mängd kväveoxid (NOx) g/kWh	Mängd partiklar (PT) g/kWh
EURO I-fordon	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
EURO II-fordon	4,0	1,1	7,0	0,15

<sup>(1)</sup> En koefficient på 1,7 skall tillämpas på gränsvärdet för partikelutsläpp för motorer med en nettoeffekt på högst 85 kW.

**3. EURO III/EURO IV/EURO V/EEV-fordon**

De specifika massorna av kolmonoxid, totalkolväten, kväveoxider och partiklar enligt resultaten från ESC-provet samt av röktheten enligt resultatet från ELR-provet får inte överskrida följande värden <sup>(1)</sup>

	Mängd kolmonoxid (CO) g/kWh	Mängd kolväten (HC) g/kWh	Mängd kväveoxid (NOx) g/kWh	Mängd partiklar (PT) g/kWh	Rökgas m <sup>-1</sup>
EURO III-fordon	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
EURO IV-fordon	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
EURO V-fordon	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
EEV-fordon	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> En provcykel består av en serie provningspunkter, var och en med fastlagt varvtal och vridmoment, vilka motorn skall uppfylla under stationära driftförhållanden (ESC-prov) eller kortvariga driftförhållanden (ETC- och ELR-prov).

<sup>(2)</sup> 0,13 för motorer med en slagvolym under 0,7 dm<sup>3</sup> per cylinder och ett varvtal över 3 000 min<sup>-1</sup> vid nominell effekt.

**4. Framtida utsläppsklasser från fordon enligt definitionen i direktiv 88/77/EEG och senare ändringar får beaktas.**



## BILAGA I

## MINIMISKATTESATSER FÖR FORDON

## MOTORFORDON

Antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt (i ton)		Minimiskattesatser (i EUR/år)	
Inte mindre än	Mindre än	Drivaxel/axlar med luftfjädring eller likvärdig fjädring <sup>(1)</sup>	Andra system för fjädring av drivaxel/axlar
<b>2 axlar</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>3 axlar</b>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>4 axlar</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

<sup>(1)</sup> Fjädring som anses vara likvärdig i enlighet med definitionen i bilaga II till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

## FORDONSKOMBINATIONER (LEDADE FORDON OCH FORDONSTÅG)

Antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt (i ton)		Minimiskattesatser (i EUR/år)	
Inte mindre än	Mindre än	Drivaxel/axlar med luftfjädring eller likvärdig fjädring <sup>(1)</sup>	Andra system för fjädring av drivaxel/axlar
<b>2 + 1 axlar</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼B

Antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt (i ton)		Minimiskattesatser (i EUR/år)	
Inte mindre än	Mindre än	Drivaxel/axlar med luftfjädring eller likvärdig fjädring <sup>(1)</sup>	Andra system för fjädring av drivaxel/axlar
23	25	97	175
25	28	175	307
<b>2 + 2 axlar</b>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<b>2 + 3 axlar</b>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<b>3 + 2 axlar</b>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<b>3 + 3 axlar</b>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

<sup>(1)</sup> Fjädring som anses vara likvärdig i enlighet med definitionen i bilaga II till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).



**▼B***BILAGA II***MAXIMIBELOPP I EURO FÖR VÄGAVGIFTER INKLUSIVE ADMINISTRATIVA KOSTNADER, ENLIGT ARTIKEL 7.7**

Per år

**▼M1**

	högst tre axlar	minst fyra axlar
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV och mindre förore- nande	797	1 329

**▼B****Per månad och vecka**

Högsta avgiftssats per månad och vecka skall stå i proportion till den tid infrastrukturen används.

**Per dag****▼M1**

Vägavgiften per dag är 11 EUR för samtliga fordonskategorier.

▼ M1

## BILAGA III

GRUNDLÄGGANDE PRINCIPER FÖR FÖRDELNING AV KOSTNADER  
OCH BERÄKNING AV VÄGTULLAR▼ M3

I denna bilaga fastställs de grundläggande principerna för beräkning av viktade genomsnittliga infrastrukturavgifter som avspeglar artikel 7b.1. Skyldigheten att relatera infrastrukturavgifterna till kostnaderna ska inte påverka medlemsstaternas rätt att i enlighet med artikel 7b.2 välja att inte täcka samtliga kostnader genom intäkterna från infrastrukturavgifter, eller deras rätt i enlighet med artikel 7f att differentiera beloppen för särskilda infrastrukturavgifter och låta dem avvika från genomsnittet.

▼ M1

Tillämpningen av dessa principer skall vara fullt förenlig med andra gällande skyldigheter enligt ► M3 unionen ◀ gemenskapslagstiftningen, särskilt kravet att koncessionsavtal skall tilldelas i enlighet med direktiv 2004/18/EG och andra ► M3 unionen ◀ gemenskapsinstrument på området för offentlig upphandling.

När en medlemsstat inleder förhandlingar med en eller flera tredjeparter om ett koncessionsavtal om anläggning eller drift av en del av dess infrastruktur, eller i detta syfte når en liknande uppgörelse som bygger på nationell lagstiftning eller ett avtal som ingåtts av en medlemsstats regering, skall överensstämmelsen med dessa principer bedömas utifrån förhandlingsresultatet.

## 1. Definition av vägnätet och vilka fordon som omfattas

- Om ett enskilt vägtullsystem inte skall tillämpas för hela det transeuropeiska vägnätet, skall medlemsstaten ange exakt vilken del eller vilka delar av vägnätet som vägtullsystemet skall tillämpas för, liksom vilket system som används för att klassificera fordon vid differentiering av vägtullar. Medlemsstaterna skall också uppge om de utvidgar vägtullsystemet till att omfatta fordon som understiger tröskeln 12 ton.
- Om en medlemsstat väljer att införa olika system för kostnadsåtervinning för olika delar av sitt vägnät (vilket är tillåtet enligt ► M3 artikel 7b.2 ◀), skall en särskild kostnadsberäkning ske för varje klart definierad del av vägnätet. En medlemsstat kan välja att dela upp sitt vägnät i ett antal klart definierade delar för att upprätta separata koncessionsarrangemang eller liknande för varje del.

## 2. Infrastrukturkostnader

## 2.1 Investeringskostnader

- Investeringskostnaderna skall innefatta anläggningskostnaderna (inklusive finansieringskostnader) och kostnaderna för utveckling av infrastrukturen plus, i förekommande fall, avkastning på kapitalinvesteringen eller vinstmarginal. Kostnader för markförvärv, planering, projektering, övervakning av byggnadskontrakt och projektförvaltning samt arkeologiska undersökningar och markundersökningar, liksom andra relevanta tillkommande kostnader, skall också inbegripas.
- Täckningen av anläggningskostnaderna skall baseras på antingen den planerade livslängden för infrastrukturen eller någon annan amorteringsperiod (som inte får vara kortare än 20 år) som kan anses lämplig av finansieringsskäl genom ett koncessionsavtal eller på annat sätt. Amorteringsperiodens längd kan vara en nyckelvariabel i förhandlingarna om upprättandet av koncessionsavtal, särskilt om den berörda medlemsstaten som en del av avtalet önskar fastställa ett tak för den tillämpliga viktade genomsnittliga vägtullen.

▼ **M1**

- Utan att det påverkar beräkningen av investeringskostnaderna kan kostnadstäckningen
  - fördelas jämnt över amorteringsperioden eller genom viktning fördelas på de första, mellersta eller sista åren, förutsatt att denna viktning utförs på ett öppet sätt,
  - innebära en indexering av vägtullar över amorteringsperioden.
- Alla historiska kostnader skall grundas på betalade belopp. Framtida kostnader grundas på rimliga kostnadsprognoser.
- Offentliga investeringar kan antas vara finansierade lån. Den räntesats som skall tillämpas på historiska kostnader skall vara de satser som tillämpats för offentlig upplåning under samma period.
- Kostnader skall fördelas på tunga lastbilar på objektiva och öppna grunder med beaktande av andelen tung lastbilstrafik som kommer att förekomma på vägnätet och därmed förknippade kostnader. Fordonskilometer som tillryggaläggs av tunga lastbilar får i detta syfte anpassas genom objektiva motiverade "ekvivalensfaktorer", exempelvis de som föreskrivs i punkt 4 <sup>(1)</sup>.
- Avsättning för beräknad avkastning på kapital eller vinstmarginal skall vara rimlig mot bakgrund av marknadsförhållandena och kan varieras för att ge en kontrakterad tredjepart incitament att förbättra tjänstens kvalitet. Avkastningen på kapital kan beräknas med hjälp av sådana ekonomiska indikatorer som intern avkastningsgrad eller viktad genomsnittlig kapitalkostnad.

2.2 *Årlig underhållskostnad och strukturella reparationskostnader*

- Dessa kostnader skall innefatta både de årliga kostnaderna för underhåll av vägnätet och de periodiska kostnaderna för underhåll, förstärkning och renovering av vägbeläggning, i syfte att bibehålla vägnätets operativa kvalitet.
- Kostnaderna skall fördelas mellan tunga lastbilar och annan trafik på grundval av faktiska och prognostiserade andelar av fordonskilometer och får anpassas genom sådana objektiva motiverade ekvivalensfaktorer som i punkt 4.

3. **Drifts-, förvaltnings- och vägtullskostnader**

Dessa kostnader skall innefatta alla kostnader som infrastrukturoperatören ådrar sig vilka inte omfattas av avdelning 2 och som hänför sig till genomförande, drift och förvaltning av infrastrukturen och vägtullsystemet. De skall särskilt inbegripa

- kostnaderna för anläggning, upprättande och underhåll av vägtullkabiner och andra betalningssystem,
- dagliga kostnader för drift, administration och upprätthållande av uttagsystemet,
- administrativa avgifter i samband med koncessionsavtalen,
- förvaltningskostnader, administrativa kostnader och servicekostnader i samband med driften av infrastrukturen.

<sup>(1)</sup> Medlemstaternas tillämpning av ekvivalensfaktorer får ta hänsyn till vägbyggande som utvecklas stegvis eller enligt en livscykelorienterad modell.

▼ **M1**

I kostnaderna kan ingå en avkastning på kapital eller en vinstmarginal som avspeglar graden av den risk som överförs.

Kostnaderna skall fördelas mellan alla de fordonsklasser som ingår i vägtullsystemet på ett sätt som är rättvist och som möjliggör insyn.

#### 4. Andel godstrafik, ekvivalensfaktorer och korrektionsmekanism

— Beräkningen av vägtullarna skall grundas på de tunga lastbilarnas faktiska eller prognostiserade andelar av fordonskilometer, vid behov justerat med ekvivalensfaktorer för att ta vederbörlig hänsyn till de ökade kostnaderna för att anlägga och reparera infrastrukturer som används av lastbilar.

— I följande tabell fastställs en serie vägledande ekvivalensfaktorer. Om en medlemsstat använder ekvivalensfaktorer med procentandelar som skiljer sig från dem som finns i tabellen, skall de vara grundade på objektiva motiverade kriterier och offentliggöras.

Fordonsklass <sup>(1)</sup>	Ekvivalensfaktorer		
	Strukturunderhåll <sup>(2)</sup>	Investeringar	Årligt underhåll
Mellan 3,5 t och 7,5 t, klass 0	1	1	1
> 7,5 t, klass I	1,96	1	1
> 7,5 t, klass II	3,47	1	1
> 7,5 t, klass III	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> Se bilaga IV för bestämning av fordonsklass.

<sup>(2)</sup> Fordonsklasserna motsvarar axeltryck på 5,5; 6,5; 7,5 respektive 8,5 ton.

— Vägtullsystem som bygger på prognostiserade trafiknivåer skall ha en korrigeringsmekanism där vägtullar justeras regelbundet för att korrigera eventuell under- eller övertäckning av kostnader som kan tillskrivas fel i prognoserna.

▼ **M3***BILAGA IIIa***MINIMIKRAV FÖR UTTAG AV EN AVGIFT FÖR EXTERNA KOSTNADER**

I denna bilaga fastställs minimikraven för uttag av en avgift för externa kostnader samt för beräkning av maximal viktad genomsnittlig avgift för externa kostnader.

**1. Berörda delar av vägnätet**

Medlemsstaterna ska exakt ange den eller de delar av deras vägnät där en avgift för externa kostnader ska tas ut.

Om en medlemsstat väljer att ta ut en avgift för externa kostnader endast för en eller flera delar av det vägnät som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, ska dessa delar väljas efter en bedömning som visar att

- när fordon utnyttjar vägar där avgiften för externa kostnader tas ut genererar detta miljökador som är större än dem som i genomsnitt genereras i andra delar av det vägnät som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och där ingen avgift för externa kostnader tas ut, eller att
- införandet av en avgift för externa kostnader på andra delar av vägnätet som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde skulle kunna inverka negativt på miljön eller trafiksäkerheten, eller att uttag och inkasering av en avgift för externa kostnader i dessa delar skulle föra med sig oproportionerliga kostnader.

**2. Berörda fordon, vägar och tidsperioder**

Medlemsstaten ska underrätta kommissionen om den fordonsklassificering som ska ligga till grund för differentieringen av vägtullen. Den ska också underrätta kommissionen om det geografiska läget för vägar där högre avgifter för externa kostnader tas ut, nedan kallade *vägar i tätort* (inbegripet motorvägar), och för vägar där lägre avgifter för externa kostnader tas ut, nedan kallade *interurbana vägar* (inbegripet motorvägar).

I tillämpliga fall ska den också meddela kommissionen exakt vilka tidsperioder som motsvarar den nattperiod då en högre avgift för externa bullerkostnader får tas ut för att återspegla större bullerstörningar.

Klassificeringen av vägar som vägar i tätort (inbegripet motorvägar) och interurbana vägar (inbegripet motorvägar) samt fastställandet av tidsperioder ska grundas på objektiva kriterier som hänger samman med i vilken utsträckning vägarna och dess omgivning drabbas av föroreningar, t.ex. befolkningstäthet och årligt antal föroreningstoppar uppmätta i enlighet med detta direktiv. De kriterier som används ska anges i meddelandet.

**3. Avgiftsbelopp**

För varje fordonsklass, vägtyp och tidsperiod ska medlemsstaten eller, i tillämpliga fall, den oberoende myndigheten fastställa ett enda specifikt belopp. Den avgiftsstruktur som detta leder till, inbegripet inlednings- och sluttidpunkten för varje nattperiod när avgiften för externa kostnader omfattar kostnaden för buller, ska vara öppen, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor. Offentliggörandet ska ske i god tid före genomförandet. Alla parametrar, uppgifter och annan information som är nödvändig för att förstå hur de externa kostnadsfaktorer beräknas, ska offentliggöras.

▼ **M3**

När avgifterna fastställs ska medlemsstaten, eller om så är lämpligt, den oberoende myndigheten, vägledas av principen om effektiv prissättning, dvs. priset ska ligga nära samhällets marginalkostnader till följd av utnyttjandet av det fordon för vilket avgiften tas ut.

Avgiften ska också fastställas med beaktande av risken för en omfördelning av trafiken, tillsammans med eventuell negativ inverkan på trafiksäkerhet, miljö och trängsel, samt eventuella lösningar för att minska dessa risker.

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet ska övervaka effektiviteten i avgiftssystemet när det gäller att minska de miljökador som uppstår till följd av vägtransport. Om så behövs ska den vartannat år anpassa avgiftsstrukturen, och det avgiftsbelopp som fastställts för en viss fordonsklass, vägtyp och tidsperiod, till förändringarna i transportutbudet och efterfrågan.

#### 4. Externa kostnadsfaktorer

##### 4.1 *Kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar*

När en medlemsstat väljer att inkludera hela eller delar av kostnaden för trafikrelaterade luftföroreningar i avgiften för externa kostnader, ska medlemsstaten eller, om så är lämpligt, den oberoende myndigheten beräkna den kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar som får täckas av avgifter genom att använda följande formel eller genom att använda beräkningsenheterna i tabell 1 i bilaga IIb, om de är lägre:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

där

—  $PCV_{ij}$  = kostnaden för luftföroreningar från fordonsklass  $i$  på vägtyp  $j$  (euro/fordonskilometer),

—  $EF_{ik}$  = emissionsfaktorn för förorening  $k$  och fordonsklass  $i$  (gram/fordonskilometer),

—  $PC_{jk}$  = den monetära kostnaden för förorening  $k$  för vägtyp  $j$  (euro/gram).

Emissionsfaktorerna ska vara desamma som de som används av medlemsstaten vid upprättandet av de nationella utsläppsinventeringar som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/81/EG av den 23 oktober 2001 om nationella utsläppstak för vissa luftföroreningar <sup>(1)</sup> (vilket kräver användning av EMEP/Corinair Emission Inventory Guidebook <sup>(2)</sup>). De monetära kostnaderna för föroreningar ska bedömas av medlemsstaterna eller, om så är lämpligt, av en oberoende myndighet, med hänsyn till den senaste tekniken.

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet får tillämpa vetenskapligt bevisade alternativa metoder för att beräkna kostnaderna till följd av luftföroreningar och därvid utnyttja data från mätningar av luftföroreningar samt det lokala värdet av de monetära kostnaderna till följd av luftföroreningar, under förutsättning att resultaten inte överskrider de enhetsvärden som anges i tabell 1 i bilaga IIb för någon fordonsklass.

<sup>(1)</sup> EGT L 309, 27.11.2001, s. 22.

<sup>(2)</sup> Europeiska miljöbyråns metod: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP-CORINAIR5/>

▼ **M3**4.2 *Kostnad för trafikrelaterat buller*

När en medlemsstat väljer att inkludera hela eller delar av kostnaden för trafikrelaterat buller i avgiften för externa kostnader, ska medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet beräkna den kostnad för trafikrelaterat buller som får täckas av avgifter genom att använda följande formler eller genom att använda enhetsvärdena i tabell 2 i bilaga IIb, om de är lägre:

$$\text{NCV}_j \text{ (daglig)} = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j \text{ (dag)} = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j \text{ (natt)} = b \times \text{NCV}_j$$

där

—  $\text{NCV}_j$  = kostnaden för buller från ett tungt godsfordon på vägtyp  $j$  (euro/fordonskilometer),

—  $\text{NC}_{jk}$  = bullerkostnaden för varje person som på vägtyp  $j$  utsätts för bullernivå  $k$  (euro/person),

—  $\text{POP}_k$  = antalet personer som dagligen utsätts för bullernivå  $k$  per kilometer (person/kilometer),

—  $\text{WADT}$  = det viktade trafikgenomsnittet per dag (personbilsekvivalent),

—  $a$  och  $b$  viktningfaktorer som ska fastställas av medlemsstaten, varvid den viktade genomsnittliga bulleravgiften per fordonskilometer som blir resultatet inte får överstiga  $\text{NCV}_j$  (dag).

Det trafikrelaterade bullret avser inverkan på bullernivåerna mätt nära exponeringsplatsen och i förekommande fall bakom bullerskydd.

Antalet personer som utsätts för bullernivå  $k$  ska hämtas från de strategiska bullerkartor som utarbetats enligt artikel 7 i Europaparlamentets och rådet direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller <sup>(1)</sup>.

Kostnaderna per person som utsätts för bullernivå  $k$  ska bedömas av medlemsstaterna eller, om så är lämpligt, av en oberoende myndighet med hänsyn till den senaste tekniken.

För det viktade trafikgenomsnittet per dag används en ekvivalensfaktor ” $e$ ” på högst fyra mellan tunga godsfordon och personbilar.

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet får tillämpa vetenskapligt bevisade metoder för att beräkna värdet på bullerkostnaderna, under förutsättning att resultaten inte överskrider de enhetsvärden som anges i tabell 2 i bilaga IIb.

<sup>(1)</sup> EGT L 189, 18.7.2002, s. 12.

**▼M3**

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet får fastställa differentierade bulleravgifter för att gynna användningen av tystare fordon, förutsatt att detta inte leder till att utländska fordon diskrimineras. Om differentierade bulleravgifter införs, får avgifterna för den fordonskategori som medför högst buller inte överskrida de enhetsvärden som avses i tabell 2 i bilaga IIb och fyra gånger den bulleravgift som gäller för det tystaste fordonet.



▼ **M3***BILAGA IIIb***MAXIMAL VIKTAD GENOMSNITTLIG AVGIFT FÖR EXTERNA KOSTNADER**

I denna bilaga fastställs vilka parametrar som ska tillämpas vid beräkning av den maximala viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader.

**1. Maximal kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar:**

*Tabell 1: Maximal kostnad för luftföroreningar som får täckas av avgifter*

Cent/fordonskilometer	Vägar i tätort (inbegripet motorvägar)	Interurbana vägar (inbegripet motorvägar)
Euro 0	16	12
Euro I	11	8
Euro II	9	7
Euro III	7	6
Euro IV	4	3
Euro V	0	0
efter den 31 december 2013	3	2
Euro VI	0	0
efter den 31 december 2017	2	1
Mindre förorenande än euro VI	0	0

Värdena i tabell 1 får multipliceras med en faktor upp till två i bergsområden i den mån det är motiverat på grund av vägarnas stigning, höjden och/eller temperaturinversioner.

**2. Maximal kostnad för trafikrelaterat buller**

*Tabell 2: Maximal kostnad för buller som får täckas av avgifter*

Cent/fordonskilometer	Dag	Natt
Vägar i tätort (inbegripet motorvägar)	1,1	2
Interurbana vägar (inbegripet motorvägar)	0,2	0,3

Värdena i tabell 2 får multipliceras med en faktor på upp till två i bergsområden i den mån det är motiverat på grund av vägarnas stigning, temperaturinversioner och/eller ”amfiteatereffekter” i dalgångar.

▼ **M1***BILAGA IV***VÄGLEDANDE FORDONSKLASSBESTÄMNING**

Fordonsklasserna fastställs i nedanstående tabell.

Fordonen klassificeras i underkategorierna 0, I, II och III i förhållande till de skador de ger upphov till på vägbeläggningen, i stigande ordning (klass III är således den klass som ger upphov till de allvarligaste skadorna på väginfrastrukturerna). Skadorna ökar exponentiellt med ökad axellast.

Alla motorfordon och fordonskombinationer med en högsta tillåten bruttovikt under 7,5 ton tillhör klass 0.

**Motorfordon**

Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig <sup>(1)</sup>		Andra upphängningssystem för drivaxlarna		Skadeklass	
Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)		Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)			
Minst	Mindre än	Minst	Mindre än		
<i>Två axlar</i>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<i>Tre axlar</i>					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<i>Fyra axlar</i>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29			II	
		27	29		
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

<sup>(1)</sup> Fjädring som erkänns som likvärdig i enlighet med definitionen i bilaga II till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59). Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/7/EG (EGT L 67, 9.3.2002, s. 47).

▼ **M1****Fordonskombinationer (ledade fordon och fordonståg)**

Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig		Andra upphängningssystem för drivaxlarna		Skadeklass
Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)		Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)		
Minst	Mindre än	Minst	Mindre än	
<i>2 + 1 axlar</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 axlar</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38			
<i>2 + 3 axlar</i>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 axlar</i>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 axlar</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
		40	44	
40	44	40	44	

**Rättelse till Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen**

(Europeiska unionens officiella tidning L 166 av den 30 april 2004)

Direktiv 2004/52/EG skall vara som följer:

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2004/52/EG  
av den 29 april 2004  
om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen  
(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

(1) I sin resolution av den 17 juni 1997 om utveckling av telematik inom sektorn för vägtransporter, särskilt elektronisk avgiftsbetalning <sup>(4)</sup>, uppmanade rådet kommissionen och medlemsstaterna att utveckla en strategi för att säkerställa konvergens mellan olika system för elektronisk avgiftsbe-

talning så att tillräcklig driftskompatibilitet uppnås på europeisk nivå. Den första fasen i denna strategi presenterades i kommissionens meddelande om driftskompatibla system för elektronisk avgiftsbetalning i Europa.

(2) De flesta medlemsstater som har infört elektroniska vägtullsystem för att finansiera väginfrastruktur eller som har infört elektronisk avgiftsbetalning för användning av vägnätet (dessa system benämns nedan "elektroniska vägtullsystem") använder mikrovågsteknik för korta avstånd, med frekvenser runt 5,8 GHz, men dessa system är i dag inte helt kompatibla. Efter antagandet av tekniska förstandarder 1997 ledde Europeiska standardiseringskommitténs (CEN) arbete med mikrovågstekniken i januari 2003 till utarbetandet av tekniska standarder som främjar driftskompatibiliteten för mikrovågsbaserade elektroniska vägtullsystem med frekvenser på 5,8 GHz. Dessa förstandarder omfattar emellertid inte alla de system för korthållskommunikation (DSRC) med frekvenser på 5,8 GHz som är i drift i gemenskapen och omfattar två varianter som inte är helt kompatibla. Standarderna bygger på modellen med datautbyte mellan öppna system (Open Systems Interconnection), som definierats av Internationella standardiseringskommittén för kommunikation mellan informationssystem.

(3) Tillverkare av utrustning och infrastrukturförvaltare har emellertid kommit överens om att inom gemenskapen utveckla driftskompatibla produkter på grundval av befintliga DSRC-system på 5,8 GHz. Den utrustning som måste göras tillgänglig för användare bör alltså kunna kommunicera med den teknik som endast får användas i de nya elektroniska vägtullsystem som skall införas i gemenskapen efter den 1 januari 2007, nämligen teknik för satellitbaserad positionsbestämning, mobilkommunikationsteknik med användning av GSM-GPRS-standard och mikrovågsteknik med frekvenser på 5,8 GHz.

(4) Det är viktigt att så snart som möjligt slutföra detta standardiseringsarbete för fastställande av tekniska standarder som garanterar teknisk kompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem baserade på mikrovågsteknik med frekvenser på 5,8 GHz och på satellit- och mobilkommunikationsteknik för att undvika ytterligare fragmentering av marknaden.

<sup>(1)</sup> EUT C 32, 5.2.2004, s. 36.

<sup>(2)</sup> EUT C 73, 23.3.2004, s. 54.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 18 december 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 22 mars 2004 (EUT C 95 E, 20.4.2004, s. 53) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 20 april 2004.

<sup>(4)</sup> EGT C 194, 25.6.1997, s. 5.

- (5) Det är nödvändigt att skapa förutsättningar för ett allmänt införande av elektroniska vägtullsystem i medlemsstaterna och i grannländerna, och det krävs driftskompatibla system som är anpassade till den framtida utvecklingen av gemenskapens strategi för vägavgifter och till den framtida tekniska utvecklingen.
- (6) De elektroniska vägtullsystemen bör vara driftskompatibla och baseras på öppna och offentliga standarder som är tillgängliga utan diskriminering för alla systemleverantörer.
- (7) När nya elektroniska vägtullsystem införs bör utbudet av utrustning vara tillräckligt stort för att diskriminering mellan de berörda företagen skall kunna undvikas.
- (8) Särskilt den nya tekniken för satellitbaserad positionsbestämning (GNSS) och mobilkommunikation (GSM/GPRS) kan på grund av sin stora flexibilitet och mångsidighet tillämpas på elektroniska vägtullsystem för att uppfylla de krav som följer av den nya avgiftsstrategi som gemenskapen och medlemsstaterna planerar. Denna teknik gör det dessutom möjligt att registrera hur många kilometer som körs inom varje vägkategori, utan att det krävs dyrbara investeringar i infrastruktur. Tekniken möjliggör dessutom ytterligare nya säkerhets- och informationstjänster för resenärerna, såsom automatiskt nödanrop och positionsbestämning vid olyckor och information i realtid om trafikförhållanden, trafikintensitet eller restider. På området satellitbaserad positionsbestämning planeras projektet Galileo, som lanserades av gemenskapen 2002, att från och med 2008 tillhandahålla informationstjänster som är av högre kvalitet än de som de nuvarande satellitnavigeringssystemen tillhandahåller och som är optimala för vägtelematik. EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service), som skall vara driftsklart redan 2004, skall ha liknande egenskaper. Dessa innovativa system kan dock medföra problem i fråga om kontrollernas tillförlitlighet och bedrägeribekämpning. På grund av de avsevärda fördelar som anges ovan bör emellertid i princip tillämpning av teknik för satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation rekommenderas vid införande av nya elektroniska vägtullsystem.
- (9) Mångfalden av tekniska lösningar för elektroniska vägtullsystem, vilka redan används eller vilka planeras under de kommande åren (framför allt mikrovågor på 5,8 GHz, satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation), och mångfalden av medlemsstaternas och grannländernas krav på de elektroniska vägtullsystemen kan komma att stå i vägen för en väl fungerande inre marknad och transportpolitikens mål. Det finns risk för att detta leder till att förare av tunga lastbilar på grund av detta har flera olika, dyra och driftsinkompatibla elektroniska enheter i sina förarhytter, samt till ökad risk för felhantering med följden att, t.ex., betalning oavsiktligen inte görs. En sådan utveckling är på grund av kostnader och av säkerhetsrelaterade och rättsliga skäl oacceptabel för användare och tillverkare av lastbilar.
- (10) Konstgjorda hinder för den inre marknadens funktion bör undanröjas, samtidigt som medlemsstaterna och gemenskapen bör ges möjlighet att tillämpa olika avgiftssystem för alla fordonstyper på lokal, nationell och internationell nivå. Fordonsutrustningen bör göra det möjligt att ta ut sådana vägavgifter med beaktande av principen om likabehandling av alla medborgare i medlemsstaterna. Man bör därför så snart som möjligt sörja för driftskompatibilitet mellan de elektroniska vägtullsystemen i hela gemenskapen.
- (11) Förarna har rätt att förvänta sig väginfrastruktur tjänster av högre kvalitet, särskilt när det gäller säkerheten, och betydlig minskning av trafikstockningar vid vägtullstationerna, särskilt vid topptrafik och på vissa högbelastade sträckor. Det europeiska vägtullsystemet måste utformas på ett sätt som tar hänsyn till detta. Vidare bör hänsyn tas till att de planerade teknikerna och komponenterna även, i den utsträckning det är tekniskt möjligt, skall kunna samverka med andra komponenter i fordonen, särskilt digitala färdskrivare och larmtjänster. Intermodala system bör inte uteslutas i ett senare skede.
- (12) Tillgången till ytterligare, framtida användningsmöjligheter vid sidan av uttag av vägtullar bör garanteras genom lämplig utrustning.
- (13) Ett europeiskt elektroniskt vägtullsystem bör säkra driftskompatibilitet på det tekniska, det kontraktsmässiga och det förfarandemässiga planet och omfatta
- a) ett enda kontrakt mellan kunderna och de operatörer som erbjuder tjänsten, i överensstämmelse med kontraktsregler som ger alla operatörer och/eller utfärdande organ möjlighet att tillhandahålla tjänsten och som ger tillgång till hela infrastrukturnätet,
- b) tekniska standarder och krav som ger industrin möjlighet att ställa nödvändig utrustning till förfogande för tillhandahållande av tjänsten.

- (14) Kontraktsbunden driftskompatibilitet möjliggör betydande förenklingar för vissa trafikanter och väsentliga administrativa besparingar för yrkestrafikanter.
- (15) Elektroniska vägtullsystem bidrar märkbart till att minska olycksrisken och därmed till att öka vägsäkerheten, till att minska antalet kontantbetalningar vid vägtullstationerna och till att minska trafikstockningarna vid dessa stationer, särskilt vid topptrafik. De minskar också den negativa miljöpåverkan av fordon som står och väntar och startar på nytt och av trafikstockningar samt miljöpåverkan i samband med byggandet av nya eller utbyggnad av befintliga vägtullstationer.
- (16) Vitboken om den europeiska transportpolitiken fram till 2010 innehåller mål för säkerhet och smidighet i vägtrafiken. Driftskompatibla intelligenta transporttjänster och -system är ett viktigt verktyg för att uppnå dessa mål.
- (17) Införandet av elektroniska vägtullsystem kommer att medföra behandling av personuppgifter. Vid sådan behandling måste gemenskapens föreskrifter följas, särskilt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter <sup>(1)</sup> samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation <sup>(2)</sup>. Rätten till skydd av personuppgifter nämns särskilt i artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.
- (18) En automatisk vägtulldebitering av bankkonton eller kredit- eller betalkortskonton var som helst inom eller utanför gemenskapen kräver ett fullt operativt betalningsområde i gemenskapen med icke-diskriminerande avgifter.
- (19) Varje elektroniskt vägtullsystem som införs i medlemsstaterna bör uppfylla följande grundläggande kriterier: det bör vara möjligt att i systemet införliva framtida tekniska och systemrelaterade förbättringar och utbyggnader utan dyra överskott av gamla modeller och metoder, kostnaderna för privata och kommersiella väganvändare att anta systemet bör vara obetydliga jämfört med fördelarna för dessa väganvändare och för hela samhället, samt varje medlemsstat bör genomföra systemet så att det inte i något avseende uppstår diskriminering mellan väganvändare från det egna landet och väganvändare från andra medlemsstater.
- (20) Eftersom målen för detta direktiv, särskilt driftskompatibiliteten mellan elektroniska vägtullsystem på den inre marknaden och införandet av ett europeiskt system för elektroniska vägtullar på hela det vägnät i gemenskapen som är belagt med vägtullar, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av deras europeiska dimension, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (21) Det bör tillses att de berörda parterna (vägtullsoperatörerna, infrastrukturförvaltarna, elektronik- och bilindustrin, användarna) får delta i kommissionens samråd om tekniska frågor och kontraktsfrågor i anslutning till införandet av det europeiska systemet för europeiska vägtullar. Vid behov bör kommissionen även samråda med icke-statliga organisationer som arbetar med frågor som rör skydd av privatlivet, trafiksäkerhet och miljön.
- (22) För att ett europeiskt system för elektroniska vägtullar skall kunna införas måste riktlinjer först fastställas av Kommittén för elektroniska vägtullar, vilken inrättas genom detta direktiv.
- (23) Detta direktiv påverkar inte medlemsstaternas frihet att föreskriva bestämmelser om avgiftsbeläggning av väginfrastruktur och om beskattningsfrågor.
- (24) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(3)</sup>.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

#### Syfte och räckvidd

1. I detta direktiv fastställs de villkor som är nödvändiga för att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen. Detta direktiv skall tillämpas på elektronisk inkasering av alla slags vägavgifter på hela gemenskapens vägnät, inklusive vägar i och utanför städer, motorvägar, större och mindre vägar, samt olika anläggningar som tunnlar, broar och färjor.

<sup>(1)</sup> EGT L 281, 23.11.1995, s. 31. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

<sup>(2)</sup> EGT L 201, 31.7.2002, s. 37.

<sup>(3)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Detta direktiv skall inte tillämpas på
- vägtullsystem som saknar system för elektronisk inkassering av vägtullar,
  - elektroniska vägtullsystem där utrustning inte behöver installeras i fordon,
  - små, rent lokala vägtullsystem för vilka kostnaderna för att uppfylla kraven i detta direktiv inte står i proportion till fördelarna.
3. För att uppnå det mål som fastställs i punkt 1 skall ett europeiskt system för elektroniska vägtullar inrättas. Systemet, som skall vara ett komplement till medlemsstaternas nationella system för elektroniska vägtullar, skall säkerställa driftskompatibilitet i hela gemenskapen för användarna mellan de elektroniska vägtullsystem som medlemsstaterna redan har inrättat och de system som i framtiden kommer att införas inom ramen för detta direktiv.

#### Artikel 2

##### Tekniska lösningar

1. I alla nya elektroniska vägtullsystem som tas i drift från och med den 1 januari 2007 skall en eller flera av följande tekniska lösningar tillämpas för vägtullstransaktionerna:
- Satellitbaserad positionsbestämning.
  - Mobilkommunikation enligt GSM/GPRS-standarden (referens GSM TS 03.60/23.060).
  - 5,8 GHz mikrovågor.
2. Det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall inrättas enligt artikel 3.1. Operatörerna skall enligt tidsplanen i artikel 3.4 ge intresserade användare tillgång till fordonsutrustning som är anpassad till alla elektroniska vägtullsystem som är i bruk i medlemsstaterna, med användning av de tekniska lösningar som avses i punkt 1, och som lämpar sig för alla fordonstyper. Denna utrustning skall åtminstone vara driftskompatibel och kunna kommunicera med alla system som används i medlemsstaterna genom att en eller flera av de tekniker som anges i punkt 1 används. Närmare bestämmelser i detta avseende skall fastställas av den kommitté som avses i artikel 5.1, inbegripet arrangemang för att tillmötesgå intresserade användare som begär tillgång till fordonsutrustning.

3. Nya elektroniska vägtullsystem som tas i drift efter antagandet av detta direktiv rekommenderas att använda sådan teknik med satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation som avses i punkt 1. Med avseende på eventuell omställning av system som använder annan teknik till system som använder ovan angiven teknik skall kommissionen i samverkan med den kommitté som avses i artikel 5.1 utarbeta en rapport senast den 31 december 2009. Rapporten skall innehålla en studie av användningen av varje typ av teknik som anges i punkt 1 samt en kostnads- och intäktsanalys. Kommissionen skall vid behov låta rapporten åtföljas av ett förslag till Europaparlamentet och rådet om en strategi för omställning av systemen.

4. Utan att det påverkar bestämmelserna i punkt 1 kan fordonsburen utrustning också vara lämplig för annan teknik, på villkor att detta inte leder till ytterligare bördor för användarna eller skapar diskriminering mellan dem. Fordonsutrustningen kan också när så är lämpligt kopplas till fordonets elektroniska färdskrivare.

5. Medlemsstater som har vägtullsystem skall vidta de åtgärder som krävs för att öka användningen av elektroniska vägtullsystem. De skall sträva efter att säkerställa att minst 50 % av trafikflödet genom varje tullstation kan använda elektroniska vägtullsystem senast den 1 januari 2007. De vägfiler som används för inkassering av vägtull på elektronisk väg får också användas för inkassering av vägtull på annat sätt med vederbörlig hänsyn till säkerheten.

6. Det arbete med driftskompatibilitet för befintlig vägtullsteknik som utförs i samband med det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall säkerställa fullständig kompatibilitet och gränssnittsöverensstämmelse mellan denna teknik och den teknik som avses i punkt 1 samt mellan tillhörande utrustning.

7. Medlemsstaterna skall se till att den behandling av personuppgifter som krävs för driften av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar sker i enlighet med gemenskapens bestämmelser om skydd av fysiska personers fri- och rättigheter, inklusive rätten till privatliv, och att särskilt bestämmelserna i direktiven 95/46/EG och 2002/58/EG uppfylls.

#### Artikel 3

##### Inrättande av ett europeiskt system för elektroniska vägtullar

1. Ett europeiskt system för elektroniska vägtullar skall inrättas för allt vägnät i gemenskapen där det på elektronisk väg tas ut vägtullar eller avgifter för användning. Detta elektroniska vägtullsystem kommer att definieras genom kontraktsregler som ger alla operatörer och/eller utfärdande organ möjlighet att tillhandahålla tjänsten, tekniska standarder och krav samt ett enda abonnemangskontrakt mellan kunderna och de operatörer och/eller utfärdande organ som tillhandahåller tjänsten. Kontraktet skall ge tillgång till tjänsten i hela infrastrukturnätet och skall kunna tecknas hos varje operatör som förvaltar någon del av nätet och/eller hos utfärdande organ.

2. Det europeiska systemet för elektroniska vägtullar får varken påverka medlemsstaternas principbeslut att ta ut vägtullar för särskilda typer av fordon eller nivån på och ändamålet med de avgifter som tas ut. Det skall endast avse metoden för att ta ut vägtullar eller avgifter. Systemet skall göra det möjligt att ingå kontrakt oavsett var fordonet är registrerat, vilken nationalitet parterna i kontraktet har och vilket område eller vilken punkt på vägnätet vägtullen gäller.

3. Systemet skall medge att intermodalitet utvecklas utan att detta skapar nackdelar för andra transportmetoder.

4. De medlemsstater som har nationella system för inkassering av vägtull på elektronisk väg skall se till att operatörerna och/eller de utfärdande organen ger sina kunder tillgång till det europeiska systemet för elektroniska vägtullar enligt följande tidsplan:

- a) För alla fordon som väger över 3,5 ton och för alla fordon som får transportera fler än 9 passagerare (förare + 8) senast tre år efter det att besluten om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar enligt artikel 4.4 har fattats.
- b) För alla andra typer av fordon senast fem år efter det att besluten om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar enligt artikel 4.4 har fattats.

#### Artikel 4

### Grunddrag i det europeiska systemet för elektroniska vägtullar

1. Det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall bygga på de element som förtecknas i bilagan till detta direktiv.

2. Vid behov kan denna bilaga av tekniska skäl ändras i enlighet med förfarandet i artikel 5.2.

3. Det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall bygga på de tekniska lösningar som avses i artikel 2, med specifikationer som skall vara allmänt tillgängliga.

4. Beslut om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall senast den 1 juli 2006 fattas av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 5.2. Sådana beslut skall endast fattas om samtliga villkor, utvärderade enligt lämpliga undersökningar, föreligger för att möjliggöra driftskompatibilitet i alla avseenden, inbegripet ur teknisk, rättslig och handelsmässig synvinkel.

5. Om besluten enligt punkt 4 inte har fattats före den 1 juli 2006, skall kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 fastställa ett nytt datum när besluten senast skall fattas.

6. Kommissionen skall fatta tekniska beslut om upprättandet av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar i enlighet med förfarandet i artikel 5.2.

7. I enlighet med förfarandet i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter<sup>(1)</sup> skall kommissionen uppmana de relevanta standardiseringsorganen, särskilt Europeiska standardiseringskommittén CEN, att göra alla de ansträngningar som krävs för ett snabbt antagande av standarder för elektroniska vägtullsystem, vad gäller de tekniker som förtecknas i artikel 2.1.

8. Utrustning för det europeiska systemet för elektroniska vägtullar skall särskilt uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/5/EG av den 9 mars 1999 om radioutrustning och teleterminalutrustning och om ömsesidigt erkännande av utrustningens överensstämmelse<sup>(2)</sup> samt rådets direktiv 89/336/EEG av den 3 maj 1989 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet<sup>(3)</sup>.

#### Artikel 5

### Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté för elektroniska vägtullar, nedan kallad "kommittén".

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

(1) EGT L 204, 21.7.1998, s. 37. Direktivet senast ändrat genom 2003 års anslutningsakt.

(2) EGT L 91, 7.4.1999, s. 10. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003.

(3) EGT L 139, 23.5.1989, s. 19. Direktivet senast ändrat genom direktiv 93/68/EEG (EGT L 220, 30.8.1993, s. 1).



3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

*Artikel 6*

**Genomförande**

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 20 november 2005. De skall genast till kommissionen översända texten till dessa bestämmelser samt en tabell med en jämförelse mellan dem och bestämmelserna i detta direktiv.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Utfärdat i Strasbourg den 29 april 2004.

På Europaparlamentets vägnar  
P. COX  
Ordförande

*Artikel 7*

**Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 8*

**Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

På rådets vägnar  
M. McDOWELL  
Ordförande

## BILAGA

**Nödvändiga element för utformning och införande av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar**

Nedanstående frågor är väsentliga för utformning och införande av det europeiska system för elektroniska vägtullar som inrättas enligt detta direktiv. Man skiljer mellan tekniska, förfarandemässiga och rättsliga frågor.

## Tekniska frågor

- a) Operativa förfaranden för systemet: tecknande av abonnemang, bruksanvisning, installation av fordonsutrustning, behandling av transaktioner vid vägtullstationer eller vid löpande avgift, förfaranden för återhämtning av transaktionsdata i händelse av avbrott eller störningar i utrustningens drift, kontrollsystem, fakturering och indrivning av förfallna belopp, kundtjänst, kundsupport, fastställande av servicenivån till kunder. När sådana operativa förfaranden fastställs skall befintliga förfaranden i medlemsstaterna beaktas.
- b) Funktionsmässiga specifikationer för systemet: beskrivning av hur fordonsburen utrustning och markutrustning fungerar.
- c) Tekniska specifikationer för mark- och fordonsutrustning till stöd för systemet och standarder, certifieringsförfaranden och restriktioner som skall iakttas.
- d) Inledande och uppföljning av arbetet i relevanta standardiseringsorgan och eventuella tekniska kompletteringar av tillämpade standarder eller förstandarder i syfte att garantera driftskompatibiliteten.
- e) Specifikationer för installation av fordonsburen utrustning.
- f) Transaktionsmodeller: exakt fastställande av beräkningsmetoder för transaktionerna för varje särskild typ av vägtull (fasta tullportar eller löpande avgift), fastställande av vilka data som utväxlas mellan fordons- och markutrustning samt dataformat.
- g) Arrangemang för att tillmötesgå alla intresserade användare som begär tillgång till fordonsutrustning.

## Frågor avseende förfarandet

- h) Förfaranden för kontroll av tekniska prestanda hos fordonsutrustning, utrustning vid vägen samt hur utrustningen installerats i fordonen.
- i) Parametrar för klassificering av fordon: validering av en gemenskapsförteckning över tekniska parametrar, där varje medlemsstat kommer att välja de parametrar den vill använda för sin avgiftspolitik. Dessa parametrar kommer att avse fordonens fysiska egenskaper, motoregenskaper och miljöpåverkan. Det blir medlemsstaternas sak att fastställa fordonsklasser på grundval av dessa parametrar.
- j) Inrättande av förfaranden för hantering av särskilda fall, som alla slags driftsstörningar. Detta gäller särskilt i sådana fall där vägtullsoperatörerna och kunden inte är från samma land.

## Rättsliga frågor

- k) Validering av de valda tekniska lösningarnas överensstämmelse med gemenskapens bestämmelser om skydd av fysiska personers fri- och rättigheter, särskilt rätten till privatliv. Överensstämmelse med direktiven 95/46/EG och 2002/58/EG kommer särskilt att behöva säkerställas.
  - l) Fastställande av icke-diskriminerande gemensamma bestämmelser och minimikrav som bör iakttas av potentiella tjänsteleverantörer vid tillhandahållande av tjänsten.
  - m) Bedömning av möjligheten att harmonisera bestämmelserna om indrivning av elektroniska vägtullar.
  - n) Utkast till ett samförståndsavtal mellan vägtullsoperatörerna som möjliggör införande av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar, inbegripet tvistlösningsförfaranden.
-

# KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUT

av den 6 oktober 2009

### om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta

[delgivet med nr K(2009) 7547]

(Text av betydelse för EES)

(2009/750/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 4, och

av följande skäl:

- (1) Enligt direktiv 2004/52/EG ska kommissionen definiera det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (EETS, European Electronic Toll Service) enligt det förfarande som avses i artikel 5.2 i direktivet.
- (2) Ett enda kontrakt med en betalningsförmedlare i EETS bör göra det möjligt för EETS-användarna att betala sina vägtullar inom det europeiska vägnätets alla EETS-områden, i enlighet med artikel 3.1 i direktiv 2004/52/EG, bl.a. genom en enda fordonsutrustning (OBE, on-board equipment) som kan användas i alla EETS-områden.
- (3) Detta beslut omfattar informationsutbyte mellan medlemsstaterna, avgiftsupptagare, tjänsteleverantörer och väganvändare för att säkerställa korrekt deklARATION av de tullar som ska betalas inom ramen för EETS.
- (4) Införandet av EETS medför behandling av personuppgifter, vilket ska ske i strikt överensstämmelse med berörda gemenskapsbestämmelser, bl.a. Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG <sup>(2)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> EUT L 166, 30.4.2004, s. 124.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37).

(5) Avgiftsupptagarna måste ge EETS betalningsförmedlare tillräde till sitt EETS-område på icke-diskriminerande grund.

(6) För att säkerställa öppenhet och icke-diskriminerande tillgång till EETS-områdena för alla EETS betalningsförmedlare ska avgiftsupptagarna publicera all nödvändig information om åtkomsträttigheter i en områdesdeklARATION i EETS.

(7) EETS bygger på principerna om öppenhet och effektiv och rättvis prissättning.

(8) Ett förlikningsförfarande måste finnas för lösning av tvister mellan avgiftsupptagare och EETS betalningsförmedlare under kontraktförhandlingar och i kontraktförhållandena mellan dessa. Avgiftsupptagarna och EETS betalningsförmedlare bör samråda med de nationella förlikningsorganen när de söker tvistlösning beträffande icke-diskriminerade tillgång till EETS-områden.

(9) Effektiv hantering av rättvis och icke-diskriminerande tillgång till EETS, vilket även innebär att den administrativa bördan undviks, kräver ett nära samarbete mellan medlemsstaternas förlikningsorgan <sup>(4)</sup> när det gäller tillämpningen av dessa gemenskapsbestämmelser, och när det gäller behandlingen av eventuella överklaganden, trots möjligheten till rättslig prövning.

(10) Avgiftsupptagare får ha olika avgiftssystem för olika användar- eller fordonskategorier men ska inte göra skillnad mellan olika EETS-användare, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden <sup>(5)</sup> (det allmänna tjänstedirektivet).

<sup>(4)</sup> Det är medlemsstaternas sak att själva besluta om det praktiska införandet av ett förlikningsorgan med ansvar för medlingsfunktionen, förutsatt att kraven i kapitel IV, som garanterar alla EETS betalningsförmedlare rättvis åtkomst till de nationella EETS-områdena, är uppfyllda.

<sup>(5)</sup> EUT L 376, 27.12.2006, s. 36.

- (11) EETS-användarna betalar inte mer vägtull än de skulle göra för motsvarande nationella/lokala vägtull.
- (12) Avgiftsupptagarna kan för nationella eller lokala ändamål ha eller inrätta egna särskilda nationella eller lokala tjänster, med manuella, automatiska eller elektroniska system. EETS är en tjänst som kompletterar de nationella eller lokala systemen för elektroniska vägtullar i medlemsstaterna för betalning av vägtullar, men om medlemsstaterna har vägtullsystem ska de vidta nödvändiga åtgärder för att öka användningen av elektroniska vägtullsystem och sträva efter att säkerställa att minst 50 % av trafikflödet vid varje vägtullstation kan använda elektroniska vägtullsystem.
- (13) Vägtullspolitiken bygger på EU:s lagstiftning eller nationell eller lokal lagstiftning, men tillämpningen av denna är avgiftsupptagarnas ansvar. Varje medlemsstat beslutar på ett icke-diskriminerande sätt om övervakning av färdvägsdeklarationer, i förekommande fall i enlighet med EU:s lagstiftning. EETS bör ge driftskompatibla möjligheter till övervakning av att en vägtull deklarerar korrekt för fordon som uppges använda EETS.
- (14) Tekniken för uttag av vägtullar möjliggör inkassering av vägtullar utan användning av fysiska barriärer för att garantera inkassering, vilket gynnar trafiksäkerheten och minskar trafikstockningarna.
- (15) Inkomsterna av vägtullarna bidrar generellt till att finansiera kostnaderna för anläggning och underhåll av transportinfrastruktur. Åkerier som inte betalar vägtullarna skulle beröva medlemsstaterna och gemenskapen finansiella resurser för detta ändamål och vinna orättvisa konkurrensfördelar jämfört med åkerier som betalar. Undandragande från vägtullar skulle kunna underminera de transportpolitiska målen när det gäller trafik, trafikstockningar och utsläppshantering.
- (16) Det är lämpligt att definiera grundläggande krav som ska gälla för EETS-systemet i hela gemenskapen.
- (17) EETS har tekniska och organisatoriska aspekter. Grundläggande krav måste anges för båda aspekterna för att EETS driftskompatibilitet ska kunna fungera i alla avseenden. Tekniska specifikationer behövs för hela gemenskapen för att uppfylla dessa krav, särskilt när det gäller komponenter och gränssnitt.
- (18) För att iaktta tillämpliga bestämmelser om upphandlingsförfaranden inom vägtrafiksektorn och särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG<sup>(1)</sup>, bör de upphandlande myndigheterna inkludera de tekniska specifikationerna i meddelandena om upphandling eller i andra dokument, t.ex. de allmänna dokumenten eller i de kontraktbestämmelser som hänförs till varje kontrakt. Tekniska specifikationer kan fastställas genom hänvisning till vissa dokument. Det är därför nödvändigt att utarbeta en uppsättning tekniska specifikationer som kan tjäna som referenser.
- (19) Enligt direktiv 2004/18/EG kan en teknisk specifikation fastställas bl.a. genom hänvisning till en europeisk eller harmoniserad standard, ett europeiskt tekniskt godkännande eller en gemensam teknisk specifikation. En harmoniserad europeisk standard utarbetas på uppdrag av kommissionen av ett europeiskt standardiseringsorgan, Europeiska standardiseringskommittén (CEN), Europeiska kommittén för elektroteknisk standardisering (Cenelec) eller Europeiska standardiseringsinstitutet för telekommunikation (Etsi). En hänvisning till den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*<sup>(2)</sup>.
- (20) Det ligger i gemenskapens intresse att det finns ett internationellt standardiseringssystem, inom vilket standarder utformas som verkligen används av internationella handelsparter och som uppfyller de gemenskapspolitiska kraven. De europeiska standardiseringsorganen måste följaktligen fortsätta sitt samarbete med de internationella standardiseringsorganen.
- (21) Kompletterande tekniska specifikationer eller andra standarder kan behöva fastställas vid ett senare tillfälle. Dessa specifikationer bör bidra till att komplettera de EETS-krav som har harmoniserats på gemenskapsnivå.
- (22) Förfarandena för bedömning av EETS-driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning bör grunda sig på utnyttjandet av de moduler som omfattas av Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG<sup>(3)</sup>. För att främja industrins utveckling är det lämpligt att i största möjliga utsträckning utarbeta förfaranden för kvalitetssäkring. Dessa förfaranden måste ge anmälda organ som har till uppgift att bedöma EETS-driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning möjlighet att försäkra sig om att resultatet i projekterings-, uppbyggnads- och ibruktagandestadierna och under drift överensstämmer med gällande regler och tekniska och driftsmässiga föreskrifter. Kontrollförfarandet bör även göra det möjligt för tillverkarna att kunna räkna med likabehandling oavsett vilket land det rör sig om.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster (EUT L 134, 30.4.2004, s. 114).

<sup>(2)</sup> Huvuddragen i den nya metoden har fastställts i rådets resolution av den 7 maj 1985 om en ny metod för teknisk harmonisering och standarder (EGT C 136, 4.6.1985, s. 1).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG av den 9 juli 2008 om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG (EUT L 218, 13.8.2008, s. 82).

- (23) Dessa anmälda organ måste samordna sina beslut så mycket som möjligt.
- (24) Överensstämmelsen med specifikationerna kan visa sig otillräcklig för bedömning av driftskompatibiliteten på fältet; en CE-märkning avseende lämpligheten för användning är därför nödvändig.
- (25) Enligt artikel 4.4 i direktiv 2004/52/EG ska kommissionen fatta beslut om definitionen av EETS i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter<sup>(1)</sup>. I lämpliga fall kan bilagan till direktiv 2004/52/EG av tekniska skäl ändras i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 i det direktivet.
- (26) Det här beslutet bygger på det arbete som utförts inom alleuropeiska forskningsprojekt<sup>(2)</sup> som stötts av kommissionen och involverat viktiga intressenter, och inom de expertgrupper som inrättats av Europeiska kommissionen, i syfte att exakt definiera innehållet i EETS och den organisatoriska uppbyggnaden.
- (27) Med tanke på hur viktigt det är att införa EETS är det lämpligt att kommissionen gör en översyn 18 månader efter det att detta beslut har trätt i kraft. Med hänsyn till slutsatserna från halvtidsutvärderingen av de framsteg som gjorts med införandet av EETS ska kommissionen, med stöd av kommittén för elektroniska väggtullar, föreslå alla nödvändiga åtgärder.
- (28) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från kommittén för elektroniska väggtullar, som inrättats genom artikel 5.1 i direktiv 2004/52/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### KAPITEL I

#### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

##### Artikel 1

#### Syfte och tillämpningsområde

1. I detta beslut definieras det europeiska systemet för elektroniska väggtullar (nedan kallat *EETS*).

I beslutet fastställs nödvändiga tekniska specifikationer och krav för det ändamålet samt kontraktsregler för tillhandahållande av EETS.

2. Genom detta beslut fastställs vissa rättigheter och skyldigheter för EETS betalningsförmedlare, avgiftsupptagare och EETS-användare.

#### Artikel 2

#### Definitioner

I detta beslut avses med

- a) *EETS-område*: ett vägtullsområde som omfattas av direktiv 2004/52/EG,
- b) *EETS betalningsförmedlare*: en juridisk person som uppfyller kraven i artikel 3 och är registrerad i en medlemsstat där den är etablerad, och som ger EETS-användarna tillgång till EETS,
- c) *EETS-användare*: en (fysisk eller juridisk) person som tecknar ett kontrakt med en betalningsförmedlare i EETS för att få tillgång till EETS,
- d) *driftskompatibilitetskomponenter*: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i EETS och som driftskompatibiliteten hos systemet är direkt eller indirekt beroende av, inbegripet såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara,
- e) *fordonsutrustning*: komplett uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som krävs för tillhandahållande av EETS och som är installerad i ett fordon för insamling, lagring, bearbetning och fjärrmottagning/överföring av data,
- f) *lämplighet för användning*: en driftskompatibilitetskomponents förmåga att uppnå och bibehålla specificerade prestanda under drift, typiskt integrerat i EETS i förbindelse med en avgiftsupptagares system,
- g) *taxeklass*: den uppsättning fordon som behandlas lika av avgiftsupptagaren,
- h) *taxesystem*: tilldelning av taxeklasser för den vägtull som ska betalas och som avgiftsupptagaren fastställt,
- i) *teknisk specifikation*: en specifikation enligt definitionen i artikel 23 och bilaga VI till direktiv 2004/18/EG,
- j) *vägtull*: en avgift, skatt eller tull som tas ut i samband med fordonstrafik i ett vägtullsområde,
- k) *avgiftsupptagare*: en offentlig eller privat organisation som tar ut väggtullar för fordonstrafik i ett EETS-område,

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(2)</sup> Projekten CESARE och RCI.

- l) *tullkontextdata*: den information som fastställs av ansvarig avgiftsupptagare och som krävs för att fastställa de vägtullar som ska betalas för fordonstrafik i ett visst vägtullsområde och slutföra vägtullstransaktionerna,
- m) *färdvägsdeklaration*: en uppgift till en avgiftsupptagare som bekräftar att ett fordon framförts inom ett vägtullsområde, i ett format som betalningsförmedlaren och avgiftsupptagaren har kommit överens om,
- n) *vägtullsområde*: ett område inom EU:s territorium, en del av det europeiska vägnätet eller t.ex. en tunnel, bro eller färja där vägtull tas ut,
- o) *vägtullsystem*: en uppsättning regler, inbegripet bestämmelser om indrivning, som gäller för uttaget av vägtullar inom ett vägtullsområde,
- p) *vägtullstransaktion*: en åtgärd eller en sekvens av åtgärder där en färdvägsdeklaration skickas vidare till avgiftsupptagaren,
- q) *parametrar för klassificering av fordon*: fordonsrelaterade uppgifter enligt vilka vägtullar beräknas på grundval av tullkontextdata.

## KAPITEL II

### ALLMÄNNA PRINCIPER

#### Artikel 3

##### Krav som ska uppfyllas av EETS betalningsförmedlare

EETS betalningsförmedlare ska ansöka om registrering i den medlemsstat där de är etablerade, vilket ska beviljas om de uppfyller följande krav:

- Inneha certifiering enligt EN ISO 9001 eller motsvarande.
- Visa att de har den tekniska utrustning och den EG-försäkran eller det intyg som styrker driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse enligt punkt 1.1 i bilaga IV till detta beslut.
- Påvisa kompetens när det gäller tillhandahållandet av system för elektroniska vägtullar eller inom berörda områden.
- Ha lämplig finansiell ställning.
- Upprätthålla en global riskhanteringsplan, som granskas minst vartannat år.
- Ha gott anseende.

#### Artikel 4

##### EETS betalningsförmedlares rättigheter och skyldigheter

1. EETS betalningsförmedlare ska ingå EETS-kontrakt som omfattar alla EETS-områden inom 24 månader efter det att de har registrerats enligt artikel 19.

EETS betalningsförmedlare ska alltid upprätthålla sin täckning av alla EETS-områden. Om EETS-områdena förändras eller den fullständiga täckningen påverkas av andra anledningar ska fullständig täckning återupprättas inom sex månader.

2. EETS betalningsförmedlare ska informera EETS-användarna om täckningen av sina EETS-områden och eventuella förändringar i dessa.

EETS betalningsförmedlare ska lämna en årlig deklaration till registreringsmedlemsstaten beträffande täckningen av deras EETS-områden.

3. Vid behov ska EETS betalningsförmedlare förse EETS-användarna med fordonsutrustning som uppfyller de berörda tekniska kraven i detta beslut. De ska uppvisa bevis på att de kraven är uppfyllda.

4. EETS betalningsförmedlare ska övervaka servicenivåns prestanda. De ska ha granskade driftsprocesser som gör det möjligt att vidta lämpliga åtgärder då prestandaproblem eller integritetsöverträdelser upptäcks.

5. EETS betalningsförmedlare ska tillhandahålla lämpliga tjänster och tekniskt stöd för att säkerställa rätt personlig anpassning av fordonsutrustningen. EETS betalningsförmedlare ska ansvara för fasta parametrar för klassificering av fordon som är lagrade i fordonsutrustning eller i deras informationssystem. Variabla parametrar för klassificering av fordon, som kan variera från den ena resan till den andra eller inom en resa och som är avsedda att införas genom ingrepp på fordonet, ska kunna konfigureras via ett lämpligt gränssnitt mellan människa och maskin.

6. EETS betalningsförmedlare ska föra en förteckning över fordonsutrustning som inte längre är godkänd och som hänför sig till deras EETS-kontrakt med EETS-användarna. Sådana förteckningar ska föras i strikt överensstämmelse med gemenskapsbestämmelserna om skydd av personuppgifter enligt bl.a. direktiv 95/46/EG och direktiv 2002/58/EG.

7. EETS betalningsförmedlare ska offentliggöra sin kontrakteringspolitik med avseende på EETS-användare.

8. I fakturor som EETS betalningsförmedlare har utfärdat till enskilda EETS-användare ska EETS betalningsförmedlares avgifter klart skiljas från vägtullarna, och om användaren inte beslutar om annat, ska åtminstone tidpunkten då och platsen där vägtullarna uppstod och den användarrelaterade sammansättningen av särskilda vägtullar specificeras.

9. EETS betalningsförmedlare ska snarast möjligt informera en EETS-användare om alla situationer då en färdvägsdeklaration saknas för dennes konto och om möjligt erbjuda tillfälle att reglera kontot innan indrivning sker.

10. EETS betalningsförmedlare ska samarbeta med avgiftsupptagarna när de genomför indrivning.

#### Artikel 5

##### Avgiftsupptagares rättigheter och skyldigheter

1. Om ett EETS-område inte uppfyller EETS tekniska och processuella driftskompatibilitetsvillkor enligt direktiv 2004/52/EG och detta beslut ska den ansvarige avgiftsupptagaren bedöma problemet tillsammans med berörda intressenter och, om det ligger inom dennes ansvarsområde, vidta korrigerande åtgärder för att säkerställa EETS driftskompatibilitet med vägtullsystemet. I förekommande fall ska avgiftsupptagaren informera medlemsstaten för uppdatering av registret enligt artikel 19.1 a.

2. Varje avgiftsupptagare ska ta fram och upprätthålla en områdesdeklaration för EETS i vilken de allmänna villkoren för EETS betalningsförmedlare för att få tillgång till deras vägtullsområden fastställs i enlighet med bilaga I.

3. Avgiftsupptagarna ska på icke-diskriminerande grund godta alla betalningsförmedlare inom EETS som begär att få tillhandahålla EETS i det eller de EETS-områden som avgiftsupptagaren ansvarar för.

Godkännandet av en betalningsförmedlare inom EETS i ett vägtullsområde beror på om denne uppfyller de allmänna villkoren i områdesdeklarationen för EETS i syfte att slutföra förhandlingarna inom de tidsgränser som anges i artikel 4.1 och kan också omfattas av särskilda kontraktvillkor.

Om en avgiftsupptagare och en betalningsförmedlare inom EETS inte kan nå en överenskommelse kan ärendet hänvisas till det förlikningsorgan som ansvarar för det berörda vägtullsområdet.

4. Den vägtull som avgiftsupptagarna debiterar EETS-användarna ska inte överstiga den motsvarande nationella/lokala vägtullen.

5. Avgiftsupptagarna ska inom sina EETS-områden godta all fordonsutrustning som är i drift från betalningsförmedlare inom EETS med vilka de har kontraktförhållanden, och för vilken intyg har utfärdats enligt bilaga IV och som inte förekommer i en förteckning över fordonsutrustning som inte längre är godkänd enligt artikel 7.3.

Avgiftsupptagarna ska på sin webbplats ha en lätt åtkomlig offentlig förteckning över alla EETS betalningsförmedlare med vilka de har kontrakt.

6. En avgiftsupptagare kan behöva samarbeta med en av EETS betalningsförmedlare för att utföra oanmälda och detaljerade test av vägtullsystem som inbegriper fordon som framförs eller nyligen har framförts inom avgiftsupptagarens EETS-område/-områden. Antalet fordon som omfattats av sådana test inom loppet av ett år för en viss betalningsförmedlare inom EETS ska motsvara dennes årliga genomsnittliga eller prognostiserade trafik inom avgiftsupptagarens EETS-område/-områden.

7. I händelse av bristfällig funktion hos EETS som kan tillskrivas avgiftsupptagaren, ska denne tillhandahålla ett degraderat driftläge som gör det möjligt att framföra fordon med den utrustning som avses i punkt 5 säkert med minsta möjliga fördröjning och utan att det anses som avgiftssmitning.

8. Avgiftsupptagarna ska på ett icke-diskriminerande sätt samarbeta med EETS betalningsförmedlare eller tillverkare eller ett anmält organ för att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas lämplighet för användning inom deras vägtullsområden.

#### Artikel 6

##### Tullkontextdata

Avgiftsupptagarna ska meddela alla förändringar i sina tullkontextdata till den eller de medlemsstater där deras vägtullsområdet ligger, bl.a. beträffande följande:

- a) Definitionen av EETS-området, och särskilt dess geografiska utbredning och infrastruktur som omfattas av vägtull.
- b) Vägtullens art och avgiftsprinciper.
- c) Fordon som omfattas av vägtull.
- d) Parametrar för klassificering av fordon (t.ex. antalet axlar, släpvagnens högsta tillåtna vikt, typ av upphängning m.m.) och deras placering i avgiftsupptagarens taxsystem.
- e) Erforderliga färdvägsdeklarationer.

#### Artikel 7

##### Vägtullar

1. Avgiftsupptagaren ska fastställa vägtullen bl.a. beroende på fordonets klassificering. Ett fordonets klassificering ska fastställas på grundval av parametrarna för klassificering av fordon i bilaga VI. Vid skiljaktighet mellan den fordonsklassificering som används av EETS betalningsförmedlare och avgiftsupptagaren gäller avgiftsupptagarens klassificering såvida inte ett fel kan påvisas.



2. Förutom att kräva betalning från en betalningsförmedlare inom EETS för en bestyrkt färdvägsdeklaration, kan en avgiftsupptagare kräva betalning från en betalningsförmedlare inom EETS för en bestyrkt färdvägsdeklaration som saknas för ett användarkonto som handhas av den betalningsförmedlaren inom EETS.

3. Om en betalningsförmedlare inom EETS har sänt den förteckning som avses i artikel 4.6 över fordonsutrustning som inte längre är godkänd till en avgiftsupptagare, ska betalningsförmedlaren inom EETS inte hållas ansvarig för någon ytterligare vägtull som uppkommit genom användning av sådan fordonsutrustning. Avgiftsupptagarna och EETS betalningsförmedlare ska komma överens om antalet poster i förteckningen över fordonsutrustning som inte längre är godkänd samt förteckningens format och uppdateringsfrekvens.

4. I mikrovågsbaserade vägtullsystem ska avgiftsupptagarna meddela EETS betalningsförmedlare om bestyrkta färdvägsdeklarationer för deras respektive EETS-användares vägtullar.

#### Artikel 8

##### Redovisning

Då en organisation tillhandahåller tjänster från både avgiftsupptagare och betalningsförmedlare inom EETS ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att separata resultat- och balansräkningar bevaras och offentliggörs separat för varje typ av verksamhet och att korssubventionering mellan de båda verksamheterna utesluts.

Redovisningssystemen för avgiftsupptagares och EETS betalningsförmedlares verksamheter ska hållas åtskilda och skilda från redovisningen för alla andra typer av verksamheter, så att en tydlig utvärdering kan göras av kostnaderna och vinsterna vid tillhandahållandet av EETS.

#### Artikel 9

##### EETS-användares rättigheter och skyldigheter

1. EETS-användarna kan abonnera på EETS via alla EETS betalningsförmedlare, oavsett nationalitet, bosättningsstat eller i vilken stat fordonet är registrerat. Vid ingåendet av ett kontrakt ska EETS-användarna vederbörligen informeras om behandlingen av deras personuppgifter och rättigheterna enligt tillämplig lagstiftning om skydd av personuppgifter.

2. EETS-användarna ska se till att alla användar- och fordonsdata som de lämnar till EETS betalningsförmedlare är korrekta.

3. EETS-användarna ska vidta alla tänkbara åtgärder för att se till att fordonsutrustningen är i drift medan fordonet framförs inom ett EETS-område.

4. EETS-användarna ska använda fordonsutrustningen enligt EETS betalningsförmedlares anvisningar, särskilt då dessa gäller för deklaration av variabla fordonsparametrar.

5. När en EETS-användare betalar en vägtull till sin betalningsförmedlare inom EETS ska EETS-användarens betalningsskyldighet gentemot den berörde avgiftsupptagaren anses som uppfylld.

#### KAPITEL III

##### FÖRLIKNINGSORGAN

#### Artikel 10

##### Inrättande och funktioner

1. Varje medlemsstat med minst ett EETS-område ska utse eller inrätta ett förlikningsorgan för att underlätta medling mellan avgiftsupptagare med ett vägtullsområde inom medlemsstatens territorium och betalningsförmedlare inom EETS som har eller förhandlar om kontrakt med dessa avgiftsupptagare. Förlikningsorganet ska särskilt ha behörighet att undersöka om de kontraktsvillkor som en avgiftsupptagare ålägger olika betalningsförmedlare inom EETS är fria från diskriminering och på ett rättvist sätt avspeglar kontraktsparternas kostnader och risker.

2. Den medlemsstaten ska vidta nödvändiga åtgärder för att se till att dess förlikningsorgan till sin organisation och juridiska form är oberoende av avgiftsuttagarnas och EETS betalningsförmedlares kommersiella intressen.

#### Artikel 11

##### Medlingsförfarande

1. En avgiftsupptagare eller betalningsförmedlare inom EETS bör begära att det berörda förlikningsorganet ingriper i tvister gällande deras kontraktsförhållanden eller -förhandlingar.

2. Inom en månad efter det att förlikningsorganet har tagit emot en begäran om ingripande ska den uppge om den har alla dokument som behövs för förlikningen.

3. Förlikningsorganet ska avge sitt yttrande om en tvist senast sex månader efter mottagandet av en begäran om att den ska ingripa.

4. För att underlätta för förlikningsorganet ska medlemsstaterna ge denna befogenhet att begära relevant information från avgiftsupptagare, EETS betalningsförmedlare och eventuella tredje parter som tillhandahåller EETS i den berörda medlemsstaten.

5. De nationella förlikningsorganen ska utbyta information om sitt arbete och sina riktlinjer och metoder.

#### KAPITEL IV

##### TEKNISKA FÖRESKRIFTER

#### Artikel 12

##### En enda kontinuerlig tjänst

Medlemsstaterna ska se till att EETS tillhandahålls EETS-användarna som en enda kontinuerlig tjänst. Detta innebär följande:

- a) När parametrarna för klassificering av fordon, inbegripet de variabla parametrarna, har lagrats eller deklarerats krävs inget ytterligare mänskligt ingrepp på fordonet under en resa om inte fordonsegenskaperna har förändrats.
- b) Mänsklig påverkan av en särskild del av fordonsutrustningen ska vara likadan oavsett EETS-område.

#### Artikel 13

##### Krav som ska uppfyllas av EETS

1. EETS ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga III.
2. Förutom uttag av vägtullar bör EETS fordonsutrustning möjliggöra ett införande av andra platsbaserade tjänster i framtiden. Användningen av EETS fordonsutrustning för andra tjänster ska inte hindra uttag av vägtullar i något vägtullsområde.

#### Artikel 14

##### Driftskompatibilitetskomponenter

1. Driftskompatibilitetskomponenterna, inbegripet gränssnitt, ska uppfylla kraven i bilaga II.

Medlemsstaterna ska anse att de driftskompatibilitetskomponenter som bär CE-märkning uppfyller de berörda grundläggande kraven.

2. Bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning ska ske enligt bilaga IV.

EETS driftskompatibilitetskomponenter får bära CE-märkning om de omfattas av en EG-försäkran om överensstämmelse med specifikationerna eller lämplighet för användning.

3. EG-försäkran om överensstämmelse med specifikationerna eller lämplighet för användning ska upprättas av driftskompatibilitetskomponenternas tillverkare, EETS betalningsförmedlare eller ett behörigt ombud enligt bilaga IV.

Försäkrans innehåll anges i del 3 i bilaga IV.

4. Medlemsstaterna får inte, av skäl som hänför sig till detta beslut, förbjuda, begränsa eller förhindra att driftskompatibilitetskomponenter släpps ut på marknaden för användning i EETS om de bär CE-märkning eller EG-försäkran om överensstämmelse med specifikationerna eller om lämplighet för användning. De får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts inom ramen för förfarandet för kontroll av

överensstämmelse med specifikationer eller lämplighet för användning.

5. När tekniska specifikationer av betydelse för EETS offentliggörs efter antagandet av detta beslut ska kommissionen beakta deras tillämplighet enligt förfarandet i artikel 5.2 i direktiv 2004/52/EG.

#### KAPITEL V

##### SKYDDSÅTGÄRDER

#### Artikel 15

1. Om en medlemsstat har anledning att tro att driftskompatibilitetskomponenter som bär CE-märkning och som släppts ut på marknaden och används på avsett sätt inte uppfyller de grundläggande kraven, ska medlemsstaten vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa komponenternas användningsområde, förbjuda deras användning eller dra tillbaka dem från marknaden. Medlemsstaten ska genast underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits och ange skälen till beslutet, samt särskilt ange om avvikelser beror på

- a) att de tekniska specifikationerna tillämpats på ett felaktigt sätt,

- b) att de tekniska specifikationerna är otillräckliga.

2. Kommissionen ska så snart som möjligt samråda med de berörda parterna.

- a) Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden är motiverad ska den genast underrätta den berörda medlemsstaten och övriga medlemsstater om detta.

- b) Om kommissionen efter samrådet med de berörda parterna konstaterar att åtgärden inte är motiverad ska den genast underrätta den berörda medlemsstaten och tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud och övriga medlemsstater om detta.

3. Om det visar sig att driftskompatibilitetskomponenter försedda med CE-märkning inte uppfyller driftskompatibilitetskraven, ska den behöriga medlemsstaten kräva att tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud återställer driftskompatibilitetskomponentens överensstämmelse eller lämplighet för användning enligt de villkor som den medlemsstaten fastställt samt underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

### Artikel 16

Beslut som avser bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning samt beslut som fattas i enlighet med artikel 15 ska motiveras noggrant. Besluten ska snarast delges den berörda parten med angivande av vilka möjligheter till överklagande som finns enligt den berörda medlemsstatens gällande lagstiftning och vilka tidsfrister som gäller för dessa överklaganden.

## KAPITEL VI

### ADMINISTRATIVA ÅTGÄRDER

#### Artikel 17

##### Anmälda organ

1. Medlemsstaterna ska till kommissionen och till övriga medlemsstater anmäla alla organ som är behöriga att utföra eller övervaka förfarandet för bedömning av överensstämmelse med specifikationerna eller lämpligheten för användning enligt bilaga IV, med uppgift om varje organs behörighetsområde och de identifikationsnummer som i förväg har erhållits från kommissionen. Kommissionen ska i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra förteckningen över organ, deras identifikationsnummer och behörighetsområden, och hålla förteckningen uppdaterad.

2. Medlemsstaterna ska tillämpa kriterierna i bilaga V vid bedömningen av vilka organ som ska anmälas. De organ som uppfyller bedömningskriterierna enligt relevanta europeiska standarder ska anses uppfylla dessa kriterier.

3. En medlemsstat ska dra tillbaka tillståndet för ett organ som inte längre uppfyller de kriterier som anges i bilaga V. Den ska genast informera kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

4. Om en medlemsstat eller kommissionen anser att ett organ som har anmälts av en annan medlemsstat inte uppfyller de berörda kriterierna, ska ärendet överlämnas till kommittén för elektroniska väggtullar, som inom tre månader ska lämna sitt yttrande. Mot bakgrund av yttrandet från kommittén ska kommissionen informera medlemsstaten ifråga om eventuella ändringar som krävs för att det anmälda organet ska få behålla den status som det har tilldelats.

#### Artikel 18

##### Samordningsgrupp

En samordningsgrupp (nedan kallad *samordningsgruppen*) för de organ som anmäls enligt artikel 17.1 i detta beslut ska inrättas som en arbetsgrupp inom kommittén för elektroniska väggtullar, i enlighet med kommitténs arbetsordning.

Samordningsgruppen ska sammanställa och underhålla en uttömmande förteckning över standarder, tekniska specifikationer och standarddokument mot vilka EETS driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning kan bedömas. Samordningsgruppen ska fungera som ett forum som ska diskutera alla problem som kan uppstå i samband med förfaranden för bedömning av överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning, och föreslå lösningar på dessa problem.

#### Artikel 19

##### Register

1. Vid genomförandet av detta beslut ska varje medlemsstat föra ett nationellt elektroniskt register över följande:

- a) EETS-områden inom deras territorium, däribland information om
  - motsvarande avgiftsupptagare,
  - den vägtullsteknik som används,
  - tullkontextdata,
  - EETS områdesdeklaration,
  - de betalningsförmedlare som har EETS-kontrakt med den avgiftsupptagare som verkar inom deras behörighetsområde.

En medlemsstat ska föra in ändringar i registret över avgiftsupptagare, och i förekommande fall datum för ikraftträdande, omedelbart efter det att ändringarna har antagits, med hänsyn till bilaga VI.3 och VI.4.

- b) EETS betalningsförmedlare som har beviljats registrering i enlighet med artikel 3.

Om inget annat anges ska medlemsstaterna minst en gång om året kontrollera att a, d, e och f i artikel 3 och artikel 4.2 fortfarande uppfylls, och uppdatera registret i enlighet därmed. Registret ska också innehålla slutsatser från den granskning som föreskrivs i artikel 3 e. En medlemsstat kan inte hållas ansvarig för handlingar som utförs av en betalningsförmedlare i EETS som anges i dess register.

2. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att alla uppgifter i det nationella elektroniska registret är aktuella och exakta.

3. Registren ska vara elektroniskt tillgängliga för allmänheten.

4. De här registren ska vara tillgängliga senast nio månader efter det att detta beslut har trätt i kraft.

5. De myndigheter som ansvarar för registren i respektive medlemsstat ska på elektronisk väg, i slutet av varje kalenderår, sända sina motparter i övriga medlemsstater och kommissionen register över EETS-områden och EETS betalningsförmedlare. Registreringsmedlemsstaten och kommissionen ska uppmärksammas på all bristande överensstämmelse med situationen i en medlemsstat.

#### KAPITEL VII

#### SLUTBESTÄMMELSER

##### Artikel 20

#### Pilotsystem för vägtullar

För att möjliggöra EETS tekniska utveckling kan medlemsstaterna temporärt, på begränsade delar av sitt tullområde och parallellt med det med EETS förenliga systemet, tillåta pilotsystem för vägtullar som innefattar ny teknik eller nya koncept som inte överensstämmer med en eller flera av bestämmelserna i direktiv 2004/52/EG och detta beslut.

Ett sådant tillstånd förutsätter att Europeiska kommissionen lämnat sitt förhandsgodkännande. Ett sådant tillstånd ska ha en inledande period på högst tre år.

EETS betalningsförmedlare ska inte vara tvungna att medverka i pilotsystem för vägtullar.

##### Artikel 21

#### Rapport

Senast 18 månader efter det att detta beslut har trätt i kraft ska kommissionen utarbeta en rapport om hur införandet av EETS framskrider.

##### Artikel 22

#### Adressat

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 6 oktober 2009.

*På kommissionens vägnar*

Antonio TAJANI

*Vice ordförande*

## BILAGA I

## INNEHÅLL I EN OMRÅDESFÖRKLARING FÖR EETS

En områdesförklaring för EETS ska innehålla följande information:

1. Ett avsnitt om de krav som ställs på EETS betalningsförmedlare i vilket minst ska ingå de fasta avgifter som betalningsförmedlarna debiteras baserat på de kostnader som avgiftsupptagaren har för att tillhandahålla, driva och underhålla ett EETS-kompatibelt system på sitt tullområde, i de fall då sådana kostnader inte ingår i tullen.

I detta kan också ingå bestämmelser om bankgaranti eller likvärdiga finansiella instrument, som dock inte får överskrida det genomsnittliga månatliga transaktionsbelopp som EETS betalningsförmedlare betalar för detta tullområde. Detta belopp ska fastställas utifrån det sammanlagda beloppet för vägtullstransaktioner som betalningsförmedlaren betalande för detta område föregående år. För nya företag ska beloppet grundas på det förväntade genomsnittliga beloppet per månad för vägtullstransaktioner som EETS betalningsförmedlare ska betala för detta tullområde i enlighet med antalet kontrakt och genomsnittstullen per kontrakt som har uppskattats i betalningsförmedlarens affärsplan.

2. Ett avsnitt om förfarandemässiga villkor som ska vara icke-diskriminerande och innehålla minst följande:

- a) Principer för vägtullstransaktioner (tillståndsparemetrar, tullkontextdata, svarta listor m.m.).
- b) Förfaranden och servicenivåavtal (exempelvis formatet för information om färdvägsdeklaration, tider och frekvens för överföring av färdvägsdeklaration, godkänd procentsats för saknade/felaktiga vägtullar, exakthet i färdvägsdeklarationen, driftstillgänglighet m.m.)
- c) Faktureringsprinciper.
- d) Betalningsprinciper.
- e) Affärsmässiga villkor, som ska avtalas genom ömsesidiga förhandlingar mellan avgiftsupptagare och EETS betalningsförmedlare, inbegripet krav på servicenivå.

---

## BILAGA II

## PARTERNAS ROLLER OCH GRÄNSSNITT I EETS

1. EETS-användarna ska inte ha direktkontakt med avgiftsupptagarna som en del i EETS. Kontakter mellan EETS-användare och EETS betalningsförmedlare (eller deras fordonsutrustning) kan vara specifika för varje betalningsförmedlare utan att det äventyrar EETS driftskompatibilitet.
2. Elektroniska gränssnitt mellan betalningsförmedlare och avgiftsupptagare ligger inom två kategorier: elektroniska gränssnitt vid vägen mellan EETS betalningsförmedlars fordonsutrustning och avgiftsupptagarens fasta eller mobila utrustning, och elektroniska gränssnitt mellan respektive back office-system.
3. De standardiserade gränssnitten vid vägen mellan fordonsutrustningen och avgiftsupptagarens fasta eller mobila utrustning ska minst möjliggöra följande:
  - a) DSRC (Dedicated Short-Range Communication) för avgiftsbetalning.
  - b) Kompatibilitet i realtid för kontroll av transaktioner.
  - c) Positioneringsförstärkning (i förekommande fall).

EETS betalningsförmedlare måste lägga in alla tre gränssnitten i sin fordonsutrustning. Avgiftsupptagare kan införa något av eller alla dessa gränssnitt i sin fasta eller mobila utrustning vid vägen beroende på sina krav.

4. Minst följande standardiserade back office-gränssnitt ska införas av alla EETS betalningsförmedlare. Avgiftsupptagare måste införa alla gränssnitten, men kan välja att använda antingen GNSS eller DSRC för betalningsprocessen.
  - a) Utbyte av färdvägsdeklarationsdata mellan EETS betalningsförmedlare och avgiftsupptagare, särskilt följande:
    - Inlämnande och validering av krav på vägtullsbetalning baserat på betaltransaktioner via DSRC.
    - Inlämnande och validering av färdvägsdeklarationer via GNSS.
  - b) Fakturering/betalning.
  - c) Utbyte av information för att stödja hantering av undantag
    - i betalningsprocessen via DSRC,
    - i betalningsprocessen via GNSS.
  - d) Utbyte av svarta listor i EETS.
  - e) Utbyte av tillförlitliga objekt.
  - f) Sändning av tullkontextdata från avgiftsupptagare till EETS betalningsförmedlare.

## BILAGA III

## GRUNDLÄGGANDE KRAV

1. **Allmänna krav**1.1 *Säkerhet/hälsa*

Alla apparater som är avsedda att hanteras av användare måste vara utformade så att de inte hindrar säker drift av apparaterna eller skadar användarnas hälsa och säkerhet så länge som de används på ett förutsebart sätt som inte stämmer med fastställda instruktioner.

1.2 *Driftsäkerhet och tillgänglighet*

Övervakning och underhåll av fasta eller flyttbara komponenter som ingår i driften av EETS måste organiseras, genomföras och kvantifieras på ett sådant sätt att driften upprätthålls under avsedda villkor.

Utformningen av EETS måste vara sådan att systemet kan fortsätta fungera om det uppstår fel på komponenter, möjligen i degraderat driftläge, med minimal fördröjning för EETS-användarna.

1.3 *Miljöskydd*

Fordonsutrustningen och markinfrastrukturen måste vara utformade och tillverkade på ett sådant sätt att de är elektromagnetiskt kompatibla med installationer, utrustning och offentliga eller privata nätverk som de kan komma att störa.

1.4 *Teknisk kompatibilitet*

De tekniska egenskaperna för EETS betalningsförmedlars och avgiftsupptagares utrustning måste vara kompatibla när de kommer i kontakt inom ramen för EETS.

1.5 *Säkerhet/sekretess*

1. EETS ska erbjuda sätt att skydda avgiftsupptagare, EETS betalningsförmedlare och EETS-användare mot bedrägeri/missbruk.

2. EETS ska erbjuda säkerhetsfunktioner till skydd för data som lagras, hanteras och överförs mellan parter i EETS-miljön. Säkerhetsfunktionerna ska skydda EETS-parternas intressen från skada och kostnader som orsakas av bristande tillgänglighet, sekretess, integritet, autentisering, oavvislighet och åtkomstskydd för känsliga användaruppgifter i en europeisk fleranvändarmiljö.

2. **Särskilda krav**2.1 *Krav på infrastrukturen*2.1.1 *Allmänt*

2.1.1.1 I syfte att för användare i hela gemenskapen garantera kompatibiliteten hos de elektroniska vägtullsystem som redan har införts i medlemsstaterna och hos dem som ska införas i framtiden inom ramen för det europeiska systemet för elektroniska vägtullar, ska EETS delsystem för infrastruktur överensstämma med artiklarna 2.1 och 4.3 i direktiv 2004/52/EG.

2.1.1.2 EETS infrastruktur ska säkerställa att exaktheten i färdvägsdeklarationsdata motsvarar kraven i vägtullsystemet så att likabehandling kan garanteras för EETS-användarna vad gäller tullar och avgifter (rättvisa).

2.1.1.3 I överensstämmelse med EETS gränssnittskrav enligt bilaga II, ska gemensamma kommunikationsprotokoll mellan avgiftsupptagare och EETS betalningsförmedlare införas. EETS betalningsförmedlare ska till avgiftsupptagarna, via kompatibla kommunikationskanaler, tillhandahålla säker information om uttag av vägtullar och om kontroll/indrivning i enlighet med tillämpliga tekniska specifikationer.

2.1.1.4 EETS ska erbjuda möjligheter för avgiftsupptagarna att lätt och entydigt avläsa om ett fordon som framförs inom deras tullområde och som har uppgetts använda EETS faktiskt har en godkänd och fungerande EETS-fordonsutrustning som ger sanningsenlig information.

- 2.1.1.5 Denna fordonsutrustning ska ge avgiftsupptagarna möjlighet att identifiera ansvarig betalningsförmedlare inom EETS. Fordonsutrustningen ska regelbundet övervaka denna funktion, avaktivera sig själv om en avvikelse upptäcks och om det är möjligt informera EETS betalningsförmedlare om avvikelsen.
- 2.1.1.6 I förekommande fall ska EETS-utrustning vara utformad så att dess driftskompatibilitetskomponenter använder öppna standarder.
- 2.1.1.7 EETS fordonsutrustning ska ha ett gränssnitt mellan människa-maskin som visar användaren att fordonsutrustningen fungerar korrekt, och ett gränssnitt för deklaration av variabla vägtullsparametrar och för att visa dessa parametrars inställningar.
- 2.1.1.8 Fordonsutrustningen ska integreras på ett säkert sätt. Dess montering ska överensstämma med föreskrifterna för siktfälten <sup>(1)</sup> i motorfordon och för inredningsdetaljer <sup>(2)</sup> i motorfordon.
- 2.1.1.9 I förekommande fall ska avgiftsupptagarna med vägskyltar eller på annat sätt informera förarna om att de måste betala vägtull eller avgift för att få framföra ett fordon i ett vägtullsområde, framför allt när de kör in i eller lämnar ett vägtullsområde.
- 2.1.2 **Vägtullsystem baserade på mikrovågsteknik**  
EETS-system baserade på mikrovågsteknik ska uppfylla kraven i följande:
- För EETS betalningsförmedlars fordonsutrustning: både EN 15509 och ETSI ES 200674-1 och tillhörande tekniska rapporter för protokolltillämpning.
  - För avgiftsupptagares fasta och mobila utrustning vid vägen: EN 15509. I Italien kan avgiftsupptagarens fasta och mobila utrustning vid vägen i stället uppfylla kraven i ETSI ES 200674-1 och tillhörande tekniska rapporter för protokolltillämpning.
- 2.1.3 **Tullsystem baserade på satellitbaserad positionsbestämning (GNSS)**  
Betalningsförmedlare i EETS ska övervaka tillgången till satellitbaserade positionsdata.  
  
EETS betalningsförmedlare ska informera avgiftsupptagarna om svårigheter som de kan få med att upprätta färdvägsdeklarationsdata utifrån mottagning av satellitsignaler. Avgiftsupptagarna ska använda den mottagna informationen för att identifiera problemområden och, vid behov, ge förstärkta positioneringssignaler i överenskommelse med betalningsförmedlarna.
- 2.2 **Krav för drift och trafikledning**
1. EETS ska uppfylla kraven i enlighet med europeisk lagstiftning om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter. I synnerhet ska överensstämmelse med direktiv 95/46/EG och direktiv 2002/58/EG garanteras.
  2. Avgiftsupptagare och betalningsförmedlare ska fastställa beredskapsplaner för att undvika större störningar i trafikflödet om EETS inte skulle vara tillgängligt.

<sup>(1)</sup> Kommissionens direktiv 90/630/EEG av den 30 oktober 1990 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 77/649/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om siktfälten i motorfordon (EGT L 341, 6.12.1990, s. 20).

<sup>(2)</sup> Rådets direktiv 2000/4/EG av den 28 februari 2000 om ändring av rådets direktiv 74/60/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om inredningsdetaljer i motorfordon (passagerarutrymmets inre delar fränsett inre backspeglar, manöverorganens utformning, taket eller det öppningsbara taket, ryggstödet och sätenas baksida) (EGT L 87, 8.4.2000, s. 22).



## BILAGA IV

**ÖVERENSSTÄMMELSE MED SPECIFIKATIONERNA OCH DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTERS  
LÄMPLIGHET FÖR ANVÄNDNING**

## EG-FÖRSÄKRAN

**1. Överensstämmelse med specifikationer**

Tillverkaren av de driftskompatibilitetskomponenter som ska användas i EETS eller dennes behöriga ombud ska, för bedömning av driftskompatibilitetskomponenternas (inklusive vägutrustning och gränssnitt) överensstämmelse med de krav som anges i detta beslut och i alla relevanta tekniska specifikationer, välja förfaranden bland de moduler som förtecknas i beslut nr 768/2008/EG. Tillverkaren ska sedan utarbeta en EG-försäkran om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med specifikationerna, vilket kan vara ett krav för att erhålla ett typintyg från ett anmält organ.

Beroende på vilken eller vilka moduler för bedömning av överensstämmelse i beslut nr 768/2008/EG som tillverkaren har valt, täcker en EG-försäkran om överensstämmelse med specifikationerna tillverkarens självbedömning eller ett eller flera anmälda organs bedömning av om driftskompatibilitetskomponenterna i sig överensstämmer med de tekniska specifikationerna.

**2. Lämplighet för användning (tjänstens kompatibilitet)**

Driftskompatibilitetskomponenternas lämplighet för användning bedöms genom att komponenterna används i drift, typiskt integrerade i EETS vägtullsystem hos avgiftsupptagare på vars område fordonsutrustningen ska användas under en angiven driftstid.

För att utföra en sådan typundersökning med erfarenhet av utrustning i drift i syfte att påvisa driftskompatibilitetskomponenternas driftskompatibilitet under drift, ska tillverkaren, EETS betalningsförmedlare eller ett behörigt ombud genomföra följande:

- a) Antingen samarbeta direkt med avgiftsupptagare på vars område fordonsutrustningen ska vara i drift. I detta fall ska

tillverkaren, EETS betalningsförmedlare eller ett behörigt ombud

1. installera ett (eller flera) provexemplar som är representativa för produkten i fråga,
2. med hjälp av ett förfarande som har godkänts och inspekteras av avgiftsupptagaren övervaka hur driftskompatibilitetskomponenterna beter sig i drift,
3. ge avgiftsuttagaren bevis på att driftskompatibilitetskomponenterna uppfyller dennas krav på kompatibilitet,
4. utarbeta en försäkran om lämplighet för användning, vilken krävs för att erhålla ett intyg om lämplighet för användning som utfärdas av avgiftsuttagaren; denna försäkran om lämplighet för användning täcker avgiftsuttagarens bedömning av driftskompatibilitetskomponenternas lämplighet för användning inom dennes EETS-miljö.

Avgiftsuttagaren ska

1. godkänna programmet för validering genom erfarenhet av utrustning i drift,
2. godkänna övervakningsförfarandet för hur utrustningen beter sig i drift på dennes vägtullsområde och utföra specifika kontroller,
3. bedöma driftskompatibiliteten tillsammans med sitt system,
4. intyga lämplighet för användning inom sitt vägtullsområde om driftskompatibilitetskomponenterna fungerar tillfredsställande.

b) Eller ansöka hos ett anmält organ. I detta fall ska

tillverkaren, EETS betalningsförmedlare eller ett behörigt ombud

1. installera ett (eller flera) provexemplar som är representativa för produkten i fråga,
2. med hjälp av ett förfarande som har godkänts och inspekteras av det anmälda organet (harmoniserat med relaterade moduler i beslut nr 768/2008/EG) övervaka hur driftskompatibilitetskomponenterna beter sig i drift,
3. ge det anmälda organet bevis på att driftskompatibilitetskomponenterna uppfyller alla krav i detta beslut, inklusive resultaten från erfarenhet av utrustning i drift,
4. utarbeta en EG-försäkrans om lämplighet för användning, vilken krävs för att erhålla ett intyg om lämplighet för användning som utfärdas av det anmälda organet; EG-försäkrans om lämplighet för användning täcker utvärdering/bedömning från det anmälda organet om EETS driftskompatibilitetskomponenters lämplighet för användning, vilken har gjorts i den valda avgiftsuttagarens EETS-miljö och, framför allt i de fall då det finns gränssnitt, i förhållande till de tekniska specifikationerna, särskilt dem som gäller funktion, som måste kontrolleras.

Det anmälda organet ska

1. ta hänsyn till försäkrans om överensstämmelse med specifikationerna; därför ska man vid undersökningen i drift inte göra om bedömningen av typspecifikationer som redan täcks av en försäkrans om överensstämmelse, såvida det inte finns bevis för att påträffade problem med icke-kompatibilitet hör samman med sådana specifikationer,
2. organisera samarbetet med den eller de avgiftsuttagare som tillverkaren har valt ut,
3. kontrollera den tekniska dokumentationen och programmet för validering genom erfarenhet av utrustning i drift,
4. godkänna övervakningsförfarandet för beteendet i drift och utföra en specifik inspektion,
5. bedöma kompatibiliteten i drift tillsammans med avgiftsuttagarens system och driftsprocesser,
6. utfärda ett intyg om lämplighet för användning om driftskompatibilitetskomponenterna fungerar tillfredsställande,
7. utfärda en förklarande rapport om driftskompatibilitetskomponenterna inte fungerar tillfredsställande; rapporten ska också behandla de problem som kan uppstå till följd av bristande kompatibilitet i en avgiftsuttagares system och processer med relevanta standarder och tekniska specifikationer. I förekommande fall ska rapporten ge rekommendationer för lösning av problemen.

### 3. Innehåll i EG-försäkrans

En EG-försäkrans om överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning och åtföljande dokument måste vara daterade och undertecknade.

Försäkringarna ska vara avfattade på samma språk som instruktionerna och innehålla följande uppgifter:

- a) Hänvisningar till direktivet.
- b) Tillverkarens, EETS betalningsförmedlars eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombuds namn och adress (firmanamn och fullständig adress ska uppges; om det är fråga om ett behörigt ombud ska tillverkarens eller konstruktörens firmanamn också uppges).
- c) Beskrivning av driftskompatibilitetskomponenterna (märke, typ, version, osv.).

- d) Uppgift om vilket förfarande som tillämpats för försäkran om överensstämmelse med specifikationerna eller lämplighet för användning.
  - e) Alla relevanta krav som driftskompatibilitetskomponenterna uppfyller, särskilt beträffande komponenternas användningsbetingelser.
  - f) I förekommande fall namn och adress till den eller de avgiftsupptagare/anmälda organ som medverkat i förfarandet för bedömning av överensstämmelse med specifikationerna eller lämplighet för användning.
  - g) I förekommande fall, hänvisning till de tekniska specifikationerna.
  - h) Uppgifter om den som av tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud bemyndigats att sluta avtal med bindande verkan.
-

## BILAGA V

**MINIMIKRITERIER SOM MEDLEMSSTATERNA SKA BEAKTA NÄR DE ANMÄLER ORGAN**

- a) Organet ska vara ackrediterat enligt standarder i EN 45000-serien.
  - b) Organet och den personal som ansvarar för inspektionen ska utföra sitt kontrollarbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens och stå fria från alla påtryckningar och incitament, bland annat av ekonomisk art, som skulle kunna påverka bedömningen eller inspektionsresultaten, särskilt från personer eller grupper av personer som berörs av kontrollresultaten.
  - c) Organet, dess chef och den personal som ska utföra eller övervaka kontrollarbetet får, varken direkt eller som behörigt ombud, medverka i utformning, tillverkning, uppbyggnad, marknadsföring eller underhåll av driftskompatibilitetskomponenter eller medverka i driften. Detta utesluter dock inte utbyte av teknisk information mellan tillverkaren eller konstruktören och det organet.
  - d) Organet ska förfoga över eller ha tillgång till de medel som behövs för att det på ett adekvat sätt ska kunna uppfylla de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med kontrollerna.
  - e) Den personal som ansvarar för kontrollerna ska ha
    - god teknisk yrkesutbildning,
    - tillräckliga kunskaper om föreskrifterna för de kontroller som den utför och tillräcklig erfarenhet av sådana kontroller,
    - erforderlig förmåga att utforma de intyg, protokoll och rapporter som utgör dokumentationen för de utförda kontrollerna.
  - f) Kontrollpersonalens oberoende måste garanteras. Den anställdes ersättning får inte vara knuten till antalet genomförda kontroller eller till kontrollresultaten.
  - g) Organet ska teckna en ansvarsförsäkring om inte detta ansvar enligt nationell rätt täcks av staten eller kontrollerna utförs direkt av medlemsstaten.
  - h) Organets personal har tystnadsplikt beträffande allt som den får kännedom om under utövandet av sina funktioner (förutom gentemot de behöriga administrativa myndigheterna i den stat i vilken den utövar sin verksamhet) i samband med genomförandet av direktiv 2004/52/EG och detta beslut eller nationell lagstiftning för direktivets tillämpning.
-

## BILAGA VI

## PARAMETRAR FÖR KLASSIFICERING AV FORDON

## 1. Allmänna bestämmelser

- 1.1 De parametrar för klassificering av fordon som ska användas i EETS ska inte begränsa avgiftsuttagarnas val av taxsystem. EETS ska ha möjlighet att tillåta olika klassifikationsparametrar för att systemet ska kunna utvecklas enligt förutsebara framtida behov.
- 1.2 En avgiftsuttagare ska meddela sambandet mellan de använda parametrarna för klassificering av fordon och fordons-taxeklasserna för varje taxsystem som används i ett vägtullsområde under dennes ansvar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 minst tre månader innan det ska användas.
- 1.3 En avgiftsuttagare ska offentliggöra sambandet mellan fordonstaxeklasserna och taxestrukturen för varje taxsystem som används i ett tullområde under dennes ansvar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 19.

## 2. Parametrar för klassificering av fordon

- 2.1 Utan att det påverkar tillämpningen av de allmänna bestämmelserna i 1.1 ovan, kan en avgiftsuttagare använda följande som parametrar för fordonsklassificering:

- a) Alla mätbara fordonsp parametrar som entydigt kan avläsas av utrustningen vid vägen.
- b) Alla fordonsp parametrar som stöds av standard EN 15509 och ETSI ES 200674-1 och tillhörande tekniska rapporter för protokolltillämpning.
- c) De fordonsp parametrar som är obligatoriska i registreringsbevis för fordon <sup>(1)</sup> och som är standardiserade i CEN ISO/TS24534.
- d) De variabla parametrar för klassificering av fordon som för närvarande används i vägtullsystem, t.ex. antal axlar (inklusive lyfta axlar), släpvagnar osv.
- e) Följande miljöparametrar:
  - Fordonets utsläppsklass, dvs. dess miljöklass enligt rådets direktiv 88/77/EEG <sup>(2)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG <sup>(3)</sup>,
  - en harmoniserad parameter för CO<sub>2</sub>, till exempel den harmoniserade gemenskapskoden V.7 i registreringsbevis för fordon.

- 2.2 När ett fordon framförs inom ett tullområde ska dess fordonsutrustning kunna meddela dess klassificeringsparametrar och statusinformation för fordonsutrustningen till avgiftsuttagarens övervakningsutrustning för färdvägsdeklarationer.

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

<sup>(2)</sup> Rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med gnistständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon (EGT L 36, 9.2.1988, s. 33).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG av den 17 maj 2006 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, EUT L 157, 9.6.2006, s. 8.

### 3. Nya parametrar för klassificering av fordon

Om en avgiftsupptagare vill införa nya parametrar för klassificering av fordon ska den medlemsstat där avgiftsupptagaren är registrerad informera kommissionen och övriga medlemsstater om detta. Kommissionen ska hänskjuta ärendet till kommittén för elektroniska vägtullar enligt artikel 5.1 i direktiv 2004/52/EG, som ska avge sitt yttrande inom sex månader, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 5.2 i direktiv 2004/52/EG.

### 4. Nya taxsystem

- 4.1 Om ett nytt taxsystem grundas på parametrar för klassificering av fordon vilka redan används i minst ett EETS-område, ska EETS betalningsförmedlare tillämpa det nya taxsystemet från det datum då det träder i kraft.
  - 4.2 Om det med ett nytt taxsystem införs en eller flera nya parametrar för fordonsklassificering ska förfarandet enligt punkt 3 följas.
-

# Statens offentliga utredningar 2012

*Kronologisk förteckning*

---

1. Tre blir två! Två nya myndigheter inom utbildningsområdet. U.
2. Framtidens högkostnadsskydd i vården. S.
3. Skatteincitament för riskkapital. Fi.
4. Kompletterande regler om personuppgiftsbehandling på det arbetsmarknadspolitiska området. A.
5. Högskolornas föreskrifter. U.
6. Åtgärder mot fusk och felaktigheter med assistansersättning. S.
7. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2012 – långsiktig säkerhet, haverier och global utblick. M.
8. Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt. Ju.
9. Förmån och fälla – nyanländas uttag av föräldrapenning. A.
10. Läsarnas marknad, marknadens läsare – en forskningsantologi. Ku.
11. Snabbare betalningar. Ju.
12. Penningtvätt – kriminalisering, förverkande och dispositionsförbud. Ju.
13. En sammanhållen svensk polis. Ju.
14. Ekonomiskt värde och samhällsnytta – förslag till en ny statlig ägarförvaltning. Fi.
15. Plan för framtagandet av en strategi för långsiktigt hållbar markanvändning. M.
16. Att angöra en kulturbrygga – för stöd till nyskapande kultur. Ku.
17. Psykiatrin och lagen – tvångsvård, straffansvar och samhällsskydd. S.
18. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt. – den mjuka infrastrukturen på väg. N.
19. Nationella patent på engelska? N.
20. Kvalitetssäkring av forskning och utveckling vid statliga myndigheter. U.
21. Här finns mer att hämta – it-användningen i småföretag. N.
22. Mål för rovdjuren. M.
23. Mindre våld för pengarna. Ku.
24. Likvärdig utbildning – riksrekryterande gymnasial utbildning för vissa ungdomar med funktionsnedsättning. U.
25. Enklare för privatpersoner att hyra ut sin bostad med bostadsrätt eller äganderätt. S.
26. En ny brottsskadelag. Ju.
27. Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst. N.
28. Längre liv, längre arbetsliv. Förutsättningar och hinder för äldre att arbeta längre. S.
29. Sveriges möjligheter att ta emot internationellt stöd vid kriser och allvarliga händelser i fredstid. Fö.
30. Vital kommunal demokrati. Fi.
31. Sänkta trösklar – högt i tak Arbete, utveckling, trygghet. A.
32. Upphandlingsstödet framtid. S.
33. Gör det enklare! S.
34. Nya påföljder + kort presentation. Ju.
35. Stärkt skydd mot tvångsåktenskap och barnåktenskap. Ju.
36. Registerdata för forskning. Fi.
37. Kulturmiljöarbete i en ny tid. Ku.
38. Minska riskerna med farliga ämnen! Strategi för Sveriges arbete för en giftfri miljö. M.
39. Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen + Bilagedel. N.
40. Innovationsstödande verksamheter vid universitet och högskolor: Kartläggning, analys och förslag till förbättringar – en preliminär delrapport. U.
41. Innovationsstödande verksamheter vid universitet och högskolor: Kartläggning, analys och förslag till förbättringar – slutbetänkande. U.

42. Bättre behörighetskontroll. Ändringar i förordningen (2006:196) om register över hälso- och sjukvårdspersonal. S.
43. Konsumenten i centrum – ett framtida konsumentstöd. Ju.
44. Hemliga tvångsmedel mot allvarliga brott. Ju.
45. Kvinnor och barn i rättens gränsland. U.
46. Dammsäkerhet. Tydliga regler och effektiv tillsyn. N.
47. Harmoniserat inkomstbegrepp. Möjligheter att använda månadsuppgifter i social- och arbetslöshetsförsäkringarna. S.
48. Maritim samverkan. Fö.
49. Tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden. Genomförande av EU:s tolknings- och översättningsdirektiv. Ju.
50. Nystartszoner. Fi
51. Utvärdering av IPRED-lagstiftningen. Ju.
52. Bostadstaxering – avveckling eller förenkling. Fi.
53. AP-fonderna i pensionssystemet – effektivare förvaltning av pensionsreserven. Fi.
54. Återvinning av fartyg – underlag för ratificering av Hong Kong-konventionen. N.
55. En översyn av tryck- och yttrandefriheten. Del 1 och 2. Ju
56. Mot det hållbara samhället – resurseffektiv avfallshantering. M.
57. Tydligare regler om fri rörlighet för EES-medborgare och deras familjemedlemmar. Ju.
58. Stöd till dagstidningar på samiska och meänkieli. Ku.
59. Nya villkor för public service. Ku.
60. Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem. Fi.



# Statens offentliga utredningar 2012

---

## *Systematisk förteckning*

### **Justitiedepartementet**

---

- Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt. [8]
- Snabbare betalningar. [11]
- Penningtvätt – kriminalisering, förverkande och dispositionsförbud. [12]
- En sammanhållen svensk polis. [13]
- En ny brottskadslag. [26]
- Nya påföljder + kort presentation. [34]
- Stärkt skydd mot tvångsäktenskap och barnäktenskap. [35]
- Konsumenten i centrum – ett framtida konsumentstöd. [43]
- Hemliga tvångsmedel mot allvarliga brott. [44]
- Tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden. Genomförande av EU:s tolknings- och översättningsdirektiv. [49]
- Utvärdering av IPRED-lagstiftningen. [51]
- En översyn av tryck- och yttrandefriheten. Del 1 och 2. [55]
- Tydligare regler om fri rörlighet för EES-medborgare och deras familjemedlemmar. [57]

### **Försvarsdepartementet**

---

- Sveriges möjligheter att ta emot internationellt stöd vid kriser och allvarliga händelser i fredstid. [29]
- Maritim samverkan. [48]

### **Socialdepartementet**

---

- Framtidens högkostnadsnytt i vården. [2]
- Åtgärder mot fusk och felaktigheter med assistansersättning. [6]
- Psykiatri och lagen – tvångsvård, straffansvar och samhällsskydd. [17]
- Enklare för privatpersoner att hyra ut sin bostad med bostadsrätt eller äganderätt. [25]
- Längre liv, längre arbetsliv. Förutsättningar och hinder för äldre att arbeta längre. [28]
- Upphandlingsstödet framtid. [32]

Gör det enklare! [33]

- Bättre behörighetskontroll. Ändringar i förordningen (2006:196) om register över hälso- och sjukvårdspersonal. [42]
- Harmoniserat inkomstbegrepp. Möjligheter att använda månadsuppgifter i social- och arbetslöshetsförsäkringarna. [47]

### **Finansdepartementet**

---

- Skatteincitament för riskkapital. [3]
- Ekonomiskt värde och samhällsnytta – förslag till en ny statlig ägarförvaltning. [14]
- Vital kommunal demokrati. [30]
- Registerdata för forskning. [36]
- Nystartszoner. [50]
- Bostadstaxering – avveckling eller förenkling. [52]
- AP-fonderna i pensionssystemet – effektivare förvaltning av pensionsreserven. [53]
- Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem. [60]

### **Utbildningsdepartementet**

---

- Tre blir två! Två nya myndigheter inom utbildningsområdet. [1]
- Högskolornas föreskrifter. [5]
- Kvalitetssäkring av forskning och utveckling vid statliga myndigheter. [20]
- Likvärdig utbildning – riksrekryterande gymnasial utbildning för vissa ungdomar med funktionsnedsättning. [24]
- Innovationsstödjande verksamheter vid universitet och högskolor: Kartläggning, analys och förslag till förbättringar – en preliminär delrapport. [40]
- Innovationsstödjande verksamheter vid universitet och högskolor: Kartläggning, analys och förslag till förbättringar – slutbetänkande. [41]
- Kvinnor och barn i rättens gränsland. [45]

### **Miljödepartementet**

---

- Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2012 – långsiktig säkerhet, haverier och global utblick. [7]
- Plan för framtagandet av en strategi för långsiktigt hållbar markanvändning. [15]
- Mål för rovdjuren. [22]
- Minska riskerna med farliga ämnen! Strategi för Sveriges arbete för en giftfri miljö. [38]
- Mot det hållbara samhället – resurseffektiv avfallshantering. [56]

### **Näringsdepartementet**

---

- Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – den mjuka infrastrukturen på väg. [18]
- Nationella patent på engelska? [19]
- Här finns mer att hämta – it-användningen i småföretag. [21]
- Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst. [27]
- Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen + Bilagedel. [39]
- Dammsäkerhet – Tydliga regler och effektiv tillsyn. [46]
- Återvinning av fartyg – underlag för ratificering av Hong Kong-konventionen. [54]

### **Kulturdepartementet**

---

- Läsarnas marknad, marknadens läsare – en forskningsantologi. [10]
- Att angöra en kulturbygga – för stöd till nyskapande kultur. [16]
- Mindre våld för pengarna. [23]
- Kulturmiljöarbete i en ny tid. [37]
- Stöd till dagstidningar på samiska och meänkieli. [58]
- Nya villkor för public service. [59]

### **Arbetsmarknadsdepartementet**

---

- Kompletterande regler om personuppgiftsbehandling på det arbetsmarknadspolitiska området. [4]
- Förmån och fälla – nyanländas uttag av föräldrapenning. [9]
- Sänkta trösklar – högt i tak – Arbete, utveckling, trygghet. [31]