

Regeringens proposition

2006/07:25

Tekniska krav på elektroniska vägavgiftssystem

Prop.
2006/07:25

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 30 november 2006

Fredrik Reinfeldt

Maud Olofsson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en lag om elektroniska vägavgiftssystem. Genom lagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen i svensk rätt.

Lagen föreskriver att sådana elektroniska vägavgiftssystem som tas i drift efter den 28 februari 2007 skall uppfylla vissa tekniska krav. Syftet är att säkerställa tekniska standarder för elektroniska vägavgiftssystem. Med elektroniska vägavgiftssystem avses system som används för elektronisk betalning av avgifter som tas ut för färd med motordrivna fordon på väg eller på vägfärjor.

En tillsynsmyndighet föreslås utöva tillsyn över lagen samt, om det är påkallat, förelägga den som driver ett elektroniskt vägavgiftssystem som omfattas av lagen att vidta rättelse så att systemet uppfyller de tekniska kraven.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 mars 2007.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Förslag till lag om elektroniska vägavgiftssystem	4
3	Ärendet och dess beredning.....	6
4	EG-direktivet	6
4.1	Inledning	6
4.2	De tekniska lösningarna	7
4.3	Den europeiska vägavgiftstjänsten	7
5	Tekniska lösningar för betalning av vägavgifter	8
5.1	Inledning	8
5.2	Manuell betalning	9
5.3	Nummerskyltsregistrering (videoregistrering).....	9
5.4	Korthållskommunikation	9
5.5	Färdvägsrelaterade system.....	10
6	Genomförande av direktivet	10
6.1	En lag om elektroniska vägavgiftssystem.....	10
6.2	Lagens tillämpningsområde	12
6.3	Tekniska lösningar	13
6.4	Tillsyn	14
6.5	Överklagande	16
6.6	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser.....	16
7	Konsekvenser	17
7.1	Myndighetsföreskrifter	17
7.2	Tillsynsmyndigheten.....	17
7.3	De allmänna förvaltningsdomstolarna	17
8	Författningskommentar	18
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen	20
Bilaga 2	Lagförslag.....	28
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser	30
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag	31
Bilaga 5	Lagrådets yttrande	33
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 30 november 2006	34
	Rättsdatablad.....	35

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2006/07:25

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om elektroniska vägavgiftssystem.

2 Förslag till lag om elektroniska vägavgiftssystem

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Syfte och tillämpningsområde

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

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).

Begreppet motordrivna 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.

3 § Lagen gäller endast sådana elektroniska vägavgiftssystem där utrustning behöver installeras i fordon.

Tekniska krav

4 § Ett elektroniskt vägavgiftssystem skall uppfylla föreskrivna tekniska krav för att göra det möjligt att använda standardiserad utrustning i fordonen.

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

Tillsyn

6 § Regeringen meddelar föreskrifter om vilken myndighet som skall vara tillsynsmyndighet. 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.

7 § 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

¹Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen (EUT L 166, 30.4.2004, s. 124, Celex 32004L0052, rättat genom EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, Celex 32004L0052R[01]).

utrymmen som har anknytning till användandet av ett elektroniskt vägavgiftssystem. Denna rätt omfattar inte bostäder. Prop. 2006/07:25

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.

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

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.

Bemyndigande

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana krav som anges i 4 §.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 2007.
 2. Lagen gäller inte elektroniska vägavgiftssystem som har tagits i drift före ikraftträdandet.

3 Ärendet och dess beredning

Den 29 april 2004 antog Europaparlamentet och rådet direktiv 2004/52/EG om driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem i gemenskapen. Den 7 juni 2004 publicerades en rättelse av direktivet. Direktivet i dess lydelse efter rättelsen finns med som *bilaga 1*.

Regeringen beslutade den 18 november 2004 att ge Vägverket i uppdrag att lämna förslag till hur direktivet skall genomföras i svensk rätt (dnr N2004/8656/TP). Vägverket redovisade uppdraget i en promemoria, som remissbehandlats tillsammans med ett lagförslag som utarbetats inom Näringsdepartementet (nedan kallat det remitterade förslaget). Lagförslaget finns i *bilaga 2*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2005/4248/TP).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 2 november 2006 att inhämta Lagrådets yttrande över det lagförslag som finns i *bilaga 4*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*. Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran. I förhållande till lagrådsremissen har vissa redaktionella ändringar gjorts.

4 EG-direktivet

4.1 Inledning

Direktiv 2004/52/EG skulle ha varit genomfört senast den 20 november 2005. Det har dock inte varit möjligt att genomföra direktivet i svensk rätt till denna tidpunkt.

Direktivet föreskriver att nya system för elektronisk betalning av vägavgifter där utrustning installeras i fordon skall baseras på vissa i direktivet angivna likartade tekniska lösningar. Härigenom säkerställs driftskompatibilitet mellan systemen, något som för den enskilde innebär att han eller hon inte behöver ha flera olika utrustningar i sitt fordon för att kunna betala vägavgifter elektroniskt. Systemen benämns i den svenska översättningen av direktivet elektroniska väggtullsystem.

Direktivet innehåller också bestämmelser om inrättande av ett europeiskt system för elektroniska väggtullar. Systemet skall göra det möjligt för kunderna att genom ett enda abonnemangskontrakt få tillgång till allt vägnät i gemenskapen där det på elektronisk väg tas ut avgifter för användningen. För att en sådan europeisk vägavgiftstjänst skall kunna införas måste riktlinjer först fastställas av en kommitté, som inrättas genom direktivet. Regeringen föreslår för närvarande inte några lagstiftningsåtgärder med anledning av direktivets bestämmelser i denna del (se avsnitt 6.1).

Enligt artikel 2 i direktivet skall en eller flera av följande tekniska lösningar tillämpas för vägtullstransaktionerna i alla nya elektroniska vägtullsystem som tas i drift från och med den 1 januari 2007.

1. Satellitbaserad positionsbestämning.
2. Mobilkommunikation enligt GSM/GPRS-standarden (referens GSM TS 03.60/23.060).
3. 5,8 GHz mikrovågor.

Nya elektroniska vägtullsystem som tas i drift dessförinnan rekommenderas att använda teknik med satellitbaserad positionsbestämning och mobilkommunikation. För en eventuell omställning av system som använder annan teknik till system som använder ovan angiven teknik skall Europeiska kommissionen i samverkan med kommittén utarbeta en rapport senast den 31 december 2009. Rapporten skall innehålla en studie av användningen av varje typ av teknik som anges ovan 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 (artikel 2.3).

Direktivet föreskriver vidare att 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 procent av trafikflödet genom varje avgiftsstation kan använda elektroniska vägavgiftssystem den 1 januari 2007. Vägfiler som används för inkassering av vägtull på elektronisk väg får också användas för inkassering av vägtull på annat sätt om vederbörlig hänsyn tas till säkerheten (artikel 2.5).

Direktivet tillåter att fordonsburen utrustning också kan vara lämplig för annan teknik än den som är tillåten enligt direktivet under förutsättning 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 (artikel 2.4).

Det arbete med driftskompatibilitet för befintlig vägtullsteknik som utförs inom ramen för framtagandet av den europeiska vägavgiftstjänsten skall säkerställa fullständig kompatibilitet och gränssnittsöverensstämmelse mellan denna teknik och den teknik som enligt direktivet skall tillämpas i nya system som tas i drift efter den 31 december 2006 samt mellan tillhörande utrustning (artikel 2.6).

4.3 Den europeiska vägavgiftstjänsten

I artikel 3 föreskrivs att ett europeiskt system för elektroniska vägtullar skall inrättas för allt vägnät i gemenskapen där det på elektronisk väg tas ut vägtullar eller avgifter för användningen. Genom att ingå ett enda avtal skall användaren få tillträde till alla system för elektronisk betalning av vägtullar i hela gemenskapen. Avtalet skall kunna tecknas hos varje operatör som förvaltar någon del av nätet eller hos s.k. utfärdande organ. Det skall vara möjligt att ingå avtal oavsett var fordonet är registrerat, oavsett vilken nationalitet avtalsparterna har och oavsett vilket område eller vilken punkt på vägnätet som avgiften gäller.

Den europeiska vägavgiftstjänsten skall enligt artikel 4 bygga på de element som anges i bilagan till direktivet. I bilagan finns de element – tekniska, förfarandemässiga och rättsliga – som är nödvändiga för utformningen och införandet av den europeiska avgiftstjänsten.

Direktivet föreskriver att kommissionen senast den 1 juli 2006 skall fatta beslut om en definition av den europeiska vägavgiftstjänsten. Beslut skall fattas om samtliga villkor, utvärderade enligt lämpliga undersökningar, föreligger för att möjliggöra driftskompatibilitet i tekniska, rättsliga och handelsmässiga avseenden. Om beslut inte har fattats före den 1 juli 2006 skall kommissionen fastställa ett nytt datum (artikel 4.4 – 4.6). Något beslut har ännu inte fattats.

Av artikel 3.4 framgår inom vilken tid medlemsstater som har nationella system för betalning av vägtullar på elektronisk väg skall se till att operatörerna eller de s.k. utfärdande organen ger sina kunder tillgång till den europeiska vägavgiftstjänsten. När det gäller fordon som väger över 3,5 ton och fordon som får transportera fler än nio personer (förare och åtta passagerare) skall det ske senast tre år efter det att kommissionen har fattat beslut om definitionen av den europeiska avgiftstjänsten. För övriga typer av fordon skall det ske senast fem år efter det att kommissionen har fattat beslut.

I direktivet föreskrivs vidare att kommissionen skall uppmana relevanta standardiseringsorgan, särskilt Europeiska standardiseringskommittén (CEN), att vidta nödvändiga åtgärder för ett snabbt antagande av standarder för elektroniska vägtullsystem när det gäller de tekniska lösningar som fastställs i direktivet. Utrustningen 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 samt rådets direktiv 89/336/EEG av den 3 maj 1989 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet (artikel 4.7 och 4.8).

I direktivet påpekas särskilt att vägavgiftstjänsten endast skall avse metoden för att ta ut vägtullar eller avgifter. Medlemsstaternas principbeslut att ta ut pålagor för vissa särskilda typer av fordon eller nivån på och ändamålet med pålagorna påverkas alltså inte (artikel 3.2).

5 Tekniska lösningar för betalning av vägavgifter

5.1 Inledning

Det finns i dagsläget i praktiken fyra grundläggande tekniker för betalning av vägavgifter m.m., nämligen manuell betalning, nummerskyllsregistrering (videoregistrering), korthållskommunikation, och färdvägsrelaterade system.

Manuell betalning innebär i regel att betalning sker direkt vid passage av en betalstation. Metoden med manuell betalning är tekniskt sett enkel och beprövad. Ingen särskild teknik behövs i fordonen och risken för kränkningar av den personliga integriteten är liten. Det är dock förenat med förhållandevis höga kostnader att bygga upp de för systemet nödvändiga betalstationerna. Även administrationen av ett system med manuell betalning leder till relativt höga kostnader. System med manuell betalning tar dessutom stor plats på vägen i form av betalstationer och varje betalning tar längre tid än en automatisk transaktion. Med hänsyn till det nu anförda är det i det närmaste omöjligt att använda ett system med manuell betalning i stor skala i stadsmiljö. Däremot kan manuell betalning vara en bra metod som komplement till automatiska betalmetoder, t.ex. för tillfälliga besökare.

Ett system med manuell betalning kan även utformas så att det förutsätter att betalning sker i förskott för en längre eller kortare period. Den som betalar erhåller då ett märke som fästs på bilens framruta. Märket anger för vilken tidsperiod betalning erlagts. Kontroll av att betalning erlagts sker i ett sådant system manuellt. En kontroll av samtliga fordon kräver förhållandevis stora personella insatser. Kontrollen kan dock ske stickprovsvis. I ett sådant fall kan systemet bli både effektivt och billigt såväl i drift som införande.

5.3 Nummerskyldsregistrering (videoregistrering)

Ett system med videoregistrering innebär att registreringsskylten på de fordon som passerar en betalstation fotograferas med videoteknik och att fotot lagras. Pålagan betalas på en annan plats än betalstationen, t.ex. i automater, över Internet eller per post, varvid den aktuella bilens registreringsnummer anges. Betalning kan ske såväl i förskott som i efterhand i nära anslutning till färden. För att kontrollera att betalning har skett jämförs de fotograferade registreringsnumren med registrerade betalningar.

En fördel med ett system med videoregistrering är att det inte kräver någon särskild fordonsutrustning, vilket naturligtvis underlättar t.ex. för tillfälliga besökare. En nackdel med systemet är att det vanligtvis inte är helt automatiserat. Detta innebär att administrationen av systemet blir kostsam. Den omfattande hanteringen av fotografier innebär också att den personliga integriteten särskilt måste värnas. En annan nackdel är svårigheterna att ta ut avgifter för fordon som inte är registrerade i det egna landet.

5.4 Korthållskommunikation

Betalningssystem som baseras på korthållskommunikation innebär exempelvis att en dosa – en s.k. transponder – monteras i vindrutan på fordonet. Transpondern kommunicerar elektroniskt med betalstationen. Vid passage av en betalstation dras betalning från exempelvis ett konto

som har knutits till dosans elektroniska identitet. Kommunikationstekniken, som även benämns Dedicated Short Range Communication (DSRC), är en standardiserad teknik för korta avstånd i vägsystemet. I Vägverkets publikation (2003:155) *Basic Requirements Specification for Interoperable EFC-DSRC Systems in Sweden. A Specification for Implementation of PISTA and CARDME* redovisas mer utförligt en teknisk beskrivning av betalningssystem som baseras på korthållskommunikation.

Till fördelarna med ett betalningssystem som baseras på korthållskommunikation hör att det är relativt enkelt och beprövat samt flexibelt. Systemet medger goda möjligheter att differentiera avgifterna med hänsyn till tid, plats och fordonstyp. En nackdel med systemet är att det förutsätter att det finns transpondrar i de flesta fordon. Om det inte införs ett krav på att fordonen skall vara utrustade med transpondrar måste systemet kompletteras med andra icke automatiska metoder för betalning. Normalt blir också kontrollfunktionen förhållandevis kostsam.

5.5 Färdvägsrelaterade system

Färdvägsrelaterade avgiftssystem tar hänsyn till hur lång vägsträcka och på vilka vägar fordonet framförs. Fordonen förses med ett positioneringssystem som t.ex. GPS och en fordonsdator med en elektronisk vägnätskarta med inlagda priser på vägnätet olika för olika tider på dygnet. Prissättningen kan även utformas med betalzoner eller till och med avgiftspunkter.

Fördelarna med ett färdvägsrelaterat system är att det möjliggör en koppling av kostnader för nyttjandet av vägen utan att man nödvändigtvis behöver bygga ut något system i väginfrastrukturen. Fordonsdatorn kan utnyttja t.ex. mobiltelefonnätet GSM för att kommunicera betalningar med uppbördsorganisationen. Vägsidesinstallationer kan dock vara nödvändiga för kontrollsystemet. Nackdelarna med färdvägsrelaterade system är att de fortfarande har brister vad gäller teknik och handhavande. Övervakning och kontroll mot missbruk och fusk är svårlösta problem och det är dyrt och komplicerat att utrusta fordonen med nödvändig teknisk utrustning.

6 Genomförande av direktivet

6.1 En lag om elektroniska vägavgiftssystem

Regeringens förslag: En ny lag om elektroniska vägavgiftssystem införs.

Regeringens bedömning: Bestämmelserna om inrättande av en europeisk vägavgiftstjänst i direktiv 2004/52/EG kräver för närvarande inte några lagstiftningsåtgärder.

Det remitterade förslaget: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Länsstyrelsen i Stockholms län och Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB har anfört att förslaget inte innebär ett fullständigt genomförande av direktivet eftersom det inte föreslås några bestämmelser med anledning av direktivets bestämmelser om inrättande av en europeisk vägavgiftstjänst.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I syfte att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägavgiftssystem i Europa innehåller direktivet bestämmelser *dels* om vilka tekniska lösningar som skall tillåtas i systemen *dels* om inrättande av en europeisk vägavgiftstjänst.

När det gäller den europeiska vägavgiftstjänsten har Europeiska unionens lagstiftande institutioner möjlighet att utfärda kompletterande bestämmelser genom ett kommittéförfarande. I direktivets ingress fastslås att sådana kompletterande bestämmelser måste utfärdas innan den europeiska vägavgiftstjänsten kan införas. Med hänsyn härtill föreslår regeringen för närvarande inte några lagstiftningsåtgärder med anledning av direktivets bestämmelser om inrättande av en europeisk avgiftstjänst.

De materiella bestämmelserna i direktivet om vilka tekniska lösningar som skall tillåtas i nya system riktar sig till den som svarar för driften av systemet. Det berörda subjektet kan vara staten, en kommun eller en enskild.

Enligt 8 kap. 3 § regeringsformen gäller att föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, meddelas genom lag. Enligt 8 kap. 5 § regeringsformen gäller bl.a. att föreskrifter om kommunernas befogenheter och om deras åligganden meddelas genom lag.

Från kravet på lagform för föreskrifter enligt 8 kap. 3 och 5 §§ regeringsformen görs vissa undantag i 8 kap. 7 § regeringsformen. Enligt denna paragraf kan regeringen utan hinder av 8 kap. 3 och 5 §§ regeringsformen efter bemyndigande i lag genom förordning meddela föreskrifter i vissa ämnen. Hit hör bl.a. skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa, kommunikationer, utformning av byggnader, anläggningar och bebyggelsemiljö eller tillståndsplikt i fråga om åtgärder med byggnader och anläggningar samt trafik.

Enligt 8 kap. 11 § regeringsformen kan riksdagen, när den bemyndigar regeringen att meddela föreskrifter i ett visst ämne, medge att regeringen överlåter åt en förvaltningsmyndighet att meddela bestämmelser i ämnet.

Enligt regeringens bedömning omfattas de föreskrifter som krävs för att genomföra direktivet och som riktas mot enskilda eller kommuner *dels* av bestämmelserna i 8 kap. 3 och 5 §§ regeringsformen, *dels* av det delegeringsbara området i 8 kap. 7 § regeringsformen. Författningsregleringen kan alltså, efter riksdagens bemyndigande, ske i förordning eller myndighetsföreskrifter.

Det finns inte några bemyndiganden i befintliga lagar som medger att direktivet genomförs i förordning. Regeringen föreslår därför att direktivet genomförs genom en ny lag om elektroniska vägavgiftssystem. Lagen bör ges karaktären av en ramlag och således endast innehålla de grundläggande reglerna i de frågor som regleras i direktivet. Innehållet i lagen bör sedan fyllas ut med föreskrifter i förordning. Det framstår dessutom som ändamålsenligt att genomföra de delar av direktivet som är av detaljerad art och av mer teknisk karaktär genom föreskrifter på

myndighetsnivå. Regeringens förslag om vilka föreskrifter som bör meddelas i lag respektive i förordning och på myndighetsnivå tas upp nedan i varje särskilt avsnitt.

6.2 Lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Lagen skall gälla endast sådana elektroniska vägavgiftssystem där utrustning behöver installeras i fordon. Med elektroniska vägavgiftssystem skall avses 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). Begreppet motordrivet fordon skall ha samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Med väg skall avses en sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon.

Det remitterade förslaget: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Vägverket* har anfört att det tydligare bör framgå om gator omfattas av regleringen.

Skälen för regeringens förslag: Direktivet omfattar enligt artikel 1.1 elektronisk inkassering av alla slags vägavgifter på hela gemenskapens vägnät, inklusive vägar i och utanför städer, motorvägar, större och mindre vägar samt olika anläggningar som tunnlår, broar och färjor. De elektroniska betalsystemen benämns i den svenska översättningen elektroniska vägtullsystem. Den engelska termen är *electronic road toll systems* och den franska *système de télépéage routier*.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, det s.k. eurovinjettdirektivet, avses med vägtull ett bestämt belopp som skall erläggas för ett fordon som tillryggalägger en given sträcka på viss infrastruktur och med vägavgift ett bestämt belopp som skall erläggas för att ge fordonet rätt att under en given tid använda infrastrukturen. Någon motsvarande distinktion görs inte i direktivet om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen.

Bestämmelser om vägavgifter finns i bl.a. 29 § väglagen (1971:948) och lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Begreppet vägtull förekommer däremot inte i nu gällande svensk lagstiftning. Det framstår därför som lämpligt att använda termen avgifter i den föreslagna lagen. Regeringen föreslår därför att den nya lagen skall gälla 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. För enkelhetens skull bör systemen benämnas elektroniska vägavgiftssystem.

Begreppet motordrivet fordon definieras i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Med väg avses här detsamma som i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, nämligen en sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon. Detta bör anges i lagen. Förutom vägar – som även innefattar tunnlår och broar – bör lagen omfatta sådana färjor som avses i 2 § andra

stycket väglagen. De färjor som åsyftas är s.k. vägfärjor, som i det nyss nämnda lagrummet definieras som sådan ”färja med färjläge 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”.

I artikel 1.2 föreskrivs att direktivet inte skall tillämpas på

1. vägtullsystem som saknar system för elektronisk inkassering av vägtullar,
2. elektroniska vägtullsystem där utrustning inte behöver installeras i fordon och
3. små, rent lokala vägtullsystem för vilka kostnaderna för att uppfylla kraven i direktivet inte står i proportion till fördelarna.

Det framstår som lämpligt att i huvudsak avgränsa lagens tillämpningsområde på motsvarande sätt. Lagen bör således gälla endast sådana elektroniska vägavgiftssystem där utrustning behöver installeras i fordon. Att lagen inte omfattar vägtullsystem som saknar system för elektronisk inkassering av vägtullar framgår av att lagen endast omfattar system för elektronisk betalning av vägavgifter. När det gäller undantaget för små, rent lokala elektroniska vägtullsystem bör det införas en särskild bestämmelse som anger att sådana system inte behöver uppfylla de föreskrivna tekniska kraven om kostnaderna för detta inte står i proportion till fördelarna (se avsnitt 6.3). Att helt utesluta sådana system från lagens tillämpningsområde skulle undantagsvis kunna försvåra tillsynen över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av denna.

6.3 Tekniska lösningar

Regeringens förslag: Ett elektroniskt vägavgiftssystem skall uppfylla föreskrivna tekniska krav för att det skall vara möjligt att använda standardiserad utrustning i fordonen. Ett mindre och helt lokalt elektroniskt vägavgiftssystem skall inte behöva uppfylla de tekniska kraven om kostnaderna för detta inte står i proportion till fördelarna. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få meddela närmare föreskrifter om de tekniska kraven.

Det remitterade förslaget: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen av remissinstanserna har uttalat sig särskilt om förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 2 i direktivet föreskriver att i alla nya elektroniska vägavgiftssystem som tas i drift från och med den 1 januari 2007 skall en eller flera av följande tekniska lösningar tillämpas för vägavgiftstransaktionerna.

1. Satellitbaserad positionsbestämning.
2. Mobilkommunikation enligt GSM/GPRS-standarden (referens GSM TS 03.60/23.060).
3. 5,8 GHz mikrovågor.

Att införa en detaljreglering av de tekniska kraven i lag skulle tynga lagen onödigt mycket. Lagen bör i stället innehålla en bestämmelse som

anger att elektroniska vägavgiftssystem skall uppfylla föreskrivna tekniska krav för att möjliggöra användande av standardiserad utrustning i fordonen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela de mer detaljerade bestämmelser om tekniska standarder som behövs enligt direktivet. Föreskrifter om de tekniska kraven meddelas lämpligen på myndighetsnivå. Regeringens avsikt är att bemyndiga Vägverket att meddela sådana föreskrifter.

I Sverige används för närvarande elektroniska betalningssystem för avgifter som tas ut för att finansiera Öresundsbron och den nya Svinesundsbron. Enligt regeringens bedömning får den föreslagna lagen inga direkta konsekvenser för dessa system, eftersom de har tagits i bruk före den 1 januari 2007. Det kan anmärkas att systemen använder en teknik som är förenlig med direktivets krav.

Som nämnts i avsnitt 6.2 gäller direktivet inte små, rent lokala vägtullsystem för vilka kostnaderna för att uppfylla kraven inte står i proportion till fördelarna. Ett mindre och helt lokalt system bör därför kunna undantas från de föreskrivna tekniska kraven. Att det skall röra sig om ett helt lokalt system innebär att system av betydelse för gränsöverskridande transporter eller långväga genomfartstrafik inte omfattas av undantaget. En bro eller färjeöverfart till en mindre ö genom vilken det saknas genomfart till andra transportleder eller hamnar bör å andra sidan kunna omfattas av undantaget. Några närmare kriterier för bedömningen av om ett mindre och helt lokalt vägavgiftssystem bör undantas kan emellertid enligt regeringens mening inte uppställas. Det överlämnas till rättstillämpningen att avgöra frågan i de mycket sällsynta fall där den kan antas uppkomma.

6.4 Tillsyn

Regeringens förslag: En tillsynsmyndighet skall utöva tillsyn över att den som använder ett elektroniskt vägavgiftssystem för att ta ut avgifter följer lagen och de föreskrifter som meddelas med stöd av denna. Tillsynsmyndigheten skall för tillsynen på begäran ha rätt att få upplysningar och ta del av handlingar samt att få tillträde till anläggningar, lokaler och andra utrymmen som har anknytning till användandet av ett elektroniskt vägavgiftssystem, dock inte bostäder. En sådan begäran skall kunna förenas med vite. Myndigheten skall få meddela de förelägganden och förbud som behövs för att trygga att lagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen också följs. Förelägganden och förbud skall kunna förenas med vite.

Det remitterade förslaget: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Länsstyrelsen i Stockholms län* har anfört att det inte är tillräckligt att tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över befintliga vägavgiftssystem. Det är fråga om komplicerade anläggningar och det kan bli dyrt att åstadkomma ändringar i befintliga system. Det bör därför enligt länsstyrelsen vara möjligt att få systemet godkänt av tillsynsmyndigheten innan det tas i drift. Länsstyrelsen har vidare anfört att det

är olämpligt att Vägverket är tillsynsmyndighet, eftersom verket i många fall kan bli huvudman för elektroniska betalningssystem.

Skälen för regeringens förslag: Direktivet innehåller inga bestämmelser om hur efterlevnaden av bestämmelserna skall säkerställas på nationell nivå. Regeringen anser emellertid att det är lämpligt att en myndighet utövar tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av denna. För att säkerställa att elektroniska vägavgiftssystem uppfyller de föreskrivna tekniska kraven bör tillsynsmyndigheten ha rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. Myndigheten bör vidare ha rätt att på begäran få tillträde till vissa utrymmen som omfattas av tillsynen, i den utsträckning som det krävs för att fullgöra denna. Av integritetsskäl bör rätten till tillträde inte omfatta ett utrymme som är inrättat till bostad. Tillsynen är inte heller av sådan karaktär, att myndigheten bör ha rätt till tillträde utan att först ha begärt det. För att kunna bedriva en effektiv tillsyn bör myndigheten också kunna meddela de förelägganden och förbud som behövs för att lagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av denna skall efterlevas. Förelägganden och förbud bör kunna förenas med vite. Andra tvångsmedel, som t.ex. möjlighet för tillsynsmyndigheten att ansöka om särskild handräckning för att få tillträde till lokaler, framstår inte som påkallade.

De eventuella åtgärder som tillsynsmyndigheten vidtar blir tillsynsbeslut, vilka kan överklagas (se avsnitt 6.5). *Länsstyrelsen i Stockholms län* har, som tidigare anförts, ansett att det bör vara möjligt för operatören att få ett system godkänt i förväg av tillsynsmyndigheten. Regeringen delar länsstyrelsens uppfattning att det är ytterst angeläget att det inför eventuella investeringar i nya elektroniska vägavgiftssystem inte råder osäkerhet om vad som fordras för att de tekniska kraven skall vara uppfyllda. Arbetet med utformningen av de tekniska specifikationerna pågår för närvarande under ledning av kommissionen. Utgångspunkten för det arbetet är givetvis att specifikationerna skall vara klara och tydliga. Som tidigare framgått (se avsnitt 6.3) är det regeringens bedömning att de tekniska krav som ett elektroniskt vägavgiftssystem skall uppfylla bör tas in i myndighetsföreskrifter. Det får då ankomma på den myndighet som regeringen bestämmer att utfärda sådana föreskrifter och att också besluta om allmänna råd eller liknande som behövs för tillämpningen av föreskrifterna. Med hänsyn härtill finner regeringen inte skäl att föreslå att systemen skall godkännas av tillsynsmyndigheten innan de tas i drift. En möjlighet till förhandsgodkännande får övervägas först om det skulle visa sig att de tekniska specifikationerna leder till tillämpningsproblem i praktiken.

Regeringens avsikt är att den myndighet eller del av myndighet som bedriver inspektionsverksamhet för vägtrafiken skall fungera som tillsynsmyndighet. Detta ansvar vilar i dag på Vägtrafikinspektionen, som administrativt hör till Vägverket. En särskild utredare undersöker på regeringens uppdrag graden av oberoende ställning hos inspektionerna inom respektive transportslag samt hur en trafikslagsövergripande organisation för inspektionsverksamheten kan inrättas. Uppdraget skall redovisas senast den 31 december 2006.

Regeringens förslag: Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av denna skall få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätt.

Det remitterade förslaget: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har uttalat sig särskilt om förslaget.

Skälen för regeringens förslag: De beslut som kan komma att fattas av tillsynsmyndigheten är främst förelägganden, innefattande t.ex. en begäran om att få tillträde till lokaler, och förbud. Sådana beslut är ingripande till sin karaktär och föreslås kunna överklagas oavsett om de förenats med vite eller inte.

Enligt 22 a § förvaltningslagen (1986:223) gäller som allmän regel att beslut av en förvaltningsmyndighet överklagas hos allmän förvaltningsdomstol och att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Det saknas skäl att ha en annan ordning än den som anges i förvaltningslagen.

6.6 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagen skall träda i kraft den 1 mars 2007. Lagen skall dock inte gälla elektroniska vägavgiftssystem som tas i drift före ikraftträdandet.

Det remitterade förslaget: Överensstämmer med regeringens i fråga om övergångsbestämmelsen.

Remissinstanserna: Ingen av remissinstanserna har uttalat sig särskilt om ikraftträdande och övergångsbestämmelser.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 2 gäller direktivet elektroniska vägavgiftssystem som tas i drift från och med den 1 januari 2007. Det kan emellertid hållas för uteslutet att något elektroniskt vägavgiftssystem skulle tas i drift under tiden från och med detta datum till ikraftträdandet. Det möter därför från praktisk synpunkt inga särskilda betänkligheter att lagen endast gäller system som tas i drift från och med den 1 mars 2007. Det kan ändå framhållas att det ligger i väghållarnas intresse att elektroniska vägavgiftssystem är förenliga med direktivets krav på tekniska standarder.

7 Konsekvenser

7.1 Myndighetsföreskrifter

Enligt regeringens förslag skall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om tekniska krav för att möjliggöra användande av standardiserad utrustning i fordon. Regeringen anser att de tekniska kraven bör tas in i myndighetsföreskrifter och avser att i förordning besluta om vilken myndighet som skall få bemyndigande att utfärda sådana föreskrifter.

De tekniska kraven är till stora delar givna genom bestämmelser i direktivet eller genom det arbete som sker i den kommitté som inrättats genom direktivet. Arbetet med myndighetsföreskrifterna kommer ändå att ta vissa resurser i anspråk. Rimligen behöver den myndighet som skall utfärda föreskrifter samråda med andra myndigheter, remittera och därefter utarbeta förslag till föreskrifter. När föreskrifterna väl är utfärdade torde det löpande arbetet dock inte bli särskilt omfattande. De ökade resurser som krävs med anledning av föreskriftsarbetet kan, enligt regeringens bedömning, sammantaget rymmas inom befintliga ekonomiska ramar.

7.2 Tillsynsmyndigheten

Den föreslagna lagen skall gälla elektroniska vägavgiftssystem som tas i drift efter den 28 februari 2007. För närvarande planeras inte några system som kan antas kräva tillsyn. Den myndighet som av regeringen utses till tillsynsmyndighet kommer inledningsvis alltså inte att utöva någon tillsyn enligt lagen. Det är naturligtvis svårt att med säkerhet bedöma vilka resurser som på sikt kommer att behövas för tillsynsverksamheten. Det får emellertid antas att eventuella framtida tillsynsobjekt kommer att vara mycket få till antalet. Regeringens bedömning är därför att tillsynsverksamheten kan hanteras inom befintliga ekonomiska ramar för den myndighet som regeringen utser till tillsynsmyndighet.

7.3 De allmänna förvaltningsdomstolarna

Tillsynsmyndighetens beslut om föreläggande eller förbud som förenats med vite föreslås kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, som därigenom tillförs en ny måltyp. Med hänsyn till vad som anförts ovan om tillsynsverksamhetens omfattning kan antalet överklaganden – om några sådana över huvud taget skulle bli aktuella – dock antas bli ytterst få även i ett längre perspektiv. Regeringen gör därför bedömningen att några ytterligare resurser inte behöver tillföras de allmänna förvaltningsdomstolarna med anledning av den föreslagna lagen.

8 Författningskommentar

1 §

I paragrafen anges lagens övergripande syfte. Genom lagen skall säkerställas att nya system för elektronisk betalning av vägavgifter, där utrustning installeras i fordon, baseras på sådana tekniska standarder som anges i direktiv 2004/52/EG.

2 §

Paragrafen innehåller en definition av elektroniska vägavgiftssystem. Begreppet motordrivet fordon som används i paragrafen definieras i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Med väg avses här detsamma som i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, nämligen sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon. I begreppet väg innefattas även tunnlar och broar. De färjor som avses i paragrafen är s.k. vägfärjor, som i 2 § andra stycket väglagen definieras som sådan ”färja med färjläge 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”.

3 §

I paragrafen, som behandlas i avsnitt 6.2, begränsas lagens tillämpningsområde till att avse sådana elektroniska avgiftssystem där utrustning behöver installeras i fordon.

4 §

Av bestämmelsen framgår att elektroniska vägavgiftssystem skall uppfylla vissa tekniska krav för att möjliggöra användande av standardiserad utrustning i fordonen. De tekniska krav som avses är de krav som i direktivet betecknas som ”tekniska lösningar”. Genom bemyndigandet i 11 § får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om de tekniska kraven.

5 §

Paragrafen innehåller ett undantag från bestämmelsen i 4 §. Undantaget behandlas närmare i avsnitt 6.3.

6 §

En tillsynsmyndighet skall se till att den som driver ett elektroniskt vägavgiftssystem som omfattas av regleringen följer lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Det överlämnas till regeringen att bestämma vilken myndighet som skall vara tillsynsmyndighet.

Paragraferna, som behandlas i avsnitt 6.4, reglerar tillsynsmyndighetens möjligheter att utöva tillsyn och befogenheter i fall att det fordras ett ingripande mot den som driver ett elektroniskt vägavgiftssystem som omfattas av lagen.

Genom ett föreläggande eller förbud enligt 8 § kan den som driver ett elektroniskt betalningssystem exempelvis åläggas att vidta rättelse så att systemet uppfyller föreskrivna tekniska krav eller förbjudas att använda tekniska lösningar som inte är förenliga med gällande föreskrifter. Att ett sådant föreläggande eller förbud kan förenas med vite framgår av 9 §.

10 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.5.

11 §

Paragrafen innehåller ett bemyndigande till regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, annan myndighet att meddela föreskrifter om sådana krav som anges i 4 §. Förutsättningarna för ett sådant bemyndigande behandlas i avsnitt 6.1.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

I *punkt 2* anges att lagen inte gäller vägavgiftssystem som har tagits i drift före den 1 mars 2007.

Rättelse till Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem 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 väggtullsystem 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 ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) I sin resolution av den 17 juni 1997 om utveckling av telematik inom sektorn för vägtransporter, särskilt elektronisk avgiftsbetalning ⁽⁴⁾, 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 väggtullsystem för att finansiera väginfrastruktur eller som har infört elektronisk avgiftsbetalning för användning av vägnätet (dessa system benämns nedan "elektroniska väggtullsystem") 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 väggtullsystem 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 väggtullsystem 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 väggtullsystem baserade på mikrovågsteknik med frekvenser på 5,8 GHz och på satellit- och mobilkommunikationsteknik för att undvika ytterligare fragmentering av marknaden.

⁽¹⁾ EUT C 32, 5.2.2004, s. 36.

⁽²⁾ EUT C 73, 23.3.2004, s. 54.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ 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 ⁽¹⁾ samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation ⁽²⁾. 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 ⁽³⁾.

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.

⁽¹⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽²⁾ EGT L 201, 31.7.2002, s. 37.

⁽³⁾ 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⁽¹⁾ 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⁽²⁾ samt rådets direktiv 89/336/EEG av den 3 maj 1989 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet⁽³⁾.

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.
-

Lag (XX) om tekniska krav för elektronisk betalning av vägavgifter m.m.

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 § Denna lag gäller system för elektronisk betalning av avgift eller skatt (elektroniska betalningssystem) för finansiering eller användande av väg, sådan färja som avses i 2 § väglagen (1971:948) och liknande anläggning.

Lagen gäller inte

1. elektroniska betalningssystem där utrustning inte behöver installeras i fordon,
2. mindre lokala elektroniska betalningssystem, om kostnaderna för att uppfylla kraven som anges i 2 § inte står i rimlig proportion till fördelarna med systemet.

2 § Ett elektroniskt betalningssystem skall uppfylla föreskrivna tekniska krav för driftskompatibilitet mellan sådan system.

3 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) skall utöva tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som meddelas med stöd av lagen.

4 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som driver ett elektroniskt betalningssystem som omfattas av lagen på begäran

1. få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, samt
2. få tillträde till anläggningar, lokaler och andra utrymmen som har anknytning till verksamheten.

5 § Tillsynsmyndigheten får förelägga den som driver ett elektroniskt betalningssystem att vidta rättelse så att systemet uppfyller de krav som anges i 2 §.

Ett föreläggande får förenas med vite.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen föreskriver får meddela föreskrifter om tekniska krav för driftskompatibilitet.

7 § Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelas med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem i gemenskapen (EGT L 166, 30.4.2004 s. 124–143, Celex 32004L0052R/01/).

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Prop. 2006/07:25

Bilaga 2

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.
 2. Lagen gäller elektroniska betalningssystem som tas i drift efter den 31 december 2006.

Förteckning över remissinstanser

Prop. 2006/07:25
Bilaga 3

Efter remiss har yttranden över Vägverkets promemoria och det remitterade förslaget lämnats av Länsstyrelsen i Stockholms län, Skatteverket, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Vägverket, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Sveriges Kommuner och Lands-
ting.

Bil Sweden, IBM Svenska AB och Kapsch TrafficCom AB har inte inkommit med några yttranden.

Förslag till lag om elektroniska vägavgiftssystem

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Syfte och tillämpningsområde

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

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 § Lagen gäller endast sådana elektroniska vägavgiftssystem där utrustning behöver installeras i fordon.

Tekniska krav

4 § Ett elektroniskt vägavgiftssystem skall uppfylla föreskrivna tekniska krav för att göra det möjligt att använda standardiserad utrustning i fordonen.

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

Tillsyn

6 § Regeringen meddelar föreskrifter om vilken myndighet som är tillsynsmyndighet. 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.

7 § Tillsynsmyndigheten skall på begäran få de upplysningar och ta del av de handlingar som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten skall också på begäran, 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.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägavgiftssystem i gemenskapen (EUT L 200, 7.6.2004, s. 50, Celex 32004L0052).

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. Prop. 2006/07:25
Bilaga 4

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

Överklagande

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Bemyndigande

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana krav som anges i 4 §.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 2007.
 2. Lagen gäller inte elektroniska vägavgiftssystem som tas i drift före ikraftträdandet.

Lagrådets yttrande

Prop. 2006/07:25
Bilaga 5

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2006-11-15

Närvarande: f.d. justitierådet Lars K Beckman, justitierådet Leif Thorsson och regeringsrådet Lars Wennerström.

Tekniska krav på elektroniska vägavgiftssystem

Enligt en lagrådsremiss den 2 november 2006 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om elektroniska vägavgiftssystem.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av rättssakkunnige Andreas Lindholm.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 30 november 2006

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, statsråden Olofsson, Odell, Bildt, Ask, Husmark Pehrsson, Leijonborg, Odenberg, Erlandsson, Carlgren, Hägglund, Björklund, Carlsson, Littorin, Borg, Malmström, Sabuni, Billström, Adelson Liljeroth, Tolgfors

Föredragande: statsrådet Olofsson.

Regeringen beslutar proposition 2006/07:25 Tekniska krav på elektroniska vägavgiftssystem.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Lagen om elektroniska vägavgiftssystem	11 §	Celex 32004L0052
