

Lagrådsremiss

Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 12 september 2013

Catharina Elmsäter-Svärd

Lennart Renbjär
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I denna remiss föreslås två nya lagar, lagen om infrastrukturavgifter på väg och lagen om elektroniska vägtullssystem, samt följdändringar i ett antal befintliga lagar.

Genom lagen om infrastrukturavgifter på väg genomförs 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, det s.k. Eurovinjettdirektivet, i de delar som rör vägtullar i form av infrastrukturavgifter. Lagen ska, med vissa begränsningar, gälla infrastrukturavgifter på allmänna vägar utom färjor och infrastrukturavgifter för tunga godsfordon på enskilda vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar. I huvudsak innehåller lagen bestämmelser om beräkning av infrastrukturavgifter.

Lagen om elektroniska vägtullssystem föreslås ersätta den nuvarande lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem. Genom den nya lagen genomförs även kommissionens beslut (EG) nr 750/2009 av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta, det s.k. EETS-beslutet. EETS-beslutet syftar till att skapa ett europeiskt system för elektroniska vägtullar där standardiserad utrustning i fordon ska kunna användas för att färdas i alla elektroniska vägtullssystem inom EU. Den nya lagen gäller endast elektroniska vägtullssystem där utrustning som installeras i ett fordon, en transponder, används för att registrera fordonets passager. Lagen innehåller bestämmelser om betalningsförmedlare, dvs. aktörer som förmedlar betalning av vägtullar från väganvändare till avgifts-

upptagare, dvs. den som tar ut vägtullar. Även avgiftsupptagare och väg-användare regleras i lagen. Ett elektroniskt vägtullssystem, liksom den fordonsutrustning som ska användas i systemet, ska uppfylla föreskrivna tekniska krav. För att underlätta medling i tvister mellan avgiftsupptagare och betalningsförmedlare inrättas ett förlikningsorgan. Vidare införs ett register över vägtullsområden och betalningsförmedlare, vägtullsregistret.

De nya lagarna och de föreslagna lagändringarna förslås träda i kraft den 1 mars 2014, utom i fråga om lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden som föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Innehållsförteckning

1	Beslut	6
2	Lagtext	7
2.1	Förslag till lag om infrastrukturavgifter på väg	7
2.2	Förslag till lag om elektroniska vägtullssystem.....	12
2.3	Förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948)	19
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden	20
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.....	23
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	24
2.7	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	26
2.8	Förslag till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460)	28
3	Ärendet och dess beredning	30
4	Bakgrund.....	30
4.1	Allmän bakgrund.....	30
4.2	Eurovinjettdirektivet.....	31
4.3	Elektroniska vägtullssystem	34
4.4	Informationsutbyte med andra länder.....	38
5	Infrastrukturavgifter.....	40
5.1	Genomförande av Eurovinjettdirektivets bestämmelser om vägtullar.....	40
5.2	Lagens tillämpningsområde.....	42
5.3	Definitioner	45
5.4	Avgiftssystemet	47
5.5	Beräkning av infrastrukturavgifter och differentiering av sådan avgift.....	48
5.5.1	Utgångspunkter.....	48
5.5.2	Kostnadsunderlag	51
5.5.3	Fördelning av kostnader mellan fordonskategorier.....	52
5.5.4	Differentiering i styrsyfte och rabatter.....	53
5.6	Infrastrukturavgifter på allmän väg	57
5.6.1	Vägavsnitt på allmän väg som bör avgiftsbeläggas	57
5.6.2	Fordon som bör omfattas av avgiftsplikt på allmän väg.....	58
5.6.3	Infrastrukturavgiftens storlek på allmän väg	62
5.6.4	Avgiftsplikt på allmän väg	63
5.6.5	Beslut om och betalning av infrastrukturavgift på allmän väg.....	66
5.7	Tillsyn.....	74

5.8	Infrastrukturavgifter och integritet	76
5.8.1	Allmänt om infrastrukturavgifter och integritet	76
5.8.2	Normgivningsnivå	77
5.8.3	Kameraövervakning	79
5.8.4	Behandling av personuppgifter.....	82
5.8.5	Offentlighet och sekretess	87
5.9	Verkställighet och indrivning	94
5.10	Överklagande	99
6	Elektroniska vägtullssystem.....	101
6.1	En ny lag om elektroniska vägtullssystem	101
6.2	Lagens syfte och tillämpningsområde	103
6.3	Definitioner	105
6.4	Betalningsförmedlare	107
6.4.1	Registrering som betalningsförmedlare	107
6.4.2	Betalningsförmedlares skyldigheter	109
6.5	Avgiftsupptagare	111
6.5.1	Vem är avgiftsupptagare?.....	111
6.5.2	Skyldighet att tillhandahålla EETS.....	112
6.5.3	Övriga skyldigheter	113
6.6	Väganvändare.....	114
6.7	Vägtull.....	115
6.7.1	Allmänt om vägtullar.....	115
6.7.2	Betalning av vägtull.....	117
6.8	Separat redovisning av verksamheter	118
6.9	Tekniska krav	119
6.10	Anmälda organ	121
6.11	Förlikningsorgan	123
6.12	Tillsyn	127
6.13	Ett nytt vägtullsregister	130
6.14	Behandling av personuppgifter	131
6.15	Offentlighet och sekretess	134
6.16	Överklagande	137
6.17	Bemyndigande att ta ut avgifter	139
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	139
8	Konsekvenser.....	140
8.1	Reglering av infrastrukturavgifter på väg.....	140
8.1.1	Möjligheten att finansiera väginfrastruktur med avgifter	141
8.1.2	Konsekvenser för trafikanterna	142
8.1.3	Konsekvenser för kommuner och landsting	143
8.1.4	Konsekvenser för enskilda avgiftsupptagare	143
8.1.5	Kostnader för staten.....	144
8.2	Reglering av elektroniska vägtullssystem	147
8.2.1	Konsekvenser för trafikanterna	148
8.2.2	Konsekvenser för marknadsaktörerna	148

8.2.3	Konsekvenser för kommuner och landsting	150
8.2.4	Kostnader för staten.....	150
9	Författningskommentar.....	153
9.1	Förslaget till lag om infrastrukturavgifter.....	153
9.2	Förslaget till lag om elektroniska vägtullssystem.....	160
9.3	Förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948).....	170
9.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden	170
9.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.....	170
9.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	171
9.7	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	171
9.8	Förslaget till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460)	172
Bilaga 1	Konsoliderad version av Europaparlamentets och rådets direktiv (EG) nr 62/1999.....	173
Bilaga 2	Kommissionens beslut (EG) nr 750/2009	210
Bilaga 3	Sammanfattning av delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60)	229
Bilaga 4	Lagförslag i delbetänkandet	235
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna.....	260
Bilaga 6	Karta över TEN-T-vägnätet	261

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om infrastrukturavgifter på väg,
2. lag om elektroniska vägtullssystem,
3. lag om ändring i väglagen (1971:948),
4. lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden,
5. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.,
6. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
7. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400),
8. lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om infrastrukturavgifter på väg

Häri genom föreskrivs¹ följande

Tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller

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

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

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

Definitioner

3 § I denna lag betyder

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

EURO-utsläppsklass: en sådan utsläppsklass för ett fordon som avses i bilaga 0 till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer², senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU³, och 31 § avgasreningslagen (2011:318),

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

prioriterade projekt av europeiskt intresse: de vägavsnitt i Sverige som anges i bilaga III till Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (omarbetning)⁴,

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42, Celex 31999L0062), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU (EUT L 269, 14.10.2011, s. 1, Celex 32011L0076).

² EGT L 187, 20.7.1999, s. 42 (Celex 31999L0062).

³ EUT L 269, 14.10.2011, s. 1 (Celex 32011L0076).

⁴ EUT L 204, 5.8.2010, s. 1 (Celex 32010D0661).

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

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

vägavsnitt: en avgränsad del av infrastrukturen.

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

Avgiftssystemet

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

Ett avgiftssystem får inte medföra omotiverade nackdelar för användare som inte regelbundet använder vägnätet. Om avgiftssystemet kräver användning av fordonsutrustning som avses i lagen (0000:00) om elektroniska vägtullssystem, ska den som tar ut infrastrukturavgiften se till att alla användare kan få tillgång till sådan utrustning. Fordonsutrustningen ska uppfylla de tekniska kraven i nämnda lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

Beräkning av infrastrukturavgifter

Kostnadsunderlag

Allmänna vägar

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

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

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

6 § De kostnader som avses i 5 § första stycket ska fördelas mellan olika kategorier av bilar utifrån deras beräknade andelar av kostnaderna. Kostnaderna för en kategori av bilar får på motsvarande sätt fördelas mellan olika typer av bilar inom kategorin.

Den andel av kostnaderna som kan hänföras till respektive kategori eller typ av bilar ska motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om högre kostnader för att uppföra och underhålla infrastrukturen kan hänföras till en viss kategori av bilar, får den andel av

kostnaderna som ska bäras av den kategorin justeras i motsvarande mån. Detsamma gäller om högre kostnader kan hänföras till en viss typ av bil inom en kategori.

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

Enskilda vägar

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

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

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

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

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

Differentiering av infrastrukturavgifter

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

Kravet på differentiering enligt första stycket gäller inte om

1. det allvarligt skulle skada avgiftssystemens enhetlighet,
2. det inte är tekniskt genomförbart, eller

3. om det skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från det berörda vägnätet med negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa som följd.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Underrättelse

14 § I fråga om avgiftssystem på vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer underrätta Europeiska kommissionen

1. om införandet av ett nytt avgiftssystem minst sex månader innan systemet införs,

2. innan en avgiftsstruktur införs som innefattar undantag enligt 10 § andra stycket eller differentiering enligt 12 eller 13 §,

3. när en befintlig differentieringsstruktur ändras, och

4. om de infrastrukturavgifter som har tagits ut, senast den 16 oktober 2014 och vart fjärde år därefter.

Personuppgiftsansvar

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

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

Verkställighet

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

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

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

Bemyndiganden

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014.

2.2 Förslag till lag om elektroniska vägtullssystem

Härigenom föreskrivs följande.

Syfte och tillämpningsområde

1 § Syftet med denna lag är att skapa förutsättningar för att använda standardiserad fordonsutrustning i elektroniska vägtullssystem enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen¹ och kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta² (EETS-beslutet).

2 § Lagen gäller endast elektroniska vägtullssystem där fordonsutrustning används.

Lagens bestämmelser om betalningsförmedlare gäller endast förmedlare som är registrerade enligt denna lag eller i enlighet med EETS-beslutet i den medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) där förmedlaren är etablerad.

Lagens bestämmelser om väganvändare gäller endast väganvändare som har träffat avtal med en sådan betalningsförmedlare som avses i andra stycket.

3 § Denna lag ska inte tillämpas på ett mindre och helt lokalt elektroniskt vägtullssystem om kostnaderna för att uppfylla de föreskrivna kraven inte står i proportion till fördelarna.

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

Definitioner

4 § I denna lag avses med

1. *anmält organ*: ett organ som har anmälts enligt 7–9 §§ lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll eller motsvarande bestämmelser i ett annat land inom EES eller i Turkiet,

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

3. *betalningsförmedlare*: en juridisk person som förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare,

4. *elektroniskt vägtullssystem*: ett tekniskt och administrativt system för att ta upp vägtullar i ett vägtullsområde med stöd av fordonsutrustning,

5. *fordonsutrustning*: en komplett uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som behövs för att kunna använda ett elektro-

¹ EUT L 166, 30.4.2004, s. 124 (Celex 32004L0052).

² EUT L 268, 13.10.2009, s. 11 (Celex 32009D0750).

niskt vägtullssystem och som är installerade i ett fordon för insamling, lagring, bearbetning, fjärrmottagning och överföring av data,

6. *färdvägsdeklaration*: en sådan uppgift till en avgiftsupptagare som bekräftar att ett fordon har framförts inom dennes vägtullsområde,

7. *teknisk utrustning*: all teknisk utrustning och alla tekniska komponenter, inklusive mjukvara, i ett elektroniskt vägtullssystem som behövs för att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem,

8. *väganvändare*: en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om förmedling av vägtull till avgiftsupptagare,

9. *vägtull*: en avgift eller skatt som betalas för fordonstrafik i ett vägtullsområde,

10. *vägtullsområde*: en väg, gata, led eller färja som är att anse som en väg, ett torg eller ett annat område, där ett elektroniskt vägtullssystem används.

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

Betalningsförmedlare

5 § En juridisk person som är etablerad i Sverige ska, efter ansökan hos den myndighet som regeringen bestämmer, registreras som betalningsförmedlare om den juridiska personen

1. innehar föreskriven certifiering,
2. har föreskriven och godkänd teknisk utrustning,
3. har kompetens i fråga om elektroniska vägtullssystem eller motsvarande system,
4. har lämplig finansiell ställning,
5. har upprättat och kan upprätthålla en global riskhanteringsplan, och
6. har gott anseende.

6 § En betalningsförmedlare ska inom två år från registreringen träffa avtal om förmedling av vägtull med avgiftsupptagare för samtliga vägtullsområden som omfattas av denna lag eller av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen³.

Betalningsförmedlaren ska upprätthålla den fullständiga täckning av vägtullsområden som avses i första stycket. Om täckningen skulle ändras ska fullständig täckning återupprättas inom sex månader.

7 § En betalningsförmedlare ska

1. när ett avtal om förmedling av vägtull träffas med en väganvändare informera denne om den behandling av personuppgifter som avtalet medför och om väganvändarens rättigheter enligt personuppgiftslagen (1998:204),
2. informera väganvändarna om sin täckning enligt 6 § och eventuella förändringar av den,

³ EUT L 166, 30.4.2004, s. 124 (Celex 32004L0052).

3. vid behov förse de väganvändare med vilka avtal om förmedling av vägtull har träffats med fordonsutrustning som uppfyller föreskrivna tekniska krav och visa att utrustningen uppfyller kraven,

4. tillhandahålla lämpliga tjänster och tekniskt stöd för anpassning av fordonsutrustning,

5. ansvara för de fasta parametrar för klassificering av ett fordon som är lagrade i fordonsutrustningen eller hos betalningsförmedlaren,

6. se till att variabla parametrar för klassificering av ett fordon kan ställas in manuellt genom fordonsutrustningen,

7. föra en förteckning över fordonsutrustning som inte längre är godkänd och som hänför sig till ett avtal mellan förmedlaren och en väganvändare,

8. offentliggöra sina villkor för att träffa avtal med en väganvändare, och

9. samarbeta med avgiftsupptagare vid indrivning av vägtullar.

8 § I en faktura till en väganvändare ska betalningsförmedlaren specificera vägtullarna. Tidpunkt och plats för avgiftspliktens inträde samt typ av vägtull ska anges, om inte väganvändaren har godkänt att uppgifterna utelämnas. Vidare ska vägtullarna redovisas separat från betalningsförmedlarens egen avgift.

9 § Om förutsättningarna i 5 § 1, 4, 5 eller 6 inte längre är uppfyllda eller om den registrerade begär det ska registreringen som betalningsförmedlare återkallas.

Avgiftsupptagare

10 § En avgiftsupptagare ska se till att de elektroniska vägtullssystem som denne ansvarar för alltid uppfyller föreskrivna tekniska krav som gör det möjligt att använda standardiserad utrustning i fordonen.

Vid en brist i systemet, som beror på avgiftsupptagaren, ska denne se till att en väganvändare kan passera vägtullsområdet säkert med minsta möjliga fördröjning och utan att det bedöms som en underlåtenhet att betala vägtull.

11 § En avgiftsupptagare ska i en områdesdeklaration ange de allmänna villkor som ska vara uppfyllda för att en betalningsförmedlare ska få verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde.

12 § En avgiftsupptagare ska ge en betalningsförmedlare som uppfyller villkoren i 11 § och eventuella särskilda villkor rätt att verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde.

Avgiftsupptagaren ska på sin webbplats tillhandahålla en offentlig förteckning över betalningsförmedlare med vilka denne har träffat avtal om förmedling av vägtull.

13 § En avgiftsupptagare ska acceptera registrering av fordons passager genom godkänd fordonsutrustning som är i drift och som hänför sig till

en betalningsförmedlare med vilken denne har ett avtal om förmedling av vägtull.

14 § En avgiftsupptagare ska vid behov samarbeta med

1. en betalningsförmedlare för att utföra tester av avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem, och
2. en betalningsförmedlare, tillverkare eller ett anmält organ för att bedöma om viss teknisk utrustning är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem.

Väganvändare

15 § En väganvändare ska se till att

1. korrekta användar- och fordonsuppgifter lämnas till betalningsförmedlaren,
2. fordonsutrustningen är i drift då fordonet framförs inom ett vägtullsområde, och
3. fordonsutrustningen används enligt betalningsförmedlarens anvisningar.

Om en väganvändare inte fullgör sina skyldigheter enligt första stycket får betalningsförmedlaren bestämma att väganvändarens fordonsutrustning inte längre är godkänd.

Vägtull

Om vägtull

16 § En avgiftsupptagare får inte debitera en väganvändare enligt denna lag en högre vägtull än den som debiteras motsvarande andra användare av vägen.

Om en betalningsförmedlares klassificering av ett fordon skiljer sig från avgiftsupptagarens, ska avgiftsupptagarens klassificering gälla. Detta gäller dock inte om det visas att avgiftsupptagarens klassificering av fordonet är felaktig.

Betalningsskyldighet

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

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

18 § En väganvändares betalning av vägtull till sin betalningsförmedlare sker med befriande verkan.

Färdvägsdeklarationer

19 § I vägtullssystem baserade på korthållskommunikation ska en avgiftsupptagare, eller den som för avgiftsupptagarens räkning tar upp vägtullar, underrätta varje betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer för deras respektive väganvändare.

20 § Om en betalningsförmedlare får kännedom om att en godkänd färdvägsdeklaration saknas för ett fordon's passage av en betalstation, ska betalningsförmedlaren informera den berörda väganvändaren om bristen och ge denne möjlighet att reglera sin skuld innan indrivning får ske.

Särredovisning

21 § En myndighet eller en juridisk person som både är avgiftsupptagare och betalningsförmedlare ska hålla verksamheterna åtskilda och redovisa dessa separat.

Tekniska krav

22 § Ett elektroniskt vägtullssystem och den fordonsutrustning som ska användas i systemet ska uppfylla föreskrivna tekniska krav.

23 § Ett anmält organ ska bedöma om kraven i 22 § är uppfyllda.

En avgiftsupptagare eller ett anmält organ ska bedöma om viss teknisk utrustning är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem.

Förlikningsorgan

24 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska vara förlikningsorgan. Förlikningsorganet ska, på begäran av en betalningsförmedlare eller en avgiftsupptagare, medla mellan parterna

1. om en överenskommelse om rätt för betalningsförmedlaren att verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde inte kan nås, eller

2. vid tvist om en sådan ingången överenskommelse som avses i 1.

Medlingen ska särskilt syfta till att säkerställa att sådana villkor som avses i 11 § och eventuella särskilda villkor inte är diskriminerande och att de på ett lämpligt sätt avspeglar parternas kostnader och risker.

Personuppgiftsansvar

25 § I fråga om behandling av personuppgifter finns bestämmelser i personuppgiftslagen (1998:204).

En avgiftsupptagare, eller den som för avgiftsupptagarens räkning tar upp vägtullar, är personuppgiftsansvarig enligt personuppgiftslagen för den behandling av personuppgifter som en underrättelse enligt 19 § innebär.

En betalningsförmedlare är personuppgiftsansvarig enligt personuppgiftslagen för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

Vägtullsregistret

26 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska föra ett register över vägtullsområden och betalningsförmedlare (vägtullsregistret).

Den myndighet som avses i första stycket är personuppgiftsansvarig för registret enligt personuppgiftslagen (1998:204).

27 § Vägtullsregistret ska ha till ändamål att inom ramen för det europeiska systemet för elektroniska vägtullar tillhandahålla uppgifter om vägtullsområden och betalningsförmedlare.

Registret ska innehålla uppgifter om betalningsförmedlare som har registrerats enligt 5 § och för varje vägtullsområde uppgifter om

1. avgiftsupptagare,
2. den teknik som används i vägtullssystemet,
3. det geografiska område som omfattas av vägtull,
4. typ av vägtull och vägtullsstruktur,
5. fordon som omfattas av vägtull och parametrar för klassificering av fordon,
6. krav på färdvägsdeklarationer,
7. områdesdeklarationen, och
8. de betalningsförmedlare som avgiftsupptagaren har ingått avtal om förmedling av vägtull med.

Tillsyn

28 § Den myndighet som regeringen bestämmer, tillsynsmyndigheten, utövar tillsyn över att avgiftsupptagare på enskild väg och betalningsförmedlare följer denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen samt över att den tekniska utrustningen i ett vägtullssystem uppfyller föreskrivna krav.

Tillsyn över behandlingen av personuppgifter regleras dock i personuppgiftslagen (1998:204).

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

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

30 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att denna lag och de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen ska följas.

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

31 § Om det finns skäl att tro att teknisk utrustning som är CE-märkt inte överensstämmer med de tekniska kraven enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, ska tillsynsmyndigheten förelägga tillverkaren, en avgiftstupptagare eller en betalningsförmedlare att

1. endast använda utrustningen på visst angivet sätt,
2. upphöra med användningen av utrustningen, eller
3. återkalla utrustningen.

Om teknisk utrustning som är CE-märkt inte överensstämmer med de tekniska kraven enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska tillsynsmyndigheten förelägga tillverkaren att återställa utrustningens överensstämmelse med kraven.

Ett föreläggande gäller så länge som produkten inte överensstämmer med de tekniska kraven och får förenas med vite.

Överklagande

32 § Beslut enligt 5 och 9 §§, en myndighets beslut enligt 23 § andra stycket samt tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

Bemyndiganden

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

1. kraven för registrering som betalningsförmedlare,
2. tekniska krav på ett elektroniskt vägtullssystem och den fordonsutrustning som ska användas i systemet,
3. parametrar för klassificering av fordon,
4. tillsyn, och
5. avgifter för ärendehantering, registrering och tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014, då lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem ska upphöra att gälla.

2.3 Förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948)

Häri genom föreskrivs att 29 § väglagen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 §¹

Regeringen kan bestämma att avgift får tas ut för begagnande av väg.

Närmare föreskrifter om sådana avgifter meddelas av regeringen.

Regeringen får meddela föreskrifter om avgift för färd på en färja.

Ytterligare bestämmelser om avgifter för att använda en väg finns i lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014.

¹ Senaste lydelse 1988:413.

2.4 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 ska 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, 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 punkt-skattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.

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

Föreslagen lydelse

Bilaga 2¹

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 (1997:323) 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, bilskrottningslagen (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 punkt-skattkontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.

¹ Senaste lydelse 2003:761.

E. Lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, fordonsskattelagen (1988:327), lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.
G. Lagen (1972:435) om överlastavgift, *lagen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg.*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

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 fordonsskatt,
 5. lagen (1994:419) om brottsofferfond,
 6. skatteförfarandelagen (2011:1244),
 7. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
 8. 19 kap. socialförsäkringsbalken, *eller*
 9. lagen (2004:629) om trängselskatt.
8. 19 kap. socialförsäkringsbalken,
 9. lagen (2004:629) om trängselskatt, *eller*
 10. lagen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014.

¹ Senaste lydelse 2011:1355.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §¹

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 gods-transporter,
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
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

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

¹ Senaste lydelse 2010:488.

skyldigheter enligt lagen skyldigheter enligt
(2004:629) om trängselskatt. 1. lagen (2004:629) om träng-
selskatt, *eller*
2. *lagen (0000:00) om infra-
strukturavgifter på väg eller före-
skrifter som har meddelats med
stöd av lagen.*

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

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014.

2.7 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 i lagen ska införas två nya paragrafer, 29 kap. 5 a och 5 b §§, samt närmast efter 29 kap. 5 § och närmast före 29 kap. 5 a och 5 b §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 kap.

Infrastrukturavgift

Verksamhet som avser infrastrukturavgift

5 a §

Sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg eller 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.*

14 §

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.

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 mars 2014.

2.8 Förslag till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460)

Härigenom föreskrivs att 10 § kameraövervakningslagen (2013:460) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §

Tillstånd till kameraövervakning krävs inte

1. vid övervakning som sker med en övervakningskamera som för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön är uppsatt på ett fordon, en maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren,

2. vid övervakning som bedrivs av Trafikverket

a) i form av vägtrafikövervakning, *eller*

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

a) i form av vägtrafikövervakning,

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

c) vid en betalstation på allmän väg som används vid uttag av infrastrukturavgifter enligt lagen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg och som sker för att samla in endast uppgifter som behövs för att beslut om infrastrukturavgift ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan avgift betalas,

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

4. vid övervakning som en polismyndighet bedriver vid automatisk hastighetsövervakning,

5. vid övervakning som sker för att skydda en byggnad, en annan anläggning eller ett område som enligt 4 § 4, 5 § 1–4 eller 6 § första stycket skyddslagen (2010:305) har förklarats vara skyddsobjekt, om övervakningen endast omfattar skyddsobjektet eller ett område i dess omedelbara närhet,

6. vid övervakning som Försvarsmakten bedriver från fordon, fartyg eller luftfartyg som ett led i en militär insats eller militär övning eller som behövs för att prova utrustning för sådan övervakning, eller

7. vid övervakning i ett kasino som avses i kasinolagen (1999:355), om övervakningen har till syfte att förebygga, avslöja eller utreda brott eller lösa tvister om spel mellan spelare och den som anordnar spelet.

Undantaget från tillståndsplikten i första stycket 5 gäller inte för sådana byggnader, andra anläggningar och områden som används för eller är avsedda för fredstida krishantering enligt 4 § 4 skyddslagen.

Vid övervakning enligt första stycket 7 får inte avlyssning eller upptagning av ljud ske utan tillstånd.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade den 9 juni 2011 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att bland annat ta fram författningsförslag avseende uttag av avgifter vid användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet (dir. 2011:47). Utredaren skulle även undersöka villkoren för att ta ut avgift för användandet av väginfrastruktur för fordon som inte är registrerade i Sverige. Vidare ingick i utredarens uppdrag att analysera och lämna förslag till ny reglering i vissa frågor rörande trängselskatt.

Den 14 juni 2012 beslutade regeringen att utredaren, utöver vad som framgick av redan beslutade direktiv, skulle ta fram förslag till hur Europeiska kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska väggtullar och tekniska uppgifter för detta¹, det s.k. EETS-beslutet, ska genomföras i svensk rätt (dir. 2012:65).

Utredningen, som antog namnet 2011 års väggtullsutredning, överlämnade i september 2012 delbetänkandet *Avgifter på väg och elektroniska vägavgiftssystem* (SOU 2012:60). Utredningens slutbetänkande överlämnades i februari 2013. Denna lagrådsremiss behandlar utredningens delbetänkande.

Svenska översättningar av en konsoliderad version av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer², senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU³, det s.k. Eurovinjettdirektivet, och av EETS-beslutet finns i *bilaga 1 respektive 2*.

En sammanfattning av utredningens delbetänkande finns i *bilaga 3*. Delbetänkandets lagförslag finns i *bilaga 4*.

Utredningens delbetänkande har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. En remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2012/283/TE).

4 Bakgrund

4.1 Allmän bakgrund

Två nya broar uppförs för närvarande i Motala (riksväg 50) och Sundsvall (E4). De nya broarna ska enligt riksdagsbeslut delvis finansieras med lån vars kapitalkostnader ska återbetalas med inkomster från infrastrukturavgifter (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348 samt prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

¹ EUT L 268, 13.10.2009, s. 11 (Celex 32009D0750).

² EGT L 187, 20.7.1999, s. 42 (Celex 31999L0062).

³ EUT L 269, 14.10.2011, s. 1 (Celex 32011L0076).

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. Regeringen har hittills endast meddelat föreskrifter om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen, se förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen.

Uttag av infrastrukturavgifter på de nya broarna aktualiserar dock även ett genomförande av Eurovinjettdirektivets bestämmelser om vägtullar. Eftersom direktivet omfattar både allmänna och enskilda vägar krävs att ett regelverk för uttag av infrastrukturavgifter tas fram som inte endast omfattar allmänna vägar.

Som framgår av avsnitt 5.4.4 är regeringens avsikt att registrering av fordonspassager på de nya broarna ska ske genom fotografering av registreringsskyltar och på sikt genom avläsning av transpondersignaler.

Med hänsyn till att transponddrar ska kunna användas för registrering i ett vägtullssystem aktualiseras ett genomförande av kommissionens beslut om det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (EETS).

För att kunna koppla en registreringsskylt till rätt fordonsägare krävs uppgifter från vägtrafikregistret. Regeringens avsikt är att på sikt införa avgiftsplikt även för utländska fordon. Även frågan om utbyte av registeravgifter med andra länder blir därmed aktuell.

4.2 Eurovinjettdirektivet

Eurovinjettdirektivet är tillämpligt på fordonsskatter, tidsbaserade vägavgifter och distansbaserade vägtullar som tas ut för 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 och därför ska avgiftssystemen harmonieras för de tunga lastbilarna. Direktivet kräver inte att medlemsstaterna inför vägavgifter eller vägtullar, men om sådana tas ut måste direktivets bestämmelser följas.

Med vägavgift avses i direktivet, artikel 2 c), ett bestämt belopp som ska erläggas för att ge ett fordon rätt att under en given tid använda en viss infrastruktur. Av artikel 8 framgår att 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)⁴. De tidsbaserade vägavgifterna som tas ut inom ramen för samarbetet 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, se vägtrafikskattelagen (2006:227). Vägavgifterna och fordonsskatten kommer inte att behandlas i denna remiss.

I artikel 9.1 anges att direktivet inte hindrar att skatter eller avgifter tas ut vid fordonregistrering eller på fordon eller last med avvikande vikt eller dimensioner. Direktivet hindrar inte heller att parkeringsavgifter eller särskilda avgifter för stadstrafik tas ut.

⁴ SÖ 1997:50, ändrad genom SÖ 2002:46, SÖ 2003:31 och SÖ 2003:51.

Vidare framgår av artikel 9.1a att direktivet inte hindrar 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, jfr lagen (2004:629) om trängselskatt.

Enligt artikel 9.2 bör inkomsterna från infrastrukturavgifterna komma transportsektorn till godo och användas för att få hela trafiksystemet att fungera optimalt.

Medlemsstaterna ska enligt artikel 9a upprätta lämpliga kontroller och fastställa ett påföljdssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas som en följd av direktivet. De fastställda påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Bestämmelser om vägtullar

Med vägtull avses enligt artikel 2.b 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. Direktivet är inte genomfört i svensk rätt såvitt avser distansbaserade vägtullar.

En vägtull i form av en infrastrukturavgift är enligt artikel 2.ba 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. De avgifter som tas ut på Svinesundsförbindelsen och Öresundsförbindelsen och som ska tas ut på broarna i Sundsvall och Motala är således vägtullar i form av infrastrukturavgifter i direktivets mening.

En vägtull i form av en avgift för externa kostnader är enligt artikel 2.bb 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 omfatta hela eller delar av medlemsstatens vägnät. En sådan avgift finns inte i den svenska rättsordningen.

Direktivet är enligt artikel 7.1 tillämpligt på det transeuropeiska vägnätet⁵ och på en medlemsstats motorvägnät. Begreppet motorvägnät definieras inte i direktivet. Med motorväg avses enligt artikel 2.ad en väg som är särskilt utformad för motortrafik, som inte betjänar fastigheter som gränsar till den, som är försedd med skilda körbanor för trafik i två

⁵ 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. Beslut 1692/96/EG har ersattas av Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EUT L 204, 5.8.2010, s. 1, Celex 32010D0661).

riktningar med planfria korsningar och som är särskilt skyltad som motorväg.

Av artikel 7.1 framgår vidare att 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 under vissa i direktivet angivna förutsättningar. Medlemsstaterna är oförhindrade att ta ut vägtullar och vägavgifter på andra vägar förutsatt att detta inte diskriminerar internationell trafik och inte leder till en snedvridning av konkurrensen mellan operatörerna.

Vägtullar och vägavgifter får enligt artikel 7.2 inte tas ut samtidigt för användandet av ett och samma vägavsnitt, bortsett från för användningen av broar, tunnlrar 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, se artikel 7.4.

Infrastrukturavgifterna ska enligt artikel 7b 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. En närmare beskrivning av detta finns i avsnitt 5.4.6.

Medlemsstaterna ska enligt artikel 7g.1 som huvudregel differentiera infrastrukturavgiften i enlighet med ett fordon's EURO-utsläppsklass. Om en förare, eller i förekommande fall ett transportföretag, 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, se artikel 7g.2.

Direktivet ger även möjlighet att differentiera infrastrukturavgifter för tunga lastbilar utifrån tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten (artikel 7g.3).

Medlemsstaterna får enligt artikel 7i 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 Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet⁶, enligt vilket vägtullsatserna får differentieras på annat sätt än så som angivits i direktivet för att säkra projektets lönsamhet.

Vägavgifter och vägtullar ska enligt artikel 7j 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

⁶ EUT L 204, 5.8.2010, s. 1 (Celex 32010D0661).

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 se till att lämpliga ombordenheter finns 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, se artikel 7j.3.

Två eller flera medlemsstater kan enligt artikel 8b samarbeta för att införa ett gemensamt vägtullssystem.

4.3 Elektroniska vägtullssystem

EFC-direktivet

EFC-direktivet syftar till att möjliggöra att en och samma transponder kan användas i alla vägtullssystem i Europa, vilket ska underlätta för väganvändarna. I EFC-direktivet fastställs de villkor som är nödvändiga för att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem (EETS, European Electronic Toll Service) i gemenskapen. Direktivet ska enligt artikel 1 tillämpas på 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 tunnlar, broar och färjor. Direktivet ska dock inte tillämpas på

a) vägtullssystem som saknar system för elektronisk inkassering av vägtullar,

b) elektroniska vägtullssystem där utrustning inte behöver installeras i fordon,

c) små, rent lokala vägtullssystem för vilka kostnaderna för att uppfylla kraven i direktivet inte står i proportion till fördelarna.

Enligt artikel 2 ska i alla nya elektroniska vägtullssystem 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 artikel 2.5 ska medlemsstater som har vägtullssystem vidta de åtgärder som krävs för att öka användningen av elektroniska vägtullssystem. De ska sträva efter att säkerställa att minst 50 procent av trafikflödet genom varje tullstation kan använda elektroniska vägtullssystem senast den 1 januari 2007. De körfält på vägen som används för inkassering av vägtull på elektronisk väg får också användas för inkassering av vägtull på annat sätt med vederbörlig hänsyn till säkerheten.

Av artikel 3 framgår att ett europeiskt system för elektroniska vägtullar (EETS) ska inrättas för allt vägnät i gemenskapen där det på elektronisk väg tas ut vägtullar eller avgifter för användning. EETS ska ge möjlighet för väganvändare att enkelt betala vägtullar på hela det europeiska vägnätet genom att teckna ett enda abonnemangskontrakt på en ombordenhet (transponder) 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. På detta sätt skapas en marknad för konsumenten att fritt välja betalningsförmedlare.

Kommissionens beslut om det europeiska systemet för elektroniska vägtullar

Kommissionen har genom beslut⁷ närmare definierat det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (EETS).

Beslutet omfattar regler om bland annat organisation, tekniska specifikationer, kontraktregler och informationsutbyte mellan medlemsstater, avgiftsupptagare, tjänsteleverantörer och väganvändare. Genom beslutet fastställs vissa skyldigheter och rättigheter för betalningsförmedlare, avgiftsupptagare och väganvändare inom EETS.

En avgiftsupptagare är en offentlig eller privat organisation som tar ut vägtullar för fordonstrafik i ett EETS-område. 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 betalning av vägtullar som kompletterar de nationella eller lokala systemen för elektroniska vägtullar i medlemsstaterna.

Artikel 2 innehåller ett antal definitioner.

En vägtull 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 enligt 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 om registrering som betalningsförmedlare ska beviljas om betalningsförmedlaren uppfyller vissa krav, bland annat innehav av viss certifiering och viss teknisk utrustning, lämplig finansiell ställning och gott anseende (artikel 3).

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

Av artikel 4 följer att en betalningsförmedlare inom 24 månader efter att ha blivit registrerad ska ingå kontrakt med alla avgiftsupptagare som har ett EETS-område inom EU. Denna täckning av EETS-områden ska sedan upprätthållas. Vid behov ska betalningsförmedlaren tillhandahålla den fordonsutrustning som väganvändaren behöver för att kunna betala vägtullen elektroniskt (artikel 4.3).

⁷ Kommissionens beslut (EG) nr 750/2009 av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta (EUT L 268, 13.10.2009, s. 11, Celex 32009D0750).

Artikel 4 innehåller också detaljerade regler om betalningsförmedlarens ansvar för att övervaka servicenivån, tillhandahålla tekniskt stöd och liknande. Betalningsförmedlaren ska exempelvis föra en förteckning över all fordonsutrustning som inte längre är godkänd. Om betalningsförmedlaren har sänt förteckningen till en avgiftsupptagare ska förmedlaren inte längre vara betalningsskyldig för passager gjorda med sådan fordonsutrustning (artikel 7.3). I fakturor som betalningsförmedlare utfärdar till enskilda väganvändare ska betalningsförmedlarens avgifter klart skiljas från vägtullarna. Om inte väganvändaren 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.

Betalningsförmedlaren är betalningsskyldig i förhållande till avgiftsupptagaren oavsett om en passage har registrerats på avsett sätt eller inte (artikel 7.2 och 4.9).

Avgiftsupptagarnas rättigheter och skyldigheter framgår av artikel 5. Varje avgiftsupptagare ska ta fram och upprätthålla en områdesdeklaration i vilken de allmänna villkoren fastställs för att en betalningsförmedlare ska få tillgång till avgiftsupptagarens 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 betalningssystemet ska inte vara högre än motsvarande nationella eller lokala vägtull.

Avgiftsupptagarna ska godta all fordonsutrustning som är i drift från betalningsförmedlare med vilka de har kontraktförhållanden (om inte utrustningen har angetts som icke godkänd). Avgiftsupptagarna ska på sin webbplats ha en lätt åtkomlig offentlig förteckning över alla EETS-betalningsförmedlare med vilka de har kontrakt. Avgiftsupptagarna ska vidare samarbeta med olika aktörer för att utföra tester av systemet och bedöma utrustnings lämplighet för användning i systemet.

Av artikel 6 följer att avgiftsupptagare ska redovisa sina ”tullkontextdata”, exempelvis vilket geografiskt område och vilka fordon som omfattas samt avgiftsprinciper och parametrar för klassificering av fordon, 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 framförts 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.

Artikel 9 behandlar väganvändarnas rättigheter och skyldigheter. En väganvändare definieras som en fysisk eller juridisk person som har ett

avtal med en EETS-betalningsförmedlare för att få tillgång till det europeiska systemet för elektroniska vägtullar. Väganvändarna kan abonnera på EETS via alla betalningsförmedlare, oavsett nationalitet, bosättning eller i vilken stat fordonet är registrerat. En väganvändare ska bland annat vidta alla tänkbara åtgärder för att se till att fordonsutrustningen är i drift medan fordonet framförs inom ett vägtullsområde och använda fordonsutrustningen enligt betalningsförmedlarens anvisningar. När en väganvändare betalar en vägtull till sin betalningsförmedlare ska väganvändarens betalningsskyldighet gentemot den berörde avgiftsupptagaren anses som uppfylld. Väganvändaren betalar alltså med befriande verkan till betalningsförmedlaren.

Om en avgiftsupptagare och en betalningsförmedlare inte kan nå en överenskommelse om villkoren för tillträde till ett vägtullsområde kan ärendet hänvisas till ett förlikningsorgan i det land där vägtullsområdet är beläget. Hur detta organ ska organiseras och fungera regleras i artikel 10. Förlikningsorganet ska särskilt ha behörighet att undersöka om de kontraktsvillkor som en avgiftsupptagare ålägger 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.

Tekniska föreskrifter finns i artikel 12–14. De grundläggande krav som ställs på det europeiska systemet för elektroniska vägtullar framgår av bilaga III. I artikel 15 och 16 beskrivs tillvägagångssättet när en medlemsstat anser att de tekniska kraven inte uppfylls.

I artikel 17 återfinns regler om s.k. anmälda organ. Medlemsstaterna ska anmäla alla organ som är behöriga att utföra eller övervaka förfarandet för bedömning av de olika tekniska komponenternas överensstämmelse med tekniska specifikationer och lämplighet för användning. I artikel 18 anges att en samordningsgrupp ska inrättas för de anmälda organen.

Av artikel 19 framgår att varje medlemsstat ska inrätta register dels över vägtullsområden inom deras territorium, dels över betalningsförmedlare som har beviljats registrering. I artikeln finns närmare bestämmelser om registrets innehåll samt om hur registret ska uppdateras och hanteras.

För att möjliggöra teknisk utveckling får medlemsstaterna enligt artikel 20 under vissa förutsättningar tillåta pilotsystem för ny teknik. Ett sådant system ska godkännas av Europeiska kommissionen.

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 systemet ska uppfylla, bilaga IV innehåller regler om en EG-försäkran om teknisk överensstämmelse med specifikationer 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.

Lagen om elektroniska vägavgiftssystem

EFC-direktivet har genomförts 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. 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 är tillsynsmyndighet och har i förordningen (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem bemyndigats att meddela föreskrifter om tekniska krav, se Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:202) om tekniska krav på elektroniska vägavgiftssystem.

4.4 Informationsutbyte med andra länder

Svenska myndigheter har som huvudregel inte 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 i korthet redogörs för nedan. Vidare finns det privata företag, bland annat Euro Parking Collection plc (EPC), som skickar fakturor avseende bland annat trängselpålagor och vägtullar till utländska fordonsägare för uppdragsgivare i andra länders räkning.

EUCARIS

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 uppgiftsutbytet 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 anmält 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 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 Prümrådsbeslutet⁸ ska medlemsstaterna genom sina nationella kontaktställen kunna göra automatiska sökningar i varandras register över fordonsuppgifter, för Sveriges del vägtrafikregistret. 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.

Yrkestrafiklagstiftningen

Enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009⁹ ska varje medlemsstat föra ett nationellt elektroniskt register över de vägtransportföretag som har beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Uppgifterna i registret ska i princip vara tillgängliga för andra myndigheter inom EU. Förordningen har i svensk rätt kompletterats med bestämmelser i 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 trafikförseelser. På uppdrag av sina uppdragsgivare vidtar EPC rättsliga åtgärder såsom indrivning och liknande.

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

⁸ Rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (EUT L 210, 6.8.2008, s. 1, Celex 32008D0615).

⁹ 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 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51, Celex 32009R1071).

Förfarandet innebär att EPC skickar en faktura som motsvarar den lokala avgiften, dvs. utan extra påslag. EPC har konton i olika länder till vilka enskilda kan betala sina pålagor. Om den enskilde inte betalar avgiften vidtar EPC de åtgärder som avtalas med uppdragsgivaren. I vissa länder har EPC lokalkontor.

5 Infrastrukturavgifter

5.1 Genomförande av Eurovinjettdirektivets bestämmelser om vägtullar

Regeringens förslag: Genom en ny lag, lagen om infrastrukturavgifter på väg, ska Eurovinjettdirektivets bestämmelser om infrastrukturavgifter i övergripande delar genomföras i svensk rätt. Genom bemyndiganden i lagen ska, i fråga om allmänna vägar, mer detaljerade föreskrifter kunna meddelas i förordning och på myndighetsnivå.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Trafikverket* har inget att invända mot att endast bestämmelser om vägtullar i form av infrastrukturavgifter införs i svensk rätt. *Trafikanalys* anser att det bör övervägas att införa både en avgift och en miljöskatt, motsvarande Eurovinjettdirektivets avgift för externa kostnader, för de nya broarna. *VTI* menar att förslagen inte tar utgångspunkt i de trafikpolitiska målen och att möjligheter att utveckla principer för en effektiv och rättvis prissättning därmed inte tas tillvara samt att avgiftsprinciperna i järnvägslagen (2004:519) borde följas. Några remissinstanser anser att vägavgifter av det slag som föreslås inte bör införas alls och att andra alternativ borde analyseras.

Skälen för regeringens förslag: Genomförandet av Eurovinjettdirektivets bestämmelser om vägtullar föranleds av att avgifter ska tas ut för färd på de nya broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden. De nya broarna ska enligt riksdagsbeslut delvis finansieras med lån vars kapitalkostnader ska återbetalas med inkomster från sådana avgifter (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348 samt prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Denna remiss behandlar således inte frågan om avgifter för färd på de nya broarna ska införas, utan *hur* det ska ske. Inte heller behandlas frågor om införande av någon annan typ av pålaga för brukande av väg eller borttagande av någon redan existerande pålaga.

Vägtullar definieras i artikel 2 b) i Eurovinjettdirektivet som en avgift för tunga godsfordon som grundas på den tillryggalagda sträckan på en specificerad del av infrastrukturen och som omfattar en infrastrukturavgift och/eller en avgift för externa kostnader.

Av artikel 7.1 i direktivet framgår att medlemsstaterna får införa eller behålla vägtullar på de villkor som framgår av direktivet. I artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) nr 76/2011 av den 27 september 2011 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på

tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer¹⁰ sägs att skyldigheten att genomföra direktivet inte ska gälla medlemsstater så länge som varken vägtullar eller vägavgifter införts inom deras territorium. I direktivet ställs alltså inte något krav på medlemsstaterna att införa vägtullar, men om vägtullar införs på TEN-T-vägnätet eller ett lands motorvägnät ska direktivets bestämmelser tillämpas. Frågan är vilka av direktivets bestämmelser om vägtullar som behöver genomföras i svensk rätt till följd av de avgiftssystem som planeras.

Med infrastrukturavgift avses enligt artikel 2 ba) i direktivet en avgift som tas ut för att täcka kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av infrastruktur.

I Sverige tas vägtullar i form av infrastrukturavgifter ut på förbindelserna över Svinesund och Öresund enligt avtal med Norges respektive Danmarks regeringar. Infrastrukturavgifterna på den nya bron på E6 över Svinesund tas ut med stöd av 29 § väglagen (1971:948). Enligt betstämelsen kan regeringen bestämma att avgift får tas ut för begagnande av allmän väg och meddela närmare föreskrifter om sådana avgifter. På den gamla Svinesundsbron tas avgift 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. Denna typ av avgiftsuttag är inte särskilt reglerad i författning. Vissa av Eurovinjettdirektivets bestämmelser om vägtullar i form av infrastrukturavgifter gäller även för dessa äldre broar.

Av de nya broarna omfattas åtminstone bron i Sundsvall av direktivets tillämpningsområde genom sin placering på TEN-T-vägnätet. Infrastrukturavgifter på de nya broarna är tänkta att tas ut av vissa fordon för att täcka kostnader för uppförande och utveckling av broarna samt för underhåll, drift och utveckling av avgiftssystem på desamma. Det är således fråga om vägtullar i form av infrastrukturavgifter i direktivets mening. Vid införandet av de nya broavgifterna måste således direktivets bestämmelser om sådana vägtullar genomföras i svensk rätt.

En vägtull i form av en avgift för externa kostnader får enligt artikel 2 bb) i direktivet tas ut för att täcka kostnader till följd av trafikrelaterade lokala luftföroreningar och/eller trafikrelaterat buller. Det är alltså inte fråga om en avgift som baseras på kostnaderna för infrastrukturen. Vägtullar i form av en avgift för externa kostnader tas inte ut i Sverige i dag. Frågan är då om Sverige trots detta måste genomföra direktivets bestämmelser om avgifter för externa kostnader. En vägtull definieras som en infrastrukturavgift och/eller en avgift för externa kostnader. Avgifterna går således att särskilja. Med hänsyn härtill anser regeringen att direktivet inte medför en skyldighet att genomföra svenska bestämmelser om pålagor som inte tas ut i Sverige, dvs. i det här fallet avgifter för externa kostnader.

Nästa fråga är hur direktivets bestämmelser om vägtullar i form av infrastrukturavgifter ska genomföras i svensk rätt. Av 29 § väglagen (1971:948) framgår att regeringen kan bestämma att avgift får tas ut för begagnande av *allmän* väg och meddela närmare föreskrifter om sådana avgifter. Om de vägar som för Sveriges del faller inom Eurovinjett-

¹⁰ EUT L 269, 14.10.2011, s. 1 (Celex 32011L0076).

direktivets tillämpningsområde, dvs. TEN-T-vägnätet och andra motorvägnät, skulle utgöras av enbart *allmänna* vägar, skulle således bestämmelser för att genomföra direktivet kunna införas i befintlig lagstiftning. Direktivet omfattar dock även *enskilda* vägar som ingår i TEN-T-vägnätet eller ett motorvägnät. För Sveriges del gäller detta för närvarande endast Öresundsbron, men om det i framtiden skulle tillkomma andra enskilda vägar som omfattas av TEN-T-vägnätet eller som utmärks som motorväg måste Eurovinjettdirektivets bestämmelser beaktas även för dessa vägar. Mot bakgrund av detta finner regeringen att det är mest lämpligt att genomföra direktivets bestämmelser om infrastrukturavgifter genom en ny lag.

En genomgång av Eurovinjettdirektivets bestämmelser visar att det som behöver införas i svensk rätt huvudsakligen är de relativt detaljerade bestämmelserna i bilaga III till direktivet om beräkning av vägtull i form av infrastrukturavgifter, 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. För de allmänna vägarna krävs härutöver bestämmelser om vilka vägar som ska avgiftsbeläggas, vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt och ett regelverk för hur betalning ska ske. Eftersom det till stor del rör sig om relativt detaljerade bestämmelser anser regeringen att utgångspunkten bör vara att bestämmelserna ges lagform endast i den mån det krävs med hänsyn till bestämmelserna i 8 kap. regeringsformen. Mer detaljerade föreskrifter bör införas i förordning eller meddelas på myndighetsnivå. För att kunna genomföra den föreslagna författningsstrukturen krävs att den pålaga som tas ut är att anse som en avgift och inte en skatt. I fråga om gränsdragningen mellan skatt och avgift hänvisas till avsnitt 5.2 och 5.5.

Bestämmelser om påföljder behandlas inte i denna remiss, utan kommer att behandlas i samband med behandlingen av 2011 års vägtullsutrednings slutbetänkande (SOU 2013:3).

5.2 Lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Lagen ska gälla infrastrukturavgifter, som inte ska differentieras utifrån EURO-utsläppsklass, på alla allmänna vägar utom färjor. I fråga om enskilda vägar ska lagen endast gälla infrastrukturavgifter för tunga godsfordon på enskilda vägar som ingår i TEN-T-vägnätet eller är motorvägar.

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

I fråga om avgifter ska väglagen endast reglera avgifter för färd på färja.

Regeringens bedömning: Vilka allmänna vägar som ska avgiftsbeläggas och vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt på sådana vägar bör regleras i förordning.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Till skillnad från utredningens förslag innebär regeringens förslag att lagen inte gäller infrastrukturavgifter på allmänna vägar som ska differentieras utifrån EURO-utsläppsklass, att tillämpningsområdet för enskilda vägar är begränsat till avgifter för tunga godsfordon och att begränsningen i fråga om avgiftsuttag i vissa fall till broar, tunnlar och bergspass framgår av lagen.

Remissinstanserna: *Kommerskollegium*, *Ekonomistyrningsverket*, *Transportstyrelsen*, *Sveriges Byggindustrier* och *VTI* är positiva till att lagen ges en generell innebörd. *Trafikanalys* anser att lagens tillämpningsområde bör motsvara Eurovinjettdirektivets. *Helsingborgs stad* tycker att det är positivt att pålagan utformas som en avgift och påpekar att det är viktigt att regelverket möjliggör för framtida enskilda väghållare att ta ut avgifter oavsett typ av väg.

Skälen för regeringens förslag

Geografiskt tillämpningsområde

Eurovinjettdirektivets bestämmelser om vägtullar ska tillämpas på TEN-T-vägnätet och ett lands motorvägnät för motorfordon som transporterar eller är avsedda att transportera gods på väg och vars högsta tillåtna bruttovikt, inklusive eventuellt släp, överstiger 3,5 ton (artikel 7.1 och 2 d)). Vägar som ingår i TEN-T-vägnätet eller som, som det får förstås, är motorvägar omfattas alltså av tillämpningsområdet oavsett om det rör sig om allmänna eller enskilda vägar. När det gäller de nya broarna innebär det att åtminstone bron i Sundsvall omfattas av direktivets bestämmelser, eftersom den ingår i TEN-T-vägnätet. Bron i Motala ingår inte i TEN-T-vägnätet och planeras inte av Trafikverket att utformas som motorväg. Den bron omfattas därmed inte av direktivets tillämpningsområde. Därutöver omfattas Öresundsbron och Svinesundsbron, som tillhör TEN-T-vägnätet, av bestämmelserna, dock bara i vissa delar. Frågan är då om lagens tillämpningsområde ska följa direktivets eller om det ska vara vidare än så, särskilt med hänsyn till att infrastrukturavgifter även avses tas ut för färd på bron i Motala.

Av artikel 7.1 följer att medlemsstaterna inte är förhindrade att ta ut vägtullar på andra vägar än de som omfattas av direktivet, förutsatt att införandet av avgifter på sådana andra vägar inte diskriminerar internationell trafik och inte resulterar i en snedvridning av konkurrensen mellan operatörerna. Något hinder mot att införa broavgifter utan att beakta direktivets bestämmelser på Motalabron finns därför inte i detta avseende, så länge som dessa grundläggande förutsättningar följs. Den princip om icke-diskriminering som följer av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt kan dock göra att en avgiftsstruktur som innebär att lokalbefolkningen gynnas, kan komma att ifrågasättas även utanför direktivets tillämpningsområde. Även om direktivets bestämmelser inte skulle tillämpas på vägar utanför TEN-T-vägnätet eller på andra vägar än motorvägar skulle alltså utformningen av avgiftsstrukturen på dessa vägar ändå inte kunna göras utan hänsyn till EU-rätten.

Lagens tillämpningsområde skulle alltså kunna begränsas till att motsvara Eurovinjettdirektivets. Avgifter på allmänna vägar utanför

tillämpningsområdet skulle då fortsatt kunna tas ut med stöd av bemyndigandet i 29 § väglagen (1971:948). Regeringen anser dock att det är lämpligt med en samlad reglering för infrastrukturavgifter på allmän väg. En enhetlig reglering gör avgiftssystemet mer överskådligt och förutsebart för användarna. Eftersom det i Sverige inte förekommer avgiftsbelagda färjor som ingår i TEN-T-vägnätet eller ett motorvägnät, anser regeringen att det saknas skäl att låta färjor omfattas av de nya reglerna. Den nya lagens tillämpningsområde bör således omfatta infrastrukturavgifter på allmänna vägar utom färjor. Vilka vägar som faktiskt ska avgiftsbeläggas avser regeringen att reglera i förordning, se avsnitt 5.6.1.

Bemyndigandet i väglagen bör i enlighet med vad som sagts ovan föras över till den nya lagen endast såvitt avser avgift på väg som inte är färja. Kvar i 29 § väglagen finns då ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om avgift för färd på färja.

Enskilda vägar kan vara av olika karaktär och ha olika väghållare. Regeringen anser att det inte finns skäl att reglera dessa väghållares verksamhet i större utsträckning än vad som krävs enligt EU-rätten. Lagen bör därför endast tillämpas på enskilda vägar som ingår i TEN-T-vägnätet eller är motorvägar. Utanför lagens tillämpningsområde är möjligheterna för den enskilde väghållaren att ta ut infrastrukturavgifter oförändrade.

Differentiering utifrån EURO-utsläppsklass

Infrastrukturavgifter ska enligt huvudregeln i artikel 7g i Eurovinjett-direktivet differentieras utifrån fordonens EURO-utsläppsklass, se vidare avsnitt 5.5.4. Den del av en påлага som har sin grund i en sådan differentiering kommer inte att motsvaras av någon direkt motprestation för den som betalar pålagan. Enligt utredningens bedömning skulle pålagan, inklusive den differentierade delen, trots detta kunna betraktas som en avgift. Regeringen är dock inte övertygad om denna bedömning. För att säkerställa att en påлага för att färdas på ett vägavsnitt på allmän väg är att anse som en avgift bör den därför inte differentieras efter EURO-utsläppsklass.

Det finns enligt regeringens mening flera fördelar med att behandla en ersättning för att färdas på ett vägavsnitt som en avgift. För de allmänna vägarnas del innebär en sådan ordning att detaljerade föreskrifter kan meddelas i förordning eller i myndighetsföreskrifter. Vidare ger en avgiftskonstruktion andra möjligheter till finansiering av infrastruktur än om pålagan anses vara en skatt. För att undvika att pålagan betraktas som skatt anser regeringen att den nya lagens tillämpningsområde i fråga om allmänna vägar ska begränsas till infrastrukturavgifter som inte ska differentieras utifrån EURO-utsläppsklass. Lagen kan därmed tillämpas på infrastrukturavgifter på allmän väg som inte är en del av TEN-T-vägnätet eller motorväg. På allmänna vägar som är en del av TEN-T-vägnätet eller motorväg kan lagen tillämpas om någon av direktivets möjligheter till undantag från kravet på differentiering kan åberopas. Lagen kan även tillämpas på en avgiftsstruktur som inte omfattar tunga lastbilar.

Fordon som ska omfattas av lagen

Eurovinjettdirektivet omfattar endast motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 3 500 kilogram och som är avsedda eller används för godstransport på väg. Personbilar, bussar och lätta lastbilar faller därmed utanför direktivets tillämpningsområde. Före den senaste ändringen av direktivet angavs i artikel 7.1 att direktivet inte skulle påverka medlemsstaternas rätt att ta ut vägtullar för andra slags motorfordon än de som omfattades av direktivets definition av fordon. Sådana vägtullar fick dock endast tas ut om de inte diskriminerade internationell trafik och ledde till en snedvridning av konkurrensen. Numera återfinns en liknande skrivning i skäl 9 till direktiv 2011/76/EG om ändring av Eurovinjettdirektivet. Medlemsstaterna får därmed anses vara fria att ta ut vägtullar för andra fordon än tunga godsfordon.

Regeringens avsikt är att i förordning reglera vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt på allmän väg. I fråga om allmänna vägar bör således lagens tillämpningsområde inte begränsas till vissa kategorier av fordon. Av avsnitt 5.6.2 framgår att tanken är att personbilar och lastbilar samt bussar med en totalvikt på högst 14 ton som huvudregel ska omfattas av avgiftsplikt.

När det gäller enskilda vägar anser regeringen, som tidigare angetts, att det saknas skäl att reglera dessa väghållares verksamhet i större utsträckning än vad som krävs enligt EU-rätten. För dessa vägar bör således lagens tillämpningsområde begränsas till de tunga godsfordon som omfattas av Eurovinjettdirektivets bestämmelser.

Av artikel 7.2 i Eurovinjettdirektivet följer att medlemsstaterna inte samtidigt får ta ut både tids- och distansbaserade avgifter för en och samma fordonskategori för användandet av ett och samma vägavsnitt. Ett undantag görs dock för användandet av broar, tunnlar och bergspass. I Sverige tas tidsbaserade vägavgifter ut för vissa tunga fordon för användandet av det svenska vägnätet enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Inom direktivets geografiska tillämpningsområde får därför infrastrukturavgifter tas ut av fordon som omfattas av den lagen endast för användandet av ett vägavsnitt i form av en bro, tunnel eller en väg genom ett bergspass. Regeringen anser att denna begränsning bör framgå av lagen. Det är tveksamt om bergspass i den mening som avses i direktivet kan anses finnas i Sverige, men för att säkerställa ett fullständigt genomförande av direktivet anser regeringen att bestämmelsen även bör omfatta vägar genom bergspass.

5.3 Definitioner

Regeringens förslag: Definitioner av avgiftssystem, EURO-utsläppsklass, infrastrukturavgift, prioriterade projekt av europeiskt intresse, TEN-T-vägnätet, tungt godsfordon och vägavsnitt ska tas in i den nya lagen om infrastrukturavgifter. I fråga om definitioner av övriga termer som används i lagen hänvisas till lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Avgiftssystem benämndes dock i utredningens förslag vägavgiftssystem och tungt godsfordon definierades inte.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har framfört någon synpunkt på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Vissa av de termer och uttryck som används i den nya lagen om infrastrukturavgifter bör lämpligen definieras i lagen.

I artikel 2 ba) i Eurovinjettdirektivet definieras termen infrastrukturavgift som en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av infrastruktur. Regeringen anser att definitionen ska tas in i lagen om infrastrukturavgifter. Av bilaga III till direktivet framgår att till kostnader för infrastrukturen räknas inte enbart kostnader för ett vägavsnitt, utan även kostnader för ett tillhörande avgiftssystem. Av definitionen bör därför framgå att en infrastrukturavgift är en avgift som tas ut för att täcka kostnader för ett visst vägavsnitt och som även kan inkludera kostnader för ett tillhörande avgiftssystem. Med kostnader avses såväl investeringskostnader som kostnader för drift och underhåll. De förutsättningar under vilka olika kostnader kan ingå i kostnadsunderlaget i det enskilda fallet framgår av avsnitt 5.5.2. Då infrastrukturavgifter enligt den nya lagen ska kunna tas ut på vissa vägavsnitt, behöver även termen vägavsnitt definieras. Med vägavsnitt ska avses en avgränsad del av infrastrukturen.

Eftersom en infrastrukturavgift får tas ut för att täcka kostnader för ett avgiftssystem bör lagen även innehålla en definition av sist nämnda begrepp. I lagen ska därför anges att med ett avgiftssystem avses ett sådant tekniskt och administrativt system som används för uttag av infrastrukturavgifter på ett givet vägavsnitt. Ett avgiftssystem kan t.ex. omfatta vägsidesutrustning i form av kameror och utrustning för avläsning av transpondrar, IT-system för hantering av passagedata, avgiftsbeslut och fakturering samt kundtjänst.

Avgifter för tunga godsfordon ska enligt Eurovinjettdirektivet differentieras efter fordonens EURO-utsläppsklass. Fordonen delas in i EURO-utsläppsklasser baserat på de emissionskrav som fordonens motorer uppfyller; ju renare fordon, desto högre utsläppsklass. De emissionskrav som gäller för varje utsläppsklass framgår av bilaga 0 till Eurovinjettdirektivet och 31 § avgasreninglagen (2011:318). Med tungt godsfordon avses enligt direktivet ett motorfordon eller en ledad motorfordonskombination med en totalvikt på minst 3 500 kilogram som är avsedd eller används för godstransport på väg.

Särskilda bestämmelser gäller enligt Eurovinjettdirektivet för prioriterade projekt av europeiskt intresse. Härmed avses de vägavsnitt i Sverige som anges i bilaga III till Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (omarbetning)¹¹. I uppräknningen ingår Öresundsbron.

Den nya lagen innehåller en hänvisning till TEN-T-vägnätet, varför en definition av detta bör tas in i lagen. Med TEN-T-vägnätet avses det

¹¹ EUT L 204, 5.8.2010, s. 1 (Celex 32010D0661).

vägnät som definieras i bilaga I, avsnitt 2 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga II till beslutet. En översiktlig beskrivning av de vägar i Sverige som ingår i TEN-T-vägnätet är följande: E4, E6, E10, E14, E18, E20 delen Örebro-Stockholm och delen Göteborg-riksgränsen på Öresundsbron, E22, E65, E45 delen Göteborg-Gällivare/Malmberget samt väg 40, se bilaga 6.

Övriga termer som används i lagen definieras lämpligen genom att en hänvisning görs till lagen (2001:559) och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. I de författningarna finns de viktigaste definitionerna inom vägtrafikområdet samlade.

5.4 Avgiftssystemet

Regeringens förslag: Infrastrukturavgifter ska tas ut och drivas in på ett sätt som påverkar trafikflödet så lite som möjligt och som gör att normal trafiksäkerhetsstandard upprätthålls.

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

Utredningens förslag: Utredningen har inte lämnat något uttryckligt förslag i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Infrastrukturavgifter ska enligt artikel 7j i Eurovinjettdirektivet tas ut och drivas in på ett sätt som orsakar så lite störningar som möjligt i trafikflödet. Anordningar för betalning av infrastrukturavgifter ska utformas så att normal trafiksäkerhetsstandard bibehålls. Vidare får systemen för att ta ut infrastrukturavgifter inte medföra omotiverade nackdelar för icke-reguljära användare av vägnätet, vare sig av ekonomisk eller annan art. Om ett avgiftssystem kräver användning av en ombordenhet, ska den som tar ut avgiften se till att användare får tillgång till sådana enheter som uppfyller kraven i EFC-direktivet (se avsnitt 4.3) med rimliga administrativa och ekonomiska arrangemang. Eftersom dessa bestämmelser påverkar utformningen av system för uttag av infrastrukturavgifter på både allmänna och enskilda vägar anser regeringen att bestämmelserna bör tas in i lag.

I fråga om de allmänna vägarna framgår det av avsnitt 5.10.4 att registrering av fordonspassager på bron över Motalaviken och bron över Sundsvallsfjärden är tänkt att ske genom fotografering av registrerings skyltar (ANPR) och avläsning av transpondersignaler (DSRC). Så kallade friflödessystem införs således på dessa broar, vilket gör att störningar i trafikflödet och påverkan på trafiksäkerheten undviks. Något krav på att använda transponder införs inte. Systemen kommer inte heller att medföra några omotiverade nackdelar för tillfälliga användare av broarna.

Systemet för uttag av infrastrukturavgifter på Öresundbron innefattar både möjlighet till manuell betalning och till betalning med transponder i ett friflödessystem. Även detta avgiftssystem är således utformat för att åstadkomma så liten påverkan på trafikflödet och trafiksäkerheten som möjligt. Den transponder som används på Öresundsbron, BroBizz, är tillgänglig för alla användare.

5.5 Beräkning av infrastrukturavgifter och differentiering av sådan avgift

5.5.1 Utgångspunkter

Allmänt

Vid utformningen av regelverket för bestämmande av infrastrukturavgifternas storlek måste hänsyn tas till flera aspekter. På TEN-T-vägnätet och andra motorvägar måste Eurovinjettdirektivets förhållandevis detaljerade bestämmelser om beräkning av avgifter för tunga godsfordon följas.

När det gäller allmänna vägar måste därtill den statsrättsliga gränsdragningen mellan skatt och avgift beaktas så att avgiftsstrukturen inte leder till att pålagan i regeringsformens mening betraktas som en skatt. Detta är en förutsättning för att den författningsstruktur som beskrivits i avsnitt 5.1 ska kunna godtas, eftersom föreskrifter om skatt enligt 8 kap. 3 § regeringsformen endast får meddelas av riksdagen.

Eurovinjettdirektivets principer för beräkning av infrastrukturavgifter

Eurovinjettdirektivets grundläggande principer för uttag av infrastrukturavgifter för tunga godsfordon finns i artikel 7 b. Där framgår att infrastrukturavgiften ska grundas på principen om återvinnande av infrastrukturkostnader. Infrastrukturavgifterna ska vara relaterade till kostnaderna för uppförande, drift, underhåll och utveckling av det berörda infrastrukturnätet. De får också omfatta avkastning på kapital och/eller en vinstmarginal grundad på marknadsvillkor. De kostnader som beaktas ska avse den infrastruktur för vilken infrastrukturavgifter tas ut och de fordon som omfattas av avgifterna. Det är tillåtet att ta ut avgifter som täcker endast en del av kostnaderna.

Närmare principer för fördelning av kostnader och beräkning av infrastrukturavgifter anges i bilaga III till direktivet. Dessa mer detaljerade regler gäller endast avgiftssystem som införts efter den 10 juni 2008, så länge systemen finns kvar och under förutsättning att de inte ändras i väsentlig omfattning.

I bilagan preciseras vilka kostnader som får ingå i kostnadsunderlaget. Kostnader för uppförande och utveckling av ett vägavsnitt får innefatta kostnader för markförvärv, planering, projektering, övervakning av byggnadskontrakt och projektförvaltning samt arkeologiska undersökningar och markundersökningar, liksom andra relevanta tillkommande kostnader. Även finansieringskostnader får inkluderas i kostnaderna för uppförande av vägavsnittet.

Avsättning för beräknad avkastning på kapital eller vinstmarginal ska vara rimlig mot bakgrund av marknadsförhållandena och får varieras för att ge en kontrakterad tredjepart incitament att förbättra tjänstens kvalitet. Avkastningen på kapital får beräknas med hjälp av sådana ekonomiska indikatorer som intern avkastningsgrad eller viktad genomsnittlig kapitalkostnad.

Årlig underhållskostnad och strukturella reparationskostnader får i förekommande fall innefatta både årliga kostnader för underhåll av vägnätet och periodiska kostnader för underhåll, förstärkning och renovering av vägbeläggning.

Kostnadsunderlaget får även omfatta administrativa kostnader för infrastrukturen och kostnader som hänför sig till genomförande, drift och förvaltning av avgiftssystemet. De får särskilt inbegripa

- kostnader för anläggning, upprättande och underhåll av betal-systemet,
- dagliga kostnader för drift, administration och upprätthållande av avgiftssystemet,
- administrativa avgifter i samband med koncessionsavtal,
- kostnader för förvaltning, administration och service i samband med driften av avgiftssystemet.

Kostnaderna får i förekommande fall innefatta avkastning på kapital eller vinstmarginal som avspeglar graden av den risk som överförs.

Det tydliggörs att om en medlemsstat väljer att införa olika system för kostnadsåtervinning för olika delar av vägnätet, ska en särskild kostnadsberäkning göras för varje del av vägnätet. Alla historiska kostnader ska grundas på betalade belopp. Framtida kostnader ska grundas på rimliga kostnadsprognoser. Detta gäller även räntekostnader.

Täckningen av anläggningskostnaderna ska baseras på den aktuella infrastrukturens beräknade livslängd eller någon annan amorteringstid som kan anses lämplig av finansieringsskäl. Amorteringsperioden får dock inte vara kortare än 20 år. Investeringskostnaderna kan fördelas jämnt över amorteringsperioden eller på annat, öppet redovisat, sätt.

Investeringskostnader 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. Om det objektivt kan motiveras får de beräknade fordonskilometer som används vid kostnadsfördelningen anpassas genom s.k. ekvivalensfaktorer.

Kostnader för årligt och periodiskt underhåll samt reparationer av vägbanan ska fördelas mellan tunga lastbilar och annan trafik på grundval av faktiska och prognostiserade andelar av fordonskilometer. Även här kan beräkningen justeras med objektivt motiverade ekvivalensfaktorer, för att ta vederbörlig hänsyn till ökade kostnader för att anlägga och reparera infrastruktur som ska användas av lastbilar med olika vikt och axeltryck. En vägledande fordonsklassbestämning för att avgöra vilka lastbilar som ger upphov till störst skada på infrastrukturen finns i bilaga IV till direktivet.

De beräknade andelar av kostnaderna för ett vägavsnitt som de tunga lastbilarna ska stå för ska kontrolleras regelbundet för att korrigera eventuell under- eller övertäckning av kostnader som beror på fel i prognoserna.

Kostnader för drift och förvaltning av infrastrukturen och avgiftssystemet ska fördelas mellan alla de fordonskategorier som ingår i systemet på ett sätt som är rättvist och som möjliggör insyn.

Om och hur medlemsstaterna får ta betalt för andra fordon än tunga lastbilar regleras inte i direktivet. Direktivets bestämmelser hindrar därför inte att olika avgiftsnivåer tillämpas för exempelvis lastbilar och personbilar, så länge lastbilarna inte betalar mer än sin andel av kostnaderna.

Allmänt om skatter och avgifter

Regeringsformen (RF) innehåller ingen definition av begreppen skatt och avgift. I förarbetena till regeringsformen uttalas dock att skillnaden mellan skatt och avgift är att en skatt kan karaktäriseras som ett tvångsbidrag till det allmänna utan direkt motprestation, medan det med avgift vanligen förstås en penningprestation som betalas för en specificerad motprestation från det allmänna. Dock framhålls att gränsen mellan begreppen skatt och avgift är flytande (prop. 1973:90 s. 213).

I detta ligger att en avgift som huvudregel endast ska motsvara kostnaden för det som tillhandahålls. Kostnader får som huvudregel inte övervältras mellan olika kategorier av avgiftspliktiga. Vidare är avgifter som sammantaget ger staten högre intäkter än kostnaderna för det avgiftsbelagda statsrättsligt att anse som skatt. Pålagor för finansiering av en investering som redan har finansierats med skattemedel bör således vara att anse som skatt, jfr prop. 2003/04:145 s. 35.

Även om terminologin inte är enhetlig sorteras vanligen avgifter i offentlighättsliga respektive icke-offentlighättsliga. Offentlighättsliga avgifter kan sägas ha karaktären av tvingande eller belastande avgifter och avser prestationer som en myndighet vanligtvis utför med ensamrätt inom landet. Den som vill utnyttja prestationen är tvingad att betala avgiften.

De icke-offentlighättsliga avgifterna benämns ofta frivilliga avgifter eller avgifter i uppdragsverksamhet. Frivilliga, icke-offentlighättsliga, avgifter tas ut i samband med försäljning av varor och tjänster för vilka en myndighet inte har ett lagligt monopol (s.k. uppdragsverksamhet). I det följande resonemanget är det s.k. belastande avgifter som är av intresse.

Avseende de frivilliga avgifterna har det i förarbetena uttalats att penningprestationen måste vara rimlig i förhållande till motprestationen. Det har också sagts att om avgiften är oskälig är det fråga om en skatt. Även i fråga om en belastande avgift, som en infrastrukturavgift, torde det vara av betydelse för frågan om den är en skatt eller avgift om penningprestationen har fastställts till ett rimligt belopp.

Den praktiska betydelsen av gränsdragningen mellan skatt och belastande avgift aktualiseras i de situationer då riksdagen överväger att delegera beslutskompetensen till regeringen (eller en kommun). Enligt 8 kap. 2 och 3 §§ RF får sådan delegering ske i fråga om avgifter men inte skatt. Valet av benämning på en pålaga saknar betydelse för den statsrättsliga definitionen.

5.5.2 Kostnadsunderlag

Regeringens förslag: På allmän väg ska infrastrukturavgifternas storlek bestämmas så att de totala intäkterna inte överstiger kostnaderna för uppförande och utveckling av det vägavsnitt som avgifterna avser samt för uppförande, underhåll, drift och utveckling av tillhörande avgiftssystem. Kostnader som har finansierats på annat sätt än genom lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter ska inte ligga till grund för beräkning av avgifternas storlek.

Infrastrukturavgifter på allmän väg ska tas ut under en tid som motsvarar infrastrukturens planerade livslängd eller en annan tid som inte understiger 20 år. Detta ska dock inte gälla infrastrukturavgifter som tas ut för färd på bron på Europaväg 6 över Svinesund, så länge det ursprungliga avgiftssystemet på bron används och inte ändras i väsentlig omfattning.

På enskild väg ska infrastrukturavgifternas storlek bestämmas så att de totala intäkterna inte överstiger de kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av det vägavsnitt som avgifterna avser samt tillhörande avgiftssystem, som är hänförliga till tunga godsfordon. För dessa vägar ska kostnadsunderlaget även kunna omfatta rimlig avkastning på kapital och en rimlig vinstmarginal.

Infrastrukturavgifter på enskild väg ska tas ut under en tid som motsvarar infrastrukturens planerade livslängd eller en annan tid som inte understiger 20 år. Detta ska dock inte gälla infrastrukturavgifter som tas ut för färd på Öresundsbron, så länge det ursprungliga avgiftssystemet på bron används och inte ändras i väsentlig omfattning.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens. Utredningen föreslog dock att regleringen skulle ske i förordning.

Remissinstanserna: *Nacka kommun* utgår från att Trafikverket kommer att följa avtalet med kommunen och anser att begränsningen i tid för avgiftsuttaget inte hindrar att avgiften sätts till 0 kr om det skulle behövas för att följa avtalet. *Malmö stad* anser det avgörande att avgiftsuttaget på Öresundsbron inte påverkas negativt av införandet av det nya regelverket. *Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB* och *Öresundsbrokonsortiet* påpekar att avgifterna på Öresundsbron ska finansiera både den fasta förbindelsen över Öresund och de landanslutningar som hör till denna.

Skälen för regeringens förslag: Av Eurovinjettdirektivet följer att infrastrukturavgifterna ska beräknas så att intäkterna maximalt motsvarar de totala kostnaderna för infrastrukturen. Avgifterna ska tas ut på den vägsträcka som ligger till grund för kostnadsberäkningen. Att en avgift ska motsvara kostnaden för det som tillhandahålls följer även av principerna för gränsdragningen mellan skatt och avgift.

För både allmänna och enskilda vägar kan kostnader för uppförande och utveckling av det vägavsnitt som man betalar för att passera samt kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av tillhörande avgiftssystem ingå i kostnadsunderlaget.

När det gäller allmänna vägar är en förutsättning för avgiftsuttaget, för att det inte ska bli fråga om en skatt, att de infrastrukturkostnader som ligger till grund för beräkningen av avgiftsnivåerna inte sedan tidigare är

finansierade med anslag eller andra medel som inte ska betalas tillbaka. Det innebär att avgiftsfinansiering av en investering förutsätter en alternativ finansieringskälla vid investeringstillfället, som lån i Riksgäldskontoret så som är fallet vad gäller investeringarna i de nu aktuella allmänna broarna. För att avgiftsnivåerna ska kunna anses vara rimliga krävs att kapitalkostnaderna för investeringen fördelas ut på trafikanterna under en längre tidsperiod. Som regeringen har ansett i propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) är en lämplig utgångspunkt att återbetalningstiden för lånen ska spegla den ekonomiska livslängden för investeringen. Denna utgångspunkt stämmer väl med Eurovinjettdirektivets ansats om att amorteringstiden ska baseras på den beräknade livslängden, eller någon annan amorteringsperiod som inte får vara kortare än 20 år.

Då kostnader för drift och underhåll på allmän väg normalt finansieras med anslag kan dessa inte räknas in i kostnadsunderlaget. Det innebär att avgifter inte längre ska tas ut när kapitalkostnaderna för investeringen är betalda. På Öresundsbron, och eventuella andra enskilda vägar som i framtiden kan komma att omfattas av regelverket, finns det emellertid inget som hindrar att kostnaden för drift och underhåll av vägvägnittet utgör en del av kostnadsunderlaget vid beräkning av avgifterna. På de enskilda vägarna får avgifterna, i enlighet med artikel 7b i Eurovinjettdirektivet, även omfatta rimlig avkastning på kapital och en vinstmarginal grundad på marknadsvillkor.

Avgiftssystemen på Öresundsbron och Svinesundsförbindelsen har införts före den 10 juni 2008. I enlighet med artikel 7e behöver därför inte bestämmelserna i bilaga III om beräkning av avgifterna tillämpas på dessa broar så länge avgiftssystemen inte ändras i väsentlig omfattning. Den generella principen att infrastrukturavgifterna ska grundas på principen om återvinnande av infrastrukturkostnader gäller dock även för dessa broar.

5.5.3 Fördelning av kostnader mellan fordonskategorier

Regeringens förslag: Varje fordonskategori ska som huvudregel bära sin beräknade andel av kostnaderna för ett vägvägnitt och tillhörande avgiftssystem. En andel ska kunna räknas upp om det kan motiveras med att högre kostnader kan härledas till en viss typ av fordon. De beräknade andelarna ska kontrolleras regelbundet och vid behov justeras.

Bestämmelserna i första stycket ska inte gälla infrastrukturavgifter som tas ut för färd på Öresundsbron, så länge det ursprungliga avgiftssystemet på bron används och inte ändras i väsentlig omfattning.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens. Utredningen föreslog dock att regleringen skulle ske i förordning.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har uttalat sig särskilt om förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Eurovinjettdirektivets utgångspunkt är att avgifterna för den tunga lastbilstrafiken endast ska motsvara den del av kostnaderna för investeringarna i infrastrukturen som är hänförlig

till lastbilskollektivet. Den grundläggande principen, att en fordonskategori inte får belastas med kostnader som är hänförliga till en annan kategori, är även en förutsättning för att det ska vara fråga om en avgift i regeringsformens mening.

De tunga lastbilarna kan således åläggas att betala en, i förhållande till andra fordon, större andel av kostnaderna endast om investeringskostnaden för att bygga, driva eller underhålla vägavsnittet blir högre på grund av att den ska bära lastbilstrafik. Investeringskostnaden blir normalt sett högre när en väg även dimensioneras för tung lastbilstrafik jämfört med om vägen skulle byggas för att endast trafikeras av personbilar. Denna skillnad är dock, enligt Trafikverket, förhållandevis liten såvitt avser brokonstruktioner. Skälet är att en bro huvudbärande konstruktionsdelar väsentligen måste konstrueras för att tåla laster som är oberoende av nyttolasten, som t.ex. egenvikt och vind. Om det dock går att visa att lastbilstrafiken orsakar en merkostnad kan denna merkostnad i sin helhet belasta enbart lastbilskollektivet.

Av principen att varje fordonskategori endast ska bära sina egna kostnader följer även att om en kategori av avgiftspliktiga, t.ex. personbilar, ska betala mindre än sin andel av kostnaderna för en allmän väg eller helt undantas från avgiftsplikt, måste skillnaden finansieras på annat sätt än med avgiftsintäkter.

För avgiftssystemet på Öresundsbron gäller undantag även i fråga om reglerna om fördelning av kostnader mellan fordonskategorier i Eurovinjettdirektivets bilaga III, så länge det ursprungliga avgiftssystemet används och inte ändras i väsentlig omfattning.

5.5.4 Differentiering i styrsyfte och rabatter

Regeringens förslag: Infrastrukturavgifter för tunga godsfordon på vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar ska som huvudregel differentieras utifrån fordonens EURO-utsläppsklass. Undantag från huvudregeln ska gälla under vissa förutsättningar. Ingen avgift ska vara mer än dubbelt så hög som den avgift som tas ut av ett likvärdigt fordon som uppfyller det strängaste utsläppskravet. Om uppgift om EURO-utsläppsklass inte finns tillgänglig vid beslut om påförande av infrastrukturavgift, ska avgiften kunna fastställas till det högsta avgiftsbeloppet.

På enskilda vägar ska differentiering utifrån tidpunkt, under vissa förutsättningar, få ske i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen eller främja trafiksäkerheten.

Infrastrukturavgifterna på Öresundsbron ska inte omfattas av bestämmelserna om differentiering, utan ska, under vissa förutsättningar, få differentieras på annat sätt.

Regeringens bedömning: Undantag från kravet på EURO-klassdifferentiering bör kunna åberopas för bron över Sundsvallsfjärden på E4.

Bestämmelser om rabatt på en infrastrukturavgift bör inte införas.

Utredningens förslag: Överensstämmer huvudsakligen med regeringens. Utredningens förslag innebär dock att infrastrukturavgifter för tunga godsfordon, utan annat undantag än för Öresundsbron, ska differentieras utifrån EURO-utsläppsklass, att differentiering utifrån tidpunkt ska kunna tillämpas även på allmänna vägar samt att bestämmelser om rabatter ska införas.

Remissinstanserna: *Ekonomistyrningsverket* påpekar att differentiering av en avgift på grund av EURO-utsläppsklass kan innebära att kravet på motprestation för avgiften försvagas och att en svag koppling mellan avgiftens storlek och den kostnad som är hänförlig till avgiftsbetalaren kan leda till att avgiften klassificeras som en skatt samt att osäkerheten kan elimineras om riksdagen beslutar om grunden för avgiftsuttaget. *Trafikverket* anser att en differentiering utifrån EURO-klass i enlighet med utredningens förslag knappast får någon miljöstyrande effekt och efterlyser förtydliganden i fråga om hur differentiering får ske. *Motala kommun* tycker att det är viktigt att samhälls- och företagsekonomiska aspekter beaktas vid avgiftssättningen så att ett optimalt nyttjande av infrastrukturen inte motverkas. *Öresundsbrokonsortiet* delar utredningens syn på differentiering.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Eurovinjettdirektivets bestämmelser

Eurovinjettdirektivet innehåller några bestämmelser om variation av avgiftsnivåerna för tunga godsfordon utifrån andra utgångspunkter än rättvis kostnadsfördelning. Av artikel 7g.1 i direktivet följer att infrastrukturavgifter för tunga godsfordon ska differentieras utifrån vilken EURO-utsläppsklass de tillhör. Således ska de fordon som har miljövänligare motorer inte påföras en lika hög avgift som de mindre miljövänliga. Hur stor differentieringen ska vara regleras inte i direktivet. Däremot anges att ingen infrastrukturavgift får vara mer än dubbelt så hög som den avgift som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven. Vidare anges i artikel 7g.4 att differentieringen inte får leda till en ökning av de totala intäkterna.

Under vissa i artikel 7g.1 angivna förutsättningar är det möjligt att göra undantag från kravet på EURO-klassdifferentiering. Undantag är tillåtna om differentieringen allvarligt skulle skada enhetligheten inom avgiftssystemen inom landet, inte skulle vara tekniskt genomförbar för det berörda avgiftssystemet eller skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan som följd. Kommissionen ska underrättas om sådana undantag.

Enligt artikel 7g.2 i Eurovinjettdirektivet får den högsta tillämpliga avgiftsnivån tas ut för en tung lastbil om föraren vid en kontroll inte kan förete de fordonsdokument som krävs för att styrka fordonets EURO-utsläppsklass.

Direktivet ger även möjlighet att differentiera infrastrukturavgifter för tunga godsfordon utifrån tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten (artikel 7g.3). Differentieringen ska vara transparent, offentliggjord

och tillgänglig för alla användare på lika villkor. Högre avgifter som tas ut i syfte att minska trängsel får tillämpas högst fem timmar per dag. Ingen avgift får genom differentieringen höjas mer än 175 procent. Differentieringen får inte vara avsedd att generera extra intäkter. Om oavsiktliga intäktsökningar uppstår till följd av differentieringen ska denna effekt inom två år uppvägas genom förändringar i avgiftsstrukturen. Kommissionen ska underrättas även om denna typ av differentiering. I detta fall ska kommissionen offentliggöra en förteckning över de avgifter som gäller vid olika tidpunkter.

Eurovinjettdirektivet innehåller även bestämmelser om rabatter (artikel 7i). Rabatter på infrastrukturavgifter är tillåtna under förutsättning att de leder till faktiska besparingar i fråga om administrativa kostnader. Den avgiftsstruktur som rabatterna leder till ska vara proportionell, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor och får inte leda till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre vägtullar. Rabatten får inte uppgå till mer än 13 procent.

Differentiering

Enligt Eurovinjettdirektivet ska infrastrukturavgifter som huvudregel differentieras utifrån fordonens EURO-utsläppsklass. Vidare ges möjligheter att i styrande syfte, t.ex. för att minska trängsel, differentiera infrastrukturavgifterna utifrån tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid.

När det gäller allmänna vägar måste hänsyn tas till att en differentiering inte får leda till att infrastrukturavgiften statsrättsligt blir att betrakta som en skatt. Som angetts ovan måste regleringen av pålagan i sådana fall i sin helhet ske i lag. För att undvika att pålagan betraktas som en skatt anser regeringen att lagen, i fråga om allmänna vägar, inte ska tillämpas på infrastrukturavgifter som ska differentieras utifrån EURO-utsläppsklass, se avsnitt 5.2. Däremot finns det inget hinder mot att lagen tillämpas på infrastrukturavgifter på allmän väg om någon av de möjligheter till undantag från kravet på EURO-klassdifferentiering som anges i direktivet kan tillämpas. Bestämmelsen om differentiering utifrån EURO-utsläppsklass, liksom de möjligheter till undantag från detta krav som ges, gäller även för enskilda vägar och ska tas in i lagen.

Enligt Eurovinjettdirektivets bestämmelser finns det alltså vissa möjligheter till undantag från kravet på EURO-klassdifferentiering. Det gäller bl.a. om en differentiering skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från vägavsnittet, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan som följd. Bron i Sundsvall är byggd som förbifart till staden. Syftet är att minska biltrafiken i staden och därmed förbättra miljön och trafiksäkerheten. Regeringen anser mot den bakgrunden att det är möjligt att återropa undantag från kravet på EURO-klassdifferentiering för detta vägavsnitt. Med stöd av lagen skulle infrastrukturavgifter därmed kunna tas ut för färd på bron i Sundsvall.

Bron i Motala ingår, som tidigare nämnts, inte i TEN-T-vägnätet och planeras inte av Trafikverket att utformas som motorväg. Eftersom bron därmed inte omfattas av direktivets krav på EURO-klassdifferentiering kan infrastrukturavgifter tas ut med stöd av lagen även på detta vägavsnitt.

Uppgift om ett fordon's EURO-utsläppsklass kan lagras på olika sätt, t.ex. i vägtrafikregistret eller motsvarande register i ett annat land, i en transponder eller på ett fordon'sdokument. När EURO-klassdifferentiering ska tillämpas för ett fordon där uppgift om utsläppsklass inte är tillgänglig anser regeringen att avgiften, i enlighet med bestämmelsen i artikel 7g.2, bör kunna fastställas till den högsta avgiftsnivån.

Bestämmelserna om differentiering utifrån tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten är frivilliga att införa. För att undvika att frågan om gränsdragningen mellan skatt och avgift aktualiseras för avgifter på de allmänna vägarna bör möjligheterna till differentiering av infrastrukturavgifter endast gälla för enskilda vägar.

Rabatter

Eurovinjettdirektivets bestämmelser om rabatter är frivilliga att införa. Den typ av rabatter som är tillåtna enligt direktivet är sådana som leder till en minskad administrationskostnad. En möjlig uttolkning av detta är att rabatter skulle kunna ges till de trafikanter som använder transponder, i den utsträckning ökad transponderanvändning leder till minskade hantlingskostnader för avgiftsupptagaren. Minskade administrativa kostnader för avgiftsupptagaren innebär dock även att det kostnadsunderlag som avgiftsnivåerna baseras på minskas. Om transponderanvändare i avgiftshänseende definieras som en särskild kategori av användare ska avgifterna således redan på den grunden sättas lägre för denna kategori, vilket skulle leda till att en rabattbestämmelse inte skulle få någon självständig betydelse. Rabatt på avgifter på allmänna vägar kan även vara problematiskt i förhållande till gränsdragningen mellan skatt och avgift. Regeringen anser därför inte att det finns skäl att införa en möjlighet till rabatter på de allmänna vägarna.

Öresundsbron är för närvarande den enda enskilda väg som omfattas av direktivets bestämmelser. Som framgår av det följande avsnittet anser regeringen att rabattbestämmelsen i direktivet inte är tillämplig på Öresundsbron. Det saknas därmed skäl att införa rabattregeln för enskilda vägar.

Särskilda bestämmelser för Öresundsbron

Särskilda bestämmelser gäller enligt Eurovinjettdirektivet för vissa särskilt utpekade projekt av stort europeiskt intresse¹², bl.a. Öresundsbron. Av artikel 7i.3 framgår att, om inte annat följer av villkoren i artikel 7g.3 b och 7g.4, vägtullsatserna på Öresundsbron får differentieras på annat sätt för att säkra projektets lönsamhet med anledning av konkurrens från färjetrafiken. Eftersom det i artikeln sägs att differentiering får ske på annat sätt anser regeringen att bestämmelsen bör tolkas så att kravet på differentiering utifrån utsläppsklass inte gäller för Öresundsbron. Inte heller bestämmelserna om differentiering i styrande syfte i artikel 7g.3 gäller helt och hållet för Öresundsbron. Om infra-

¹² Bestämmelserna gäller projekt som anges i bilaga III till beslut nr 661/2010/EU.

strukturavgifter ska differentieras i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen, optimera användningen av infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten, måste dock differentieringen ske beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid i enlighet med bestämmelsen i artikel 7g.3 b. Den avgiftsstruktur som differentieringen 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. Undantagsbestämmelsen är placerad i artikel 7i som rör rabatter och avdrag. Med hänsyn till bestämmelsens placering bör bestämmelsen tolkas så att undantaget för Öresundsbron även gäller i förhållande till dessa bestämmelser.

5.6 Infrastrukturavgifter på allmän väg

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska i fråga om allmänna vägar få meddela föreskrifter om vilka vägavsnitt som ska avgiftsbeläggas, vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt, infrastrukturavgiftens storlek, avgiftspliktens inträde samt beslut om och betalning av infrastrukturavgift.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I förhållande till utredningens förslag har föreskrifter om beräkningsprinciper och rapportering tagits in i lag och bemyndigandena att meddela föreskrifter om tilläggsavgift och tillsyn tagits bort.

Remissinstanserna: *Ekonomistyrningsverket, Transportstyrelsen, Malmö stad* och *Motala kommun* är positiva till en enhetlig reglering av infrastrukturavgifter på väg.

Skälen för regeringens förslag: Av avsnitt 5.1 framgår att regeringen anser att regleringen av infrastrukturavgifter på väg lämpligen bör ske i form av en övergripande lag och med mer detaljerade bestämmelser i förordning och på myndighetsnivå. De mer detaljerade bestämmelser som ska kunna meddelas avser endast allmänna vägar. En bestämmelse som bemyndigar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter i fråga om avgifter på sådana vägar ska således införas. Bemyndigandena ska utformas så att det klart framgår vilka ämnen föreskrifterna kan komma att avse. Hur respektive bemyndigande avses att utnyttjas i den kommande förordningen om infrastrukturavgifter på väg framgår av de följande delavsnitten.

Avgifter på Svinesundsbron är redan reglerade i förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen och behandlas därför inte i de kommande delavsnitten.

5.6.1 Vägavsnitt på allmän väg som bör avgiftsbeläggas

Regeringens bedömning: På det allmänna vägnätet bör infrastrukturavgifter i närtid tas ut på bron över Motalaviken på väg 50 och bron över Sundsvallsfjärden på E4.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens bedömning. Utredningens förslag innefattade även den planerade bron över Skurusundet på väg 222.

Remissinstanserna: *Trafikverket* påpekar att den nya bron över Skurusundet, när den är klar, kommer att vara den enda bron över sundet som är en del av väg 222. *Värmdö kommun* anser att avgifter inte ska tas ut för färd på Skurubron.

Skälen för regeringens bedömning: Uttag av avgift för användande av allmän väg regleras i dag i 29 § väglagen (1971:948). Av bestämmelsen framgår att regeringen kan bestämma att avgift får tas ut för begagnande av allmän väg och meddela närmare föreskrifter om sådana avgifter. Det har inte framkommit några skäl till att frångå denna ordning. Vilka vägar som ska avgiftsbeläggas regleras därför även fortsättningsvis lämpligen på förordningsnivå. Riksdagen har godkänt att de nya broarna i Motala och Sundsvall helt eller delvis finansieras med avgifter från brukarna (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348 samt prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). I närtid kommer det endast att vara aktuellt att ta ut avgifter för färd på broarna i Motala och Sundsvall. För närvarande bör därför uttag av infrastrukturavgifter endast regleras för dessa vägvagnsavgifter.

5.6.2 Fordon som bör omfattas av avgiftsplikt på allmän väg

Regeringens bedömning: Alla bilar, dvs. personbilar, lastbilar och bussar, som vid avgiftspliktens inträde är införda i vägtrafikregistret eller brukas med stöd av saluvagnslicens bör som huvudregel omfattas av avgiftsplikt på avgiftsbelagda allmänna vägar. Även bilar som är registrerade i ett annat land än Sverige bör på sikt omfattas av en sådan plikt. Undantag från avgiftsplikt bör göras för utryckningsfordon, EG-mobilkranar och bussar med en totalvikt av minst 14 ton.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning. I förhållande till utredningens förslag har det lagts till att svenska bilar ska vara införda i vägtrafikregistret eller brukas med stöd av saluvagnslicens för att omfattas av avgiftsplikt. Utländska bilar skulle även omfattas av avgiftsplikt redan från ikraftträdandet av lagstiftningen. Vidare omfattas alla bussar av avgiftsplikt i utredningens förslag.

Remissinstanserna: *Kommerskollegium*, *Ekonomistyrningsverket*, *Trafikverket*, *Trafikanalys*, *Helsingborgs stad*, *Malmö stad*, *Region Skåne*, *Motormännens Riksförbund* och *Sveriges Kommuner och Landsting*, är positivt inställda till att även utländska bilar ska omfattas av regelverket. *Skatteverket* anser att effekterna av att även utländska fordon ska omfattas av avgiftsplikt bör analyseras närmare. *Stockholms stad* anser att även utländska fordon bör omfattas av avgiftsplikt, men ifrågasätter om Eurovinjettdirektivets bestämmelser bör tillämpas på personbilar. *Sundsvalls kommun* anser att personbilar ska undantas från avgiftsplikt för färd på bron över Sundsvallsfjärden. *VTI* är positiva till att även personbilar och bussar ska omfattas av det nya regelverket. *Rikspolisstyrelsen* finner det angeläget att även andra polisiära fordon än

utryckningsfordon undantas från avgiftsplikt. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att bussar i kollektivtrafikkörfält bör undantas från avgiftsplikt. *Stockholms läns landsting* menar att ett undantag bör införas för buss med en totalvikt av minst 14 ton i syfte att främja kollektivtrafiken. *Svensk Kollektivtrafik* är positiva till att även utländska fordon ska omfattas av avgiftsplikt, men pekar på omständigheter som talar mot att omfatta kollektivtrafikfordon. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att buss- och kollektivtrafik bör undantas från avgiftsplikt, medan utländska fordon bör omfattas. *Transportstyrelsen* efterlyser ett förtydligande i fråga om avgiftsplikt för en bil som brukas med stöd av en saluvagnslicens. *DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder och Personskadeförbundet RTP* anser att personer som på grund av funktionsnedsättning är beroende av bil ska undantas från avgiftsskyldighet. *Svenska Taxiförbundet* menar att taxi är en del av kollektivtrafiken och bör undantas från avgiftsplikt.

Skälen för regeringens bedömning

Fordonskategorier

Huvudregel

Utgångspunkten bör enligt regeringens uppfattning vara att bestämmelserna om infrastrukturavgifter ska vara så enhetliga som möjligt för alla avgiftsbelagda sträckor på det allmänna vägnätet. Samma princip bör därför som huvudregel gälla i fråga om vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt. Mot bakgrund av att det i de nu aktuella fallen handlar om finansierande avgifter på kompletterande infrastruktur anser regeringen att utgångspunkten bör vara att alla fordon ska omfattas av avgiftsplikt. I syfte att underlätta för väganvändarna bör dock även enhetlighet mellan olika system för uttag av pålagor för användande av väg eftersträvas. De fordon som enligt huvudregeln ska omfattas av avgiftsplikt bör därför vara desamma som omfattas av skatteplikt enligt huvudregeln i lagen (2004:629) om trängselskatt. Således bör bilar men inte motorcyklar, mopeder, cyklar och andra fordon omfattas av avgiftsplikt. 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. För att det betalssystem som beskrivs i avsnitt 5.10.4, med bland annat fotografering av registreringsskyltar som grund, ska fungera, krävs dock även att de avgiftspliktiga bilarna går att identifiera. Avgiftsplikten bör därför endast omfatta bilar som när avgiftsplikt inträder är införda i vägtrafikregistret. Även bilar som, när avgiftsplikt inträder, brukas med stöd av en saluvagnslicens enligt 18 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister bör omfattas av skyldighet att erlägga avgift.

Undantag från avgiftsplikt

För vissa kategorier av fordon kan det finnas skäl att göra undantag från huvudregeln.

I artikel 7.4 i Eurovinjettdirektivet 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 (EEG) nr 3821/1985 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter¹³. I artikel 3 i nämnda förordning hänvisas till förordning (EG) nr 561/2006¹⁴, vari föreskrivs dels en möjlighet för medlemsländerna att undanta vissa fordon från skyldigheten att använda färdskrivare, dels undantag från förordningens tillämpningsområde för vissa fordon. Det senare innebär möjlighet att undanta exempelvis fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer per timme, 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, se 2 kap. 2 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Bland annat undantas under vissa förutsättningar fordon som används i jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag.

I artikel 7.4 anges också att medlemsstaterna får föreskriva nedsättning av eller undantag från skyldighet att betala vägtull på de villkor som anges i artikel 6.2a och b. Här avses fordon som används för landets försvar eller civilförsvar, av brand- eller andra utryckningstjänster och av polisen samt fordon som används för vägunderhåll. Vidare avses 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.

Både i lagen om trängselskatt och i förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen undantas utryckningsfordon från skatte- respektive avgiftsplikt. Regeringen anser att motsvarande undantag bör gälla även i fråga om infrastrukturavgifter. Ett sådant undantag är som framgått ovan godtaget enligt Eurovinjettdirektivet.

I lagen om trängselskatt undantas EG-mobilkranar från skatteplikt. Fram till 2009 har EG-mobilkranar hänförs till fordonsslaget motorredskap. Nya EG-mobilkranar som omfattas av direktiv (EG) nr 46/2007¹⁵ 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 (2001:559) om vägtrafikdefinitioner beteckningen EG-mobilkran. Merparten av alla mobilkranar är registrerade som motorredskap enligt de äldre bestämmel-

¹³ EGT L 370, 31.12.1985, s. 8 (Celex 31985R3821).

¹⁴ 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 och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85. EUT L 102, 11.4.2006, s. 1 (Celex 32006R0561).

¹⁵ 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.

serna och är därmed undantagna från skatte- och avgiftsplikt på grund av att de inte omfattas av begreppet bil. De nya EG-mobilkranarna omfattas dock av regelverken om de inte uttryckligen undantas. För att likadana fordon ska behandlas på samma sätt anser regeringen att EG-mobilkranar bör undantas från avgiftsplikt. Eftersom de inte är avsedda för gods-transport hindrar inte Eurovinjettdirektivet ett sådant undantag.

Liksom flera remissinstanser anser regeringen att kollektivtrafik med buss bör främjas och att det därför finns skäl att undanta bussar i sådan trafik från avgiftsplikt. Eurovinjettdirektivet omfattar inte persontrafik med buss och hindrar därför inte ett sådant undantag. I trängselskattesystemet omfattas inte bussar med en totalvikt över 14 ton. Regeringen anser att motsvarande undantag bör gälla i fråga om infrastrukturavgifter.

I trängselskattesystemet görs även undantag för diplomatbil och i vissa fall bil som har parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Som angetts ovan har infrastrukturavgifterna, till skillnad från trängselskatten, ett finansierande syfte. Detta sammantaget med att alternativa avgiftsfria vägar kan väljas gör att motsvarande undantag från avgiftsplikt enligt regeringens mening inte framstår som motiverade.

Enligt regeringens uppfattning finns det inte heller skäl för andra undantag från avgiftsplikt.

Nämnas bör även att avgiftspliktens begränsning till bilar som när avgiftsplikt inträder är införda i vägtrafikregistret innebär att många av försvarsmaktens fordon inte omfattas av avgiftsplikt.

Utländska fordon

Eurovinjettdirektivet syftar till att förhindra en snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i EU. Vägtullar ska enligt direktivet tas ut 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. Mot bakgrund av direktivets syfte anser regeringen att utgångspunkten måste vara att samtliga fordon, även utländska, ska omfattas av en skyldighet att betala infrastrukturavgift på väg. Även utanför Eurovinjettdirektivets tillämpningsområde anser regeringen att det är rimligt att infrastrukturavgifter ska betalas för alla fordon oavsett ursprung. Ett system som inte skiljer mellan svenska och utländska fordon upplevs som mer rättvist, vilket bidrar till acceptansen av systemet. Utgångspunkten bör därför vara att utländska fordon ska omfattas av avgiftsplikt på alla avgiftsbelagda allmänna vägar.

En omständighet som kan tala emot att låta utländska fordon omfattas av avgiftsplikt är de praktiska svårigheter som är förknippade med att ta betalt för dessa fordonspassager. De brister i uppbördssystemet som är förknippade med utländska fordon bör enligt regeringens uppfattning ställas mot alternativet att undanta utländska fordon från avgiftsplikt. Som framgår av avsnitt 5.6.5, underavsnitt Beslut om att avgift ska påföras, bedömer regeringen att det finns möjligheter för svenska myndigheter att kunna ta betalt för passager med utländska fordon, även om ett fullständigt avgiftsupptag för dessa fordon inte kan garanteras. Det kan även konstateras att de planerade metoderna för att ta betalt av utländska fordon medför en del fördyrande hantering. Stordriftsfördelarna för denna hantering bedöms vara betydande. I detta samman-

hang kan noteras att 2011 års vägtullsutredning i sitt slutbetänkande har föreslagit att utländska fordon ska omfattas av skatteplikt enligt lagen om trängselskatt. Regeringen bedömer därför att ett införande av utländska fordon i regelverket för infrastrukturavgifter och i lagen om trängselskatt bör samordnas, så att samordningsvinsterna av detta kan utnyttjas. Regeringens samlade bedömning är att även utländska fordon på sikt bör omfattas av en skyldighet att betala infrastrukturavgifter på allmän väg.

5.6.3 Infrastrukturavgiftens storlek på allmän väg

Regeringens bedömning: Trafikverket bör bemyndigas att meddela föreskrifter om infrastrukturavgifternas storlek på de allmänna vägarna.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Trafikverket, Transportstyrelsen* och *Helsingborgs stad* är positiva till den föreslagna ordningen. *Malmö kommun* och *Sveriges Kommuner och Landsting* anser att det bör vara obligatoriskt för Trafikverket att samråda med berörda kommuner innan föreskrifter meddelas. *Nacka kommun* förutsätter att Trafikverket bestämmer avgiften i enlighet med det avtal som träffats mellan kommunen och dåvarande Vägverket. *VTI* önskar en analys av vilka incitamentsproblem som kan uppkomma genom att låta Trafikverket bestämma avgiftens storlek samtidigt som den myndigheten även har inflytande över projektens kostnader.

Skälen för regeringens bedömning: Som tidigare nämnts framgår det av 29 § väglagen (1971:948) att regeringen får besluta att avgifter ska tas ut för användande av väg och meddela närmare föreskrifter om sådana avgifter. Regeringen har hittills endast fattat beslut om sådana avgifter för färd på Svinesundsbron, se förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen.

Som framgår av avsnitt 5.1 avser regeringen inte att föreslå en ordning som innebär att riksdagen ska fatta beslut om vägavgifternas storlek. Frågan är då om regeringen även fortsättningsvis bör besluta om avgifternas storlek på allmänna vägar eller om beslutsrätten lämpligen bör delegeras till en myndighet.

Vid fastställande av avgiftsnivåerna måste hänsyn tas till flera faktorer. Syftet med infrastrukturavgifterna är att finansiera den avgiftsbelagda infrastrukturen. Alltför höga avgifter riskerar dock att leda till undanträngningseffekter, med ineffektivt utnyttjande av infrastrukturen, som följd. Såväl avgiftsnivåerna som avgiftsstrukturen måste kunna motiveras utifrån uppgifter om faktiska och prognosticerade kostnader och trafikflöden.

Det kan konstateras att det inte är regeringen, utan Trafikverket, som kommer att ha den information som krävs för att ta fram det kostnadsunderlag som ska ligga till grund för beräkningen av avgifternas storlek. Enligt regeringen talar detta för att delegera uppgiften att meddela föreskrifter om avgifternas storlek till Trafikverket. Även det förhållandet att beslut om ändring av avgiftsnivåerna kan komma att behöva fattas fort-

löpande beroende på trafikvolym och trafikströmmar gör att det framstår som mindre lämpligt att regeringen ska fatta dessa beslut.

En delegation av beslutanderätten i fråga om avgifternas storlek till Trafikverket innebär att regeringen delvis frånhänder sig möjligheten att i detalj styra avgiftsnivåerna och de intäkter som avgifterna medför. Detta skulle kunna tala mot en delegering. Det kan dock konstateras att Eurovinjettsdirektivets principer om beräkning av infrastrukturavgifter och fördelning av kostnader gäller oavsett vem som beslutar om avgifterna. Detsamma gäller de principer som måste följas för att det i regeringsformens mening ska vara fråga om en avgift och inte en skatt. Vilka principer som bör gälla för beräkning av avgiftsnivåerna diskuteras i avsnitt 5.5. Där framgår vidare att dessa principer kommer att regleras i lag. Vid en delegation är Trafikverket således bundet av principerna vid sin avgiftssättning. Sammantaget anser regeringen att övervägande skäl talar för att delegera uppgiften att för de allmänna vägarna beräkna infrastrukturavgifternas storlek och meddela föreskrifter om dessa till Trafikverket.

Malmö kommun och *Sveriges Kommuner och Landsting* anser att det bör vara obligatoriskt för Trafikverket att samråda med berörda kommuner innan föreskrifter om avgifter meddelas. Av propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118 s. 88) framgår att regeringen anser att beslut om införande av avgifter för användande av infrastruktur inom ett begränsat geografiskt område bör förankras lokalt och regionalt. Vidare anförs att det inte kan anses rimligt att staten utan någon form av samråd inför pålagor av så uttalat geografisk karaktär. Eftersom det således får förutsättas att Trafikverket inom ramen för planeringsprocessen stämmer av frågor om infrastrukturavgifter med de närmast berörda kommunerna anser regeringen att denna fråga inte behöver regleras i förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

5.6.4 Avgiftsplikt på allmän väg

Regeringens bedömning: Registrering av fordonspassager på bron över Motalaviken på väg 50 och bron över Sundsvallsfjärden på E4 bör ske genom fotografering av registreringsskyltar och på sikt avläsning av transpondersignaler. Krav på att använda transponder bör inte införas, varken för utländska eller svenska fordon.

Avgiftsplikt bör inträda när en bil passerar en betalstation på ett avgiftsbelagt vägsnitt.

Fordonets ägare, eller i vissa fall innehavare, bör vara betalnings-skyldig för infrastrukturavgiften.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning. Utredningens förslag inkluderade även den bro som planeras att byggas över Skurusundet på väg 222 samt att avläsning av transpondersignaler skulle ske redan från ikraftträdandet av lagstiftningen.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* kan för närvarande inte tillstyrka att videoregistrering ska utgöra den tekniska grunden för uttag

av infrastrukturavgifter och anser att alternativa metoder som möjliggör anonym passage och betalning bör övervägas. *Transportstyrelsen* efterlyser ett förtydligande i fråga om uttag av avgift för en bil som brukas med stöd av saluvagnslicens. *Trafikanalys* och *Malmö stad* ser positivt på de tekniska lösningar som föreslås. *Elöverkänsligas Riksförbund* anser att transponderavläsning inte bör tillämpas.

Skälen för regeringens bedömning

Registrering av fordonspassager

Flera olika tekniska lösningar för uttag av infrastrukturavgifter är tänkbara.

Ett manuellt system med bommar skulle kunna garantera ett i princip heltäckande avgiftsupptag. Manuell betalning innebär att man betalar direkt vid passage av en betalstation, med kontanter eller betal- eller kreditkort i kassa eller i automat. Fördelarna är att det är en enkel och beprövad teknik, att ingen extra utrustning behövs i fordonen, att betalningsmedel finns och att passagera inte behöver registreras, vilket värnar den personliga integriteten. Ett system med manuella betalstationer skulle dock kräva stora ingrepp i områdena i anslutning till broarna i form av flera filer med betalstationer för att i så stor utsträckning som möjligt undvika köbildning. Viss köbildning skulle troligen ändå uppstå, med miljöpåverkan och trafiksäkerhetsrisker som följd. Även restid och transporteffektivitet skulle påverkas negativt. Vidare skulle såväl investeringen i som driften av manuella betalstationer vara förknippade med förhållandevis höga kostnader, i synnerhet om betalstationerna skulle vara bemannade.

För att möjliggöra ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen är ett så kallat friflödessystem, där fordon inte behöver stanna, att föredra. Friflödessystem kräver identifiering och registrering av fordonspassager, vilket sker genom ett elektroniskt avgiftssystem. Enligt EFC-direktivet (se avsnitt 4.3) ska medlemsstater som har avgiftssystem vidta de åtgärder som krävs för att öka användningen av elektroniska avgiftssystem. Medlemsstaterna ska sträva efter att säkerställa att minst 50 procent av trafikflödet genom varje tullstation kan använda elektroniska avgiftssystem.

I trängselskattesystemet registreras passagera genom ett system där fordonens registreringsskyltar fotograferas (Automated Number Plate Recognition, ANPR). Genom att använda uppgifter i vägtrafikregistret kan fordonet och dess ägare identifieras. Detta system med s.k. videoregistrering är väl inarbetat och har även fördelen att det inte krävs någon särskild utrustning i fordonet. En samordning mellan systemen för trängselskatt och infrastrukturavgifter innebär stordriftsfördelar och skapar förutsättningar för god service till och förståelse för regelverket hos trafikanterna. För avgiftsupptag för utländska fordon har dock systemet med videoregistrering begränsningar, eftersom svenska myndigheter inte har automatisk tillgång till uppgifter om fordonsägare i fordonsregister i andra länder.

Fordonspassager kan även registreras genom avläsning av signaler från en transponder som är monterad i fordonet. I detta fall möjliggörs utbyte av nödvändiga uppgifter genom att transponderanvändaren i avtal med

transponderutgivaren godtar detta. Därmed kan fordonsägarna identifieras utan tillgång till uppgifter från ett fordonsregister. I detta sammanhang kan noteras att 2011 års vägtullsutredning i sitt slutbetänkande (SOU 2013:3) har föreslagit att betalning av trängselskatt framöver ska kunna ske även med stöd av transponder. För att ett avgiftsupptag ska kunna säkras genom ett helt transponderbaserat system måste krav på transponder ställas på de fordon som passerar avgiftsbelagda vägavsnitt. Då svenska fordon och deras ägare är registrerade i vägtrafikregistret kan debitering av passager med svenska fordon ske med stöd av enbart videoregistrering. Det är därmed inte nödvändigt att ställa krav på transponder för dessa fordon. För att undvika en diskriminering av utländska fordon bör under sådana förhållanden ett krav på transponder enligt regeringens mening inte heller uppställas för sådana fordon. Mot ett sådant krav talar vidare att det är en liten andel av de utländska fordonen som i dag har transponder och att antalet svenska avgiftssystem kommer att vara få. Även om något krav på transponder således inte bör uppställas anser regeringen att de fordonsägare, både svenska och utländska, som vill använda sin transponder för att betala en infrastrukturavgift bör ges en sådan möjlighet när ett transpondersystem införs. EFC-direktivet hindrar inte en sådan lösning.

Avläsning av en transpondersignal kan ske genom ett satellitbaserat system (Global Navigation Satellite System, GNSS) eller genom kort-hållskommunikation (Dedicated Short Range Communication, DSRC) som möjliggörs genom att en antenn monteras vid betalstationen. Satellitbaserade system är tekniskt avancerade och lämpar sig främst för avgiftssystem som kräver registrering av ett fordon's rörelser över stora ytor. När det som vid de nu aktuella avgiftssystemen är fråga om registrering av passager på enstaka platser är DSRC-tekniken både säkrare och billigare. För passager på Öresundsbron och Svinesundsbron används DSRC-system som komplement till system med manuell betalning.

Datainspektionen anser att alternativa metoder till videoregistrering som möjliggör anonym passage och betalning bör övervägas. Ur integritetssynpunkt anser regeringen att ett system med manuell betalning skulle vara att föredra. En närmare diskussion om integritetsaspekterna av elektroniska avgiftssystem finns i avsnitt 5.8. De nackdelar med ett system med manuell betalning som redovisats ovan sammantaget med att medlemsstaterna enligt EFC-direktivet ska vidta åtgärder för att öka användningen av elektroniska avgiftssystem gör dock att regeringen inte anser att ett system med manuell betalning bör införas.

Regeringen anser sammantaget att skälen för att använda sig av videoregistrering (ANPR) i kombination med avläsning av transpondersignaler (DSRC) för registrering av passager på avgiftsbelagda vägavsnitt på allmän väg överväger det integritetsintrång en registrering kan innebära för den enskilde.

Avgiftsplikt och betalningsskyldighet

Avgiftsplikt bör enligt regeringens mening inträda när en bil passerar en betalstation på ett avgiftsbelagt vägavsnitt. Detta motsvarar vad som gäller såväl för trängselskatt som för den avgift som tas ut vid

Svinesundsbron. Av 8 § lagen (2004:629) om trängselskatt framgår att skattskyldigheten åvilar ägaren av den skattepliktiga bilen. Även enligt förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen är fordonssägaren betalningsskyldig för avgiften, dock solidariskt med fordonets förare. Ägaren är i dessa fall inte betalningsskyldig om fordonet har frånhänts ägaren genom brott.

Enligt regeringens uppfattning är det även i fråga om infrastrukturavgifter som tas ut för färd i övrigt på allmän väg lämpligt att fordonssägaren, som huvudregel, är betalningsskyldig. I vissa fall bör dock betalningsskyldigheten i stället åvila innehavaren av ett fordon. Det kan exempelvis vara fallet om i ett annat land ansvaret för skulder kopplade till ett fordon åvilar innehavaren i stället för ägaren. Även då ett fordon brukas med stöd av en saluvagnslicens enligt 18 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister bör innehavaren av licensen vara betalningsskyldig för avgiften. Genom det tekniska systemet för fordonsregistrering kommer uppgifter om fordonssägare och innehavare att finnas tillgängliga. Uppgifter om förare kommer dock inte att finnas och det kommer inte heller att finnas möjlighet till manuell betalning. I dessa fall är det därmed inte lämpligt att ålägga fordonets förare en solidarisk betalningsskyldighet. För fall där passager skett med ett fordon som frånhänts ägaren genom brott hänvisas till vad som sägs om befrielse från avgift i avsnitt 5.6.5.

5.6.5 Beslut om och betalning av infrastrukturavgift på allmän väg

Avgiftsupptagare och beslutsfattare

Regeringens bedömning: Trafikverket bör, i egenskap av väghållare, vara avgiftsupptagare på de allmänna vägar som regleras i förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

Transportstyrelsen bör dock, för Trafikverkets räkning, fatta beslut om att infrastrukturavgift ska påföras och andra beslut förknippade med avgiftsupptaget, som omprövning av beslut om avgift, anstånd med betalning och befrielse från avgift.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att verket bör vara avgiftsupptagare på allmän väg. *Transportstyrelsen* anser att omprövningsärenden som rör skatte- och avgiftsuttag för fordon generellt bör hanteras av *en myndighet* och avser att återkomma med förslag kring detta.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt regeringens uppfattning bör utgångspunkten vara att den aktör som äger eller förvaltar och driver infrastrukturen, dvs. väghållaren, även bör ansvara för avgiftsupptaget. I fråga om broarna i Motala och Sundsvall är det Trafikverket som är väghållare. Trafikverket förvaltar också den vägsidesutrustning som registrerar information om de fordon som passerar det aktuella vägnätet. Vidare är det Trafikverket som har ansvaret för uppförandet och finansieringen av de aktuella broarna. Mot denna bakgrund anser regeringen att det är lämpligt att Trafikverket får rollen som avgiftsupptagare på de

allmänna vägar som omfattas av den nya förordningen. Som en följd av detta bör Trafikverket, som framgår av avsnitt 5.6.3, bemyndigas att meddela föreskrifter om infrastrukturavgifternas storlek.

Det planerade systemet för avgiftsupptagning bygger på att de uppgifter om fordonspassager som registreras vid betalstationerna förs in och behandlas i vägtrafikregistret, som förs av Transportstyrelsen. Det finns därför anledning att överväga vilken myndighet som ska fatta beslut om infrastrukturavgift i det enskilda fallet.

I fråga om trängselskatt är Skatteverket beskattningsmyndighet. Det är dock Transportstyrelsen som med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret beslutar om trängselskatt för beskattningsmyndighetens räkning samt verkställer uppbörd av sådan skatt. Enligt regeringens mening talar starka skäl för att på motsvarande sätt överlåta till Transportstyrelsen att besluta om och administrera upptaget av infrastrukturavgifter – i detta fall för Trafikverkets räkning. På så sätt kan ett och samma administrativa system användas för såväl infrastrukturavgifter som för trängselskatt, med samordningsvinster som följd.

I syfte att underlätta för de avgiftsskyldiga och skapa ett effektivt system anser regeringen att Transportstyrelsen även bör vara ansvarig för att hantera frågor förknippade med beslutsfattandet, t.ex. frågor om omprövning, anstånd med betalning av avgift och befrielse från avgift. Frågan om ansvarsfördelningen mellan myndigheterna i fråga om skatteuttag för fordon, som *Transportstyrelsen* tagit upp, behandlas inte i denna remiss.

Beslut om att avgift ska påföras

Regeringens bedömning: Beslut om att infrastrukturavgift ska påföras för färd på allmän väg bör kunna fattas genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret.

Beslutet bör avse en kalendermånad och fattas senast den 20 i månaden efter den kalendermånad som beslutet avser.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning. Enligt utredningens förslag skulle dock beslut om infrastrukturavgifter som huvudregel avse ett kalenderkvartal.

Remissinstanserna: *Domstolsverket* anser att ett utbyte med andra länder avseende uppgifter om fordonssägar bör vara i drift vid bestämmelsernas ikraftträdande. *Skatteverket* anser att undantaget från motiverings- och underrättelseskyldigheten enligt förvaltningslagen för utländska fordonssägar kan ifrågasättas utifrån likabehandlingsprincipen. *Kronofogdemyndigheten* är positiv till kvartalsvisa beslut. *Transportstyrelsen* delar utredningens bedömningar i fråga om besluts- och betalningsperioder. *Konkurrensverket* avstyrker förslaget om att utländska fordonssägar ska undantas från förvaltningslagens krav på motivering och underrättelse av beslut. *Helsingborgs stad, Malmö stad och Region Skåne* understryker vikten av att hitta fungerande metoder för att kunna ta ut avgifter även av utländska fordon.

Skälen för regeringens bedömning

Automatiserade beslut genom vägtrafikregistret

På motsvarande sätt som i dag sker i fråga om trängselskatt bör beslut som avser infrastrukturavgifter på allmän väg kunna fattas genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret. Systemet bygger på en långtgående automatisering av förfarandet för beslut och uppbörd. De uppgifter om fordonspassager som registreras vid betalstationerna förs in i vägtrafikregistret och i samband med detta fattas automatiskt ett beslut om att avgift ska påföras.

Beslut med stöd av fotografering förutsätter att bilens registreringsnummer kan kopplas ihop med en fordonsägare. För svenskregistrerade fordon sker detta genom att passageuppgifterna jämförs med vägtrafikregistrets uppgifter om fordonsägare. För utländska fordon är tillgången till uppgifter om fordonets ägare eller innehavare i andra länders register av stor betydelse. Det samarbete som för närvarande finns inom EU angående utbyte av uppgifter om fordonsägare omfattar endast sådana situationer där en straffrättslig åtgärd övervägs. Det uppgiftsutbyte som i övrigt förekommer mellan EU-länderna avser endast uppgifter om fordonen som sådana (se avsnitt 4.4). Trots att det alltså inte inom EU förekommer något organiserat utbyte av uppgifter om fordonsägare annat än då en straffrättslig åtgärd övervägs torde i många fall överenskommelser om utbyte av sådana uppgifter kunna träffas mellan olika länder. Trafiken från de övriga nordiska länderna uppgår uppskattningsvis till lite mindre än hälften av all utländsk trafik i Sverige. Utsikterna att kunna sluta överenskommelser med de nordiska länderna om utbyte av uppgifter om fordonsägare bedöms av Transportstyrelsen vara goda. Det kan här noteras att Transportstyrelsen redan i dag har möjlighet att ingå en sådan internationell överenskommelse som berör frågor om utbyte av information på elektronisk väg inom styrelsens kompetensområde, se 20 kap. 10 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Det kan inte förutsättas att alla länder registrerar uppgifter om fordonsägare. Vidare så skulle en del länder kunna motsätta sig att svenska myndigheter får direkt och automatiserad tillgång till uppgifter i deras register med hänsyn till att uppgifterna blir allmänna handlingar i Sverige. Av avsnitt 5.7.5 framgår dock att regeringen anser att sekretess ska gälla i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg eller fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. I detta sammanhang kan också noteras att en ny bestämmelse i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), 15 kap. 1 a §, trädde i kraft den 1 december 2012. Bestämmelsen innebär att absolut sekretess gäller 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. Sådan så kallad överskottsinformation omfattas således av absolut sekretess och får inte lämnas ut. Ändringen kan antas medföra att andra länder blir mer benägna att lämna ut uppgifter till svenska myndigheter och förbättrar alltså förutsättningarna att sluta avtal med andra länder om tillgång till uppgifter i deras register.

För de fordon som har en transponder är uppgift om fordonets ägare känd av den betalningsförmedlare som tillhandahållit transpondern. När Trafikverket träffar avtal med en betalningsförmedlare om att tillåta dennes transponder i sitt avgiftssystem är det således av vikt att en klausul som ger myndigheten tillgång till uppgift om fordonsägaren förs in.

Regeringen delar *Domstolsverkets* uppfattning att det är av stor vikt att ett fungerande uppgiftsutbyte med andra länder kommer till stånd, och det så snart som möjligt. Som framgått ovan kan dock fullständig tillgång till ägaruppgifter från samtliga berörda länder för närvarande inte säkerställas. I de fall tillgång till sådana uppgifter inte finns tillgängliga vid beslutstillfället måste därför ett beslut fattas med ägaren eller innehavaren av ett angivet fordon som adressat, dvs. utan att namnet på denne vid beslutstillfället är känt.

Undantag för utländska fordon från förvaltningslagens krav på motivering och underrättelse av beslut

2011 års vägtullsutredning har i sitt delbetänkande föreslagit att beslut om infrastrukturavgifter för utländska fordon ska undantas från bestämmelserna om motiverings- och underrättelseskyldighet vid beslut i 20 och 21 §§ förvaltningslagen (1986:223). I sitt slutbetänkande har utredningen föreslagit motsvarande undantag i fråga om beslut om trängselskatt avseende utländska fordon.

Som framgår av avsnitt 5.6.2 bedömer regeringen att ett införande av utländska fordon i regelverket för infrastrukturavgifter och i lagen om trängselskatt bör samordnas. Även frågan om ett eventuellt undantag från förvaltningslagens krav på motivering av och underrättelse om beslut för utländska fordon bör därmed enligt regeringen bedömas samordnat för infrastrukturavgifter och trängselskatt. Ett sådant undantag bör således för närvarande inte införas.

Beslut som avser små belopp

Av avsnitt 5.6.3. framgår att regeringen anser att uppgiften att beräkna infrastrukturavgifternas storlek på allmän väg bör delegeras till Trafikverket. Även om infrastrukturavgifternas exakta storlek alltså inte är känd kan det ändå antas att avgifterna 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 avser belopp under 100 kronor. Om trängselskatt skulle betalas först när beloppet översteg 100 kronor skulle, enligt uppgift från Transportstyrelsen, utöver goodwill- och miljövärde, portokostnader kunna sparas om mellan en och två miljoner kronor.

Att helt avstå från att kräva betalning för beslut som uppgår till under 100 kronor framstår enligt regeringens mening som tveksamt, både med hänsyn till hur bestämmelserna om rabatter i Eurovinjettdirektivet är utformade och med hänsyn till att såväl de som passerar ett avgiftsbelagt vägvägningspunkt vid något enstaka tillfälle som de som passerar ofta bör behandlas lika. Så länge den administrativa kostnaden inte överstiger det

inkrävda beloppet ger även betalning för enstaka passager ett bidrag till finansieringen av den avgiftsbelagda infrastrukturen, vilket är syftet med avgiften. Mot denna bakgrund anser regeringen att betalning bör krävas även av små belopp.

Beslutsperioder

Av 11 § lagen (2004:629) om trängselskatt framgår att varje trängsel-skattebeslut avser en kalendermånad. I utredningens delbetänkande föreslås som huvudregel att varje avgiftsbeslut ska avse en längre period, nämligen ett kalenderkvartal. Ett motsvarande förslag i fråga om beslut om trängselskatt finns i utredningens slutbetänkande. Slutbetänkandet behandlas inte i denna remiss. Med hänsyn till de administrativa och ekonomiska fördelar som enhetliga beslutsperioder medför anser regeringen dock att överväganden i fråga om beslutsperiodernas längd bör göras samlat för trängselskatt och infrastrukturavgifter. Beslut om infrastrukturavgifter bör således, i likhet med vad som gäller för beslut om trängselskatt, avse en kalendermånad.

Beslut om infrastrukturavgift bör därmed fattas senast den 20 i kalendermånaden efter den kalendermånad som beslutet avser. Avgiften ska därefter betalas senast den sista dagen i kalendermånaden efter den månad då beslutet fattades.

Betalning

Regeringens bedömning: Betalning av infrastrukturavgift för färd på allmän väg bör kunna ske direkt till Transportstyrelsen. När ett transpondersystem införs bör betalning även kunna ske via en betalningsförmedlare.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens bedömning. Till skillnad från utredningens förslag innebär regeringens bedömning att betalning för utländska fordon även bör kunna ske genom en faktura på motsvarande sätt som för svenska fordon.

Remissinstanserna: *Trafikanalys* påpekar att information till utländska fordonsägare om betalningsmöjligheter måste vara mycket tydlig.

Skälen för regeringens bedömning: När ett transpondersystem införs kommer infrastrukturavgifter för fordon som har en godkänd transponder att betalas via en betalningsförmedlare. Flertalet fordon kommer dock inte att vara utrustade med en transponder, varför även andra möjligheter att betala infrastrukturavgiften måste finnas.

I praktiken kommer betalning genom faktura baserad på fotografering av registreringsskylten att vara huvudregeln för svenskregistrerade fordon. Denna betalningsmetod förutsätter att bilens registreringsnummer vid beslutet kan kopplas ihop med en fordonsägare. Eftersom Transportstyrelsen inte har direkt tillgång till trafikregister i andra länder kan den kommande hanteringen av betalningar för utländska fordon inte ske på samma automatiserade sätt som för svenska fordon. Det förekommer dock ett omfattande informationsutbyte mellan de europeiska myndigheter som ansvarar för nationella register över fordonsuppgifter. Vidare

finns det företag som specialiserat sig på att på uppdrag utfärda och administrera avgifts- och bötesförelägganden som har utfärdats till utländska fordonsägare. Det bör därmed finnas praktiska förutsättningar för fakturering av infrastrukturavgifter även i fråga om utländska fordon.

Regeringen bedömer dock att det bör finnas ett alternativt sätt för dessa fordonsägare att betala sina infrastrukturavgifter direkt till Transportstyrelsen.

I Norge finns en betaltjänst på internet där utländska fordonsägare kan registrera sig och sitt fordon för att betala en infrastrukturavgift, både i förväg och upp till 14 dagar efter den första passagen av en betalstation. Förhandsbetalningen innebär att ett belopp deponeras som sedan betalas slutligt när avgiftsbeslutet är fattat. Alternativt kan uppgifter om kreditkort registreras som sedan kan debiteras när beslut är fattat. En betaltjänst på internet eller en annan liknande lösning skulle kunna vara ett lämpligt sätt att möjliggöra för trafikanter som uppehåller sig i Sverige under en kort period att betala sina infrastrukturavgifter direkt till Transportstyrelsen. Regeringen anser därför att det är lämpligt att låta Transportstyrelsen undersöka om en betaltjänst bör införas även i Sverige. Liksom *Trafikanalys* anser regeringen att bra information på plats vid de avgiftsbelagda vägnavnitten om hur betalning ska ske är av största vikt.

Om en avgift inte skulle betalas på något av de angivna sätten inom föreskriven tid ska Transportstyrelsen försöka ta reda på vem som är ägare till det fordon som har passerat betalstationen och fakturera denne.

Omprövning, anstånd, befrielse och preskription

Regeringens bedömning: Beslut som fattats genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret bör efter omprövning kunna ändras av Transportstyrelsen.

Anstånd med betalning av infrastrukturavgift bör kunna beviljas efter ansökan och under vissa förutsättningar.

Befrielse från infrastrukturavgift bör kunna medges om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut avgiften.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Kronofogdemyndigheten* efterlyser en beskrivning av vad som gäller i preskriptionshänseende. *Transportstyrelsen* anser att frågorna om betalningstid vid omprövning och beräkning av eventuell kostnadsränta vid anstånd med betalning bör belysas.

Skälen för regeringens bedömning: Beslut som fattats genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret bör kunna omprövas på initiativ av den enskilde och av Transportstyrelsen på motsvarande sätt som gäller för trängselskatt, jfr 15 a och 15 b §§ lagen om trängselskatt. Detta innebär att en fullständig prövning ska göras av det automatiserade beslutet, och således inte bara i fråga om uppenbara fel. I övrigt är bestämmelsen i 27 § förvaltningslagen om omprövning vid uppenbara fel tillämplig. En infrastrukturavgift som har påförts vid omprövning ska betalas senast 30 dagar efter beslutsdagen. I lagen om trängselskatt finns bestämmelser om anstånd med betalning av trängselskatten. Regeringen anser att motsvarande bestämmelser bör

införas i förordningen om infrastrukturavgifter såvitt avser avgift på allmän väg.

Anstånd med betalning av infrastrukturavgift bör kunna beviljas efter ansökan. Anstånd ska beviljas om det är tveksamt hur stort belopp som kommer att behöva betalas. Vidare bör anstånd kunna beviljas om fordonets ägare har begärt omprövning av eller överklagat beslutet om infrastrukturavgift och det skulle medföra betydande skadeverkningar för ägaren eller annars framstå som oskäligt att betala avgiften. Anståndstiden bör bestämmas till längst tre månader efter dagen för beslutet i den fråga som har föranlett anståndet, exempelvis omprövningsbeslutet. Regeringen har vidare för avsikt att i förordning reglera att kostnadsränta ska tas ut vid anstånd med betalning och beräkning av sådan ränta, i enlighet med vad som gäller för trängselskatt.

Trängselskatt tas enligt 18 § lagen (2004:629) om trängselskatt inte ut om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut skatten. Av förarbetena till lagen (prop. 2003/04:145 s. 112 f.) framgår att 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. Regeringen anser att en motsvarande bestämmelse om befrielse från infrastrukturavgift bör införas. I likhet med vad som gäller för trängselskatt bör bestämmelsen dock användas restriktivt och främst i situationer där bilens ägare blivit betalningsskyldig utan egen förskyllan och rimligen inte kunnat förhindra att avgiftsskyldighet uppstått.

I fråga om preskription omfattar lagen (1982:188) om preskription av skattefordringar m.m. även infrastrukturavgifter. Enligt huvudregeln preskriberas en fordran fem år efter utgången av det kalenderår då den förföll till betalning

Mervärdesskatt

<p>Regeringens bedömning: Statens upplåtelse av väg för trafik mot ersättning är inte mervärdesskattepliktig under förutsättning att upplåtelsen inte leder till betydande snedvridning av konkurrensen.</p>

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning Enligt 1 kap. 1 § mervärdesskattelagen (1994:200), nedan 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 mot ersättning utgör en skattepliktig omsättning. Det följer även av EU-rätten. Bestämmelsen tillkom den 1 juli 1993 (prop. 1992/93:190) i syfte att skapa neutralitet i beskattningen mellan olika

kommunikationssätt och att tillförsäkra en avdragsrätt för mervärdesskatt vid anläggandet av Öresundsbron.

När det gäller det offentliga verksamheten sägs i 4 kap. 6 § ML att statens, ett statligt affärsverks eller en kommuns omsättning av 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 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-domstolen¹⁶ tolkas så att det inte endast omfattar faktisk konkurrens, utan även potentiell konkurrens, såvitt möjligheten för en privat aktör att träda in på den ifrågavarande marknaden är verklig och inte endast hypotetisk.

Artikel 13.1 i mervärdesskattedirektivet (EG) nr 112/2006¹⁷ anger att stater, regionala och lokala myndigheter och övriga offentliga 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 offentliga 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 uppräkningsdelen i den bilagan.

EU-domstolen har i flera domar¹⁸ avseende vägtullar funnit att ”verksamheter som offentliga 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 offentliga organ inte skulle beläggas med mervärdesskatt.

Infrastrukturavgifter på de allmänna vägarna ska tas ut av staten. Med hänsyn till hur begreppet ”myndighetsutövning” 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 torde enligt regeringens uppfattning inte leda till en betydande snedvridning av konkurrensen. Det skulle dock kunna bli fallet om en ickeoffentlig väghållare skulle ta ut vägtullar på ett vägavsnitt som kunde tjäna som alternativ färdväg till det vägavsnitt där staten tar ut avgiften. Så är dock för närvarande inte fallet i fråga om de aktuella broarna.

¹⁶ Domstolens dom (stora avdelningen) av den 16 september 2008 i mål nr C-288/07 Förenade kungariket mot Isle of Wight.

¹⁷ Rådets direktiv 2006/112/EG av den 28 november 2006 om ett gemensamt system för mervärdesskatt.

¹⁸ 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.

Öresundsbrokonsortiets upplåtelse av Öresundsbron för trafik mot ersättning utgör en mervärdesskattepliktig omsättning.

5.7 Tillsyn

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska underrätta Europeiska kommissionen om införandet av ett nytt system för uttag av infrastrukturavgifter, minst sex månader innan systemet införs. En sådan underrättelse ska också ske innan en avgiftsstruktur införs som innefattar undantag från EURO-klassdifferentiering eller differentiering beroende på tidpunkt och när en befintlig differentieringsstruktur ändras. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska vidare, senast den 16 oktober 2014 och vart fjärde år därefter, underrätta Europeiska kommissionen om de infrastrukturavgifter som har tagits ut.

Regeringens bedömning: Den som tar ut infrastrukturavgifter bör rapportera införandet av ett nytt avgiftssystem och varje förändring av avgifternas storlek till regeringen. Trafikverket bör ansvara för att, vart fjärde år, rapportera till Europeiska kommissionen om de infrastrukturavgifter som har tagits ut.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag och bedömning. Utredningen föreslog dock även att Transportstyrelsen skulle utöva tillsyn över avgiftssättningen på enskilda vägar.

Remissinstanserna: Öresundsbrokonsortiet anser att det enligt regeringsavtalet om Öresundsbron är konsortiets styrelse som ska fastställa vägavgifter på Öresundsbron i enlighet med Eurovinjettdirektivets bestämmelser. Varje förändring av avgiftsstrukturen ska rapporteras till kommissionen, vilket sker via Transportministeriet i Danmark och det svenska Näringsdepartementet. Något behov av tillsyn finns därför inte. En ensidig avgiftsbelagd svensk tillsyn skulle vidare strida mot både regeringsavtalet och konsortialavtalet. *SVEDAB AB* poängterar betydelsen av att tillsynsmyndigheterna i Sverige och Danmark samverkar vid planering och uppföljning av ärenden som rör Öresundsbron.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Eurovinjettdirektivets bestämmelser gör som tidigare angetts inte någon skillnad på allmänna och enskilda vägar, utan bestämmelserna ska tillämpas på det TEN-T-vägnätet och på medlemsstaternas motorvägnät. Det är därmed av stor vikt att regeringen ges möjlighet att kontrollera att avgifter på både enskilda och allmänna vägar uppfyller direktivets krav. Detta särskilt mot bakgrund av det skadeståndsansvar som åvilar staten om direktiv inte genomförs i tid eller genomförs felaktigt. När infrastrukturavgifter införs eller ändras bör det därför införas en skyldighet för den som tar ut avgiften att rapportera detta till regeringen. Rapporteringsskyldigheten bör gälla för enskilda, men även för allmänna vägar eftersom avgifternas storlek på sådana vägar föreslås regleras på föreskriftsnivå.

En ytterligare fråga är om det finns behov av tillsyn utöver den som kan utövas med anledning av rapporteringsskyldigheten.

Eftersom det är en statlig myndighet (Trafikverket) som föreslås bestämma avgiftsnivåerna på de nu aktuella broarna och en annan statlig myndighet (Transportstyrelsen) som föreslås administrera uttaget av avgifter, får kravet på statlig kontroll av avgiftssystemet på de allmänna vägarna enligt regeringens bedömning anses tillgodosett genom den ovan angivna rapporteringsskyldigheten till regeringen.

Öresundsbrokonsortiet är för närvarande den enda enskilda väghållare som omfattas av direktivets bestämmelser och där en möjlighet till ytterligare tillsyn bör övervägas. Konsortiets verksamhet regleras av ett avtal mellan Sveriges och Danmarks regeringar samt ett konsortialavtal som har godkänts av de två regeringarna. *Öresundsbrokonsortiet* anser att det enligt regeringsavtalet är konsortiets styrelse som ska fastställa vägavgifter på Öresundsbron i enlighet med Eurovinjettdirektivets bestämmelser. Då varje förändring av avgiftsstrukturen ska rapporteras till kommissionen, vilket sker via de danska och svenska regeringarna, finns det enligt konsortiet inte något behov av tillsyn. En ensidig avgiftsbelagd svensk tillsyn skulle vidare, enligt konsortiet, strida mot både regeringsavtalet och konsortialavtalet.

Som framgått ovan anser regeringen att det är av stor vikt med en statlig kontroll av att enskilda väghållare uppfyller direktivets krav, såsom de kommer att framgå av den nya regleringen. Regeringen delar dock Öresundsbrokonsortiets uppfattning att den kontroll som kan ske genom att varje förändring av infrastrukturavgifternas storlek ska rapporteras till regeringen torde vara tillräcklig. Någon ytterligare möjlighet till tillsyn föreslås därför inte. Om behov av ytterligare tillsyn skulle uppkomma i framtiden får frågan behandlas på nytt.

Av artikel 11 i Eurovinjettdirektivet följer att medlemsstaterna ska utarbeta en rapport om de avgifter som har tagits ut på deras territorium och vidarebefordra den till kommissionen, som ska göra den tillgänglig för övriga medlemsstater. Den första rapporten ska lämnas senast den 16 oktober 2014 och rapportering ska därefter ske vart fjärde år. Eftersom Trafikverket ska meddela föreskrifter om infrastrukturavgifternas storlek på de allmänna vägarna och därmed har tillgång till större delen av den information som ska ingå i rapporten, anser regeringen att myndigheten är bäst lämpad att ansvara för rapporteringen till kommissionen. Regeringen avser att reglera detta i förordning.

Avgiftssystem 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 behöver därmed inte omfatta avgiftssystemet på Öresundsbron. För att det inte ska uppstå tveksamheter och tillämpningsproblem kring vad som kan anses vara väsentliga förändringar anser regeringen dock att även detta system bör ingå i rapporten.

5.8 Infrastrukturavgifter och integritet

5.8.1 Allmänt om infrastrukturavgifter och integritet

Vid utformningen av ett system för uttag av infrastrukturavgifter är det av stor vikt att värna den personliga integriteten. Uttaget av infrastrukturavgifter 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 personliga integritet måste minimeras, samtidigt som denna risk måste vägas mot värdet av att införa smidiga och effektiva tekniska lösningar för betalning och kontroll.

I fråga om enskilda vägar finns för närvarande bara en väg, Öresundsbron, där avgifter tas ut. Betalning sker där manuellt eller via en transponder.

Av avsnitt 5.6.4 framgår att regeringen anser att infrastrukturavgifter på allmän väg ska tas ut med stöd av ett system där fordonspassager registreras med hjälp av kamera eller transponder. De överväganden som ligger till grund för ställningstagandet framgår av nämnda avsnitt. Eftersom systemet, i likhet med trängselskattesystemet, föreslås utformas så att det är nödvändigt att registrera när och var ett fordon framförs, innebär det en begränsning i enskildas anonymitet. Enligt 2 kap. 6 § andra stycket regeringsformen ska var och en gentemot det allmänna vara skyddad mot betydande intrång i den personliga integriteten, om det sker utan samtycke och innebär övervakning eller kartläggning av den enskildes personliga förhållanden. Skyddet mot intrång får begränsas i lag och bara i den ordning som föreskrivs i 2 kap. regeringsformen. Som exempel på åtgärder som kan innebära övervakning anges i propositionen En reformerad grundlag (prop. 2009/10:80 s. 178 ff.) bl.a. trafikövervakning för att ta ut trängselskatt. Bestämmelsen omfattar dock bara vissa kvalificerade intrång i den personliga integriteten. Vid bedömningen av vad som kan anses utgöra ett betydande intrång ska man enligt förarbetsuttalandena väga in uppgifternas karaktär och omfattning samt ändamålet med behandlingen och omfattningen av utlämnandet av uppgifter till andra. En närmare beskrivning av hur integriteten påverkas av det föreslagna systemet görs i de följande avsnitten.

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 enligt regeringens uppfattning fortfarande relevanta. För den enskilde framstår sannolikt ett system med fotografering av registreringsskyltar, oavsett om det sker för uttag av trängselskatt eller för uttag av infrastrukturavgifter på väg, som helt jämförbara. I båda fallen utgör materialet grund för beslut om påförande av pålagan och det finns i båda fallen 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 anser regeringen att utgångspunkten bör vara att behandla frågorna om integritetsskydd på ett likartat sätt.

I likhet med trängselskattesystemet gör integritetsaspekter sig gällande i flera skeden; både vid kontrollen av vilka fordon som passerar en betalstation, när avgiftsbeslut ska fattas och i samband med kontrollen av att

avgift betalas. Inledningsvis måste således en analys göras av om 2 kap. 6 § andra stycket regeringsformen blir tillämplig i dessa fall. Vidare måste det bedömas om kameraövervakning bör få användas i avgiftssystemet på allmän väg och hur den i så fall ska anordnas för att så lite som möjligt inkräkta på den personliga integriteten. Det ska vidare analyseras i vad mån personuppgifter kommer att behandlas och hur den behandlingen i så fall ska regleras. Slutligen måste det övervägas om det är nödvändigt att göra några ändringar i sekretesslagstiftningen med anledning av systemet för betalning av infrastrukturavgifter på allmän väg.

5.8.2 Normgivningsnivå

Regeringens bedömning: Fotografering av registrerings skyltar och behandling av personuppgifter för uttag av infrastrukturavgifter bör regleras i lag.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* anser att ett system med videoregistrering i samband med uttag av vägavgifter innebär en så betydande kartläggning av enskildas personliga förhållanden att det utvidgade integritetsskyddet i grundlagen blir tillämpligt och att reglering därför måste ske i lag.

Skälen för regeringens bedömning: Som tidigare nämnts anser regeringen att Eurovinjettdirektivets bestämmelser om infrastrukturavgifter bör genomföras genom en generell lag och med mer detaljerade föreskrifter på lägre nivå. Frågan är då om det finns några bestämmelser som behöver ges lagform.

Som angetts ovan innebär bestämmelsen i 2 kap. 6 § andra stycket regeringsformen att skyddet mot betydande intrång i den personliga integriteten endast får begränsas genom lag. Enligt *Datainspektionen* innebär ett system med videoregistrering i samband med uttag av vägavgifter en så betydande kartläggning av enskildas personliga förhållanden att det utvidgade integritetsskyddet i grundlagen blir tillämpligt. Om så är fallet, måste förutsättningarna för fotografering av fordons registrerings skyltar regleras i lag.

Den avläsning av transpondersignaler som också föreslås för de allmänna vägarna, och som även används på Öresundsbron, innebär också att ett fordon's rörelser registreras. Systemet innefattar dock en hög grad av frivillighet eftersom det bygger på att fordonsägaren träffar avtal med en utgivare om användning av en transponder och installerar en sådan i sitt fordon.

Av propositionen En reformerad grundlag (prop. 2009/10:80 s. 178 f.) framgår att det utvidgade integritetsskyddet bör ta sikte på sådana åtgärder som den enskilde själv inte kan få kännedom om eller påverka genom krav på frivilligt godkännande. Det betonas också att det är åtgärdens effekter som är av avgörande betydelse vid bedömningen av om den ska anses innebära övervakning eller kartläggning i den mening som avses i grundlagsbestämmelsen, inte det huvudsakliga syftet med åtgärden. Som exempel på åtgärder som kan innebära övervakning anges

i propositionen bl.a. trafikövervakning för att ta ut trängselskatt. Den typen av övervakning är jämförbar med den som föreslås beträffande infrastrukturavgifter. Grundlagsbestämmelsen omfattar dock bara vissa kvalificerade intrång i den personliga integriteten. Vid bedömningen av vad som kan anses utgöra ett betydande intrång ska man enligt förarbetsuttalandena väga in uppgifternas karaktär och omfattning samt ändamålet med behandlingen och omfattningen av utlämnandet av uppgifter till andra.

Den fotografering av registreringsskyltar som nu föreslås omfattar alla fordon som passerar en betalstation på någon av de nya avgiftsbelagda broarna. Vidare registreras transpondersignaler från de fordon som har en transponder installerad. De uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagstiftningen om infrastrukturavgifter på väg registreras sedan i vägtrafikregistret. Det rör sig om uppgifter som behövs för att beslut om avgift ska kunna fattas och för att kontrollera att avgift betalas. Denna ordning motsvarar vad som i dag gäller för trängselskatt. Det rör sig alltså, i vart fall inledningsvis, om registrering av passager över två broar i skilda delar av landet. Det finns, som *Datainspektionen* påpekat, ingenting som hindrar att antalet avgiftsbelagda vägvagnsnitt kan öka i framtiden. Om avgifter ska kunna tas ut av tunga godsfordon är dock den utökning som kan bli aktuell, på grund av Eurovinjettdirektivets regler och bestämmelserna i lagen (1997:1137) om vägvagnsnitt för vissa tunga fordon, inskränkt till nybyggda broar, tunnlår eller vägar genom bergspass.

När automatisk övervakning med kamera ska ske för övervakning av avgiftsbeläggning ska detta enligt 2 kap. 12 § vägmärkesförordningen (2007:90) märkas ut med ett anvisningsmärke (märke E24). Av bestämmelsen följer vidare att märket även anger att personuppgifter kan registreras enligt personuppgiftslagen (1998:204), lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller annan registerlag. Den enskilde får således kännedom om att kameraövervakning kommer att äga rum och, i vart fall teoretiskt, att personuppgifter kan komma att registreras om han fortsätter sin färd. Denna kännedom gör att den enskilde har möjlighet att undvika intrång i den personliga integriteten genom att ta en annan väg. I stället för att åka över någon av de nya broarna kan den enskilde t.ex. välja att åka genom staden. Om en transponderlösning i stället väljs får den enskilde, i samband med att ett avtal om användning av transponder träffas, kännedom om att registrering av fordonets passager på avgiftsbelagda vägvagnsnitt kommer att äga rum.

Dessa omständigheter skulle kunna tala för att registreringen inte innebär ett betydande intrång i den enskildes integritet. Den ökade övervakning och kartläggning av enskilda som den föreslagna registreringen av passagera trots allt innebär får dock enligt regeringens mening anses innebära att det är lämpligt att frågan regleras i lag. De redovisade omständigheterna gör dock att intrånget i den enskildes personliga integritet enligt regeringens mening framstår som proportionerligt. I likhet med vad som gäller för trängselskatten föreslås systemet med registrering av passager genom fotografering inte framgå av lagstiftningen om infrastrukturavgifter, utan av kameraövervakningslagen (2013:460). I övrigt regleras behandlingen av personuppgifter i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

5.8.3 Kameraövervakning

Regeringens förslag: Kameraövervakning ska få användas vid sådana betalstationer på allmän väg som används vid uttag av infrastrukturavgifter enligt lagen om infrastrukturavgifter på väg, utan krav på tillstånd eller anmälan enligt kameraövervakningslagen. Kameraövervakningen får endast avse uppgifter som behövs för att ett beslut om infrastrukturavgift ska kunna fattas och för att kontrollera att en sådan avgift betalas.

Regeringens bedömning: Bestämmelser om hur länge material får bevaras som har tagits upp vid kameraövervakning inom ramen för systemet för betalning av infrastrukturavgifter, bör tas in i förordningen om vägtrafikregister.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen föreslog dock även att kameraövervakning skulle få ske för att utföra tester av betalsystemet.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* kan inte tillstyrka att videoregistrering ska utgöra den tekniska grunden för uttag av infrastrukturavgifter.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Inledning

I kameraövervakningslagen finns bestämmelser om när övervakningsutrustning, bland annat övervakningskameror, får användas. Som huvudregel krävs enligt 8 § tillstånd till kameraövervakning för att en övervakningskamera ska få vara uppsatt så att den kan riktas mot en plats dit allmänheten har tillträde. I 9 § finns bestämmelser om vad som ska beaktas vid en tillståndsprövning. Tillstånd till kameraövervakning ska meddelas om intresset av övervakningen väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli övervakad. Vid bedömningen av intresset av kameraövervakning ska särskilt beaktas om övervakningen behövs för att förebygga, avslöja eller utreda brott, förhindra olyckor eller andra därmed jämförliga ändamål. Vid bedömningen av den enskildes intresse av att inte bli övervakad ska särskilt beaktas hur övervakningen ska utföras, om teknik som främjar skyddet av den enskildes personliga integritet används och vilket område som ska övervakas.

Vissa typer av kameraövervakning är enligt 10 § undantagna från kravet på tillstånd. Såvitt nu är av intresse gäller detta framför allt övervakning som bedrivs av Trafikverket vid en sådan betalstation som avses i bilagan till lagen (2004:629) om trängselskatt och som sker för att samla in endast uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas.

Vid vissa typer av kameraövervakning räcker det med en anmälan till länsstyrelsen i det län där kameraövervakningen ska ske.

Bör kameraövervakning få användas inom ramen för systemet för betalning av infrastrukturavgifter och bör i så fall övervakningen vara undantagen från kravet på tillstånd och anmälan?

Datainspektionen kan inte tillstyrka att videoregistrering ska utgöra den tekniska grunden för uttag av infrastrukturavgifter. Ett system med kameraövervakning på allmän väg är enligt regeringens uppfattning nödvändigt för att samla in de uppgifter om vilka fordon som har passerat en betalstation som behövs för att avgiftsbeslut ska kunna fattas i de fall fordonet inte har en transponder. Ett väl fungerande system för betalning av infrastrukturavgifter förutsätter vidare att kameraövervakning används som ett led i kontrollen av att avgiftsskyldigheten fullgörs. Regeringens utgångspunkt är därför att kameraövervakning bör ske, men arrangeras på ett sådant sätt att den inkräktar på den personliga integriteten hos trafikanterna så lite som möjligt.

En annan fråga som måste besvaras i detta sammanhang är om kameraövervakningen ska undantas från kravet på tillstånd enligt kameraövervakningslagen. För att besvara frågan kan en jämförelse göras med trängselskattesystemet där kameraövervakningen är undantagen från kravet på tillstånd. Ledning för besvarandet av frågan kan vidare sökas i 9 § kameraövervakningslagen och i förarbetena till den bestämmelsen (se prop. 2012/13:115 s. 46 ff. och 148 f.). Enligt förarbetena ska det vid den bedömning av den enskildes intresse av att inte bli övervakad och ska göras enligt 9 § särskilt beaktas hur övervakningen ska utföras och vilket område som ska övervakas. Även användningen av integritetsfrämjande teknik bör tillmätas vikt vid avvägningen mellan övervaknings- och integritetsintresset.

Vid en jämförelse med systemet för uttag av trängselskatt kan konstateras att den kameraövervakning som i dag sker inom ramen för det systemet är i princip identisk med den kameraövervakning som föreslås ske i samband med uttaget av infrastrukturavgifter. I båda fallen är det fordonets registreringsskylt som fotograferas. Risken för att överskottsinformation, t.ex. vem som är passagerare i ett fordon, fångas på en bild är inte större än inom ramen för trängselskattesystemet. Inte heller i fråga om vilka personer som berörs av kameraövervakningen är det någon betydande skillnad mellan de olika typerna av övervakning. Den skillnaden att det i det ena fallet rör sig om en skatt och i det andra en avgift bör enligt regeringens mening inte tillmätas någon avgörande betydelse i integritetshänseende.

Med beaktande av den nu gjorda jämförelsen finner regeringen sammantaget, vid en avvägning mellan intresset av övervakningen och enskildas intresse av att inte bli övervakade, att kameraövervakning inom ramen för systemet med betalning av infrastrukturavgifter kan accepteras på samma sätt som för trängselskatt och att denna övervakning bör undantas från kravet på tillstånd enligt lagen om allmän kameraövervakning. Vid denna bedömning beaktar regeringen särskilt att det endast är nödvändigt att fotografera fordonets registreringsskylt vid övervakningen samt att materialet från kameraövervakningen i de allra flesta fall torde kunna förstöras efter relativt kort tid. Regeringen behandlar frågan om hur länge det är nödvändigt att bevara materialet närmare nedan.

Någon anmälningsskyldighet i fråga om den kameraövervakning som kommer att ske inom ramen för systemet med betalning av infrastrukturavgifter är inte påkallad. Anmälningsskyldigheten har till syfte att underlätta för länsstyrelsen vid tillsyn. Genom anmälan får länsstyrelsen reda på var det bedrivs kameraövervakning. Eftersom kameraövervakningen inom ramen för systemet med infrastrukturavgifter kommer att ske på ett fåtal platser som regleras i förordning kommer länsstyrelsen ändå att känna till kameraövervakningen. En anmälningsskyldighet ter sig då överflödig.

Sammanfattningsvis finner regeringen således att kameraövervakning bör få användas vid betalstationer på allmän väg som används vid uttag av infrastrukturavgifter, utan krav på tillstånd eller anmälan enligt kameraövervakningslagen för att samla in endast uppgifter som behövs för att beslut om infrastrukturavgifter ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan avgift betalas. Detta bör komma till uttryck genom ett tillägg i 10 § kameraövervakningslagen.

Närmare bestämmelser om kameraövervakningen

Enligt 32 § kameraövervakningslagen får bildmaterial från sådan övervakning som huvudregel bevaras under högst två månader. När bildmaterialet inte längre får bevaras ska det förstöras. Från denna bestämmelse görs dock undantag i 33 § för det fall materialet från kameraövervakningen används i någon annan verksamhet hos den som bedriver kameraövervakningen. Eftersom bildmaterialet från övervakningen vid en betalstation för infrastrukturavgifter även används då Transportstyrelsen ska fatta beslut om påförande av en avgift och vid indrivning av avgifter är undantaget i 33 § tillämpligt. Bestämmelserna i lagen (2001:558) om vägtrafikregister tillämpas vid den behandling av personuppgifter som sker i verksamheten.

Eftersom materialet ska tas in i vägtrafikregistret bör frågan om bevarande av materialet, med beaktande av 9 § första stycket i personuppgiftslagen (1998:204), regleras genom särskilda gallringsbestämmelser som lämpligen tas in i 3 kap. förordningen om vägtrafikregister. Genom sådana föreskrifter kan det integritetsintrång som behandlingen av materialet innebär begränsas. Gallringsbestämmelserna behandlas utförligare i nästa avsnitt.

5.8.4 Behandling av personuppgifter

Regeringens förslag: Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i anslutning till uttaget av infrastrukturavgifter på allmän väg ska ske inom ramen för bestämmelserna i lagen om vägtrafikregister. I vägtrafikregistret ska föras in de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen om infrastrukturavgifter på väg och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Den som tar ut avgifter på enskilda vägar är personuppgiftsansvarig enligt personuppgiftslagen för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

Regeringens bedömning: De uppgifter som har inhämtats för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt regelverket om infrastrukturavgifter på väg bör gallras ur vägtrafikregistret så snart de inte behövs.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* anser att anonymiteten hos förarna måste värnas så långt möjligt och att det bör utformas gallringsregler som säkerställer att uppgifter som ligger till grund för beslut om infrastrukturavgift gallras kort tid efter att det konstaterats att det föreligger hinder mot utbyte av ägaruppgifter från andra länder. Vidare anser inspektionen att personuppgiftsansvaret ska vara tydligt angivet. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att integritetsfrågorna med avseende på enskilda medborgare bör belysas ytterligare då allt fler vägtullar och statliga register upprättas.

Bakgrund

Personuppgiftslagen

Grundläggande bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i Personuppgiftslagen (1998:204). Genom lagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandlingen av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter¹⁹ i svensk rätt. Lagen definierar inledningsvis vissa begrepp (3 §). Med behandling av personuppgifter avses exempelvis varje åtgärd eller serie av åtgärder som vidtas i fråga om personuppgifter, vare sig detta sker på automatisk väg eller inte. Med personuppgift menas all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet.

Personuppgiftslagen är generell och gäller i princip för all behandling av personuppgifter, med undantag för rent privat hantering (5–6 §§). Personuppgiftslagen är dock subsidiär i förhållande till andra författningar. Således ska bestämmelser som finns i någon annan lag eller förordning och som avviker från personuppgiftslagens bestämmelser gälla framför personuppgiftslagen (2 §). En förutsättning är dock att

¹⁹ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31 (Celex 31995L0046).

särreglerna inte står i strid med bestämmelserna i det nämnda EG-direktivet.

Personuppgiftslagen anger när behandling av personuppgifter är tillåten och vad den som behandlar uppgifterna ska iaktta. I 10 § personuppgiftslagen anges att personuppgifter får behandlas bara om den registrerade har lämnat sitt samtycke till behandlingen eller om behandlingen är nödvändig bl.a. för att ett avtal med den registrerade ska kunna fullgöras eller åtgärder som den registrerade begärt ska kunna vidtas innan ett avtal träffas.

Lagen om vägtrafikregister

I lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om registrering av uppgifter om personer samt om motordrivna fordon och släpfordon i ett vägtrafikregister. Mer detaljerade bestämmelser om registret finns i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Transportstyrelsen för vägtrafikregistret med hjälp av automatiserad behandling och är personuppgiftsansvarig för registret enligt personuppgiftslagen (1998:204). Lagen innehåller bestämmelser om behandlingen av personuppgifter i registret. I enlighet med vad som redogjorts för ovan gäller dessa bestämmelser före bestämmelserna i personuppgiftslagen (2 § lagen om vägtrafikregister).

I 5 § lagen om vägtrafikregister anges ändamålen för behandlingen av personuppgifter i registret. Personuppgifterna i registret får inte behandlas för något annat ändamål. Enligt den nämnda bestämmelsen har registret till ändamål att bl.a. tillhandahålla uppgifter för verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om fordonsägare. Som exempel på sådan verksamhet kan nämnas uttag av trängselskatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt och av fordonsskatt enligt fordonskattelagen (1988:327).

I 6 § lagen om vägtrafikregister anges översiktligt vilka uppgifter som får föras in i registret. Såvitt nu är av intresse anges i paragrafen att uppgifter som avser motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa får tas in i registret. Vidare får i registret tas in uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen om trängselskatt.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Kommer personuppgifter att behandlas inom ramen för systemet med infrastrukturavgifter?

Den första fråga som måste besvaras är om och i så fall i vilken omfattning personuppgifter kommer att behandlas inom ramen för ett system med uttag av infrastrukturavgifter. För att besvara den frågan måste det först undersökas om ett fordonets registreringsnummer är en personuppgift.

Av 3 § personuppgiftslagen framgår att en personuppgift är all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet. Denna mycket vida definition av begreppet personuppgift var föremål för diskussion i det lagstiftningsärendet som resulterade i lagen om vägtrafikregister (se prop. 2000/01:95 s. 98). På vägtrafik-

området finns dels personuppgifter, dels rent fordonstekniska uppgifter. Det kan dock i vissa fall vara svårt att avgöra till vilken kategori en viss uppgift hör. En teknisk uppgift om ett fordon bör inte anses som en personuppgift om den inte kan kopplas till en uppgift om vem som äger fordonet. En uppgift om att ett visst fordon är belagt med körförbud hänför sig däremot till fordonsägaren på ett konkret sätt och det torde därför vara fråga om en personuppgift.

Mot bakgrund av detta uttalande bedömde regeringen i förarbetena till lagen om trängselskatt (prop. 2003/04:145 s. 98 ff.) att även ett fordons registreringsnummer hänför sig till fordonets ägare på ett så konkret sätt att uppgiften är att anse som en personuppgift. Regeringen anser inte att det nu finns skäl att göra en annan bedömning.

Denna bedömning innebär att personuppgifter i form av bl.a. fordons registreringsnummer kommer att behandlas i två skeden inom ramen för det allmänna systemet för uttag av infrastrukturavgifter. Personuppgifter kommer att behandlas dels i samband med övervakningen på vägen och dels när Transportstyrelsen fattar beslut i frågor om avgift och fullgör sina skyldigheter i fråga om uppbörd och indrivning av avgifter. I det sistnämnda skedet kommer betydligt fler typer av personuppgifter, t.ex. fordonsägarens namn, personnummer och adress etc. att behandlas än vad som blir fallet i det först nämnda skedet.

Systemet med infrastrukturavgifter på allmän väg kommer att beröra ett relativt stort antal fordon och fordonsägare. En relativt stor mängd personuppgifter kommer således att behandlas vid uttaget av avgifter. Regeringen anser därför att det, liksom vid trängselskatt, är rimligt att författningsreglera behandlingen av personuppgifter.

När det gäller enskilda vägar tas avgifter, som tidigare nämnts, endast ut på Öresundsbron. Även här kommer personuppgifter att behandlas.

Behandlingen av personuppgifter hos Transportstyrelsen

Den behandling av personuppgifter som kommer att ske hos Transportstyrelsen vid beslut i avgiftsfrågor och i fråga om uppbörd och indrivning omfattas av ändamålet för vägtrafikregistret så som det beskrivs i 5 § 1 a lagen (2001:558) om vägtrafikregister. I fråga om den behandling av personuppgifter som kommer att ske vid övervakningen på vägen gör regeringen inte någon annan bedömning än den som gjorts i fråga om trängselskatt (se prop. 2003/04:145 s. 99 f.) och där följande framgår. Begreppet behandling av personuppgifter, som definieras i 3 § personuppgiftslagen, är vidsträckt och innefattar bl.a. insamling av uppgifter. Med hänsyn härtill omfattar lagen om vägtrafikregister även den verksamhet som syftar till att samla in de uppgifter som ska ingå i vägtrafikregistret. Detta gäller oavsett hur insamlingen av uppgifter sker eftersom uppgifterna samlas in för att ingå i ett automatiserat register. Även den behandling av personuppgifter som kommer att ske vid övervakningen på vägen omfattas således av ändamålet för vägtrafikregistret.

På motsvarande sätt som för trängselskatten behöver dock ett tillägg göras i 6 § andra stycket lagen om vägtrafikregister, som anger vilka uppgifter som ska föras in i registret. Enligt regeringens bedömning är det lämpligt att komplettera paragrafens andra stycke med en bestämmelse som anger att det i registret ska föras in de uppgifter som behövs

för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt regelverket om infrastrukturavgifter på väg.

Med den föreslagna ändringen kommer lagen om vägtrafikregister att fullt ut reglera den behandling av personuppgifter som sker hos Transportstyrelsen både när uppgifterna samlas in genom kameraövervakning eller transponderavläsning vid betalstationerna och då Transportstyrelsen fullgör sina övriga uppgifter enligt regelverket om infrastrukturavgifter på väg. Detta innebär att Transportstyrelsen enligt 7 § lagen om vägtrafikregister är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som sker. Därmed följer det av 31 § personuppgiftslagen att styrelsen ansvarar för att vidta lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att skydda de personuppgifter som behandlas. Det sistnämnda innebär att Transportstyrelsen ansvarar bl.a. för den tekniska säkerheten vid överföringen av uppgifter från de kameror som används vid kameraövervakningen till vägtrafikregistret.

Datainspektionen anser att anonymiteten hos förarna måste värnas så långt det är möjligt. Regeringen delar denna uppfattning. Transportstyrelsen kommer att fatta beslut om både trängselskatt och infrastrukturavgifter på allmän väg. Det är därmed av stor vikt att de båda systemen är utformade på ett sätt som inte hindrar en enhetlig och samordnad hantering. Eftersom beslut om trängselskatt inte får riktas mot en inte namngiven person anser regeringen därför att detsamma som huvudregel bör gälla i fråga om beslut om infrastrukturavgift. I de fall uppgift om en utländsk fordonsägare inte finns tillgänglig vid beslutstillfället finns dock behov av att kunna fatta beslut mot en, vid den tidpunkten, inte namngiven ägare eller innehavare av ett visst fordon.

Behandlingen av personuppgifter på enskilda vägar

När det gäller enskilda vägar tas avgifter, som tidigare nämnts, endast ut på Öresundsbron. Vid manuell betalning på bron kommer någon behandling av personuppgifter inte att äga rum. Om en transponder används registreras dock uppgifter om passagen, vilket har skett sedan Öresundsbron öppnade. Den behandling av personuppgifter som transponderlösningen innebär är inte särskilt reglerad, utan de allmänna bestämmelserna i personuppgiftslagen tillämpas i dessa fall. Genom att välja att använda transponderlösningen har en enskild väganvändare samtyckt till den registrering som sker. Regeringen anser inte att det finns skäl att ändra den nuvarande ordningen. Däremot anser regeringen, liksom *Datainspektionen*, att det finns skäl att tydliggöra vem som är personuppgiftsansvarig för behandlingen av personuppgifter enligt personuppgiftslagen. Av lagen bör det därför framgå att den som tar ut avgifter på en enskild väg ansvarar för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

Gallring av uppgifter

Enligt 9 § första stycket i) personuppgiftslagen ska den personuppgiftsansvarige se till att personuppgifter inte bevaras under en längre tid än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen. I fråga om vägtrafikregistret har regeringen med stöd av bemyndigandet i 37 § 2 lagen om vägtrafikregister meddelat närmare bestämmelser om

gallring i 3 kap. förordningen om vägtrafikregister och i bilagorna till den förordningen. Regeringen finner det lämpligt att författningstekniskt reglera att de uppgifter som registreras inom ramen för systemet med infrastrukturavgifter ska gallras på samma sätt.

De aktuella uppgifterna, t.ex. uppgifter om att ett fordon passerat en betalstation och när detta skedde, behövs dels för att fatta beslut om avgift, dels för att kontrollera att avgiften betalas. Uppgifterna behövs vidare som underlag för sådana beslut som ska fattas om den avgiftsskyldige inte betalar avgiften eller om denne begär omprövning av beslutet eller överklagar detta. Så länge uppgifterna behövs i något av dessa hänseenden kan de inte gallras ur vägtrafikregistret.

Gallringsfristerna måste således anpassas till detta. En sådan anpassning innebär att uppgifterna ska gallras ur registret om avgiften har betalats och omprövning inte har begärts av det beslut varigenom avgiften påfördes. Uppgifterna ska då gallras en vecka efter utgången av fristen för att begära omprövning av beslutet, eller om avgiften har betalats först vid en senare tidpunkt, när betalning har skett. Om omprövning har begärts ska uppgifterna gallras när begäran eller ett överklagande slutligt har prövats. Om det vid kameraövervakningen har tagits fotografier som innehåller uppgifter utöver vad som behövs för att beslut om infrastrukturavgift ska kunna fattas eller för att kontrollera att sådan avgift betalas, ska dessa uppgifter gallras omedelbart. Regeringen har för avsikt att föra in bestämmelser med detta innehåll i förordningen om vägtrafikregister.

Datainspektionen anser att det bör utformas gallringsregler som säkerställer att uppgifter som ligger till grund för beslut om infrastrukturavgift gallras kort tid efter att det konstaterats att det föreligger hinder mot utbyte av ägaruppgifter från andra länder. Regeringen delar Datainspektionens uppfattning att integritetskänsliga uppgifter inte ska sparas längre än nödvändigt. Utbytet av uppgifter inom olika områden ökar dock inom EU. Ny reglering tillkommer och den tekniska utvecklingen går framåt. De uppgifter som i dag inte går att få fram kan därför finnas tillgängliga om några år. För acceptansen av systemet är det av vikt att myndigheten kan påföra en avgiftsskyldig en beslutad avgift för det fall uppgifter om den avgiftsskyldige efter en tid kommer fram. De uppgifter det rör sig om är uppgifter om ett utländskt fordon som varken är utrustat med en transponder eller har registrerats via en betaltjänst (se avsnitt 5.6.5). De rör sig således om en förhållandevis liten mängd uppgifter. Uppgifter om passagera kommer vidare att omfattas av sekretess enligt förslaget till en ny bestämmelse, 5 a §, i 29 kap. OSL. Mot denna bakgrund får det enligt regeringens mening anses proportionerligt att bevara uppgifterna, som längst till dess att fordringen har preskriberats.

5.8.5 Offentlighet och sekretess

Regeringens förslag: Sekretess ska gälla i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg eller fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. I ett beslut om infrastrukturavgift ska sekretessen dock gälla endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage. Sekretessen ska gälla i högst tjugo år.

Sekretessen enligt första stycket ska gälla för uppgift i mål hos domstol, om det kan antas att den enskilde lider skada eller men om uppgiften röjs. Detsamma ska gälla uppgift som med anledning av ett överklagande hos domstol registreras hos en annan myndighet enligt 5 kap. 2 § första stycket 3 eller 4 offentlighets- och sekretesslagen. Får en domstol i ett mål från en annan myndighet en sekretessreglerad uppgift, och saknar uppgiften betydelse i målet, blir dock sekretessbestämelsen tillämplig på uppgiften även hos domstolen.

Den tystnadsplikt som följer av sekretessen enligt första stycket ska inskränka rätten enligt 1 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 1 och 2 §§ yttrandefrihetsgrundlagen att meddela och offentliggöra uppgifter.

Regeringens bedömning: Det bör inte införas en särskild sekretessbrytande bestämmelse.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Journalistförbundet* anser att sekretessens räckvidd är tillräckligt avgränsad, men föreslår i fråga om sekretessens styrka att ett omvänt skaderekvisit ska ersätta förslaget om absolut sekretess. Förbundet kan acceptera att rätten att meddela och offentliggöra uppgifter får vika för tystnadsplikt.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Rätten att ta del av allmänna handlingar

Offentlighetsprincipen innebär att allmänheten och massmedierna ska ha rätt till insyn i statens och kommunernas verksamhet. Enligt 2 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen, förkortad TF, ska varje svensk medborgare till främjande av ett fritt meningsutbyte och en allsidig upplysning ha rätt att ta del av allmänna handlingar. Motsvarande rätt har även utländska medborgare (14 kap. 5 § TF). Med handling förstås framställning i skrift eller bild samt upptagning som kan läsas, avlyssnas eller på annat sätt uppfattas endast med tekniskt hjälpmedel. En handling är allmän, om den förvaras hos en myndighet och är att anse som inkommen till eller upprättad hos myndigheten. En handling anses inkommen till en myndighet, när den har anlänt till myndigheten eller kommit behörig befattningshavare tillhanda. I fråga om upptagning som kan läsas, avlyssnas eller på annat sätt uppfattas endast med tekniskt hjälpmedel anses den inkommen till en myndighet när den är tillgänglig för myndigheten med tekniska hjälpmedel som myndigheten förfogar över. En handling anses upprättad hos en myndighet, när den har expedierats. En handling som inte har expedierats anses upprättad när det ärende till

vilket den hänför sig har slutbehandlats hos myndigheten eller om handlingen inte hänför sig till ett visst ärende, när den har justerats av myndigheten eller på annat sätt färdigställts.

Rätten att ta del av allmänna handlingar får inskränkas endast om det är påkallat med hänsyn till vissa i TF angivna intressen, bl.a. skyddet för enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. Begränsningarna i offentligheten ska anges noga i bestämmelse i en särskild lag, eller, i en annan lag som den förstnämnda lagen hänvisar till. Efter bemyndigande i en sådan bestämmelse får regeringen genom förordning meddela närmare föreskrifter om bestämmelsens tillämplighet (2 kap. 2 § andra stycket TF). Den särskilda lag som avses är offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL.

Sekretess

Av 3 kap. 1 § OSL framgår att sekretess innebär ett förbud att röja en uppgift, vare sig det sker muntligen, genom utlämnande av allmän handling eller på något annat sätt. Sekretess innebär således en inskränkning i såväl rätten att ta del av allmänna handlingar enligt tryckfrihetsförordningen som yttrandefriheten enligt regeringsformen och Europakonventionen.

Sekretess gäller inte bara i förhållande till enskilda utan även mellan myndigheter och i vissa fall inom myndigheter (8 kap. 1 och 2 §§ OSL). Det förekommer emellertid situationer när andra myndigheters eller enskildas intresse av att ta del av en sekretessbelagd uppgift väger tyngre än det intresse som sekretessen ska skydda. I OSL finns därför bestämmelser som innebär att sekretess under vissa förutsättningar inte hindrar att sekretessbelagda uppgifter lämnas till myndigheter eller enskilda. Sådana bestämmelser kallas sekretessbrytande bestämmelser. Vid konkurrens mellan flera tillämpliga sekretessbestämmelser i ett enskilt fall är huvudregeln att den eller de bestämmelser enligt vilka uppgiften är sekretessbelagd har företräde framför bestämmelser enligt vilka uppgiften ska lämnas ut (jfr 7 kap. 3 § OSL).

En sekretessbestämmelse består i regel av tre rekvisit, dvs. förutsättningar för bestämmelsens tillämplighet. Dessa tre rekvisit anger sekretessens föremål, dess räckvidd och dess styrka.

Sekretessens föremål är den information som kan hemlighållas och anges i lagen genom ordet ”uppgift” tillsammans med en mer eller mindre långtgående precisering av uppgiftens art, t.ex. uppgift om enskilds personliga förhållanden.

En sekretessbestämmels räckvidd bestäms normalt genom att det i bestämmelsen preciseras att sekretessen för de angivna uppgifterna bara gäller i en viss typ av ärende, i en viss typ av verksamhet eller hos en viss myndighet. Några få sekretessbestämmelser gäller utan att räckvidden är begränsad. Uppgiften kan då hemlighållas oavsett i vilket ärende, i vilken verksamhet eller hos vilken myndighet den förekommer.

Sekretessens styrka bestäms i regel med hjälp av s.k. skaderekvisit. Man skiljer i detta sammanhang mellan raka och omvända skaderekvisit. Vid raka skaderekvisit är utgångspunkten att uppgifterna är offentliga och att sekretess bara gäller om det kan antas att en viss skada uppstår om uppgiften lämnas ut. Vid det omvända skaderekvisitet är utgångs-

punkten den omvända, dvs. att uppgifterna omfattas av sekretess. Vid ett omvänt skaderekvisit får uppgifterna således bara lämnas ut om det står klart att uppgiften kan röjas utan att viss skada uppstår. Det finns även sekretessbestämmelser som saknar skaderekvisit. Sekretessen är i dessa fall absolut, dvs. de uppgifter som omfattas av bestämmelsen ska hemlighållas utan någon skadeprövning om uppgifterna begärs ut.

Behovet av en ny sekretessbestämmelse

Liksom i fråga om trängselskatt anser regeringen att det är mycket angeläget att den enskildes integritet värnas så långt det är möjligt inom ramen för systemet med infrastrukturavgifter på väg. Uppgifter om ett fordon's passager i ett avgiftssystem medför en möjlighet att kartlägga en persons förflyttningar. Enligt regeringens mening måste utgångspunkten därför vara att tillgången till sådana uppgifter ska förbehållas dem som har behov av uppgifterna för att få avgiftsupptaget att fungera.

Uppgifter om passager inom ramen för trängselskattesystemet omfattas av absolut sekretess, dvs. någon prövning av om skada kan uppstå om uppgifterna lämnas ut görs inte (se 27 kap. 1 § OSL). I beslut varigenom trängselskatt bestäms eller underlag för bestämmande av sådan skatt fastställs gäller sekretessen dock endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage (27 kap. 4 § OSL). Vidare kan en uppgift som angår misstanke om ett begånget brott lämnas ut till en åklagarmyndighet, polismyndighet eller någon annan myndighet som har till uppgift att ingripa mot brott om fängelse är föreskrivet för brottet och detta kan antas föranleda någon annan påföljd än böter (se 10 kap. 24 § OSL). Genom den s.k. generalklausulen i 10 kap. 27 § OSL kan en sekretessbelagd uppgift även lämnas till en myndighet, om det är uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas har företräde framför det intresse som sekretessen ska skydda.

Till skillnad från i skattesammanhang, där sekretess gäller enligt 27 kap. 1 § OSL, finns det inte någon övergripande sekretessbestämmelse som är tillämplig i Transportstyrelsens verksamhet avseende bestämmande av infrastrukturavgifter på väg eller fastställande av underlag för sådana avgifter. De sekretessbestämmelser som kan tillämpas avseende infrastrukturavgifter på väg är bestämmelserna om kameraövervakning i 32 kap. 3 § OSL och bestämmelserna om uppgift i vägtrafikregistret i 6 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641).

Bestämmelserna i 32 kap. 3 § OSL reglerar sekretess för sådan uppgift om en enskilds personliga förhållanden som har inhämtats genom kameraövervakning som avses i kameraövervakningslagen (2013:460). Skaderekvisitet i bestämmelsen har den 1 juli 2013 ändrats från ett rakt till ett omvänt skaderekvisit i samband med att kameraövervakningslagen trädde i kraft. Detta innebär att presumtionen i 32 kap. 3 § OSL numera är för sekretess. Vidare gäller i verksamhet som avser folkbokföring eller annan liknande registrering av befolkningen och, i den utsträckning regeringen meddelar föreskrifter om det, i annan verksamhet som avser registrering av betydande del av befolkningen, sekretess för uppgifter om enskilds personliga förhållanden, om det av särskild anledning kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften

röjs (22 kap. 1 § OSL). Sekretessen har avgränsats med ett särskilt kvalificerat skaderekvisit för att markera att den är tänkt att tillämpas i undantagssituationer. Sekretess gäller enligt samma bestämmelse även i verksamhet som nyss nämnts för uppgift i form av fotografisk bild av den enskilde, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider men. I detta fall är det således fråga om ett omvänt skaderekvisit. Regeringen har i 6 § offentlighets- och sekretessförordningen meddelat föreskrifter om att sådan sekretess ska gälla för verksamhet som avser Transportstyrelsens vägtrafikregister.

Enligt regeringens uppfattning ger de ovan angivna sekretessbestämmelserna inte ett tillräckligt skydd för den enskildes personliga integritet vid t.ex. registrering av passager och beslut om infrastrukturavgifter. Som framgår ovan är det angeläget att så långt som möjligt värna den enskildes integritet inom ramen för systemet för uttag av infrastrukturavgifter. Detta innebär att möjligheten att kartlägga en persons förflyttningar in i och ut ur avgiftsbelagda områden bör förhindras. En ny sekretessbestämmelse bör därför införas, lämpligen i 29 kap. OSL som avser sekretess till skydd för enskild i verksamhet som rör transporter och andra former av kommunikation.

Den nya sekretessbestämmelsen

Avsikten med den nya sekretessbestämmelsen är således att så långt som möjligt värna den enskildes personliga integritet inom ramen för systemet för uttag av infrastrukturavgifter. Det innebär att uppgifter om en enskilds personliga förhållanden som gör det möjligt att kartlägga dennes förflyttningar bör omfattas av sekretess. Uppgifter om vilka fordon som har passerat en viss betalstation vid olika tidpunkter bör således omfattas av sekretess. Detta innebär att exempelvis uppgifter om ett fordots registreringsnummer och identitetsnummer på en eventuell transponder kommer att omfattas av sekretess. Även uppgifter om en enskilds ekonomiska förhållanden med anknytning till infrastrukturavgifter bör skyddas. Exempelvis bör uppgifter om belopp, betalning av infrastrukturavgift, utfärdad betalningsuppsmaning och uppgifter om att en avgift lämnats för indrivning omfattas av sekretess. Sekretess bör dock inte gälla i större utsträckning än vad som är nödvändigt för att skydda de känsliga uppgifterna. Sekretess för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden bör därför på motsvarande sätt som gäller för trängselskatt, begränsas till att gälla i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg eller fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift. Verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg innefattar bland annat hanteringen av registrerad information som behövs för att fatta beslut om infrastrukturavgift. Med verksamhet som avser fastställande av underlag för bestämmande av infrastrukturavgift avses bland annat registreringen av fordons passager och hantering av registrerad information som behövs för att fastställa ett korrekt beslutsunderlag.

Bestämmelser om absolut sekretess är ovanliga. I förarbetena till lagen om trängselskatt (prop. 2003/04:145 s. 103) uttalade regeringen att möjligheten att kartlägga en persons förflyttningar in i och ut ur ett

område som omfattas av trängselskatt skulle förhindras med hänsyn till den enskildes personliga integritet. Det angavs vidare att Datainspektionen särskilt påpekat att det inte är godtagbart att envar ska få uppgifter ur vägtrafikregistret beträffande en bils rörelser. Eftersom uppgifterna redan omfattades av absolut sekretess enligt dåvarande 9 kap. 1 § sekretesslagen (1980:100) – nuvarande 27 kap. 1 § OSL – gjordes dock endast en ändring i fråga om den sekretess som skulle gälla för uppgifter i beslut.

Utformningen av systemet för uttag av infrastrukturavgifter kommer att likna trängselskattesystemets utformning. Även inom ramen för systemet för uttag av infrastrukturavgifter kommer fordons passager av betalstationer att registreras och uppgifterna behandlas. Om uppgifterna inte skyddas av sekretess kommer det således att vara möjligt att kartlägga en persons förflyttningar i systemen. Även inom systemet för infrastrukturavgifter är det angeläget att denna möjlighet till kartläggning av enskildas förflyttningar förhindras. Regeringen anser därför att det även i fråga om uppgifter om passager inom ramen för systemet för uttag av infrastrukturavgifter finns skäl för en stark sekretess.

När det övervägs att införa en ny sekretessbestämmelse i offentlighets- och sekretesslagen ska det alltid göras en avvägning mellan insynsintresset och sekretessintresset (prop. 1979/80:2 Del A s. 75 f.). Uppgifter som förekommer inom systemet för uttag av infrastrukturavgifter kommer som tidigare nämnts i många avseenden att vara likartade de uppgifter för vilka sekretess gäller i trängselskattesystemet. Regeringen anser att intresset av att skydda den enskilde från obehörig kartläggning av dennes förflyttningar är av lika stor vikt i verksamhet som avser uttag av infrastrukturavgifter som i verksamhet som avser uttag av trängselskatt. Bestämmelser om absolut sekretess är som nämnts ovanliga och regeringen har förståelse för *Journalistförbundets* synpunkter. Även om uppgifterna i det ena fallet används för att påföra en skatt och i det andra fallet en avgift kan de användas på samma sätt för att kartlägga ett fordons rörelser. Att mot den bakgrunden låta uppgifterna i fråga om avgifter omfattas av en sekretessbestämmelse med ett svagare sekretesskydd än vad som gäller för motsvarande uppgifter i trängselskattesystemet framstår som svårförklarligt. På samma sätt som inom trängselskattesystemet bedömer regeringen att intresset av att värna den enskildes personliga integritet får anses väga tyngre än intresset av insyn i verksamheten för uttag av avgifter. Absolut sekretess bör därför gälla i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg eller fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. Detta innebär att uppgifterna kommer att omfattas av ett lika starkt sekretesskydd som gäller för uppgifter i verksamhet avseende bestämmande av trängselskatt och fastställande av underlag för bestämmande av trängselskatt.

Även när det gäller *besluten* om infrastrukturavgift bör vissa uppgifter undantas från offentlighet. Liksom för beslut om trängselskatt bör detta gälla uppgifter om vilken betalstation en bil har passerat och om tidpunkten för denna passage, dvs. uppgifter som innebär att en obehörig kartläggning av enskilda kan göras. Av hänsyn till allmänhetens behov

av insyn och intresset av rättssäkerhet bör övriga uppgifter i besluten vara offentliga.

Sekretesstiden

Sekretesstiden i olika sekretessbestämmelser varierar beroende på vilken typ av uppgift det är fråga om. Exempelvis brukar sekretess till skydd för uppgifter om enskildas personliga förhållanden gälla i högst 70 år, medan sekretess till skydd för ekonomiska förhållanden ofta gäller i högst 20 år (jfr 27 kap. 1 § OSL som rör skattesekretessen). Den bestämmelse som nu 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. Sekretesstiden ska inte sättas längre än vad som är nödvändigt för att uppfylla syftet med bestämmelsen och bör därför enligt regeringen bestämmas till högst 20 år.

Mål hos domstol

I fråga om uppgifter om passager i trängselskattesystemet gäller sekretess 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 OSL. 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 (27 kap. 4 § OSL).

Om ett beslut om infrastrukturavgift överklagas till allmän förvaltningsdomstol kommer uppgifter om den enskildes passager att finnas hos domstolen. Även i dessa fall finns således en möjlighet att kartlägga enskildas förflyttningar på de vägavsnitt där infrastrukturavgifter tas ut. Liksom för motsvarande uppgifter i mål om trängselskatt anser regeringen därför att uppgifter i mål om infrastrukturavgifter hos domstol bör omfattas av sekretess. Någon skillnad på sekretessens styrka mellan vad som gäller i skattemål och i mål om infrastrukturavgift bör inte göras. Skaderekvisitet bör därför vara rakt, vilket innebär en presumtion för offentlighet. En bestämmelse motsvarande den som återfinns i 27 kap. 4 § OSL bör således införas för mål om infrastrukturavgifter.

Rätten att meddela och offentliggöra uppgifter

Enligt 3 kap. 1 § OSL innebär sekretess ett förbud att röja en uppgift, vare sig det sker muntligen, genom utlämnande av allmän handling eller på något annat sätt. Sekretess innebär således såväl tystnadsplikt som handlingssekretess. När en ny bestämmelse om sekretess införs måste man ta ställning till om den tystnadsplikt som följer av den föreslagna sekretessbestämmelsen ska ha företräde framför den meddelarfrihet som följer av 1 kap. 1 § TF och 1 kap. 1 och 2 §§ yttrandefrihetsgrundlagen. Enligt förarbetena till sekretesslagen bör som grundprincip alltid gälla att stor återhållsamhet ska iakttas vid prövningen av om undantag från rätten att meddela och offentliggöra uppgifter ska göras i ett särskilt fall. I förarbetena anges vidare att den enskilda sekretessbestämmelsens utformning kan ge viss vägledning för avvägningen mellan intresset av

sekretess och intresset av offentlig insyn. I fråga om sekretessregler utan skaderekvisit anför även att det kan finnas större anledning att överväga undantag från rätten att meddela och offentliggöra uppgifter än i andra fall (prop. 1979/80:2 Del A, s. 111).

Som tidigare angetts anser regeringen att uppgifter om passager inom ramen för systemet för uttag av infrastrukturavgifter är mycket känsliga eftersom de medför möjligheter att kartlägga en persons rörelser inom de avgiftsbelagda områdena. Uppgifterna har bedömts så känsliga att de föreslås omfattas av absolut sekretess. Den typ av integritetskänsliga uppgifter som det här är fråga om förekommer även inom trängselskattesystemet där uppgifterna omfattas av absolut sekretess och där tystnadsplikten enligt bestämmelsen har företräde framför meddelarfriheten (27 kap. 1 och 10 §§ OSL). Även om det i det ena fallet rör sig om en skatt och i det andra en avgift, anser regeringen att det inte har framkommit något sakligt skäl att behandla frågan om meddelarfrihet på ett annat sätt för uppgifter om passager inom infrastrukturavgiftssystemet än för motsvarande uppgifter i trängselskattesystemet. Mot denna bakgrund bedömer regeringen att tystnadsplikten till skydd för uppgifter om enskilda passager inom ramen för systemet för uttag av infrastrukturavgifter bör ges företräde framför rätten att meddela och offentliggöra uppgifter.

Sekretessbrytande bestämmelser

Enligt 8 kap. 1 och 3 §§ OSL gäller sekretess inte bara i förhållande till enskilda utan också mot andra svenska myndigheter, utländska myndigheter och mellanfolkliga organisationer. Såväl enskilda som andra organ kan dock i vissa fall ha ett berättigat behov av att få del av uppgifter som annars omfattas av sekretess. Vid införandet av en ny sekretessbestämmelse behöver det övervägas om det ska införas några sekretessbrytande bestämmelser för att möjliggöra uppgiftslämnande till enskilda eller till andra myndigheter. En bestämmelse som bryter sekretess till förmån för enskilda eller myndigheter kan föras in direkt i OSL eller i en lag eller förordning som OSL hänvisar till. En intresseavvägning ska göras mellan myndigheternas och enskildas behov av att ta del av uppgifterna och de intressen som de aktuella sekretessbestämmelserna avser att skydda.

Som framgår av avsnitt 5.6.4 kommer registrering av passager på sikt att kunna ske genom avläsning av transpondersignaler. Betalning av infrastrukturavgifterna kan då ske via en s.k. betalningsförmedlare i enlighet med kommissionens beslut (EG) nr 750/2009 (EETS-beslutet), se avsnitt 6.4. Av artikel 4.8 i EETS-beslutet framgår att en betalningsförmedlars faktura till en väganvändare ska innehålla åtminstone tidpunkten då och platsen där avgiftsplikt inträdde. Vidare ska infrastrukturavgiftens storlek och grunden för dess beräkning anges. Det är avgiftsupptagaren, eller den som i avgiftsupptagarens ställe beslutar om och fastställer underlag för beslut om infrastrukturavgifter, som har tillgång till dessa uppgifter. Uppgifterna bör i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift och fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift som tidigare nämnts omfattas av absolut sekretess. Betalningsförmedlaren kommer att behöva ha tillgång till de uppgifter som finns hos avgiftsupptagaren eller den som i avgiftsupp-

tagarens ställe beslutar om eller fastställer underlag för beslut om infrastrukturavgifter för att exempelvis kunna utfärda en faktura. För att en betalningsförmedlare ska kunna utföra sitt uppdrag gentemot den väganvändare som har ingått avtal med denne och fullgöra de skyldigheter som krävs enligt EETS-beslutet behöver denne få del av de sekretessbelagda uppgifterna hos avgiftsupptagaren eller den som i avgiftsupptagarens ställe beslutar om eller fastställer underlag för beslut om infrastrukturavgifter.

Sekretess för uppgifter kan hävas om den enskilde samtycker till det (12 kap. 1 § OSL). Ett samtycke behöver inte vara uttryckligt. Också ett tyst, s.k. presumerat samtycke, får godtas. Ibland framgår det av den enskildes beteende och förväntningar att han eller hon i viss utsträckning accepterar att en hemlig uppgift vidarebefordras. Ett samtycke kan ges i förväg, med tanke på en kommande situation (prop. 1979/80:2 Del A s. 331).

Den som träffar ett avtal med en betalningsförmedlare kan således – uttryckligen eller underförstått – genom avtalet samtycka till att betalningsförmedlaren får ta del av uppgifter om den enskildes passager. Regeringen anser mot denna bakgrund att det saknas skäl att införa en ny sekretessbrytande bestämmelse. I stället bör bestämmelserna i 10 kap. 1 § och 12 kap. 2 § OSL tillämpas. Bestämmelserna innebär att sekretess till skydd för enskild inte hindrar att en uppgift lämnas till en annan enskild eller till en myndighet om den enskilde samtycker till det.

5.9 Verkställighet och indrivning

Samarbete avseende indrivning och handräckning mellan stater

Allmänt om samarbetet

Som tidigare framgått är regeringens bedömning att även utländska fordon på sikt ska omfattas av avgiftsplikt. Det är därmed av intresse att undersöka möjligheterna 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 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 skattehandräkningsavtalet²⁰ och i Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräkning i skatteärenden²¹. 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 OECD:s modellavtal (se prop. 2010/11:84). För närvarande (juli 2013) har 55 stater anslutit sig till konventionen eller åtminstone undertecknat den och ytterligare ett par har förklarat att de har för avsikt att göra det. Konventionen har trätt i kraft i förhållande till, utöver Sverige, Argentina, Australien, Azerbajdzjan, Belgien, Costa Rica, Danmark (inklusive Grönland), Finland, Frankrike, Förenade kungariket, Georgien, Indien, Island, Italien, Korea, Litauen, Moldavien, Nederländerna, Norge, Polen, Slovenien, Spanien, Ukraina och USA. Till de länder som har undertecknat konventionen men ännu inte ratificerat den hör Ryssland 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 handräkning i skatteärenden mellan de nordiska länderna. Eftersom utländska fordon för närvarande inte omfattas av trängselskatt finns den inte med i den uppräknade 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

²⁰ Lag (1990:226) om handräkning i skatteärenden mellan de nordiska länderna.

²¹ Lag (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräkning i skatteärenden.

konventionspart förtecknas de skatter 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. 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 del 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 avgifter och vilka situationer som omfattas. I många fall är det bara skatt på inkomst och förmögenhet som omfattas.

Samarbetet inom EU

På indrivningsområdet regleras samarbetet fr.o.m. den 1 januari 2012 genom rådets direktiv 2010/24/EU av den 16 mars 2010 om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar som avser skatter, avgifter och andra åtgärder²². 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.

Indrivningsdirektivet 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 och avgifter, 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.

En viktig nyhet är införandet av ett s.k. enhetligt dokument som ska ligga till grund för indrivningsåtgärder i den anmodade medlemsstaten

²² EUT L 84, 31.3.2010, s. 1 (Celex 32010L0024).

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 har detta förväntats komma att 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.

Indrivning av infrastrukturavgifter

Regeringens förslag: Om infrastrukturavgift på allmän väg inte betalas i rätt tid ska avgiften lämnas för indrivning enligt lagen om indrivning av statliga fordringar m.m. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske. Ett beslut om infrastrukturavgift ska gälla omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Infrastrukturavgifter på allmän väg ska omfattas av bestämmelserna i lagen om indrivning av statliga fordringar m.m. om företrädesrätt vid utmätning av lön.

Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska tillämpas på infrastrukturavgifter på allmän väg.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kronofogdemyndigheten* anser att indrivningsdirektivet bör göras tillämbart vid indrivning av mindre belopp.

Skälen för regeringens förslag: Om infrastrukturavgift som tas ut för användande av allmän väg inte betalas inom föreskriven tid anser regeringen att fordringen ska lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m., i likhet med vad som gäller för trängselskatten. I fråga om vissa skatter och flertalet avgifter får regeringen meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp. Eftersom det kan bli aktuellt med låga belopp vid indrivning av infrastrukturavgifter bör detta även gälla i fråga om sådana avgifter. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken. Ett beslut om infrastrukturavgift bör av effektivitetsskäl gälla omedelbart även om det överklagas. En bestämmelse med den innebörden bör därför tas in i lagen.

I 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. regleras företrädesrätt vid utmätning av lön för vissa statliga fordringar. Enligt bestämmelsen gäller företrädesrätten för böter och viten samt fordringar som har påförts enligt bestämmelserna i skatteförordningen (2011:1244) och i vissa andra angivna lagar avseende särskilda skatter och avgifter. Lagen är tillämplig på viktigare avgifter, bland annat överlastavgift och trängselskatt. Den gäller även ränta på skatt, skattetillägg och avgift. Enligt regeringens uppfattning bör infrastrukturavgifter på väg behandlas på samma sätt som de särskilda skatter och avgifter som räknas upp i bestämmelsen. Företrädesrätt vid utmätning av lön ska

således gälla även för infrastrukturavgift som tas ut för användande av allmän väg.

Som tidigare nämnts har svenska myndigheter inte alltid tillgång till uppgifter om utländska fordonsägare. Även i de fall uppgift om fordonsägare finns kan det vara svårt att driva in fordringar avseende infrastrukturavgifter i andra länder. Om en fordran inte kan drivas in i Sverige och det finns indikationer på att den kan drivas in i en annan stat har Kronofogdemyndigheten möjlighet att ansöka om bistånd med indrivning i den andra staten.

I praktiken är möjligheterna att få bistånd med indrivning av skatter och avgifter 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.

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 inte konstruerad som ett förbud mot att göra en framställning, utan som en möjlighet att vägra bistånd. Ett förbud mot att ansöka om bistånd i fråga om lägre belopp har dock införts i lagen (2011:1537) om bistånd med indrivning av skatter och avgifter inom Europeiska unionen. *Kronofogdemyndigheten* anser att beloppsgränsen i lagen bör sänkas eller tas bort för att även möjliggöra indrivning av fordringar på mindre belopp enligt indrivningsdirektivet. Eftersom lagen omfattar alla skatter och motsvarande pålagor anser regeringen dock att en ändring av beloppsgränsen i lagen är en fråga som kräver en mer omfattande behandling än inom ramen för denna remiss.

Den utveckling som pågår vad gäller Europaråds- och OECD-konventionen är lovande och konventionen innehåller inte någon begränsning i fråga om belopp. Danmark, Norge, Tyskland, Polen, Finland och Nederländerna är de stater inom EU som står för den största andelen tung lastbilstrafik i Sverige. Av dessa är det bara Tyskland som inte har ratificerat konventionen. Om konventionen skulle göras tillämplig på infrastrukturavgifter skulle därmed en stor del av de utländska fordonens avgifter lättare kunna drivas in. Konventionen omfattar bland annat vägavgifter för vissa tunga fordon och överlastavgifter. Infrastrukturavgiften är, till skillnad från i vart fall vägavgifterna för vissa tunga fordon, inte att anse som en skatt, men är i övrigt av liknande karaktär och bör därför enligt regeringens uppfattning kunna omfattas av samarbetet. Regeringen anser således att avgifter på allmän väg enligt lagen om infrastrukturavgifter på väg ska läggas till uppräknningen av de skatter och avgifter som konventionen ska tillämpas på i bilaga 2 till lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden.

5.10 Överklagande

Regeringens bedömning: Transportstyrelsens beslut rörande infrastrukturavgifter bör kunna överklagas. Ett beslut som har fattats genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret bör inte kunna överklagas förrän det har omprövats.

Beslut om infrastrukturavgift på allmän väg som rör en fysisk person bör överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen hade sin hemortskommun när beslutet i saken fattades.

Bestämmelserna i 67 kap. 8 § skatteförfarandelagen bör tillämpas i fråga om juridiska personer.

I övriga fall bör huvudregeln, att beslut överklagas till den förvaltningsdomstol inom vars domkrets ärendet först prövats, tillämpas.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning. Till skillnad från utredningens förslag föreslås dock beslut i övriga fall överklagas enligt huvudregeln.

Remissinstanserna: *Domstolsverket* är positivt till att Förvaltningsrätten i Karlstad utses till specialforum och till att automatiserade beslut ska omprövas innan de kan överklagas.

Skälen för regeringens bedömning

Överklagande

Beslut om infrastrukturavgift på allmän väg bör, liksom beslut om trängselskatt, kunna överklagas. Således bör Transportstyrelsens beslut om att påföra infrastrukturavgift och beslut om omprövning, anstånd och befrielse från avgift kunna överklagas. Beslut som har fattats genom automatiserad behandling bör dock enligt regeringens uppfattning inte få överklagas förrän det har omprövats av Transportstyrelsen. Ett överklagande som sker innan beslutet har omprövats bör anses som en begäran om omprövning. För att ett beslut om infrastrukturavgift som har fattats genom automatiserad behandling ska kunna prövas i högre instans måste således beslutet om omprövning överklagas. Regleringen överensstämmer i sak med hur beslut om trängselskatt överklagas.

Bestämmelser som reglerar möjligheten att överklaga beslut till domstol ska enligt 11 kap. 2 § regeringsformen meddelas i lag. Med hänsyn härtill bör i fråga om beslut enligt förordningen om infrastrukturavgifter en hänvisning göras till huvudregeln i 22 a § förvaltningslagen (1986:223) om att förvaltningsmyndigheters beslut överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Härav framgår även att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

Forum

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). Däri 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.

Regeringen anser inte att det finns några uppenbara skäl som talar för att mål om infrastrukturavgifter bör hanteras av en och samma domstol. Däremot finns det klara fördelar med att målen hanteras av de domstolar som finns i anslutning till avgiftssystemen eller i närheten av dem som klagar. Som jämförelse kan konstateras att av 295 inkomna mål om trängselskatt 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 kommer att hanteras av de domstolar inom vars domkrets vägtullsområdena kommer att finnas, dvs. Förvaltningsrätten i Linköping och Förvaltningsrätten i Härnösand. Dessa domstolar har lokalkännedom om avgiftssystemen. En sådan lösning medför också att den enskilde inte behöver resa över landet om muntlig förhandling ska hållas, med lägre kostnader och färre olägenheter som följd. Mot denna bakgrund anser regeringen att huvudregeln inom skatterätten bör tillämpas även såvitt avser infrastrukturavgifter.

Utförliga bestämmelser om domstols behörighet avseende beslut som rör juridiska personer finns i skatteförfarandelagen. Även i den nu aktuella regleringen behövs särskilda bestämmelser om till vilken domstol en juridisk person ska vända sig med ett överklagande. Av förenklingsskäl bör i denna del en hänvisning till skatteförfarandelagens bestämmelser kunna göras i förordningen om infrastrukturavgifter.

Ägare till utlandsregistrerade fordon är troligen ofta inte bosatta i Sverige och träffas därmed inte av den föreslagna forumbestämmelsen för fysiska personer. För dessa och andra fall som inte omfattas de tidigare angivna forumreglerna bör enligt regeringens uppfattning huvudregeln i 14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar tillämpas. Eftersom besluten kommer att fattas av Transportstyrelsen i Örebro innebär detta att beslut i övriga fall kommer att överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad.

6 Elektroniska väggtullssystem

6.1 En ny lag om elektroniska väggtullssystem

Regeringens förslag: Lagen om elektroniska vägavgiftssystem ska ersättas av en ny lag om elektroniska väggtullssystem. Genom den nya lagen ska EFC-direktivet, i de delar det avser inrättandet av ett europeiskt system för elektroniska väggtullar, och EETS-beslutet i övergripande delar genomföras i svensk rätt. Genom bemyndiganden i lagen ska mer detaljerade föreskrifter kunna meddelas i förordning och på myndighetsnivå.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen föreslog inte en ny lag, utan ändringar i lagen om elektroniska vägavgiftssystem.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att termen väggtullssystem stämmer bra överens med Eurovinjettdirektivet och EETS-beslutet, men att det finns risk för förvirring då begreppet tull ofta förknippas med att passera en gräns av något slag.

Skälen för regeringens förslag

En ny lag

Det s.k. EFC-direktivet (Electronic Fee Collection) om driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullssystem, syftar till att möjliggöra att en och samma transponder kan användas i alla väggtullssystem i Europa som tillämpar transponderbetalning. Direktivet har genomförts i svensk rätt genom lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem. I enlighet med direktivet har kommissionen därefter fattat beslut om en definition av det europeiska systemet för elektroniska väggtullar och tekniska uppgifter för detta (EETS-beslutet). Även dessa bestämmelser behöver genomföras i svensk rätt. En redogörelse för EFC-direktivet och EETS-beslutet finns i avsnitt 4.3.

EETS-beslutet innehåller detaljerade bestämmelser om hur det europeiska systemet för elektroniska väggtullar ska utformas och administreras. Liksom i fråga om infrastrukturavgifter anser regeringen att det är lämpligt att detaljreglering i så stor utsträckning som möjligt sker i förordning eller genom myndighetsföreskrifter. Vissa bestämmelser kan dock vara av den karaktären att de kräver lagform.

Flera bestämmelser i EETS-beslutet rör parternas inbördes förhållanden. Det kan konstateras att en avgiftsupptagare, dvs. den som tar ut en avgift, kan vara antingen ett privaträttsligt subjekt, exempelvis Öresundsbrokonsortiet, eller ett offentligrättsligt, i form av en myndighet. Avgiftsupptagarens rättsförhållande till en väganvändare eller en betalningsförmedlare blir således i vissa fall ett civilrättsligt förhållande. Detsamma gäller förhållandet mellan betalningsförmedlare och väganvändare.

Av 8 kap. 2 § 1 regeringsformen framgår att föreskrifter som avser enskildas personliga ställning och deras personliga och ekonomiska förhållanden inbördes ska meddelas genom lag.

Även förhållandet mellan enskilda och det allmänna ska regleras i lag om föreskrifterna gäller skyldigheter för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, se 8 kap. 2 § 2 regeringsformen. I dessa fall finns dock enligt 8 kap. 3 § regeringsformen möjlighet att delegera föreskrifträtten till regeringen under förutsättning att föreskrifterna inte avser skatt, utom tull på införsel av varor, konkurs, utsökning eller annan rättsverkan av brott än böter.

Enligt 8 kap. 10 § regeringsformen kan riksdagen, när den bemyndigar regeringen att meddela föreskrifter i ett visst ämne, medge att regeringen bemyndigar en förvaltningsmyndighet eller en kommun att meddela föreskrifter i ämnet i fråga.

Enligt regeringens bedömning behöver ett flertal nya bestämmelser föras in i lag. I förhållande till den nuvarande lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem kommer omfattande ändringar att behöva göras. Regeringen anser därför att lagen om elektroniska vägavgiftssystem bör ersättas av en ny lag som ska innehålla de bestämmelser som behövs för att genomföra både EFC-direktivet och EETS-beslutet i svensk rätt. Det framstår dock som ändamålsenligt att, i den utsträckning det är möjligt, komplettera lagens bestämmelser med mer detaljerade föreskrifter i förordning eller 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.

Vägavgift eller vägtull?

I både EFC-direktivet och EETS-beslutet används begreppen vägtull och vägtullssystem. Vägtull definieras i EETS-beslutet som en avgift, skatt eller tull som tas ut i samband med fordonstrafik i ett vägtullsområde. I lagen om elektroniska vägavgiftssystem används i stället termen vägavgift. Av förarbetena till lagen framgår att termen vägavgift valdes eftersom den, till skillnad från termen vägtull, redan förekom i gällande svensk lagstiftning.

I Eurovinjettdirektivet används båda termerna. Med vägtull avses ett bestämt belopp som ska erläggas för ett fordon baserat på den sträcka som fordonet har färdats på infrastrukturen och med vägavgift avses ett bestämt belopp som ska erläggas för att ge fordonet rätt att under en viss tid använda infrastrukturen.

Regeringen bedömer att de infrastrukturavgifter som ska tas ut för färd på broarna i Motala och Sundsvall är att betrakta som vägtullar enligt både EETS-beslutet och Eurovinjettdirektivet. Detsamma gäller de avgifter som redan tas ut för färd på Svinesundsbron och Öresundsbron. Trängselskatten har mer karaktär av en vägtull än en tidsbaserad vägavgift eftersom man betalar för att få köra inom ett visst angivet område, även om det inte är en distansbaserad pålaga i sig. Termen vägtull i EETS-beslutets mening bedöms omfatta även trängselskatt.

Termen vägtull förekommer således inte i gällande svensk lagstiftning, men är den term som bäst motsvarar den EU-rättsliga regleringen. Vägtull är den term som används i EETS-beslutet och många definitioner i beslutet knyts till den termen. Vid en samlad bedömning anser regeringen att termen vägtull bör användas i den nya lagstiftningen och att den nya lagen ska benämnas lagen om elektroniska vägtullssystem.

6.2 Lagens syfte och tillämpningsområde

Regeringens förslag: Lagens syfte är att skapa förutsättningar för att använda standardiserad fordonsutrustning i elektroniska vägtullssystem enligt EFC-direktivet och EETS-beslutet.

Lagen ska gälla endast elektroniska vägtullssystem där fordonsutrustning används. Geografiskt ska tillämpningsområdet omfatta alla allmänna och enskilda vägar, gator, torg, leder och färjor som är att anse som väg samt andra områden där ett elektroniskt vägtullssystem används. Lagen ska inte tillämpas på ett mindre och helt lokalt elektroniskt vägtullssystem om kostnaderna för att uppfylla de föreskrivna kraven inte står i proportion till fördelarna. Den som avser att inrätta ett sådant system ska anmäla detta till den myndighet som regeringen bestämmer.

Lagens bestämmelser om betalningsförmedlare ska gälla endast förmedlare som är registrerade enligt lagen om elektroniska vägtullssystem eller i enlighet med EETS-beslutet i den medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) där förmedlaren är etablerad.

Lagens bestämmelser om väganvändare ska gälla endast väganvändare som har slutit kontrakt med en sådan betalningsförmedlare som är registrerad i enlighet med EETS-beslutet.

Regeringens bedömning: De befintliga betaltjänsterna AutoPASS, BroBizz och AutoBizz i samarbetet EasyGo och Færgen Bizz bör kunna existera vid sidan av EETS.

Utredningens förslag och bedömning: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen föreslog dock att alla färjor skulle omfattas av lagens tillämpningsområde.

Remissinstanserna: *Kommerskollegium* har påpekat att även betalningsförmedlare som är registrerade i ett EES-land bör omfattas av lagen.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Lagens syfte

Lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem syftar enligt 1 § till att säkerställa tekniska standarder för sådana system. EETS-beslutet innehåller, utöver tekniska krav, en rad administrativa villkor som ska uppfyllas av aktörer som verkar inom ramen för EETS, t.ex. avgiftsupptagare, betalningsförmedlare, väganvändare, förlikningsorgan, registerhållare och certifieringsorgan. Villkoren omfattar organisation, tekniska krav och informationsutbyte, men också rättigheter och skyldigheter för avgiftsupptagare, betalningsförmedlare och väganvändare samt vissa bestämmelser rörande deras inbördes förhållanden. Eftersom den nya lagen även ska genomföra bestämmelserna i EETS-beslutet bör syftet med lagen ges en vidare omfattning än tidigare. Sammantaget bör anges att lagen syftar till att skapa förutsättningar för att använda standardiserad fordonsutrustning i elektroniska vägtullssystem i enlighet med EFC-direktivet och EETS-beslutet.

Lagens tillämpningsområde

Vägtullssystem som omfattas av tillämpningsområdet

EFC-direktivet omfattar enligt artikel 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 tunnlar, broar och färjor. Direktivet ska dock inte tillämpas på

1. vägtullssystem som saknar system för elektronisk inkassering av vägtullar,

2. elektroniska vägtullssystem där utrustning inte behöver installeras i fordon och

3. små, rent lokala vägtullssystem 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 elektroniska vägtullssystem där transponder kan användas. För närvarande används transponddrar för upptag av infrastrukturavgifter på Öresundsbron och Svinesundsbron. Avsikten är att transponddrar så småningom även ska kunna användas på de nya broarna som byggs i Motala och Sundsvall.

Utredningen har definierat ett vägtullsområde som ett område, en väg, en gata, ett torg, en led eller en färja eller en kombination därav där vägtull tas ut. Med denna definition kommer också elektronisk inkassering av vägtullar på färjeleder som inte omfattas av vägnätet att omfattas.

Ett grundläggande syfte med EFC-direktivet är att åstadkomma kompatibilitet mellan olika elektroniska vägtullssystem inom unionen och därigenom bidra till en ökad smidighet i vägtrafiken. Dessa argument får en försvagad betydelse när det handlar om inkassering av vägtullar vid färjeleder. Skälet till detta är att det efterfrågade fria trafikflödet naturligt begränsas av att det är fråga om färjeavgångar. Köbildning med åtföljande miljö- och trafiksäkerhetsproblem kommer att bestämmas av trafikvolym och färjans tidtabell och kapacitet, även om köbildningen förvisso kan reduceras något med ett smidigare betalningsförfarande. Om en färja kan anses vara en integrerad del av det fria trafikflödet kan vinster ändå uppstå. En färja som utgör en integrerad del av trafikflödet tillhör normalt vägnätet.

Enligt regeringens bedömning talar dessa skäl för en snävare definition av begreppet vägtullsområde än den utredningen föreslagit. Endast färjor som är att anse som väg bör därför omfattas av definitionen av ett vägtullsområde. Det gäller exempelvis sådana färjor som är att anse som väganordningar enligt 2 § väglagen (1971:948). Totalt finns det 39 färjeleder i landet som utgör del av det allmänna vägnätet och som förvaltas av Trafikverket. På dessa tas avgift inte ut. Det finns inte någon statlig färjeled som har destination utanför landet. Kommuner kan, genom kommunala bolag eller i sin förvaltning, driva färjor för biltrafik. Det finns färjor som drivs av kommunala bolag som är avgiftsbelagda. Avgiftsbelagd färjetrafik kan även bedrivas av enskilda väghållare.

Såvitt regeringen känner till finns i dag endast två färjeleder, mellan Helsingborg och Helsingör respektive Ystad och Rønne på Bornholm,

som erbjuder elektronisk betalning av avgifter på ett sådant sätt att de därmed skulle kunna omfattas av den nya lagens tillämpningsområde. Färjelederna utgör dock, enligt regeringens bedömning, inte en del av det svenska vägnätet och faller därför utanför lagens tillämpningsområde.

Vid prövning av om elektroniska betalsystem på andra färjeleder ska omfattas av lagens tillämpningsområde får en bedömning göras i varje enskilt fall av om den aktuella färjan ska anses vara en väg. Vid bedömningen kan exempelvis beaktas om färjan har ett vägnummer, en väg-hållare, en tidtabell eller kapacitet som medför ett fritt trafikflöde i EFC-direktivets mening.

När det gäller undantaget för små, rent lokala elektroniska vägtullssystem bör det införas en särskild bestämmelse som anger att sådana system inte behöver uppfylla de föreskrivna kraven om kostnaderna för detta inte står i proportion till fördelarna.

Aktörer som omfattas av tillämpningsområdet

Av både EFC-direktivet (artikel 1.3) och EETS-beslutet (skäl 12) framgår att det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (EETS) som regleras i dessa rättsakter ska fungera som ett komplement till medlemsstaternas eventuella nationella vägtullssystem. Som exempel kan nämnas systemet på Öresundsbron. Driftskompatibilitet mellan de olika systemen ska dock säkerställas. Detta medför att bestämmelserna om avgiftsupptagare ska gälla för alla avgiftsupptagare som tar upp vägtullar med stöd av transponder och som inte omfattas av undantaget från lagens tillämpningsområde för ett mindre och helt lokalt elektroniskt vägtullssystem.

När det gäller betalningsförmedlare bedömer regeringen att det inte torde finnas något hinder mot att befintliga betaltjänster som AutoPASS, BroBizz, AutoBizz och Færgen Bizz eller det skandinaviska samarbetet EasyGo existerar vid sidan av EETS. Lagens bestämmelser om betalningsförmedlare ska därför endast gälla sådana betalningsförmedlare som är registrerade enligt den nya lagen eller, som Kommerskollegium påpekat, annars är registrerade i enlighet med EETS-beslutet i den medlemsstat inom EES där förmedlaren är etablerad. Vidare ska lagens bestämmelser om väganvändare endast gälla sådana användare som har slutit kontrakt med en sådan betalningsförmedlare som omfattas av lagens bestämmelser. En väganvändare som endast nyttjar någon av de befintliga betaltjänster som nämnts ovan omfattas alltså inte av den nya lagen.

6.3 Definitioner

Regeringens förslag: Definitioner av termerna anmält organ, avgiftsupptagare, betalningsförmedlare, elektroniskt vägtullssystem, fordonsutrustning, färdvägsdeklaration, teknisk utrustning, väganvändare, vägtull och vägtullsområde ska tas in i den nya lagen om elektroniska vägtullssystem. I fråga om definitioner av övriga termer som används i lagen hänvisas till lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningens förslag innehöll även en definition av svart lista.

Remissinstanserna: *Swedac* anser att definitionen av anmält organ bör omfatta både organ som anmälts enligt svensk lagstiftning och organ som anmälts enligt motsvarande föreskrifter i ett annat EES-land eller Turkiet.

Skälen för regeringens förslag: I och med genomförandet av EETS-beslutet behöver ett flertal termer definieras. Det handlar om termerna anmält organ, avgiftsupptagare, betalningsförmedlare, elektroniskt väg-tullssystem, fordonsutrustning, färdvägsdeklaration, teknisk utrustning, väganvändare, vägtull och vägtullsområde.

De flesta av termerna kräver ingen ytterligare förklaring än den som framgår av definitionen. Innebörden av vissa termer och uttryck behöver dock utvecklas något.

Betalningsförmedlare, avgiftsupptagare och väganvändare behandlas utförligt i avsnitt 6.4–6.6.

Med anmält organ avses ett organ som har anmälts för uppgifter i samband med bedömning av överensstämmelse enligt 7–9 §§ lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Som *Swedac* har påpekat bör definitionen även omfatta organ som har anmälts enligt motsvarande bestämmelser i ett annat land inom EES eller Turkiet.

Med elektroniskt vägtullssystem avses ett tekniskt och administrativt system för att ta upp vägtullar i ett vägtullsområde med stöd av fordonsutrustning, dvs. en transponder. Av definitionen av fordonsutrustning framgår att transpondern ska vara installerad i fordonet.

En färdvägsdeklaration ska skickas till avgiftsupptagaren i ett format som överenskommit mellan denne och en betalningsförmedlare. Vanligtvis torde det vara fråga om en elektronisk signal från en transponder som är installerad i ett fordon.

Termen ”driftskompatibilitetskomponenter” används i EETS-beslutet och avser ”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”. Såvitt får förstås avses med detta all teknisk utrustning eller tekniska komponenter som behövs för att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem, inklusive mjukvara. Enligt regeringens uppfattning bör definitionen förenklas i enlighet härmed. Vidare bör i den nya lagen uttrycket ”teknisk utrustning” användas i stället för ”driftskompatibilitetskomponenter”. Någon skillnad i sak i förhållande till EETS-beslutets definition är inte avsedd.

Med termen vägtullsområde avses en väg, gata, eller färja, som är att anse som en väg, ett torg, eller en annan led eller ett annat område, där ett elektroniskt vägtullssystem används. I fråga om vilka färjor som ska omfattas av definitionen hänvisas till föregående avsnitt. Begränsningen till platser där ett elektroniskt vägtullssystem används innebär att endast platser där vägtullar tas ut med stöd av transpondrar omfattas. Om vägtullar tas ut på en plats enbart med stöd av någon annan teknik, t.ex. fotografering av registreringsskyltar så som i dag sker i trängselskatte-systemen, anses denna plats alltså inte vara ett vägtullsområde.

Övriga termer som används i lagen definieras lämpligen genom att en hänvisning görs till lagen (2001:559) och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. I de författningarna finns de viktigaste definitionerna inom vägtrafikområdet samlade.

6.4 Betalningsförmedlare

6.4.1 Registrering som betalningsförmedlare

Regeringens förslag: En juridisk person som är etablerad i Sverige ska, efter ansökan hos den myndighet som regeringen bestämmer, registreras som betalningsförmedlare om den juridiska personen innehar föreskriven certifiering, har föreskriven och godkänd teknisk utrustning, har kompetens i fråga om elektroniska vägtullssystem eller motsvarande system, har lämplig finansiell ställning, har upprättat och kan upprätthålla en global riskhanteringsplan, och har gott anseende.

Om förutsättningarna för registrering inte längre är uppfyllda eller om den registrerade begär det ska registreringen som betalningsförmedlare återkallas.

Regeringens bedömning: Närmare bestämmelser om kraven för registrering bör regleras i myndighetsföreskrifter.

I förordning bör anges att Transportstyrelsen prövar en ansökan om att registreras som betalningsförmedlare.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Av artikel 3 i EETS-beslutet framgår att en juridisk person kan ansöka om att registreras som betalningsförmedlare i det land där företaget är etablerat. Ansökan ska beviljas om den juridiska personen

- a) innehar certifiering enligt EN ISO 9001 eller motsvarande,
- b) visar att den 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) påvisar kompetens när det gäller tillhandahållandet av system för elektroniska vägtullar eller inom berörda områden,
- d) har lämplig finansiell ställning,
- e) kan upprätthålla en global riskhanteringsplan, som granskas minst vartannat år, och
- f) har gott anseende.

För att registrering ska ske i Sverige krävs att betalningsförmedlaren är etablerad i landet. Vad som avses med etablerad definieras inte i EETS-beslutet. Begreppet etablerad behandlas i propositionen Leveransplikt för elektroniskt material (prop. 2011/12:121 s. 57) och i skäl 19 till Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personupp-

gifter och om det fria flödet av sådana uppgifter²³. Regeringen anser att begreppet bör ges motsvarande innebörd i detta sammanhang. Med begreppet etablerad bör således enligt regeringens 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 att företaget är etablerat här.

De grundläggande kraven för att registreras som betalningsförmedlare ska med hänsyn till sin karaktär tas in i lag. Närmare detaljbestämmelser om kraven, bl.a. bestämmelser om vilken certifiering och vilken teknisk utrustning som ska innehas, närmare föreskrifter om den tekniska utrustningen, vad som ska krävas för att visa lämplig finansiell ställning och vad den globala riskhanteringsplanen ska innehålla tas dock enligt regeringens uppfattning lämpligen in i myndighetsföreskrifter.

I EETS-beslutet anges inte vad som ska innefattas i kravet på gott anseende. Ett motsvarande krav finns i bland annat fordonslagen (2002:574) och yrkestrafiklagen (2012:210). I förarbetena till yrkestrafiklagen anges att en helhetsbedömning ska göras av den prövades vandel. Sökandens lämplighet ska bedömas liksom om sökanden kan förväntas följa de regler som gäller för näringen. Bristande laglydnad i olika avseenden ska påverka bedömningen (se prop. 2011/12:80 s. 73 ff.). Enligt regeringens uppfattning kan dessa uttalanden tjäna som vägledning vid en tolkning av begreppet även i denna lagstiftning. Sökanden bör t.ex. inte vara försatt i konkurs eller motsvarande och bör ha fullgjort sina skyldigheter gentemot det allmänna såvitt avser betalning av skatter och avgifter.

Av lagen ska även framgå att registreringen som betalningsförmedlare ska återkallas om förutsättningarna för registrering inte längre är uppfyllda eller om den registrerade begär det.

I förordning bör anges att ansökningar om att få registreras som betalningsförmedlare ska prövas av Transportstyrelsen.

²³ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31 (Celex 31995L0046).

6.4.2 Betalningsförmedlares skyldigheter

Regeringens förslag: En betalningsförmedlare ska inom två år från registreringen ha träffat avtal om förmedling av vägtull med avgiftsupptagare för samtliga vägtullsområden som omfattas av denna lag eller av EFC-direktivet.

Betalningsförmedlaren ska upprätthålla den fullständiga täckning av vägtullsområden som avses i första stycket. Om täckningen skulle ändras ska fullständig täckning återupprättas inom sex månader.

En betalningsförmedlare ska när ett avtal om förmedling av vägtull träffas med en väganvändare informera denne om den behandling av personuppgifter som avtalet leder till och väganvändarens rättigheter enligt personuppgiftslagen, informera väganvändarna om sin täckning av vägtullsområden och eventuella förändringar av den, vid behov förse de väganvändare med vilka avtal om förmedling av vägtull har träffats med fordonsutrustning som uppfyller föreskrivna tekniska krav och visa att utrustningen uppfyller kraven, tillhandahålla lämpliga tjänster och tekniskt stöd för anpassning av fordonsutrustning, ansvara för de fasta parametrar för klassificering av ett fordon som är lagrade i fordonsutrustningen eller hos betalningsförmedlaren, se till att variabla parametrar för klassificering av ett fordon kan ställas in manuellt genom fordonsutrustningen, föra en förteckning över fordonsutrustning som inte längre är godkänd och som hänför sig till ett avtal mellan förmedlaren och en väganvändare, offentliggöra sina villkor för att träffa avtal med en väganvändare och samarbeta med en avgiftsupptagare vid indrivning av vägtullar.

I en väganvändares faktura ska betalningsförmedlarens avgifter skiljas från vägtullarna och som huvudregel ska tidpunkt och plats för avgiftspliktens inträde samt typ av vägtull anges.

Regeringens bedömning: En betalningsförmedlare bör årligen underrätta Transportstyrelsen om sin täckning av vägtullsområden.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens men skulle enligt förslaget regleras i myndighetsföreskrifter.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Enligt artikel 4 i EETS-beslutet har betalningsförmedlaren vissa rättigheter och skyldigheter. För det första ska en betalningsförmedlare inom 24 månader från registreringen ha ingått avtal med alla avgiftsupptagare inom EES så att denne har full täckning av samtliga vägtullsområden som omfattas av EFC-direktivet. Den fullständiga täckningen ska sedan upprätthållas, och om den skulle ändras, återupprättas inom sex månader. Förmedlaren ska informera väganvändarna om sin täckning av vägtullsområden och eventuella förändringar av den.

Vid behov ska väganvändarna förse med fordonsutrustning som uppfyller kraven i EETS-beslutet och bevis på att så är fallet. Vidare ska lämpliga tjänster och tekniskt stöd tillhandahållas för att säkerställa rätt personlig anpassning av fordonsutrustningen. Fordonsutrustningen kan exempelvis innehålla parametrar för klassificering av fordon, som t.ex. typ av fordon, vikt eller antal axlar. En betalningsförmedlare ska ansvara för de fasta parametrar för klassificering av fordon som är lagrade i

fordonsutrustningen eller i betalningsförmedlarens informationssystem. Variabla parametrar för klassificering av fordon, som kan variera från en resa till en annan och inom en resa, ska kunna konfigureras via ett lämpligt gränssnitt mellan människa och maskin, dvs. kunna ställas in manuellt genom fordonsutrustningen. Variabla parametrar kan exempelvis avse antal axlar, inklusive lyfta axlar, och släpvagnar.

En betalningsförmedlare ska enligt artikel 4.6 föra en förteckning över fordonsutrustning som förmedlaren inte längre godkänner. Som framgår av artikel 7.3 har förteckningen betydelse för betalningsförmedlarens betalningsskyldighet i förhållande till en avgiftsupptagare. Sedan förteckningen sänts till avgiftsupptagaren ska betalningsförmedlaren inte vara betalningsskyldig för ytterligare vägtull som uppkommit genom användning av fordonsutrustning som finns angiven på förteckningen. Förteckningen ska föras i enlighet med personuppgiftslagens (1998:204) bestämmelser om skydd för personuppgifter.

Av artikel 4 framgår vidare att en betalningsförmedlare ska offentliggöra sin kontrakteringspolitik. Härmed torde avses att eventuella standardavtal eller andra allmänna kontraktsvillkor ska offentliggöras. I fakturor ska betalningsförmedlarens avgifter skiljas från vägtullarna och som huvudregel ska bl.a. tidpunkt och plats för avgiftspliktens inträde anges. Även vilken typ av vägtull fakturan avser ska anges. Med begreppet typ av vägtull torde avses förhållanden som avser det avgiftspliktiga fordonet, t.ex. om det är fråga om avgift för en personbil eller en lastbil. Betalningsförmedlaren ska också samarbeta med avgiftsupptagare vid indrivning av avgifter.

När ett avtal träffas mellan en betalningsförmedlare och en väganvändare ska, enligt artikel 9.1, betalningsförmedlaren informera väganvändaren om den behandling av personuppgifter som avtalet kan leda till och om väganvändarens rättigheter enligt tillämplig lagstiftning om skydd av personuppgifter.

De beskrivna bestämmelserna innebär att en betalningsförmedlare åläggs olika skyldigheter i förhållande till väganvändare och avgiftsupptagare. Eftersom bestämmelserna i stor utsträckning avser civilrättsliga förhållanden ska regleringen ske i lag.

Även ytterligare ett antal skyldigheter åläggs betalningsförmedlaren enligt artikel 4. En årlig deklaration över betalningsförmedlarens täckning av vägtullsområden ska lämnas till registreringsstaten. Rapporteringen är en förutsättning för att kunna utöva en effektiv tillsyn över betalningsförmedlarnas verksamhet och regleras lämpligen på förordningsnivå. Vidare ska betalningsförmedlaren övervaka servicenivåns prestanda och ha granskade driftsprocesser som gör det möjligt att vidta lämpliga åtgärder då prestandaproblem eller integritetsöverträdelser upptäcks. Detta är närmast att anse som ett sådant tekniskt krav på ett vägtullssystem och den fordonsutrustning som ska användas i ett sådant system som regeringen enligt avsnitt 6.9 föreslår ska regleras på myndighetsnivå.

6.5 Avgiftsupptagare

6.5.1 Vem är avgiftsupptagare?

Regeringens bedömning: Trafikverket bör utses till avgiftsupptagare på allmän väg där transpondersystem används, med undantag för Svinesundsbron.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* är tveksam till om det är lämpligt att utse Trafikverket till avgiftsupptagare på allmän väg.

Skälen för regeringens bedömning: En avgiftsupptagare definieras i EETS-beslutet som en offentlig eller privat organisation som tar ut vägtullar för fordonstrafik i ett EETS-område. En avgiftsupptagare bör således i den nya lagen definieras som en myndighet eller en juridisk person som genom ett elektroniskt vägtullssystem tar upp vägtullar för fordonstrafik i ett vägtullsområde. En avgiftsupptagare kan t.ex. vara en juridisk person, exempelvis Öresundsbrokonsortiet eller en statlig myndighet.

Som huvudregel är det den som tillhandahåller och driver infrastrukturen, dvs. väghållaren såvitt avser vägar och gator, som också tar ut eventuella vägtullar.

Av 5 § väglagen (1971:948) framgår att staten är väghållare för allmänna vägar. Enligt 6 § samma lag har Trafikverket hand om väghållningen för statens räkning. Av avsnitt 5.6.5 framgår att regeringen anser att Trafikverket, i egenskap av väghållare, bör vara avgiftsupptagare på de allmänna vägar som regleras i förordningen om infrastrukturavgifter på väg, dvs. broarna över Sundsvallsfjärden och Motalaviken. Trafikverket bör enligt regeringens uppfattning även utses till avgiftsupptagare på allmän väg enligt lagstiftningen om elektroniska vägtullssystem i samband med att transpondersystem införs på broarna i Motala och Sundsvall. Att Transportstyrelsen föreslås administrera uttaget av infrastrukturavgifterna på de nya broarna, se avsnitt 5.6.5, ändrar enligt regeringens mening inte denna bedömning.

På Svinesundsbron är det Transportstyrelsen som ansvarar för uttaget av avgifter, men Svinesundsförbindelsen AS som för Transportstyrelsens räkning sköter det faktiska uttaget. Trafikverket är väghållare för Svinesundsbron, men det elektroniska vägtullssystemet på bron förvaltas inte av Trafikverket utan av Svinesundsförbindelsen AS. Enligt regeringens mening ligger det för närvarande närmast till hands att betrakta Transportstyrelsen som avgiftsupptagare för bron. Det kan dock finnas skäl att framöver se över denna ordning.

Vilken statlig myndighet som ska vara avgiftsupptagare på allmän väg regleras lämpligen i förordning.

6.5.2 Skyldighet att tillhandahålla EETS

Regeringens förslag: En avgiftsupptagare ska i en områdesdeklaration ange de allmänna villkor som ska vara uppfyllda för att en betalningsförmedlare ska få verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde.

En avgiftsupptagare ska ge en betalningsförmedlare som uppfyller de allmänna villkoren och eventuella särskilda kontraktsvillkor rätt att verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde.

En avgiftsupptagare ska acceptera godkänd fordonsutrustning som är i drift och som hänför sig till en betalningsförmedlare med vilken denne har ett avtal om förmedling av vägtull.

Regeringens bedömning: Trafikverket bör samråda med Transportstyrelsen inför en förhandling med en betalningsförmedlare.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* betonar vikten av att trafikverket samråder med Transportstyrelsen inför en förhandling med en betalningsförmedlare om Trafikverket utses till avgiftsupptagare på allmän väg.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Medlemsstater som har system för betalning av vägtullar på elektronisk väg, dvs. med stöd av transponder, ska enligt artikel 3.4 i EFC-direktivet se till att EETS betalningsförmedlare och väganvändare med EETS-registrerade transpondrar får tillgång till det europeiska systemet för elektroniska vägtullar. För att möjliggöra detta har avgiftsupptagare vissa skyldigheter som framgår av artikel 5 i EETS-beslutet.

Varje avgiftsupptagare ska i en så kallad områdesdeklaration ange de allmänna villkor som ska gälla för att en EETS-registrerad betalningsförmedlare ska få verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde. Med termen verka avses att betalningsförmedlaren ska få förmedla betalning av vägtullar från väganvändare till avgiftsupptagaren för det berörda vägtullsområdet. Områdesdeklarationen ska registreras i Transportstyrelsens vägtullsregister, se avsnitt 6.13. Det närmare innehållet i en områdesdeklaration framgår av bilaga I till EETS-beslutet. Av områdesdeklarationen ska exempelvis framgå de fasta avgifter som betalningsförmedlaren kommer att debiteras, faktureringsprinciper och betalningsprinciper. Sådana verkställighetsföreskrifter bör enligt regeringens uppfattning genomföras på myndighetsnivå.

Inom sitt vägtullsområde är avgiftsupptagaren skyldig att på icke-diskriminerande grund godta alla betalningsförmedlare som är registrerade i enlighet med EETS-beslutet, alltså även förmedlare som är registrerade i ett annat land inom EES. Detta under förutsättning att betalningsförmedlaren uppfyller de allmänna villkoren i avgiftsupptagarens områdesdeklaration. Om det för vissa situationer eller i ett särskilt fall finns behov av särskilda avtalsvillkor, får avgiftsupptagaren även ställa krav på att betalningsförmedlaren uppfyller dessa villkor för att få verka inom avgiftsupptagarens vägtullsområde. Eftersom de villkor som ställs även kan omfatta Transportstyrelsens verksamhet delar regeringen *Transportstyrelsens* synpunkt att Trafikverket bör samråda med styrelsen inför varje förhandling med en betalningsförmedlare. Om en avgiftsupptagare och en betalningsförmedlare inte kan komma överens

om villkoren kan ärendet hänskjutas till ett förlikningsorgan, se avsnitt 6.11.

En avgiftsupptagare är enligt artikel 5.5 i EETS-beslutet skyldig att acceptera godkänd fordonsutrustning som är i drift och som hänför sig till en betalningsförmedlare med vilken denne har ett avtal om förmedling av betalning av vägtull. För att en fordonsutrustning ska anses vara godkänd ska en EG-försäkran om utrustningens överensstämmelse med tekniska krav och specifikationer och om utrustningens lämplighet för användning ha utfärdats. Vidare får inte utrustningen finnas med på betalningsförmedlaren förteckning över fordonsutrustning som inte längre är godkänd.

I praktiken innebär således bestämmelserna att en avgiftsupptagare är skyldig att teckna avtal med varje godkänd EETS betalningsförmedlare som uppfyller de allmänna och särskilda avtalsvillkor som ställs upp. Bestämmelserna bör på grund av sin civilrättsliga karaktär regleras i lag.

6.5.3 Övriga skyldigheter

Regeringens förslag: En avgiftsupptagare ska se till att de elektroniska vägtullssystem som denne ansvarar för alltid uppfyller föreskrivna tekniska krav som gör det möjligt att använda standardiserad utrustning i fordonen. Vid en brist i systemet, som beror på avgiftsupptagaren, ska denne se till att en väganvändare kan passera vägtullsområdet säkert med minsta möjliga fördröjning och utan att det bedöms som en underlåtenhet att betala vägtull.

En avgiftsupptagare ska vara skyldig att samarbeta med betalningsförmedlare och andra berörda intressenter för att utföra tester av vägtullssystemet och för att bedöma fordonsutrustnings och annan teknisk utrustnings lämplighet för användning i avgiftsupptagarens vägtullsområde.

En avgiftsupptagare ska på sin webbplats tillhandahålla en offentlig förteckning över betalningsförmedlare med vilka denne har träffat avtal om förmedling av vägtull.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens förslag, men skulle enligt utredningens förslag regleras i förordning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Av artikel 5.1 i EETS-beslutet följer att en avgiftsupptagare, i samråd med berörda aktörer, ska se till att vägtullssystemet i ett vägtullsområde fungerar på avsett sätt och är EETS-kompatibelt. Det kan exempelvis handla om att se till att fordonsutrustning kan kommunicera med vägsidesutrustningen i ett vägtullsområde på avsett sätt och att informationsutbytet mellan avgiftsupptagare och betalningsförmedlare fungerar som det ska. Vid brister i systemet ska avgiftsupptagaren, inom sitt ansvarsområde, vidta korrigering åtgärder.

Av artikel 5.5 andra stycket framgår att en avgiftsupptagare på sin webbplats ska ha en lätt åtkomlig och offentlig förteckning över de EETS betalningsförmedlare med vilka denne har ingått avtal.

Vid bristfällig funktion i det elektroniska vägtullssystemet, som kan tillskrivas en avgiftsupptagare, ska denne enligt artikel 5.7 tillhandahålla

ett degraderat driftläge som gör det möjligt att använda godkänd fordonsutrustning säkert och med minsta möjliga fördröjning. En passage under dessa förhållanden ska inte anses vara ett försök att slippa betala avgift. Att en väganvändare ska kunna passera vägtullsområdet säkert torde innebära att passagen ska kunna ske på ett trafiksäkert sätt.

I artikel 5.6 och 5.8 regleras skyldigheter för avgiftsupptagare att samarbeta med betalningsförmedlare och andra aktörer för att utföra tester av vägtullssystem och för att bedöma en teknisk utrustnings lämplighet för användning i avgiftsupptagarens vägtullsområde.

De skyldigheter som åläggs avgiftsupptagarna är av civilrättslig karaktär och ska därmed regleras i lag.

6.6 Väganvändare

Regeringens förslag: En väganvändare ska se till att korrekta användar- och fordonsuppgifter lämnas till betalningsförmedlaren, att fordonsutrustningen är i drift då fordonet framförs inom ett vägtullsområde och att fordonsutrustningen används enligt betalningsförmedlarens anvisningar. Om en väganvändare inte fullgör dessa skyldigheter får betalningsförmedlaren bestämma att väganvändarens fordonsutrustning inte längre är godkänd.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 9 i EETS-beslutet framgår att en väganvändare ska kunna sluta avtal med valfri betalningsförmedlare, oavsett nationalitet, bosättningsstat eller i vilken stat fordonet är registrerat. Svensk rätt hindrar inte en väganvändare från att träffa avtal med valfri betalningsförmedlare. För att denna ordning ska fungera i praktiken krävs dock att fordonsutrustning från samtliga betalningsförmedlare som är registrerade i enlighet med EETS-beslutet fungerar i alla vägtullsområden. Som framgår av avsnitt 6.5.2 ska därför en avgiftsupptagare ge alla EETS-registrerade betalningsförmedlare som uppfyller avgiftsupptagarens allmänna och eventuella särskilda kontraktsvillkor rätt att bedriva verksamhet i avgiftsupptagarens vägtullsområde.

I artikeln regleras också väganvändares skyldigheter i förhållande till sina betalningsförmedlare. En väganvändare ska se till att korrekta användar- och fordonsuppgifter lämnas till betalningsförmedlaren, att fordonsutrustningen är i drift då fordonet framförs inom ett vägtullsområde och att fordonsutrustningen används enligt betalningsförmedlarens anvisningar. En bestämmelse med denna innebörd ska enligt regeringens mening tas in i lagen.

Enligt artikel 4.6 ska en betalningsförmedlare föra en förteckning över fordonsutrustning som inte längre är godkänd. Av beslutet framgår inte vilka situationer som ska leda till att en fordonsutrustning inte längre godkänns. Enligt regeringens uppfattning bör det för väganvändaren vara tydligt i vilka fall en sådan situation kan uppstå. Om en väganvändare inte fullgör de skyldigheter som anges i föregående stycke framstår det

enligt regeringens mening som rimligt att en betalningsförmedlare har möjlighet att bestämma att väganvändarens fordonsutrustning inte längre är godkänd. Denna möjlighet bör framgå av lagen.

6.7 Vägtull

6.7.1 Allmänt om vägtullar

Regeringens förslag: En avgiftsupptagare ska inte debitera en väganvändare som omfattas av lagen om elektroniska vägtullssystem en högre vägtull än den som debiteras motsvarande andra användare av vägen.

Om en betalningsförmedlares klassificering av ett fordon skiljer sig från en avgiftsupptagares, ska avgiftsupptagarens klassificering gälla. Detta gäller dock inte om det visas att avgiftsupptagarens klassificering av fordonet är felaktig.

Regeringens bedömning: Bestämmelser om parametrar för klassificering av fordon bör regleras i myndighetsföreskrifter.

En avgiftsupptagare bör underrätta Transportstyrelsen om sambandet mellan de använda parametrarna för klassificering av fordon och avgiftsstrukturen, minst tre månader innan det ska användas, för införande i vägtullsregistret.

Om en avgiftsupptagare vill införa nya parametrar för klassificering av fordon bör Transportstyrelsen rapportera detta till kommissionen och övriga medlemsstater.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: En väganvändare som betalar sin vägtull via en EETS betalningsförmedlare får enligt artikel 5.4 i EETS-beslutet inte debiteras en högre summa än den motsvarande nationella eller lokala vägtullen, dvs. den tull som debiteras motsvarande väganvändare som betalar på annat sätt än genom en EETS betalningsförmedlare. Detta följer redan av principerna för uttag av infrastrukturavgifter i kapitel 5. För att säkerställa att principen följs i förhållande till EETS-användare bör dock enligt regeringens uppfattning en sådan bestämmelse införas även i lagen om elektroniska vägtullssystem.

Av artikel 7.1 framgår att en avgiftsupptagare ska fastställa vägtullen utifrån bland annat fordonets klassificering. Om en betalningsförmedlare och en avgiftsupptagare klassificerar ett fordon på olika sätt, ska avgiftsupptagarens klassificering gälla såvida inte ett fel kan påvisas. Bestämmelser om hur infrastrukturavgifter ska fastställas finns i avsnitt 5.5. En bestämmelse bör dock införas i regelverket om elektroniska vägtullssystem som anger vilken klassificering av ett fordon som ska gälla om denna skiljer sig åt mellan avgiftsupptagare och betalningsförmedlare. På grund av bestämmelsens civilrättsliga karaktär ska regleringen ske i lag.

Ett fordons klassificering ska fastställas på grundval av de parametrar för klassificering av fordon som anges i bilaga VI till EETS-beslutet.

Bestämmelser om sådana parametrar tas lämpligen in i myndighetsföreskrifter.

Av bilaga VI 2.2 följer att en fordonsutrustning ska kunna meddela fordonets klassificeringsparametrar och utrustningens statusinformation till avgiftsupptagarens vägsidesutrustning. Bestämmelsen är ett sådant tekniskt krav på fordonsutrustning som, i enlighet med vad som framgår av avsnitt 6.9, lämpligen regleras i myndighetsföreskrifter.

I bilaga VI 1.2 anges att avgiftsupptagaren ska meddela sambandet mellan de använda parametrarna för klassificering av fordon och fordonstaxeklasserna för införande i det nationella elektroniska registret över EETS-områden, minst tre månader innan det ska användas. Avgiftsupptagaren ska på motsvarande sätt offentliggöra sambandet mellan fordonstaxeklasserna och den tillämpliga taxestrukturen för varje taxesystem som används i dennes väggtullsområden. Av avsnitt 6.13 framgår att regeringens avsikt är att Transportstyrelsen ska ansvara för det nationella elektroniska registret över EETS-områden. En skyldighet att rapportera ovanstående uppgifter till Transportstyrelsen bör därför tas in i förordning.

I bilagan regleras även förfarandet vid införande av nya parametrar för klassificering av fordon. Om en avgiftsupptagare vill införa nya parametrar för klassificering av fordon ska kommissionen och övriga medlemsstater underrättas om detta. Motsvarande underrättelser ska ske vid införande av en ny avgiftsstruktur, om detta innebär att nya parametrar för fordonsklassificering införs. Regeringen anser det lämpligt att Transportstyrelsen ansvarar för underrättelserna.

Om en ny avgiftsstruktur grundas på parametrar som redan används i något EETS-område, ska betalningsförmedlarna tillämpa den nya strukturen från det datum då den träder i kraft.

6.7.2 Betalning av vägtull

Regeringens förslag: En betalningsförmedlare som har träffat avtal med en väganvändare om förmedling av vägtull ska, i stället för väganvändaren, vara betalningsskyldig för en vägtull som avser ett fordon som är försett med fordonsutrustning tillhandahållen av betalningsförmedlaren. Om en färdvägsdeklaration inte har skickats är dock betalningsförmedlaren och väganvändaren solidariskt betalningsskyldiga för vägtullen. Betalningsförmedlaren ska inte vara betalningsskyldig om fordonsutrustningen inte är godkänd och passagen sker efter att en förteckning över fordonsutrustning som inte längre är godkänd har skickats till den berörda avgiftsupptagaren.

I vägtullssystem baserade på korthållskommunikation ska en avgiftsupptagare, eller den som för avgiftsupptagarens räkning tar upp vägtullar, underrätta varje betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer för deras respektive väganvändare.

Om en betalningsförmedlare får kännedom om att en godkänd färdvägsdeklaration saknas för ett fordon passage av en betalstation, ska betalningsförmedlaren informera den berörda väganvändaren om bristen och ge denne möjlighet att reglera sin skuld innan indrivning får ske.

En väganvändares betalning av vägtull till sin betalningsförmedlare ska ske med befriande verkan.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. I förhållande till utredningens förslag regleras även viss underrättelseskyldighet i fråga om färdvägsdeklarationer i lagen.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 7.2 följer att en avgiftsupptagare får kräva betalt av en betalningsförmedlare för passager inom avgiftsupptagarens vägtullsområde som är kopplade till fordonsutrustning som har tillhandahållits av förmedlaren. Väganvändarens betalningsskyldighet för en vägtull förs således i dessa fall över på betalningsförmedlaren. Betalningsskyldigheten gäller oavsett om en s.k. bestyrkt färdvägsdeklaration finns eller inte, dvs. oavsett om väganvändarens transponder har avgivit en godkänd signal eller inte. I de fall en godkänd signal inte har gått fram till avgiftsupptagaren är dock betalningsförmedlaren och väganvändaren solidariskt betalningsskyldiga för vägtullen. Avgiftsupptagaren kan således i dessa fall välja vem betalningskravet ska riktas till. För de nya broarnas del framgår av fjärde stycket nedan att Transportstyrelsen trots att en transpondersignal inte gått fram, ändå i vissa fall kan härleda passagen till en viss betalningsförmedlare.

Betalningsförmedlaren är dock, enligt artikel 7.3, inte betalningsskyldig för fordonspassager som har skett med fordonsutrustning som återfinns på förmedlarens förteckning över inte godkänd fordonsutrustning under förutsättning att förteckningen har skickats till den berörda avgiftsupptagaren.

I vägtullssystem baserade på korthållskommunikation, som de som föreslås på de nya broarna, ska en avgiftsupptagare enligt artikel 7.4 underrätta varje betalningsförmedlare om samtliga godkända färdvägs-

deklarationer för deras respektive väganvändare. Av avsnitt 5.6.5 framgår att Trafikverket är avgiftsupptagare på de allmänna vägar som regleras i förordningen om infrastrukturavgifter på väg. Transportstyrelsen föreslås dock, för Trafikverkets räkning, fatta beslut om och i övrigt hantera upptaget av infrastrukturavgifter. Även de färdvägsdeklarationer, i praktiken transpondersignaler, som avses i artikeln kommer att hanteras av Transportstyrelsen i och med att de ska föras in i och behandlas i vägtrafikregistret. Regeringen anser det därför lämpligt att Transportstyrelsen, för avgiftsupptagaren Trafikverkets räkning, underrättar betalningsförmedlarna om godkända färdvägsdeklarationer. Även för enskilda vägar kan en motsvarande situation uppstå. Bestämmelsen i lagen bör utformas i enlighet härmed.

Om en godkänd signal från en väganvändares transponder saknas, ska den betalningsförmedlare som tillhandahållit transpondern, enligt artikel 4.9, informera väganvändaren om den bristande signalen och ge denne möjlighet att reglera sin skuld innan indrivning får ske. Bestämmelsen bör enligt regeringens bedömning tolkas så att underrättelseskyldigheten endast gäller i de fall betalningsförmedlaren har fått kännedom om den bristande transpondersignalen. Av artikel 7.2 framgår att den omständigheten att en godkänd signal saknas inte påverkar avgiftsupptagarens möjlighet att kräva betalt av betalningsförmedlaren. På de nya broarna kommer, enligt avsnitt 5.6.4, utöver registrering av transpondersignalen, även fordonets registreringsskylt att fotograferas. Uppgift om att ett visst fordon är utrustat med en transponder kommer vidare att registreras i vägtrafikregistret. För det fall ett fordon som har en registrerad transponder har passerat en betalstation på allmän väg utan att någon signal gått fram, kan Transportstyrelsen således ändå härleda passagen till en viss betalningsförmedlare och kräva att denne betalar för passagen. Det finns därmed också möjlighet för Transportstyrelsen att underrätta betalningsförmedlaren om att transpondersignalen inte gått fram.

När en väganvändare betalar en vägtull till sin betalningsförmedlare följer av artikel 9.5 att väganvändarens betalningsskyldighet gentemot den berörde avgiftsupptagaren anses uppfylld. En väganvändares betalning av vägtull till sin betalningsförmedlare sker alltså med befriande verkan. Avgiftsupptagaren kan i dessa fall inte framställa några krav direkt mot väganvändaren.

Bestämmelser som motsvarar de ovan angivna artiklarna ska enligt regeringens uppfattning tas in i lagen om elektroniska vägtullssystem.

6.8 Separat redovisning av verksamheter

<p>Regeringens förslag: En myndighet eller en juridisk person som både är avgiftsupptagare och betalningsförmedlare ska hålla verksamheterna åtskilda och redovisa dessa separat.</p>
--

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag: I de fall en organisation tillhandahåller tjänster från både avgiftsupptagare och betalningsförmedlare följer

av artikel 8 i EETS-beslutet att nödvändiga åtgärder ska vidtas 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. Vidare ska redovisnings-systemen för avgiftsupptagares och betalningsförmedlares verksamheter hållas åtskilda och skilda från redovisningen för alla andra typer av verksamheter.

En bestämmelse om att en myndighet eller en juridisk person som både är avgiftsupptagare och betalningsförmedlare enligt EETS-beslutet ska hålla verksamheterna åtskilda och särredovisa dem ska tas in i lagen. Närmare bestämmelser om hur redovisningen ska ske preciseras lämpligen av Transportstyrelsen i föreskrifter.

6.9 Tekniska krav

Regeringens förslag: Ett elektroniskt vägtullssystem och den fordonsutrustning som ska användas i systemet ska uppfylla föreskrivna tekniska krav. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela närmare föreskrifter om sådana tekniska krav.

Ett anmält organ ska bedöma om teknisk utrustning i ett elektroniskt vägtullssystem uppfyller föreskrivna tekniska krav.

En avgiftsupptagare eller ett anmält organ ska bedöma om teknisk utrustning är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Swedac* anser att det bör utredas ytterligare vilken eller vilka myndigheter som ska genomföra de tekniska kraven, med hänsyn till att vissa krav är relaterade till mätning av tid.

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

1. Satellitbaserad positionsbestämning.

2. Mobilkommunikation enligt GSM/GPRS-standarden (referens GSM TS 03.60/23.060).

3. 5,8 GHz mikrovågor.

I förarbetena till lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem (prop. 2006/07:25 s. 13 f.) angavs att det skulle tynga lagen onödigt mycket om en detaljreglering av de tekniska kraven infördes i lagen. I lagen togs i stället in en bestämmelse som anger att elektroniska vägavgiftssystem ska uppfylla föreskrivna tekniska krav för att möjliggöra användande av standardiserad utrustning i fordonen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas i lagen att meddela de mer detaljerade bestämmelser om tekniska standarder som behövs enligt direktivet. I förordning (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem bemyndigas Transportstyrelsen att meddela sådana föreskrifter.

Regeringen anser att denna ordning bör föras över till det nya regelverket om elektroniska väggtullssystem.

I EETS-beslutet, artikel 12–14 och bilaga II–IV, preciseras de tekniska krav som ska ställas på systemet ytterligare. Det innefattar krav på den tekniska utrustningen i det elektroniska väggtullssystemet, men även krav på betalningsförmedlarens fordonsutrustning. Vidare finns bestämmelser som rör CE-märkning av den tekniska utrustningen i ett väggtullssystem. I enlighet med den ordning som beskrivits ovan bör det enligt regeringens mening ankomma på Transportstyrelsen att meddela föreskrifter även om de tekniska krav som anges i dessa artiklar och bilagor. Bemyndigandet i lagen ska således omfatta tekniska krav, inte bara på väggtullssystemet, utan även på den fordonsutrustning som ska användas i systemet. Som Swedac har anfört krävs, för att vissa delar av den tekniska utrustningen ska fungera på avsett sätt, bl.a. att utrustningen utgår från korrekta tidsangivelser. Eftersom Swedac är ansvarig myndighet för reglerad mätteknik finner regeringen det lämpligt att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om den tekniska utrustningen som förutsätter en korrekt mätning av tid först efter att Swedac har hörts.

Av bilaga IV till EETS-beslutet framgår att en tillverkare av teknisk utrustning som ska användas i ett elektroniskt väggtullssystem ska utarbeta en EG-försäkran om att utrustningen överensstämmer med föreskrivna tekniska krav. Detta kan vara ett krav för att erhålla ett typintyg från ett anmält organ. Tillverkaren eller en betalningsförmedlare ska sedan vända sig antingen till den avgiftsupptagare inom vars område utrustningen ska användas eller till ett anmält organ, för att få en bedömning av om den tekniska utrustningen lämpar sig för användning i avgiftsupptagarens väggtullssystem. Bedömningen ska ske genom att utrustningen testas i drift och ska, i tillämpliga fall, utmynna i en försäkran eller ett intyg om att utrustningen är lämpad för användning i det berörda väggtullssystemet. Om utrustningen inte omedelbart kan godkännas, ska de anmälda organen bland annat utfärda en förklarande rapport med rekommendation för lösning av problemen. En närmare beskrivning av förfarandet och innehållet i en EG-försäkran finns i bilaga IV. Det framstår som lämpligt att sådana föreskrifter meddelas på myndighetsnivå.

6.10 Anmälda organ

Regeringens bedömning: Bestämmelserna om anmälda organ i lagen om ackreditering och teknisk kontroll bör tillämpas i fråga om organ som vill utföra eller övervaka förfarandet för bedömning av produkters överensstämmelse med de tekniska specifikationerna eller lämplighet för användning inom ramen för EETS-beslutet.

Transportstyrelsen bör, efter att ha hört Swedac, meddela de föreskrifter om anmälda organ som behövs inom myndighetens verksamhetsområde.

Om ett anmält organ som är ackrediterat i ett annat land inom EES eller Turkiet inte uppfyller föreskrivna krav, bör Transportstyrelsen anmäla det till den kommitté för elektroniska väggtullar som avses i artikel 5 i EFC-direktivet.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens bedömning. Till skillnad från utredningen anser regeringen att de befintliga bestämmelserna om anmälda organ i lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll är tillräckliga och att Transportstyrelsen efter att ha hört Swedac ska meddela de föreskrifter om anmälda organ som behövs inom myndighetens verksamhetsområde.

Remissinstanserna: *Swedac* anser att ackreditering av anmälda organ i Sverige ska ske genom Swedac och anser att nuvarande lagstiftning härom är tillräcklig. Bestämmelserna i bilaga V till EETS-beslutet bör genomföras av berörd sektorsmyndighet i samråd med Swedac.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt artikel 17 i EETS-beslutet ska medlemsstaterna anmäla till kommissionen och övriga medlemsstater vilka organ som är behöriga att utföra eller övervaka förfarandet för bedömning av produkternas överensstämmelse med de tekniska specifikationerna eller lämplighet för användning enligt bilaga IV till beslutet. En bedömning av vilka organ som ska anmälas ska ske med beaktande av vissa, i bilaga V till beslutet, angivna kriterier.

I Sverige finns det en statlig myndighet, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac), som har till uppgift att ackreditera företag eller organisationer. Ackreditering är en prövning av om ett organ uppfyller krav enligt harmoniserade standarder. Bestämmelser om ackreditering finns i 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 339/93²⁴, lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll och förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll.

Av 7 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll följer att om ett organ för bedömning av överensstämmelse begär att få bli utsett och anmält för uppgifter i samband med bedömning av överensstämmelse, ska Swedac i samråd med berörda myndigheter avgöra om organet uppfyller kraven för den uppgift som anmälan avser enligt bland annat harmoniserad unionslagstiftning. Om organet uppfyller förutsättningarna

²⁴ EUT L 218, 13.8.2008, s. 30 (Celex 32008R0765).

beslutar Swedac att utse organet och anmäler detta till kommissionen och övriga medlemsstater (8 och 9 §§). Mot denna bakgrund framstår det enligt regeringens mening som lämpligt att låta Swedac utföra bedömningen av vilka organ som ska anmälas enligt artikel 17 i EETS-beslutet. Regeringen delar Swedacs uppfattning att någon reglering utöver den som redan finns i lagen om ackreditering och teknisk kontroll inte behövs.

I bilaga V till kommissionens beslut anges de krav som ska ställas på de anmälda organen. Regeringen delar utredningens uppfattning att bestämmelserna i bilaga V lämpligen genomförs genom föreskrifter på myndighetsnivå. *Swedac* anser, till skillnad från utredningen, att bestämmelserna inte bör genomföras av Swedac, utan av berörd sektorsmyndighet i samråd med Swedac.

Av 6 § första stycket förordningen om ackreditering och teknisk kontroll framgår att Swedac får meddela ytterligare föreskrifter i fråga om anmälda organ. Enligt andra stycket i samma paragraf får en föreskrivande myndighet, efter att ha hört Swedac, meddela de föreskrifter om anmälda organ som behövs inom myndighetens verksamhetsområde.

Regeringen delar Swedacs uppfattning att det är mest lämpligt att bestämmelserna i bilaga V genomförs genom föreskrifter meddelade av den berörda sektorsmyndigheten, dvs. Transportstyrelsen. Transportstyrelsen bör således med stöd av befintliga bemyndiganden i 33 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll och 6 § förordningen om ackreditering och teknisk kontroll meddela föreskrifter som genomför bilaga V till EETS-beslutet.

Enligt artikel 17.3 i EETS-beslutet ska tillståndet för ett organ som inte längre uppfyller kriterierna i bilaga V dras tillbaka. Ett sådant tillstånd som nämns i artikeln motsvaras i svensk rätt av de ackrediteringsintyg som regleras i 5 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Enligt lagens 6 § beslutar Swedac om begränsning eller återkallelse av ett ackrediteringsintyg enligt artikel 5.4 i förordning (EG) nr 765/2008. Swedac får även besluta att begränsa eller, tillfälligt eller helt, återkalla en anmälan enligt 9 § om det anmälda organet inte längre uppfyller kraven för att få utföra de uppgifter som det anmälts för, eller allvarligt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter. Av 9 § första stycket följer att Swedac ska underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om ändringar i en anmälan av ett organ. Inte heller för genomförandet av denna artikel behöver således någon ny bestämmelse införas i svensk rätt.

Om en medlemsstat anser att ett organ som har anmälts av en annan medlemsstat inte uppfyller kriterierna i bilaga V, ska ärendet överlämnas till den kommitté för elektroniska väggtullar som avses i artikel 5 i EFC-direktivet (artikel 17.4 i EETS-beslutet). Uppgiften bör ankomma på Transportstyrelsen.

Att Swedac ska utöva tillsyn över anmälda organ följer av 18 och 19 §§ lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Någon särskild bestämmelse om tillsyn behövs därför inte heller.

6.11 Förlikningsorgan

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska vara förlikningsorgan. Förlikningsorganet ska, på begäran av en betalningsförmedlare eller en avgiftsupptagare, medla mellan parterna om en överenskommelse om rätt för betalningsförmedlaren att bedriva verksamhet i avgiftsupptagarens vägtullsområde inte kan nås, eller vid tvist om en sådan ingången överenskommelse.

Medlingen ska särskilt syfta till att säkerställa att de villkor som en avgiftsupptagare ställer på en betalningsförmedlare inte är diskriminerande och att de på ett lämpligt sätt avspeglar parternas kostnader och risker.

Regeringens bedömning: Kommerskollegium bör utses till förlikningsorgan.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: *Domstolsverket* anser att förslaget att utse Kommerskollegium till förlikningsorgan är främmande för det svenska rättsväsendet och menar att det bör övervägas om inte skyldigheten enligt rättegångsbalken att i dispositiva mål försöka förlika parterna och möjligheten att förordna en medlare uppfyller direktivets krav. *Kommerskollegium* avstyrker förslaget att utse kollegiet till förlikningsorgan. *Konkurrensverket* anser det olämpligt att utse verket till förlikningsorgan eftersom parterna även skulle kunna bli föremål för konkurrensrättslig utredning.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

EETS-beslutets bestämmelser

Varje medlemsstat med minst ett EETS-område ska enligt artikel 10 i EETS-beslutet 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. Nödvändiga åtgärder ska vidtas för att se till att förlikningsorganet till sin organisation och juridiska form är oberoende av avgiftsupptagarnas och EETS-betalningsförmedlares kommersiella intressen.

Av artikel 11 följer att parterna kan begära att förlikningsorganet ingriper i tvister gällande deras kontraktsförhållanden eller vid kontraktsförhandlingar. I artikeln anges vidare olika tidsfrister inom vilka förlikningsorganet ska agera. Inom en månad efter att förlikningsorganet tagit emot en begäran om medling ska organet uppge om det har alla dokument som behövs för förlikningsprocessen. Inom sex månader efter mottagandet av en begäran om medling ska förlikningsorganet avge ett yttrande över tvisten. Förlikningsorganet ska ha befogenhet att begära relevant information från avgiftsupptagare, betalningsförmedlare och

eventuella tredje parter som tillhandahåller EETS i den medlemsstaten. De nationella förlikningsorganen ska slutligen utbyta information om sitt arbete och sina riktlinjer och metoder.

Medling och förlikning i svensk rätt

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, i den mån det är lämpligt med hänsyn till målets beskaffenhet och övriga omständigheter, verka för att parterna förlikas eller på annat sätt uppnår en samförståndslösning (42 kap. 17 § första stycket RB).

Om det i mål där förlikning om saken är tillåten (dispositiva tvistemål) med hänsyn till målets beskaffenhet är lämpligare att särskild medling äger rum, kan rätten förelägga parterna att inställa sig till ett sammanträde inför medlare som förordnas av rätten (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 bestämmelser om medling och förlikning i hyres- och arrendenämnd samt om förlikning 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 även i organiserad form bl.a. av olika handelskamrar. Medlingsinstituten 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 handelskammarmedlare. Även andra än de 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 konsument. 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 gäller medling i privaträttsliga tvister där förlikning om saken 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.

Förlikningsorgan enligt EETS-beslutet

Inom en överskådlig framtid kommer det endast att finnas ett fåtal avgiftsbelagda vägar i Sverige och ännu färre avgiftsupptagare. Om det kommer att finnas några registrerade betalningsförmedlare i Sverige kommer även dessa troligtvis att vara få. Antalet ärenden hos det förlikningsorgan som ska inrättas enligt EETS-beslutet kommer därmed sannolikt begränsas till ett fåtal. Att under dessa omständigheter inrätta ett nytt organ särskilt för detta ändamål framstår enligt regeringens uppfattning som olämpligt. Uppdraget bör i stället tilldelas en befintlig myndighet eller annat organ.

Förlikningsorganets roll enligt EETS-beslutet är tudelad; dels ska förlikningsorganet medla mellan parterna vid förhandling av kontrakt, dels ska det undersöka om villkor i befintliga kontrakt är diskriminerande och om de på ett rättvist sätt avspeglar parternas kostnader och risker.

Förlikningsorganet ska därefter avge ett yttrande över tvisten, men utan befogenhet att slutligt avgöra den.

Domstolsverket anser att förslaget att utse Kommerskollegium till förlikningsorgan är främmande för det svenska rättsväsendet och menar att det bör övervägas om inte skyldigheten enligt rättegångsbalken att i dispositiva mål försöka förlika parterna och möjligheten att förordna en medlare uppfyller direktivets krav. Med hänsyn till att förlikningsförhandlingar ska kunna inledas redan då parterna förhandlar om ett avtal och till att förlikningsorganet inte ska ha befogenhet att avgöra en tvist, anser regeringen att uppdraget att vara förlikningsorgan inte lämpar sig för en domstol.

Enligt regeringens uppfattning lämpar sig inte heller ett skiljedomsförfarande för den aktuella situationen. Även för den typen av förfarande är en underliggande förutsättning att parterna redan har ingått ett avtal, där man har reglerat att eventuella tvister ska lösas genom ett skiljeförfarande. Vidare ska beaktas att kostnaderna för ett skiljedomsförfarande ofta kan uppgå till betydande belopp, vilket skulle kunna minska parternas vilja att vända sig till förlikningsorganet. I detta sammanhang noteras att även en myndighet kan vara part i en förlikningsförhandling. Motsvarande argument är även tillämpliga på särskild medlingsverksamhet hos en handelskammare.

En lösning skulle kunna vara att lägga funktionen på regeringskansliet. EETS-beslutet ställer dock krav på att förlikningsorganet till organisation och juridisk form ska vara oberoende av avgiftsupptagarnas och betalningsförmedlarnas kommersiella intressen. Eftersom avgiftsupptagaren Trafikverket är en statlig myndighet under regeringen bör regeringskansliet inte utses till förlikningsorgan.

Regeringen anser i stället att någon av de statliga myndigheterna bör anförtros uppgiften att vara förlikningsorgan. Syftet med EETS-beslutet är att säkerställa att alla EETS betalningsförmedlare, på icke-diskriminerande grund, ges tillgång till samtliga vägtullsområden som omfattas av beslutet. Vidare ska en bedömning göras av att kontraktsvillkoren på ett rättvist sätt avspeglar parternas kostnader och risker. Enligt regeringens mening är det därför lämpligt om myndighetens verksamhet har anknytning till frågor om fri rörlighet och konkurrens. Den fortsatta bedömningen görs med den utgångspunkten.

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 anser regeringen därför inte är lämpligt.

Kammarkollegiet har till uppgift att tillhandahålla service inom det statliga området, främst avseende ekonomi, juridik, kapitalförvaltning, riskhantering och administration. Myndigheten har vidare uppgifter bland annat avseende miljö rätt, stiftelserätt, Sveriges indelning, registrering av trossamfund, fastställande av avgiftssatser inom begravningsområdet, fastställande av resegarantier och auktorisation av tolkar och översättare. Kammarkollegiet hanterar således många divergerande uppgifter, vilket skulle kunna tala för att även tilldela myndigheten den nu aktuella uppgiften. Verksamheten har dock ingen naturlig koppling till den fria rörligheten på EU:s inre marknad eller konkurrensfrågor, varför regeringen inte anser att Kammarkollegiet bör vara förlikningsorgan enligt EETS-beslutet.

Kommerskollegium är förvaltningsmyndighet för frågor som rör utrikeshandel, EU:s inre marknad och EU:s handelspolitik. Myndigheten ska även, bland annat, verka för frihandel, fri rörlighet på EU:s inre marknad och beakta näringslivets och konsumenternas intressen. Myndigheten fungerar också som SOLVIT-center för företag och personer som anser att ett handelshinder har uppkommit till följd av hur en statlig myndighet har agerat. SOLVIT-center finns i alla EU-länder och finns till för att snabbt och pragmatiskt lösa problem med handelshinder som beror på att bestämmelser för den inre marknaden har tillämpats felaktigt.

Konkurrensverket är förvaltningsmyndighet för konkurrensfrågor och den offentliga upphandlingen.

Enligt regeringens uppfattning skulle uppgiften att vara förlikningsorgan kunna tilldelas både Kommerskollegium och Konkurrensverket. Ingen av myndigheterna har i dag en medlingsfunktion, varför en sådan måste inrättas oavsett vilken myndighet som utses. De frågor som Kommerskollegium hanterar har nära anknytning till de frågor som förlikningsorganet ska behandla. Som SOLVIT-center har Kommerskollegium vidare erfarenhet av konfliktlösning i handelssituationer. Även kunskap och erfarenhet i konkurrensfrågor kan vara användbara i rollen som förlikningsorgan. Sammantaget finner dock regeringen att Kommerskollegium är den myndighet som är bäst lämpad för uppdraget som förlikningsorgan. Vilken myndighet som ska vara förlikningsorgan regleras lämpligen i förordning.

De bestämmelser om handläggningen hos förlikningsorganet som anges i artikel 11.2–3 genomförs lämpligen på förordningsnivå.

6.12 Tillsyn

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att avgiftsupptagare på enskild väg och betalningsförmedlare följer lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till denna samt att teknisk utrustning uppfyller föreskrivna krav. I fråga om tillsyn över behandlingen av personuppgifter tillämpas i stället bestämmelserna i personuppgiftslagen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn.

Tillsynsmyndigheten ska 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 väg tullsystem, dock inte bostäder.

Tillsynsmyndigheten ska få meddela de förelägganden och förbud som behövs för att lagen och de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen ska följas. Förelägganden och förbud ska kunna förenas med vite.

Om det finns skäl att tro att teknisk utrustning som är CE-märkt inte överensstämmer med de tekniska kraven enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, ska tillsynsmyndigheten få förelägga tillverkaren, en avgiftsupptagare eller en betalningsförmedlare att endast använda utrustningen på visst angivet sätt, upphöra med användningen av utrustningen eller återkalla utrustningen.

Om teknisk utrustning som är CE-märkt inte överensstämmer med de tekniska kraven enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska tillsynsmyndigheten få förelägga tillverkaren att återställa utrustningens överensstämmelse med kraven.

Ett föreläggande enligt fjärde eller femte stycket ska gälla så länge som produkten inte överensstämmer med de tekniska kraven och ska få förenas med vite.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. I förhållande till utredningens förslag har det tydliggjorts att tillsynen av behandlingen av personuppgifter ska omfattas av bestämmelserna i personuppgiftslagen (1998:204) samt har en uttrycklig bestämmelse om CE-märkta produkter lagts till.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* anser att det bör tydliggöras att de har tillsynsansvaret för den personuppgiftsbehandling som sker inom ramen för användningen av ett elektroniskt vägtullssystem samt att även myndigheter bör omfattas av tillsyn. *SVEDAB AB* poängterar betydelsen av att tillsynsmyndigheterna i Sverige och Danmark samverkar vid planering och uppföljning av ärenden som rör Öresundsbron.

Skälen för regeringens förslag: I förarbetena till lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem (prop. 2006/07:25, s. 15) angav regeringen att det, trots att EFC-direktivet saknade bestämmelser om hur efterlevnaden av direktivet skulle säkerställas på nationell nivå, var lämpligt att en myndighet utövade tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av denna.

Behovet av tillsyn har inte minskat i och med EETS-beslutet. Utöver tillsyn av att ett vägtullssystem uppfyller föreskrivna tekniska krav finns nu behov av tillsyn över att betalningsförmedlare och avgiftsupptagare uppfyller de krav som ställs på dem enligt EETS-beslutet.

På de allmänna vägarna är det en statlig myndighet (Trafikverket) som är avgiftsupptagare och en annan statlig myndighet (Transportstyrelsen) som administrerar upptaget av avgifter. Vidare kan de villkor som Trafikverket i egenskap av avgiftsupptagare anger för att betalningsförmedlare ska få tillgång till verkets vägtullsområden bedömas av förlikningsorganet, som föreslås vara Kommerskollegium. Enligt regeringens uppfattning får kravet på statlig kontroll av avgiftsupptagaren på de allmänna vägarna därmed anses tillgodosett.

I fråga om avgiftsupptagare på enskilda vägar och betalningsförmedlare bör däremot en möjlighet till tillsyn införas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn.

Om det finns anledning att tro att teknisk utrustning som bär CE-märkning inte uppfyller föreskrivna krav ska, enligt artikel 15 i EETS-beslutet, alla nödvändiga åtgärder vidtas för att begränsa komponenternas användningsområde, förbjuda deras användning eller dra tillbaka dem från marknaden. Kommissionen ska underrättas om de åtgärder som vidtagits, med angivande av skälen till beslutet. Om det, efter samråd med kommissionen, visar sig att den tekniska utrustningen inte uppfyller kraven ska tillverkaren eller dennes behöriga ombud åläggas att återställa utrustningens överensstämmelse med specifikationerna eller lämplighet för användning. Kommissionen och övriga medlemsstater ska underrättas om detta. Av artikel 16 framgår att beslut enligt artikel 15 ska motiveras och förses med en överklagandehänvisning.

Det finns således behov av kontrollmekanismer i fråga om de delar i vägtullssystemen som är CE-märkta. En sådan kontroll sker enligt regeringens uppfattning lämpligen inom ramen för tillsynen över den tekniska utrustningen i ett vägtullssystem.

För att säkerställa att bestämmelserna i lagen och övriga föreskrifter följs bör tillsynsmyndigheten på begäran ha rätt att få de upplysningar

och ta del av de 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. Det kan exempelvis röra sig om utrymmen där teknisk utrustning är placerad. 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 i anslutning till den ska följas. Förelägganden och förbud bör kunna förenas med vite.

En fråga är om artikel 15 medför behov av en särskild reglering i fråga om CE-märkta produkter. Den generella möjligheten att meddela förelägganden och förbud skulle kunna tillämpas även i dessa fall. Med hänsyn till den specificering av åtgärder som görs i artikel 15 anser regeringen dock att det finns skäl att reglera dessa situationer särskilt. Om det finns skäl att tro att teknisk utrustning som är CE-märkt inte överensstämmer med de tekniska kraven enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, bör således tillsynsmyndigheten kunna vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa komponenternas användningsområde. Förelägganden och förbud bör därmed kunna riktas till såväl tillverkare som avgiftsupptagare och betalningsförmedlare. Om det efter att samråd med kommissionen har skett visar sig att den CE-märkta produkten inte uppfyller föreskrivna krav, bör tillsynsmyndigheten kunna förelägga tillverkaren att återställa utrustningens överensstämmelse med kraven. Även förelägganden och förbud enligt denna bestämmelse bör kunna förenas med vite.

Enligt regeringens uppfattning bör det även fortsättningsvis vara Transportstyrelsen som utövar tillsyn enligt lagen, eftersom myndigheten är tillsynsmyndighet inom transportområdet. Regeringen har för avsikt att reglera detta i förordning. För den personuppgiftsbehandling som användningen av ett elektroniskt väggtullssystem medför bör dock Datainspektionen, som ansvarar för tillsynen över behandlingen av personuppgifter enligt personuppgiftslagen (1998:204) och lagen (2001:558) om vägtrafikregister, vara tillsynsmyndighet. Att Swedac ska utöva tillsyn över anmälda organ följer av 18 och 19 §§ lagen om ackreditering och teknisk kontroll, se avsnitt 6.10.

Vissa tillsynskrav framgår uttryckligen i EETS-beslutet. Enligt artikel 3 e) ska en betalningsförmedlares globala riskhanteringsplan granskas minst vartannat år. Vidare framgår av artikel 19 att det minst en gång varje år ska kontrolleras att en betalningsförmedlare fortfarande uppfyller kraven för registrering. Även betalningsförmedlarens täckning av väggtullsområden ska kontrolleras. Dessa närmare krav regleras lämpligen i förordning.

6.13 Ett nytt vägtullsregister

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska föra ett register över vägtullsområden och betalningsförmedlare (vägtullsregistret). Myndigheten ska vara personuppgiftsansvarig för registret enligt personuppgiftslagen.

Vägtullsregistret ska ha till ändamål att inom ramen för det europeiska systemet för elektroniska vägtullar tillhandahålla uppgifter om vägtullsområden och betalningsförmedlare.

Registret ska innehålla uppgifter om betalningsförmedlare som har registrerats enligt lagen och för varje vägtullsområde uppgifter om avgiftsupptagare, den teknik som används i vägtullssystemet, det geografiska område som omfattas av vägtull, typ av vägtull och vägtullsstruktur, fordon som omfattas av vägtull och parametrar för klassificering av fordon, krav på färdvägsdeklarationer, områdesdeklaration och de betalningsförmedlare som avgiftsupptagaren har ingått avtal om förmedling av vägtull med.

Regeringens bedömning: Transportstyrelsen bör få i uppdrag att föra vägtullsregistret.

Avgiftsupptagare på enskilda vägar bör åläggas att lämna alla uppgifter som ska ingå i registret till Transportstyrelsen.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag och bedömning. Enligt utredningens förslag skulle dock två register inrättas.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Enligt artikel 19 ska varje medlemsstat på elektronisk väg föra ett register över vägtullsområden och registrerade betalningsförmedlare. Regeringen anser därför att ett vägtullsregister med ändamål att tillhandahålla uppgifter om vägtullsområden och betalningsförmedlare bör införas. Med hänsyn till att Transportstyrelsen är ansvarig för merparten av registerhållningen på transportområdet framstår det enligt regeringens uppfattning som lämpligt att myndigheten även får i uppdrag att föra detta register.

I fråga om vägtullsområden ska registret innehålla uppgifter om avgiftsupptagare, den teknik som används i vägtullssystemet, det geografiska område som omfattas av vägtull, typ av vägtull och vägtullsstruktur, fordon som omfattas av vägtull och parametrar för klassificering av fordon, erforderliga färdvägsdeklarationer, områdesdeklarationer, och de betalningsförmedlare som avgiftsupptagaren har ingått avtal om förmedling av vägtull med.

Registret ska också innehålla uppgifter om de betalningsförmedlare som beviljats registrering i landet. I fråga om betalningsförmedlare ska registret särskilt innehålla uppgifter om slutsatser som dragits av den granskning av förmedlarens globala riskhanteringsplan som enligt artikel 3e ska göras minst vartannat år.

En betalningsförmedlare är enligt definitionen i EETS-beslutet en juridisk person. Även i rollen som avgiftsupptagare kommer sannolikt endast myndigheter och juridiska personer att förekomma. Med hänsyn härtill och till de övriga uppgifter som ska föras in i registret kommer

registret troligen inte att innehålla några personuppgifter. För det fall någon sådan uppgift ändå skulle föras in i registret bör det av lagen framgå att den myndighet som för registret även är personuppgiftsansvarig för detsamma enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Avgiftsupptagare ska enligt artikel 6 i EETS-beslutet meddela alla förändringar i sina s.k. tullkontextdata till den eller de medlemsstater där deras vägtullsområden 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, och

e) erforderliga färdvägsdeklarationer (dvs. en uppgift till en avgiftsupptagare som bekräftar att ett fordon framförts inom ett vägtullsområde).

Bestämmelsen synes utgå från att avgiftsupptagaren inte är en offentlig part och att avgiftsstrukturen inte framgår i ett nationellt regelverk. Vad gäller befintliga transponderbaserade vägtullssystem i Sverige regleras, utom såvitt avser Öresundsbron, uttag av vägtullar i förordning. Systemen på de nya broarna kommer, som framgår av denna remiss, att regleras i lag, förordning och myndighetsföreskrifter. Någon rapportering i dessa avseenden är således inte nödvändig. Däremot bör enligt regeringens uppfattning i förordning regleras att enskilda avgiftsupptagare ska meddela sin avgiftsstruktur och övriga parametrar till registerhållaren, Transportstyrelsen. Av avsnitt 6.7.1 framgår att en avgiftsupptagare bör underrätta Transportstyrelsen om sambandet mellan de använda parametrarna för klassificering av fordon och avgiftsstrukturen, minst tre månader innan det ska användas, för införande i vägtullsregistret.

6.14 Behandling av personuppgifter

Regeringens förslag: En avgiftsupptagare, eller den som för avgiftsupptagarens räkning sköter upptaget av vägtullar, ska vara personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som under rättelser till betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer innebär.

En betalningsförmedlare ska vara personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

Regeringens bedömning: Transportstyrelsen bör, för Trafikverkets räkning, underrätta betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer. Denna Transportstyrelsens behandling av personuppgifter bör omfattas av lagen om vägtrafikregister och Transportstyrelsen bör vara personuppgiftsansvarig för behandlingen.

För andra avgiftsupptagare än Trafikverket och för betalningsförmedlare bör bestämmelserna i personuppgiftslagen tillämpas på den behandling av personuppgifter som avses i regeringens förslag.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens bedömning. Personuppgiftsansvaret är dock inte särskilt reglerat i utredningens förslag.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* anser att personuppgiftsansvaret bör vara tydligt reglerat i författning.

Skälen för regeringens förslag: Inom ramen för det europeiska systemet för elektroniska väggtullar ska information utbytas mellan avgiftsupptagare och betalningsförmedlare, varvid personuppgifter kommer att behandlas. Den behandling av personuppgifter som sker i verksamheten för upptag och indrivning av väggtullar har behandlats i avsnitt 5.7.4. I avsnittet finns även en kort redogörelse för aktuell gällande rätt på området. I fråga om enskilda vägar framgår att avgiftsupptagaren är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som sker i verksamheten. För de allmänna vägarna är det Transportstyrelsen som ansvarar för behandlingen av personuppgifter eftersom behandlingen sker inom ramen för vägtrafikregistret. Den fråga som nu måste besvaras är om informationsutbytet enligt EETS-beslutet föranleder någon ytterligare reglering i fråga om behandling av personuppgifter.

Av artikel 7.4 i EETS-beslutet, följer i fråga om väggtullssystem baserade på korthållskommunikation, att en avgiftsupptagare ska underrätta samtliga betalningsförmedlare om bestyrkta färdvägsdeklarationer för deras respektive väganvändare. Varje betalningsförmedlare ska således underrättas om sina väganvändares godkända registrerade passager. Denna behandling av personuppgifter skulle kunna anses vara en del av verksamheten för uttag av infrastrukturavgifter. Mot bakgrund av *Datainspektionens* synpunkt, att personuppgiftslagens bestämmelser inte bör vara styrande i fråga om personuppgiftsansvaret, utan att detta bör vara tydligt reglerat i författning, anser regeringen dock att det finns skäl att särskilt ange vem som är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som underrättelsen innebär. Av avsnitt 6.7.2 framgår att regeringen anser att avgiftsupptagaren eller den som för avgiftsupptagarens räkning sköter upptaget av infrastrukturavgifter ska ansvara för underrättelsen enligt artikel 7.4. Regeringen anser att den som faktiskt hanterar underrättelserna också bör vara ansvarig för den personuppgiftsbehandling som detta innebär. Lagen bör utformas i enlighet härmed. Den behandling av personuppgifter som underrättelserna innebär omfattas, liksom Transportstyrelsens personuppgiftshantering vid beslut i avgiftsfrågor och i fråga om uppbörd och indrivning, av ändamålet för vägtrafikregistret så som det beskrivs i 5 § 1 a lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Detta innebär att Transportstyrelsen enligt 7 § lagen om vägtrafikregister är personuppgiftsansvarig för hanteringen.

EETS-beslutet innehåller även bestämmelser som riktar sig till betalningsförmedlare. När ett avtal om betalningsförmedling träffas mellan en betalningsförmedlare och en väganvändare ska betalningsförmedlaren, enligt artikel 9.1 i EETS-beslutet, informera väganvändaren om den behandling av personuppgifter som kommer att äga rum och om dennes rättigheter enligt tillämplig lagstiftning om skydd av personuppgifter. Vidare ska betalningsförmedlaren, enligt artikel 4.6, föra en förteckning över fordonsutrustning som inte längre är godkänd och som hänförs sig

till dennes avtal med en väganvändare. Sådana förteckningar ska enligt beslutet föras i strikt överensstämmelse med gemenskapsbestämmelserna om skydd av personuppgifter.

Till skillnad från avgiftsupptagare så omfattas inte betalningsförmedlare av den föreslagna lagen om infrastrukturavgifter på väg. Ansvaret för den behandling av personuppgifter som sker i en betalningsförmedlares verksamhet bör därför i sin helhet regleras i lagen om elektroniska vägavgiftssystem. Enligt regeringens uppfattning bör det därför av lagen framgå att en betalningsförmedlare är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

När det gäller behandlingen av personuppgifter kan inledningsvis konstateras att en väganvändare, genom att ingå avtal med en betalningsförmedlare, har godkänt att uppgifter om denne samlas in och behandlas för ändamålet att betalning av vägtullar ska ske genom betalningsförmedlaren. Samtycket får därmed anses innebära, inte enbart att betalningsförmedlaren får tillgång till uppgifter om väganvändaren, utan även att avgiftsupptagaren får det i den utsträckning som behövs.

Transportstyrelsens behandling av personuppgifter kommer, som nämnts ovan, att ske inom ramen för vägtrafikregistret. Tillämpliga bestämmelser för den hanteringen av personuppgifter finns i lagen om vägtrafikregister.

De förutsättningar under vilka behandling av personuppgifter i övrigt är tillåten framgår av 10 § PUL. 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 för att åtgärder som den registrerade begärt ska kunna vidtas innan ett avtal träffas. Personuppgifter får vidare, enligt punkten b, behandlas för att den personuppgiftsansvarige ska kunna fullgöra en rättslig skyldighet.

Enligt regeringens uppfattning är den behandling av personuppgifter i enlighet med EETS-beslutet som ska ske inom ramen för en betalningsförmedlares eller avgiftsupptagares verksamhet och i deras kontakter med varandra därmed tillåten. En betalningsförmedlare eller en avgiftsupptagare som är etablerad i Sverige ska vid behandlingen av personuppgifter följa de allmänna bestämmelserna i personuppgiftslagen, exempelvis de grundläggande krav på behandlingen av personuppgifter som den personuppgiftsansvarige ska uppfylla enligt 9 §. Enligt regeringens mening är personuppgiftslagens bestämmelser tillräckliga. Någon särskild reglering för betalningsförmedlares och avgiftsupptagares hantering av personuppgifter inom ramen för det elektroniska vägavgiftssystemet föreslås således inte.

Enligt 4 § PUL gäller lagen som huvudregel endast 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 det egna landets motsvarande lagstiftning.

6.15 Offentlighet och sekretess

Regeringens bedömning: Det behöver inte införas några nya sekretessbestämmelser med anledning av EETS-beslutet.

Utredningens förslag: Enligt utredningen skulle bestämmelser införas om att anmälda organ och avgiftsupptagare inte obehörigen får föra vidare eller utnyttja uppgifter om betalningsförmedlars eller tillverkars affärs- och driftförhållanden som de får tillgång till i sin verksamhet. Vidare skulle betalningsförmedlare inte obehörigen få föra vidare eller utnyttja uppgifter om enskildas trafikrörelser.

Remissinstanserna: *Swedac* anser inte att det behövs någon sekretessbestämmelse för anmälda organ utöver den som finns i lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

Skälen för regeringens förslag

Anmälda organ och avgiftsupptagare

För bedömning av teknisk utrustnings lämplighet för användning i ett vägtullssystem kan, enligt bilaga IV till EETS-beslutet, en tillverkare, en betalningsförmedlare eller ett behörigt ombud vända sig antingen direkt till en avgiftsupptagare eller till ett anmält organ. Av bilaga V h) följer att de anmälda organens personal ska ha tystnadsplikt beträffande allt som de får kännedom om under utövandet av sina funktioner, förutom gentemot de behöriga administrativa myndigheterna i den stat i vilken de utövar sin verksamhet. Det behöver således utredas om det finns tillräckliga sekretessbestämmelser för att uppfylla detta krav.

Som *Swedac* påpekat finns en sekretessbestämmelse som omfattar ackrediterade och anmälda organ i 22 § lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Enligt bestämmelsen får den som befattar sig med ett ärende enligt lagen inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon därvid fått veta om någons affärs- eller driftförhållanden. I det allmänna verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), OSL. För anmälda organ finns därmed, enligt regeringens mening, inte behov av någon ytterligare sekretessreglering.

Utredningen har ansett att samma förutsättningar bör gälla för avgiftsupptagare som för anmälda organ i fråga om sekretess vid bedömning av teknisk utrustnings lämplighet för användning, eftersom de får kännedom om samma förhållanden vid sin bedömning. Enligt regeringens uppfattning framgår det inte tydligt av EETS-beslutet om och i vilken utsträckning avgiftsupptagare får tillgång till uppgifter om någons affärs- eller driftförhållanden vid bedömningen. Det kan dock inte uteslutas att sådana uppgifter blir kända. I motsats till vad som gäller för anmälda organ, innehåller inte EETS-beslutet någon bestämmelse om att sekretess ska gälla för uppgifter som en avgiftsupptagare får kännedom om.

För de allmänna vägarnas del framgår av avsnitt 6.5.1 att regeringen anser att Trafikverket bör utses till avgiftsupptagare. För myndigheten är bestämmelserna i OSL tillämpliga. 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 för uppgift om en enskilds affärs- eller driftförhållanden, uppfinningar eller forskningsresultat, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs, och för uppgift om andra ekonomiska eller personliga förhållanden än som nyss angetts för den som har trätt i affärsförbindelse eller liknande förbindelse med den som är föremål för myndighetens verksamhet.

Begreppet tillsyn i sekretesslagen är i många fall vidare än tillsynsbegreppet inom förvaltningsrätten där tillsynsbegreppet med tiden har fått en allt snävare innebörd. Enligt förarbetena till sekretesslagen åsyftas med tillståndsgivning och tillsyn det område som vid tiden för sekretesslagens införande beskrevs med ordet kontroll. Ordet tillsyn ska därför enligt förarbetena 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 (prop. 1979/80:2, del A, s. 235, jfr också Offentlighets och sekretesslagen En kommentar, Lenberg m.fl., s. 30:23:2.). Den bedömning av lämplighet för användning som Trafikverket ska göra av betalningsförmedlarnas eller tillverkarnas tekniska utrustning får enligt regeringens mening anses vara en sådan kontrollerande, övervakande och styrande uppgift att det faller in under begreppet tillståndsgivning och tillsyn. Sekretess gäller därmed, enligt 9 § och punkten 9 i bilagan till offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641), OSF, för Trafikverkets verksamhet.

I de fall avgiftsupptagaren inte är en myndighet, utan en juridisk person, finns inte någon tillämplig sekretessreglering. Som angivits ovan innehåller EETS-beslutet inte någon bestämmelse om att sekretess ska gälla för uppgifter som en avgiftsupptagare eventuellt får kännedom om vid en bedömning av teknisk utrustnings lämplighet för användning i dennes vägtullssystem. Inget hindrar dock att parterna träffar en överenskommelse härom om de så önskar. Det finns vidare alltid en möjlighet att låta ett anmält organ bedöma om den tekniska utrustningen är lämplig för användning, i stället för att vända sig till avgiftsupptagaren. Med hänsyn härtill anser regeringen inte att det finns skäl att införa en sekretessbestämmelse för enskilda avgiftsupptagare (för närvarande endast Öresundsbrokonsortiet).

Betalningsförmedlare

Avgiftsupptagare kommer enligt avsnitt 5.6.4 och 5.8.4 att registrera och behandla uppgifter om fordonspassager. Eftersom sådana uppgifter gör det möjligt att kartlägga ett fordon, och därmed företags eller enskildas, förflyttningar, föreslås i avsnitt 5.8.5 att uppgifterna ska omfattas av absolut sekretess. För att systemet med betalningsförmedlare enligt EETS-beslutet ska kunna fungera på avsett sätt måste dock även dessa få del av uppgifter om fordonspassager. Av artikel 4.8 i EETS-beslutet framgår nämligen att en betalningsförmedlares faktura till en väganvändare ska innehålla åtminstone tidpunkten då och platsen där avgiftsplikt inträdde. Vidare ska infrastrukturavgiftens storlek och grunden för dess beräkning anges. För att en betalningsförmedlare ska kunna fullgöra

dessa skyldigheter krävs att denne får del av uppgifterna. Det är avgiftsupptagaren, eller den som i avgiftsupptagarens ställe beslutar om och fastställer underlag för beslut om infrastrukturavgifter, som har tillgång till uppgifterna. En bestämmelse som gör det informationsutbyte som förutsätts i EETS-beslutet möjligt behövs således. En sekretessbrytande bestämmelse föreslås därför införas såvitt avser EETS-betalningsförmedlare, se avsnitt 5.8.5.

Utredningen har föreslagit att de uppgifter som betalningsförmedlare får kännedom om i sin verksamhet ska omfattas av tystnadsplikt. Inledningsvis kan konstateras att regeringen inte föreslår att någon myndighet ska få rollen som betalningsförmedlare, utan dessa kommer att utgöras av enskilda juridiska personer. Redan detta innebär en begränsning i möjligheterna att få del av uppgifter om enskilda väganvändare. Förhållandet mellan en betalningsförmedlare och en enskild kommer vidare att regleras i avtal. Här finns möjligheter att reglera hur uppgifter om den enskilde får behandlas. Om betalningsförmedlarens behandling av personuppgifter är helt eller delvis automatiserad eller om uppgifterna ingår i eller är avsedda att ingå i en strukturerad samling av personuppgifter som är tillgängliga för sökning eller sammanställning enligt särskilda kriterier, omfattas även behandlingen av bestämmelserna i personuppgiftslagen (1998:204). Härav följer bland annat att uppgifterna inte får behandlas för något ändamål som är oförenligt med det för vilket uppgifterna samlades in och att personuppgifterna bara får behandlas om den registrerade har lämnat sitt samtycke till behandlingen eller om behandlingen under vissa förutsättningar är nödvändig. Enligt regeringens bedömning torde den befintliga regleringen om hur uppgifter om en enskild väganvändare får hanteras vara tillräcklig för att hindra en kränkning av dennes personliga integritet. Någon särskild sekretessreglering föreslås därför inte i fråga om betalningsförmedlare.

Transportstyrelsen och Kommerskollegium

Av avsnitt 6.12 framgår att regeringen har för avsikt att utse Transportstyrelsen till tillsynsmyndighet för elektroniska vägtullssystem. Sekretess gäller i myndighetens tillsynsverksamhet enligt 30 kap. 23 § OSL och 9 § OSF jämförd med punkt 17 i bilagan till OSF för uppgifter om enskildas affärs- och driftförhållanden.

Regeringen har vidare enligt avsnitt 6.11 för avsikt att utse Kommerskollegium till förlikningsorgan. Myndigheten ska i denna roll underlätta för parterna att träffa avtal och ska därvid särskilt se till att de kontraktsvillkor som anges är fria från diskriminering och på ett rättvist sätt speglar parternas kostnader och risker. I sin verksamhet utövar myndigheten således en form av tillsyn över parternas avtalsvillkor. Ovan har konstaterats att termen tillsyn i 30 kap. 23 § OSL inte bör 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. Enligt regeringens bedömning bör Kommerskollegiums verksamhet som förlikningsorgan kunna omfattas av termen tillsyn i OSL. Sekretess gäller därmed för myndighetens verksamhet enligt 30 kap. 23 § OSL och 9 § OSF jämförd med punkt 7 i bilagan till OSF.

6.16 Överklagande

Regeringens förslag: Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, beslut om registrering av betalningsförmedlare och en myndighets beslut, i egenskap av avgiftsupptagare, om att viss teknisk utrustning inte är lämplig att använda i dennes elektroniska vägtullssystem ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätt.

Regeringens bedömning: Det bör inte införas en möjlighet till överprövning av anmälda organs eller privata avgiftsupptagares bedömning att utrustning i ett vägtullssystem inte överensstämmer med tekniska krav eller är lämpliga att använda i ett vägtullssystem.

Det bör inte införas en särskild möjlighet att få en avgiftsupptagares villkor för att godta en betalningsförmedlare prövade av domstol.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag och bedömning. Enligt utredningens förslag skulle anmälda organs och avgiftsupptagares beslut kunna överprövas av Transportstyrelsen. I förhållande till utredningens förslag har det preciserats vilka beslut som får överklagas. Vidare utses inte en specialdomstol.

Remissinstanserna: *Domstolsverket* stödjer förslaget att utse en specialdomstol för beslut fattade av Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet. *Swedac* är positiva till att införa en möjlighet till överklagande av anmälda organs beslut, men anser att en sådan ordning bör vara enhetlig och sektorsöverskridande. *Kommerskollegium* anser att det bör gå att få en tvist om en avgiftsupptagares villkor för att godta en betalningsförmedlare slutligt prövad av domstol.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Beslut om att inte registrera en betalningsförmedlare, liksom beslut att återkalla en sådan registrering, är av sådan karaktär att de ska kunna överklagas. Detsamma gäller de beslut som kan komma att fattas av tillsynsmyndigheten. Det rör sig främst om 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 artikel 16 i EETS-beslutet ska beslut som avser bedömning av om teknisk utrustning i ett vägtullssystem överensstämmer med föreskrivna krav eller är lämplig att använda i ett vägtullssystem samt beslut som fattas i enlighet med artikel 15, dvs. i fråga om teknisk utrustning som bär CE-märkning men trots det inte uppfyller föreskrivna krav, 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.

De bedömningar av överensstämmelse och lämplighet som avses i artikeln kan göras antingen av en avgiftsupptagare eller av ett anmält organ. En avgiftsupptagare kan, som nämnts, vara en myndighet eller en juridisk person (exempelvis Öresundsbrokonsortiet). Ett anmält organ är, utom i speciella undantagsfall, en juridisk person. I de fall en myndighet

har fattat ett beslut följer det av den allmänna bestämmelsen i 22 a § förvaltningslagen (1986:223) att beslutet kan överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Om en bedömning har gjorts av en juridisk person är detta dock inte ett beslut som kan överklagas. Om det ska införas en möjlighet till överklagande av ett anmält organs beslut delar regeringen Swedacs uppfattning att detta bör göras gemensamt för samtliga sektorer där anmälda organ är verksamma. En sådan ordning är inte möjlig att genomföra inom ramen för denna remiss. En möjlighet till överprövning av anmälda organs eller privata avgiftsupptagares bedömningar av sådan överensstämmelse och lämplighet som avses i artikel 16 bör därför enligt regeringens uppfattning inte införas. Enligt regeringens bedömning följer inte av artikel 16 ett uttryckligt krav på att sådana beslut som avses i artikeln ska kunna överklagas, varför en sådan ordning inte står i strid med EETS-beslutet. Det kan också 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.

Det andra ledet i artikel 16 avser beslut om begränsande åtgärder i fråga om utrustning som bär CE-märkning, men som trots detta inte uppfyller föreskrivna krav. Sådana beslut ska enligt avsnitt 6.12 fattas av tillsynsmyndigheten och ska därmed, i enlighet med vad som sagts ovan om tillsynsmyndighetens beslut, kunna överklagas.

Huvudregeln inom förvaltningsrätten är att ett beslut överklagas till den domstol inom vars domkrets ärendet först prövats. De flesta beslut enligt lagen kommer att fattas av Transportstyrelsen i Örebro. Enligt huvudregeln i 14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar kommer Transportstyrelsens beslut att överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad. Beslut som avser bedömning av om teknisk utrustning i ett vägtullssystem överensstämmer med föreskrivna krav eller är lämplig att använda i ett vägtullssystem kommer dock att fattas av Trafikverket, vars huvudkontor ligger i Borlänge. För det fall beslut fattas av Trafikverket centralt kommer besluten således att överklagas till Förvaltningsrätten i Falun. Det är här fråga om beslut som är väldigt specifika till sin karaktär och få till antalet, vilket skulle kunna tala för att peka ut en domstol som behörig att pröva överklaganden enligt lagen. Eftersom det endast är Trafikverkets bedömningsbeslut som kommer att överklagas till en annan domstol än Förvaltningsrätten i Karlstad anser regeringen dock att det saknas skäl att frångå huvudregeln i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

Kommerskollegium anser att det bör gå att få en tvist om en avgiftsupptagares villkor för att godta en betalningsförmedlare slutligt prövad av domstol. Avgiftsupptagaren ska enligt artikel 5 i EETS-beslutet ange de allmänna och särskilda villkor som ställs för att en betalningsförmedlare ska få bedriva verksamhet i avgiftsupptagarens vägtullsområde. Den betalningsförmedlare som uppfyller villkoren ska godtas. Om parterna inte kan komma överens kan medling inför ett förlikningsorgan äga rum. Av artikel 11 framgår att medlingen inför förlikningsorganet är tänkt att avslutas med att förlikningsorganet avger

ett yttrande över tvisten. Det är således inte fråga om något överklagbart beslut. Enligt regeringens uppfattning skulle det vara främmande att föreskriva att en domstol ska pröva ett ärende som går ut på att få en avgiftsupptagare och en betalningsförmedlare att träffa ett avtal. Vidare finns det redan i dag en möjlighet till domstolsprövning av oskäligen avtalsvillkor i ett ingånget avtal. Regeringen anser således inte att det bör införas en särskild möjlighet att få en avgiftsupptagares villkor för att godta en betalningsförmedlare prövade av domstol.

6.17 Bemyndigande att ta ut avgifter

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för ärendehantering, registrering och tillsyn enligt lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Regeringens avsikt är att Transportstyrelsen ska fatta beslut om registrering av betalningsförmedlare. Transportstyrelsen ska även föra ett vägtullsregister och utses till tillsynsmyndighet. Eftersom Transportstyrelsens verksamhet är avgiftsfinansierad bör i lagen tas in ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för ärendehantering, registrering och tillsyn enligt lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Den nya lagen om elektroniska vägtullssystem ska träda i kraft den 1 mars 2014, då lagen om elektroniska vägavgiftssystem ska upphöra att gälla. Även den nya lagen om infrastrukturavgifter på väg liksom följdändringarna i väglagen, lagen om indrivning av statliga fordringar m.m., lagen om vägtrafikregister, offentlighets- och sekretesslagen och kameraövervakningslagen ska träda i kraft den 1 mars 2014.

Lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Enligt utredningens förslag skulle samtliga lagförslag utom ändringen i lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden träda i kraft den 1 juli 2013.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser det nödvändigt att författningarna träder i kraft i god tid i förhållande till Motalabrons öppnande.

Skälen för regeringens förslag: Den nya bron över Motalaviken är tänkt att öppna för trafik i oktober 2013. Eftersom avgifter ska tas ut för färd på bron i enlighet med den nya lagen om infrastrukturavgifter på väg är det, som Trafikverket påpekar, angeläget att lagen träder i kraft så snart det är möjligt. Även de följdändringar som föreslås med anledning av införandet av den nya lagen bör träda i kraft vid samma tidpunkt. Regeringen anser att datum för ikraftträdande bör vara den 1 mars 2014.

Av EFC-direktivet följer att det europeiska systemet för elektroniska vägtullar, som regleras i EETS-beslutet, ska vara infört för tunga fordon senast den 6 oktober 2012 och för övriga fordon senast den 6 oktober 2014. Den nya lagen om elektroniska vägtullssystem och följdändringar med anledning av den bör således träda i kraft så snart det är möjligt. Regeringen anser att den nya lagen och lagändringarna bör träda i kraft den 1 mars 2014.

Enligt artikel 2.3 i Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska konventionens parter 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.

8 Konsekvenser

8.1 Reglering av infrastrukturavgifter på väg

Den föreslagna regleringen av infrastrukturavgifter på väg föranleds av att avgifter ska tas ut för färd på de nya broarna som byggs i Motala och Sundsvall. Att avgifter ska tas ut följer av att investeringarna i dessa broar delvis finansieras med lån. Lånefinansieringen har godkänts av riksdagen under förutsättning att kapitalkostnaderna finansieras med avgifter (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348 samt prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

Den nya regleringen föreslås få ett bredare tillämpningsområde än de nu aktuella objekten. Kostnadsbedömningarna i den följande konsekvensanalysen utgår dock från de nu aktuella tillämpningarna, det vill säga avgiftssystemen på de nya vägbroarna i Motala och Sundsvall samt det befintliga avgiftssystemet på Öresundsbron. Avgifterna på Svinesundsförbindelsen omfattas inte av analysen, eftersom dessa är reglerade sedan tidigare. Alla framåtsyftande kostnadsuppgifter i detta avsnitt anges i 2014 års prisnivå.

8.1.1 Möjligheten att finansiera väginfrastruktur med avgifter

Med den föreslagna regleringen ges möjlighet att under vissa förutsättningar helt eller delvis finansiera uppförande och utveckling av en väg, inklusive kostnaderna för upptaget av avgifterna, genom infrastrukturavgifter. Det gäller såväl om infrastrukturen byggs i form av allmän (statlig) väg i enlighet med väglagens (1971:948) bestämmelser, som de nya broarna i Motala och Sundsvall, eller som enskild väg, som Öresundsbron som genom ett bolag ägs av staten. Förslaget innebär att det bemyndigande att föreskriva om avgifter på allmänna vägar som regeringen sedan tidigare har enligt 29 § väglagen ersätts med mer detaljerade bemyndiganden. Genom det mer detaljerade regelverket genomförs de EU-rättsliga bestämmelserna om infrastrukturavgifter för tunga godsfordon, som återfinns i det så kallade Eurovinjettdirektivet, i svensk rätt. Då de EU-rättsliga bestämmelserna måste tillämpas på sådana avgifter tas ut av tunga godsfordon på TEN-T-vägnätet och övriga delar av motorvägnätet är det nödvändigt att utvidga lagens geografiska tillämpningsområde till enskilda vägar av denna karaktär.

Inom den föreslagna lagstiftningens tillämpningsområde gäller vissa begränsningar för var och hur infrastrukturavgifter kan tas ut. Till följd av en EU-rättslig begränsning har möjligheten att ta ut infrastrukturavgifter av tunga godsfordon på TEN-T-vägnätet och övriga motorvägar begränsats till broar och tunnlar. För att undvika att det ska bli fråga om uttag av skatt har möjligheten att ta ut infrastrukturavgifter av tunga lastbilar på allmänna vägar dessutom begränsats till sådana vägar som inte omfattas av det EU-rättsliga kravet på att sådana avgifter ska differentieras utifrån EURO-utsläppsklass eller där undantag från detta krav kan åberopas.

Av de lagreglerade principerna för hur avgiftsnivåerna ska bestämmas följer att kostnader inte får övervältras mellan fordonskategorier. Det innebär att om en fordonskategori ska betala mindre än sin del av infrastrukturkostnaderna, eller helt undantas från avgiftsplikt, måste skillnaden finansieras på annat sätt än genom avgiftsintäkter. Denna begränsning av handlingsutrymmet följer av såväl EU-rätten som, för allmänna vägar, av den statsrättsliga gränsdragningen mellan skatt och avgift.

När det gäller allmänna vägar är en förutsättning för avgiftsuttaget, för att det inte ska bli fråga om en skatt, dessutom att de infrastrukturkostnader som ligger till grund för beräkningen av avgiftsnivåerna inte sedan tidigare är finansierade med anslag eller med andra medel som inte ska betalas tillbaka. En finansieringslösning med avgifter förutsätter därför en alternativ finansieringskälla vid investeringstillfället. Då detta innebär en avvikelse från budgetlagens huvudregel, att investeringar i väginfrastruktur ska finansieras med anslag, krävs riksdagens godkännande för en sådan finansieringslösning. Då kostnader för drift och underhåll på allmän väg normalt finansieras med anslag kan dessa inte räknas in i kostnadsunderlaget för avgifterna. På enskilda vägar finns inte motsvarande begränsningar för kostnadsunderlaget som på allmän väg, med avseende på hur investeringen har finansierats vid investeringstillfället. På enskilda vägar kan därför kostnader för drift och under-

håll räknas in i kostnadsunderlaget för avgifterna. På enskilda vägar tillåter det föreslagna regelverket dessutom att även kostnader för vinstmarginal och avkastning på kapital räknas in i kostnadsunderlaget. Det bör dock noteras att även finansieringslösningen av den enskilda vägen Öresundsbron har krävt riksdagsbeslut (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379), bl.a. om bemyndigande att ikläda staten garanti för de lån som Öresundsbrokonsortiet tagit upp.

8.1.2 Konsekvenser för trafikanterna

Uttag av infrastrukturavgifter innebär självklart ytterligare utgifter för de fordonsägare vars fordon passerar någon av de avgiftsbelagda broarna. Utgiften kompenseras dock av att transporten tar kortare tid och/eller att färdvägen blir kortare när den sker över bron. För företagen har denna tidsvinst ett ekonomiskt värde. Om avgiftsnivåerna sätts alltför högt kommer trafikanterna att välja andra färdvägar.

Regeringen avser att delegera beslut om avgiftsnivåer på allmänna vägar till Trafikverket. På enskilda vägar förutsätts att vägghållaren beslutar om avgiftsnivåerna. De principer för hur avgiftsnivåerna som föreslås regleras i lagen syftar till att säkerställa att avgifterna är rimliga och rättvisa. I det ligger att avgifterna speglar faktiska kostnader för infrastrukturen, att den tid det tar att återbetala investeringskostnaderna med avgifterna inte är orimligt kort, att avgiftsstrukturen på ett rimligt sätt speglar de kostnader som är hänförliga till olika fordonskategorier. För enskilda vägar kommer det att vara tillåtet att differentiera avgifterna i miljö- och trafikstyrande syfte och, i vissa fall, obligatoriskt att differentiera utifrån EURO-utsläppsklass.

När det gäller allmänna vägar avser regeringen att i förordning reglera vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt. Avsikten är att personbilar, lastbilar samt bussar med en totalvikt på högst 14 ton ska omfattas av avgiftsplikt. Utgångspunkten är att även utländska fordon på sikt ska omfattas av avgiftsplikt och att de då ska träffas av reglerna i samma omfattning som svenskregistrerade.

Det system som planeras för upptag av infrastrukturavgifter på de allmänna vägbroarna är ett friflödessystem, vilket innebär att man inte kommer att behöva stanna för att betala. I förhållande till system med bommar ökar friflödessystem framkomligheten för trafikanterna. Den administrativa börda som följer av att trafikanterna i stället behöver betala en faktura per månad, och i vissa fall lägga tid på att begära omprövning av eller överklaga avgiftsbeslut, bedöms som marginell. Avsikten är att den enskilde trafikanten på sikt ska kunna välja att få en samlad faktura för passager i vägtullssystem i flera länder genom att teckna ett abonnemang på en transponder med en betalningsförmedlare. Utländska fordon utan transponder ska kunna betala genom antingen en särskild betaltjänst eller genom en faktura på motsvarande sätt som för svenska fordon.

Ett friflödessystem kräver registrering av när och var ett fordon har framförts. Den risk för intrång i enskildas integritet som detta medför diskuteras i avsnitt 5.6.

En konsekvens av att det inte kommer att finnas bommar vid betalstationerna på de allmänna vägarna är att ett fullständigt avgiftsupptag av de utländska fordonen inte kan garanteras. Detta kan uppfattas som negativt ur likabehandlings- och konkurrenssynpunkt. Regeringen bedömer dock att den kombination av tekniska lösningar som planeras ger rimliga förutsättningar för upptag av avgifterna även från utländska fordonsägare, i synnerhet på sikt då användningen av transpondrar bedöms öka.

8.1.3 Konsekvenser för kommuner och landsting

Kommuner och landsting bedöms inte vara direkt berörda av regleringen, bortsett från i egenskap av innehavare av avgiftsbelagda fordon. Den nya lagen ger inte kommunerna någon möjlighet att ta ut infrastrukturavgifter i den mening som det här är fråga om. Däremot har kommunerna sedan tidigare rätt att ta ut kostnadsersättning för gator enligt 6 kap. 24–25 §§ plan- och bygglagen (2010:900).

På samma sätt som den nuvarande bestämmelsen i 29 § väglagen ger den föreslagna lagen regeringen rätt att föreskriva om infrastrukturavgifter på allmänna vägar. En kommun kan vara väghållare för allmän väg och möjligen skulle det därmed kunna anses följa att regeringen har möjlighet att föreskriva om en avgift på en sådan väg. Den reglering på förordningsnivå som nu är aktuell avser dock endast infrastrukturavgifter på statliga vägar. Förslagen bedöms därför inte påverka kommunernas handlingsutrymme eller uppgiftsfördelningen mellan staten och kommunerna. Inte heller bedöms den kommunala självstyrelsen påverkas. Förslagen medför inte tillsyn eller domstolskontroll av den kommunala verksamheten.

Finansiering av ny väginfrastruktur med avgifter är dock en fråga som ofta är av kommunalt och regionalt intresse. Med det föreslagna regelverket blir det tydligare för kommuner och andra intressenter vilka förutsättningar som gäller för finansiering av vägar med infrastrukturavgifter.

8.1.4 Konsekvenser för enskilda avgiftsupptagare

För avgiftsupptagare på enskilda vägar som omfattas av regleringen innebär förslaget att Eurovinjettdirektivets bestämmelser framgår av svensk lag. För närvarande är Öresundsbron det enda enskilda vägvagnsnitt inom regelverkets föreslagna tillämpningsområde där infrastrukturavgift tas ut. Så länge avgiftsstrukturen på Öresundsbron inte ändras i väsentlig omfattning gäller undantag från de mer detaljerade bestämmelserna om avgiftsberäkning och rabatter. Öresundsbrokonsortiet måste dock tillämpa den generella bestämmelsen att infrastrukturavgifter för tunga godsfordon ska grundas på principen om återvinnande av infrastrukturkostnader. Regleringen innebär även en skyldighet för Öresundsbrokonsortiet att rapportera om förändringar av avgifternas storlek till regeringen.

8.1.5 Kostnader för staten

Trafikverket

Genom att Trafikverket ges rollen som avgiftsupptagare när det gäller infrastrukturavgift för enskilda passager på allmänna vägar får myndigheten ett övergripande ansvar för att kostnaderna för att administrera avgiftsupptaget är rimliga. Trafikverket ansvarar dock endast för en mindre del av avgiftssystemen, nämligen den utrustning vid vägsidan som används för registrering av passager, dvs. portaler med kameror och transponderavläsare. Den årliga kostnaden för utrustningen bedöms av myndigheten uppgå till omkring två miljoner kronor per avgiftssystem oberoende av trafikflödet.

Förslaget innebär även att Trafikverket får uppgiften att föreskriva om avgiftsnivåerna på de nya allmänna broarna. I detta ligger att ta fram och till regeringen redovisa de uppgifter som behövs för att såväl myndigheten själv som externa granskare ska kunna bedöma avgifternas förenlighet med den svenska lagstiftningen och EU-rätten. Myndigheten har konstaterat att denna uppgift kräver ett tämligen omfattande arbete, i synnerhet inledningsvis.

Kostnaderna för administrationen av avgiftsupptaget kan räknas in i kostnadsunderlaget för infrastrukturavgifterna och kan därmed finansieras från avgiftsintäkterna. Riksdagen har bemyndigat regeringen (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118) att disponera avgiftsintäkterna från avgiftssystemet i Motala för räntor och amorteringar för de lån som tagits upp för byggandet av bron samt kostnader för avgiftssystemet. Avsikten är att även intäkterna från bron i Sundsvall ska specialdestineras på detta sätt, vilket kräver riksdagsbeslut innan avgiftssystemet på bron driftsätts.

Kostnader för föreskriftsarbete och eventuella andra kostnader hos Trafikverket som uppstår till följd av införandet av de nya systemen, men som inte kan anses vara systemkostnader, bedöms rymmas inom befintliga anslagsramar inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen kommer, för Trafikverkets räkning, att sköta en stor del av den praktiska hanteringen av avgiftsupptaget. Eftersom det är Transportstyrelsen som för vägtrafikregistret och som i dag, för Skatteverkets räkning, hanterar de automatiserade besluten om trängselskatt, finns samordningsvinster att göra genom att låta Transportstyrelsen sköta även upptaget av infrastrukturavgifterna. Transportstyrelsen har byggt upp ett med vägtrafikregistret integrerat nationellt s.k. centralsystem för hantering av upptag av trängselskatter som togs i drift vid i samband med att trängselskatt började tas ut i Göteborg i januari 2013. Avsikten är att centralsystemet även ska användas för upptaget av infrastrukturavgifter på de nya allmänna broarna.

Infrastrukturavgiftssystemen ska bära en rättvisande andel av driftskostnaden för centralsystemet. Kostnaden inkluderar drift, förvaltning och licenser för it-systemet, hantering av inkommande och utgående handlingar inklusive porto, kundtjänst samt löpande information om systemet. Kapitalkostnaderna kopplade till uppbyggnaden av det

nationella centralsystemet avses dock i sin helhet belasta anslagen för trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg.

Vad som är en rättvisande andel av driftskostnaden beror på det totala antalet passager på respektive vägtullssystem och på hur stor andel av passagera som är avgiftspliktiga. På grund av undanträngningseffekter kommer antalet passager på de nya broarna att påverkas av de ännu inte fastställda avgiftsnivåerna. Trafikverket anger 2,0 miljoner passager per år i Motala och 6,2 miljoner passager per år i Sundsvall som rimliga antaganden för bedömning av konsekvenserna. Givet dessa volymer, och med en kostnadsfördelningsmodell som bygger på det totala antalet passager i respektive skatte- och avgiftssystem, beräknar Transportstyrelsen att driftskostnaden uppgår till 0,90 kronor per passage med fordon som är upptagna i vägtrafikregistret.

Omkring tre procent av trafiken på de berörda broarna bedöms av Trafikverket vara utländsk. Regeringens bedömning är att avgiftsplikt på sikt bör införas även för dessa fordon. Att ta ut avgift även för passager med utländska fordon medför dock en del fördyrande hantering. Det gäller i synnerhet för fordon som saknar godkänd transponder, vilket gäller för flertalet fordon i dagsläget. Andelen utländska registrerings skyltar som det automatiska systemet förmår läsa förutses bli väsentligt lägre än vad som gäller för svenska fordon. Som en följd av detta kommer behovet av manuell tolkning av registreringsnummer att öka. För att utländska fordon som inte är utrustade med en godkänd transponder ska kunna betala avgiften är avsikten att Transportstyrelsen ska upprätta en särskild betaltjänst. Stora osäkerheter finns fortfarande kring detaljutformningen av betaltjänsten och kring hur stor andel av den utländska trafiken som kommer att utnyttja den. Det kan dock förutses att fakturering kommer att krävas för en förhållandevis stor andel av de utländska fordonen. De stora kostnadsposterna för hanteringen är relaterade till köp av ägar- och adressinformation från utländska fordonsregister, bankens hantering av utlandsbetalningar, porto till utlandet samt till investeringar i it-systemet. Stordriftsfördelarna bedöms vara betydande vid denna hantering. Som framgår av avsnitt 5.6.2 är regeringens bedömning att avgiftsplikt för utländska fordon därför bör införas samordnat med att utländska fordon åläggs att betala trängselskatt.

I samband med uppstarten av avgiftssystemen krävs särskilda informationsinsatser av engångskaraktär. Kostnaden för detta bedöms av Transportstyrelsen uppgå till drygt 3 miljoner kronor per system. I bedömningen ingår kostnader för brevutskick till fordonsägare, annonsering i dagspress, broschyrer, utställningar m.m.

För Transportstyrelsen innebär förslaget även krav på hantering av överklaganden av myndighetens beslut rörande infrastrukturavgifterna. Därtill kommer arbete, huvudsakligen av engångskaraktär, med att ta fram föreskrifter kopplade till myndighetens uppgifter att besluta om och administrera upptaget av infrastrukturavgifter.

Även Transportstyrelsens kostnader för administration av avgiftsupptaget bör finansieras med avgiftsintäkterna. Kostnader som uppstår i samband med införandet av de nya systemen som går utöver vad som kan anses vara systemkostnader bör finansieras från anslaget för väghållning. Kostnader för arbete med föreskrifter och överklaganden

bör dock finansieras från myndighetens förvaltningsanslag. Kostnaderna bedöms rymmas inom befintliga anslagsramar.

Kronofogdemyndigheten

Infrastrukturavgift på allmän väg som inte betalas i rätt tid ska enligt förslaget lämnas för indrivning, om det inte är fråga om ringa belopp. Därmed kan antalet ärenden hos Kronofogdemyndigheten antas öka något.

För att skatta antalet indrivningsärenden kan en jämförelse göras med trängselskatten som har stora likheter med infrastrukturavgifterna både vad gäller hur administrationen kommer att gå till och de belopp det kan bli fråga om. Under 2012 registrerades ca 78,2 miljoner passager i trängselskattesystemet i Stockholm. Samma år fattades ca 5,3 miljoner skattebeslut och ca 0,2 miljoner beslut om tilläggsavgift för sen betalning av trängselskatt. Kronofogdemyndighetens kostnader för hantering av indrivningsärenden avseende trängselskatt uppgick 2012 till ca 1,9 miljoner kronor. Dessa kostnader finansieras från det särskilda anslag för trängselskatt i Stockholm som finns uppfört på statsbudgeten.

Trafikverkets uppskattar det totala antalet passager i Motala och Sundsvall till 7,3 miljoner per år, vilket är mindre än 10 procent av antalet passager i trängselskattesystemet i Stockholm. Om förhållandena mellan antalet registrerade passager, antalet fattade beslut, antalet indrivningsärenden och kostnader per indrivningsärende vore detsamma för infrastrukturavgifterna som för trängselskatten skulle Kronofogdemyndighetens kostnader därmed kunna skattas till ca 200 000 kronor per år.

Vissa skillnader i förhållande till hanteringen av trängselskatten som kan ha betydelse för Kronofogdemyndighetens kostnader kan dock noteras. Att avgiftsplikten på sikt ska omfatta även utländska fordon kan förväntas innebära tillkommande kostnader. Skillnader som kan förväntas medföra lägre kostnader är att denna lagrådsremiss inte innehåller något förslag om sådan tilläggsavgift vid utebliven betalning som finns i trängselskattesystemet. Dessutom kan det noteras att trängselskattelagstiftningen innehåller undantag från fler fordonskategorier.

Kostnaderna bedöms rymmas inom myndighetens befintliga anslagsram.

Domstolarna

För domstolarna medför förslaget vissa kostnader för överklaganden av beslut om påförande av infrastrukturavgift. Hur många mål det kan bli fråga om är svårbedömt. Eftersom infrastrukturavgifter kommer att administreras på samma sätt som trängselskatt är det rimligt att utgå från att det kommer att förekomma överklaganden av beslut om infrastrukturavgift avseende samma typ av frågor som har uppstått kring trängselskatten. En skillnad i förhållande till trängselskatten är dock att denna lagrådsremiss inte innehåller något förslag om sådan tilläggsavgift vid utebliven betalning som finns i trängselskattesystemet. Att avgiftsplikten på sikt ska omfatta även utländska fordon förväntas ha en marginell effekt på antalet mål.

Under 2012 inkom 229 mål enligt lagen om trängselskatt till förvaltningsrätten. Antalet trängselskattemål som avgjordes under 2012 var 409 i förvaltningsrätten, 55 i kammarrätten och 20 i Högsta förvaltningsdomstolen. Kostnaden för detta uppgick sammantaget till 826 000 kronor, vilket finansierades från det särskilda anslag för trängselskatten i Stockholm som finns uppfört på statsbudgeten.

Trafikverkets uppskattar det totala antalet passager i Motala och Sundsvall till 7,3 miljoner per år, vilket är mindre än 10 procent av de ca 78,2 miljoner passager som 2012 registrerades i trängselskattesystemet i Stockholm. En grov skattning är därför att kostnaderna för domstolarna bör uppgå till omkring 10 procent av kostnaden för trängselskattemålen. Med tanke på att denna lagrådsremiss inte innehåller något förslag om tilläggsavgift vid utebliven betalning bör antalet mål i domstolarna bli lägre.

Det kan dock noteras att antalet inkommande trängselskattemål var avsevärt högre de första åren efter att trängselskatten infördes i Stockholm. Minskningen av antalet inkommande mål kan delvis förklaras av att antalet undantag från skatteplikt har minskat. Det är dock tänkbart att även besluten om infrastrukturavgifter initialt kommer att överklagas i större omfattning än vad som kommer att bli fallet när eventuella brister har åtgärdats eller när acceptansen för avgifterna har ökat.

De ökade kostnaderna bedöms rymmas inom befintliga ekonomiska ramar för domstolarna.

8.2 Reglering av elektroniska vägtullssystem

Den föreslagna regleringen av elektroniska vägtullssystem syftar till att genomföra kommissionens beslut om det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (EETS) i svensk rätt och därmed möjliggöra transpondrar som fungerar i elektroniska vägtullssystem runt om i Europa. Den föreslagna lagen gäller alla system för upptag av avgift eller skatt för passage med bil (dvs. personbil, buss och lastbil) på väg, inklusive färjor som är att anse som väg, där det går att betala genom en transponder.

Eftersom EETS-tjänsten ännu inte är operativ finns stora osäkerheter kring hur stora konsekvenser regelverket i praktiken kommer att föra med sig och när dessa kommer att uppstå. För närvarande används transpondrar för upptag av infrastrukturavgifter på Öresundsbron och Svinesundsbron. Avsikten är att transpondrar så småningom även ska kunna användas på de nya broarna som byggs i Motala och Sundsvall. Det förekommer även avgiftsupptag med stöd av transpondrar på vissa färjor, men såvitt regeringen känner till förekommer inget sådant system i dag som kan bedömas omfattas av den nya regleringen. För närvarande används inte transpondrar för upptag av skatt. Det kan dock noteras att 2011 års vägtullsutredning i sitt slutbetänkande (SOU 2013:3) föreslagit att transpondrar ska kunna användas i trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg.

8.2.1 Konsekvenser för trafikanterna

De föreslagna reglerna syftar till att underlätta för trafikanterna genom att det på sikt ska vara möjligt att enkelt betala väggtullar på hela det europeiska vägnätet genom att teckna ett enda abonnemangskontrakt på en transponder med en valfri EETS-registrerad betalningsförmedlare. Det kommer att vara frivilligt för trafikanterna att teckna kontrakt med en betalningsförmedlare. De som i första hand kan antas få nytta av reglerna är de transportföretag som frekvent passerar flera väggtullsområden runt om i Europa. Även andra trafikanter, inklusive privatbilister som endast trafikerar en enstaka avgiftsbelagd sträcka, kan dock se fördelar med en transponder med stort geografiskt användningsområde.

Den enskilde trafikanten får väga nyttan av tjänsten, och eventuella tilläggstjänster som betalningsförmedlarna erbjuder, mot det pris som betalningsförmedlarna tar ut. Sannolikt kommer det även i framtiden att vara möjligt att välja en icke EETS-registrerad betalningsförmedlare i de svenska väggtullsystemen. För en trafikant innebär ett kontrakt med en EETS-registrerad betalningsförmedlare att betalning till denne enligt lag sker med befriande verkan, vilket inte är fallet om en icke EETS-registrerad transponder används.

Integritetsaspekter av den behandling av personuppgifter som behövs för att systemet ska fungera diskuteras i avsnitt 6.14.

8.2.2 Konsekvenser för marknadsaktörerna

Enskilda avgiftsupptagare

För enskilda avgiftsupptagare som omfattas av regelverket, i dagsläget Öresundsbrokonsortiet, innebär förslaget ett antal krav. Mest centralt är kravet att acceptera transpondrar från alla betalningsförmedlare som har registrerats enligt EETS. Avgiftsupptagaren ska tillhandahålla en öppet tillgänglig lista över de betalningsförmedlare som har avtal att verka i väggtullsområdet i fråga. När avtal har tecknats ska avgiftsupptagaren rikta krav på betalning mot den EETS-registrerade betalningsförmedlaren och inte mot trafikanten.

Avgiftsupptagaren ska redovisa de allmänna villkor som gäller för att betalningsförmedlare ska få tillgång till det väggtullsområdet i fråga i en särskild områdesdeklaration som ska föras in i ett register som hålls av Transportstyrelsen. Utöver allmänna avtalsvillkor kan särskilda villkor förhandlas i det enskilda fallet. Avtalsvillkoren ska vara icke diskriminerande och skäligen. Uttolkningen av detta kan bli föremål för bedömning i en särskild förlikningsprocess som ska hanteras av Kommerskollegium. Det får antas att någon form av praxis eller närmare riktlinjer kring avtalsvillkoren kommer att utvecklas inom Europa. Det är svårt att i dagsläget göra en närmare bedömning av hur fördelning av administrationskostnader och risk kommer att falla ut mellan de olika aktörerna. Avgiftsupptagarna kan använda avgiftsintäkterna för att finansiera de kostnader som följer av regelverket. Avsikten är dock att systemet åtminstone på sikt ska minska avgiftsupptagarnas administrationskostnader.

Bestämmelsen om särredovisning av olika verksamheter skulle bli tillämplig om en juridisk person som är en avgiftsupptagare, exempelvis Öresundsbrokonsortiet, skulle välja att även agera som EETS-registrerad betalningsförmedlare. Den juridiska personen måste då hålla och offentliggöra separata resultat- och balansräkningar för de olika verksamheterna och säkerställa att korssubventionering mellan verksamheterna inte sker.

De enskilda avgiftsupptagarna kommer att vara föremål för tillsyn av Transportstyrelsen. Myndigheten avses få rätt att föreskriva om avgifter för att täcka sina kostnader för tillsynen samt för registreringen av vägtullsområdena.

Betalningsförmedlare

Med det föreslagna regelverket kommer de krav och procedurer som behövs för att betalningsförmedlare (transponderutgivare) ska kunna registrera sig enligt reglerna för EETS på plats. Därmed ges förutsättningar för aktörer att etablera sig i Sverige för att verka på den nya marknaden för EETS-registrerade betalningsförmedlare som är tänkt att växa fram i Europa. Det kan handla om nybildade företag eller redan etablerade företag som vill utvidga sin verksamhet.

Den föreslagna regleringen innebär att ett antal krav ställs på den som vill registrera sig som betalningsförmedlare enligt EETS. Det handlar om krav som syftar till att säkerställa att det sökande företaget har lämpliga finansiella och andra förutsättningar för att verka på marknaden. En förutsättning för registrering är att de transpondrar som betalningsförmedlaren tillhandahåller uppfyller föreskrivna tekniska krav. Detta ska säkerställas genom ett särskilt godkännandeförfarande som utförs av s.k. anmälda organ. Registreringen kommer att medföra en självkostnadsbaserad avgift för Transportstyrelsens administrationskostnad.

Betalningsförmedlarna förutsätts inom en tvåårsperiod teckna avtal med alla de europeiska vägtullssystemen. De affärsmässiga villkoren bestäms i hög utsträckning av den praxis för avtalsvillkor mellan betalningsförmedlare och avgiftsupptagare som kan förväntas utvecklas.

Att betalningsförmedlarnas verksamhet och tekniska utrustning följer bestämmelserna kommer att vara föremål för tillsyn av Transportstyrelsen. Myndigheten avses få rätt att föreskriva om avgifter för att täcka sina kostnader för tillsyn.

Det är svårt att i dagsläget bedöma hur marknaden för betalningsförmedlare kommer att utvecklas. Regeringens bedömning att det inte finns några rättliga hinder mot att betalningsförmedlare utan EETS-status, som danska BroBizz eller norska AutoPass, verkar vid sidan av EETS. Ingen reglering föreslås av dessa. Därmed kan båda typerna av betalningsförmedlare, som verkar under delvis olika villkor, komma att konkurrera om trafikanterna.

Anmälda organ

Förslaget innebär att en ny marknad öppnas för aktörer som har förutsättningar att bli utsedda och anmälda som organ för bedömning av om teknisk utrustning i elektroniska vägtullssystem överensstämmer med

gällande tekniska krav. Det är tänkbart att aktörer som är anmälda organ för uppgifter enligt andra EU-rättsakter kommer att intressera sig för denna nya uppgift, men även helt nya anmälda organ kan etablera sig.

Aktörer som är eller ansöker om att få bli anmälda organ ska betala avgift till Swedac för att täcka myndighetens kostnader för bedömning, ackreditering och tillsyn.

8.2.3 Konsekvenser för kommuner och landsting

På motsvarande sätt som för regelverket för infrastrukturavgifter på väg medför denna reglering konsekvenser för kommuner och landsting genom att de kan äga avgiftsbelagda fordon.

Kommuner kan, genom kommunala bolag, driva avgiftsbelagda färjor för biltrafik som kan anses ingå i vägnätet. Avgifter på sådana färjor skulle kunna tas ut genom transponderar. Såvitt regeringen känner till förekommer dock inget sådant elektroniskt system i dag.

Om ett kommunalt bolag skulle välja att ta ut sådan avgift genom transponder blir bolaget avgiftsupptagare i lagens mening. Det medför att de föreslagna reglerna för avgiftsupptagare ska följas. Undantaget är om vägtullssystemet kan anses vara litet och lokalt och därmed inte omfattas av regelverket. De kostnader som detta innebär kan finansieras med avgiftsintäkterna.

8.2.4 Kostnader för staten

Trafikverket

Då regeringen avser att utse Trafikverket till avgiftsupptagare på allmänna vägar när nya transpondersystem införs på dessa blir samma regler som gäller för juridiska personer som är avgiftsupptagare tillämpliga även på Trafikverket. Som myndighet är dock Trafikverket inte underställt Transportstyrelsens tillsyn.

I praktiken kommer Trafikverkets ansvar för den praktiska hanteringen av vägtullssystemet att vara avgränsat till vägsidesutrustningen. I det ligger bl.a. att, vid behov och i samverkan med betalningsförmedlarna, utföra oanmälda test av om kommunikationen mellan transponderarna och antennerna fungerar som den ska.

En viktig uppgift för Trafikverket blir att utforma och förhandla de avtalsvillkor som ska gälla för de betalningsförmedlare som ska verka i de statliga vägtullsområdena. Det handlar om såväl ekonomiska villkor inklusive riskfördelning som att säkerställa att en betalningsförmedlars transponderar fungerar i vägtullssystemet. Fastställandet av avtalsvillkoren medför kostnader för administration som kan inkludera förlikningsprocesser. Det kan noteras att allmänna villkor för tillträde till vägtullssystem har arbetats fram inom ramen för det skandinaviska samarbetet EasyGo. Myndighetens kostnad är i hög utsträckning beroende av hur många betalningsförmedlare som begär att få tillhandahålla tjänsten i de allmänna vägtullsområdena, något som inte går att uppskatta i dag. Initialt kommer insatserna troligtvis att vara av begränsad omfattning.

Självklart är avtalsvillkoren i sig viktiga för kostnaderna för avgiftsupptaget och därmed det samlade ekonomiska utfallet av avgiftsfinansieringen. Då det ännu inte utvecklats någon praxis eller närmare riktlinjer för avtalsvillkoren inom ramen för EETS är det svårt att i dagsläget göra en närmare bedömning av hur fördelning av administrationskostnader och risk för utebliven betalning från trafikanterna kommer att falla ut mellan avgiftsupptagare och betalningsförmedlare. Det torde finnas förutsättningar för Trafikverket att, genom att samlat förhandla om villkoren för de vägtullssystem där myndigheten är avgiftsupptagare, skapa bättre förutsättningar för såväl gynnsamma avtalsvillkor som begränsade administrativa kostnader. Eventuellt kan allmänna villkor och förhandlingar samordnas även med övriga skandinaviska avgiftsupptagare.

Kostnaderna för såväl uppgifterna att förhandla om och tillämpa avtalsvillkoren som avtalsvillkoren i sig bör kunna betraktas som kostnader för administration av vägtullssystemet och därmed finansieras med avgiftsintäkterna.

Transportstyrelsen

Då Transportstyrelsen kommer att hantera centrala delar av avgiftsupptaget på allmänna vägar får myndigheten i praktiken ansvaret för att krav på betalning riktas mot de EETS-registrerade betalningsförmedlarna och att de avtalsvillkor som Trafikverket förhandlat fram med respektive betalningsförmedlare tillämpas.

Förslaget innebär även att Transportstyrelsen får flera uppgifter i sin egenskap av tillståndsprövande och tillsynande myndighet. Transportstyrelsen ska pröva ansökningar från juridiska personer som vill etablera sig som betalningsförmedlare i Sverige och föra ett särskilt register över de betalningsförmedlare som godkänts. Även över uppgifter om de vägtullsområden som finns i Sverige ska Transportstyrelsen hålla register. Det kan noteras att Transportstyrelsen redan har skapat ett register över vägtullsområden. Transportstyrelsen ska även ta emot anmälningar om att ett elektroniskt vägtullssystem ska undantas från regelverket.

Transportstyrelsens roll som tillsynsmyndighet innebär att myndigheten ska kontrollera att betalningsförmedlare och de avgiftsupptagare som inte är myndigheter följer regelverket samt att deras tekniska utrustning uppfyller föreskrivna standarder. Tillsynsmyndigheten ska få meddela de förelägganden och förbud som behövs för att regelverket ska följas och förena dessa med vite.

Transportstyrelsen föreslås även få meddela föreskrifter på några områden. Det handlar om närmare bestämmelser om de krav som ska gälla vid prövning av ansökan om att registreras som betalningsförmedlare respektive att bli anmält organ för bedömning av teknisk utrustning i elektroniska vägtullssystem, om tekniska standardiseringskrav, om parametrar för klassificering av fordon, om tillsyn samt om avgifter för myndighetens ärendehantering, registrering och tillsyn. Dessutom avser regeringen att bemyndiga Transportstyrelsen att meddela verkställighetsföreskrifter på ett antal områden. Föreskriftsarbetet kan ses som en del i myndighetens ordinarie roll som regelgivande myndighet.

Kostnaderna för tillståndsprovningen och tillsynen ska täckas genom avgifter, som det är meningen att Transportstyrelsen ska bemyndigas att föreskriva om. Intäkterna från dessa avgifter kommer, i enlighet med de principer som gäller för myndighetens finansiering, att redovisas mot inkomsttitel på statens budget. De kostnader som förslaget medför bedöms dock rymmas inom befintlig ram på Transportstyrelsens förvaltningsanslag.

Swedac

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedac, tillförs uppgiften att utse och anmäla organ för bedömning av teknisk utrustning i elektroniska vägtullssystem. Av detta följer att bestämmelser i lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll blir tillämpliga på detta område. Det innebär bl.a. att Swedac ska pröva om ansökande aktörer uppfyller kraven för den uppgift anmälan avser och om så är fallet utfärda intyg och anmäla organet till kommissionen och de andra medlemsstaterna. Swedac ska även utöva tillsyn över de anmälda organen.

Av lagen om ackreditering och teknisk kontroll framgår även att aktörer som är eller ansöker om att få bli anmälda organ ska betala avgift till Swedac för att täcka kostnaderna för bedömning, ackreditering och tillsyn.

Kommerskollegium

Regeringen avser att utse Kommerskollegium till förlikningsorgan. Förlikningsorganet ska medla i tvister som uppstår mellan avgiftsupptagare och betalningsförmedlare om någon av parterna begär det. 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.

Det finns i dag ingen förlikningsfunktion hos Kommerskollegium. Myndigheten kommer därför att behöva bygga upp och upprätthålla en sådan funktion. Det finns även krav på att förlikningsorganen i medlemsstaterna ska samarbeta med varandra och utbyta erfarenheter. Det kan antas att antalet förlikningsärenden åtminstone på kort sikt kommer att vara lågt. Kostnaderna för förlikningsverksamheten bör finansieras med anslag. Inledningsvis bör finansiering ske från anslaget för väghållning.

Domstolarna

Förslaget innebär att tillsynsbeslut som riktas mot betalningsförmedlare och enskilda avgiftsupptagare, beslut om registrering av betalningsförmedlare samt Trafikverkets beslut om att vissa transpondrar inte är lämpliga att använda i de allmänna vägtullssystemen ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Därtill kan vissa av Swedacs beslut överklagas enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Det kan antas att antalet mål kommer att bli mycket begränsat, åtminstone

inledningsvis. Sammantaget bedöms den något ökade mängden mål rymmas inom befintlig ram.

9 Författningskommentar

9.1 Förslaget till lag om infrastrukturavgifter

1 §

I paragrafen anges lagens tillämpningsområde. Lagen ska tillämpas vid uttag av infrastrukturavgifter på vissa delar av det svenska vägnätet. Genom lagen genomförs de delar av Eurovinjettdirektivet som rör distansbaserade infrastrukturavgifter i svensk rätt. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.

Av *första stycket punkten 1* framgår att lagen ska tillämpas på infrastrukturavgifter som tas ut för färd på alla allmänna vägar utom färjor. Vad som avses med allmän väg framgår av 1 § väglagen (1971:948). Avgift för färd på en färja som är att anse som allmän väg omfattas inte av denna lag utan regleras fortsatt i 29 § väglagen.

I *första stycket punkten 2* regleras infrastrukturavgifter för färd på enskilda vägar. Lagen gäller endast infrastrukturavgifter som tas ut för färd på enskilda vägar som är en del av TEN-T-vägnätet i Sverige eller är motorvägar. Vidare är lagen i dessa fall endast tillämplig på infrastrukturavgifter som tas ut för tunga godsfordon.

Enligt *andra stycket* gäller ett undantag från lagens tillämpningsområde i fråga om infrastrukturavgifter på allmänna vägar. Lagen är inte tillämplig på infrastrukturavgifter för tunga godsfordon för färd på sådan allmän väg där krav på differentiering utifrån tunga godsfordons EURO-utsläppsklass gäller enligt 10 §. Således kan infrastrukturavgifter på allmänna vägar som är en del av TEN-T-vägnätet eller som är motorvägar tas ut med stöd av lagen endast om krav på differentiering utifrån ett fordons EURO-utsläppsklass inte gäller enligt 10 § andra stycket eller om avgifter inte tas ut av tunga godsfordon.

2 §

I paragrafen görs en inskränkning i lagens tillämpningsområde i fråga om infrastrukturavgifter för vissa tunga godsfordon. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.

Inskränkningen har sin grund i artikel 7.2 i Eurovinjettdirektivet som stadgar att distans- och tidsbaserade infrastrukturavgifter inte får tas ut samtidigt för en och samma fordonskategori för användandet av ett och samma vägavsnitt, med undantag för färd på broar och genom tunnlår eller bergspass.

Tidsbaserade vägavgifter tas ut för godsfordon med en vikt överstigande 12 000 kilogram enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. För sådana fordon får distansbaserade infrastrukturavgifter således tas ut endast för användandet av ett vägavsnitt i form av en bro, tunnel eller en väg genom ett bergspass. Inskränkningen gäller endast infrastrukturavgifter på vägar inom Eurovinjettdirektivets tillämp-

ningsområde, dvs. för svensk del på vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller på andra motorvägar.

3 §

Paragrafen innehåller definitioner av vissa centrala begrepp och behandlas i avsnitt 5.3.

Ett *avgiftssystem* kan t.ex. omfatta vägsidesutrustning i form av kameror och utrustning för avläsning av transpondersignaler, IT-system för hantering av passagedata, avgiftsbeslut och fakturering samt kundtjänst.

Med *EURO-utsläppsklass* avses en utsläppsklass för ett fordon baserat på de emissionskrav som fordonets motor uppfyller; ju renare fordon, desto högre utsläppsklass. Utsläppsklasserna EURO 0–5 och EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) samt de emissionskrav som gäller för dessa utsläppsklasser framgår av bilaga 0 till Eurovinjett-direktivet. Utsläppsklass EURO 5 regleras även i 31 § avgasreninglagen (2011:318), liksom utsläppsklass EURO 6, som inte omfattas av bilaga 0 till Eurovinjett-direktivet.

Infrastrukturavgift definieras som en avgift baserad på kostnaderna för den sträcka som ett fordon har färdats på infrastrukturen. Avgiften är avsedd att täcka kostnader för uppförande, drift, underhåll och utveckling av dels det berörda vägavsnittet, dels ett eventuellt tillhörande vägtullssystem. Av 7 § framgår att även rimlig avkastning på kapital eller vinstmarginal får ingå i kostnadsunderlaget för enskilda vägar. Enligt 5 § gäller vissa inskränkningar i fråga om de slag av kostnader som får beaktas vid beräkning av avgiftens storlek på allmän väg. Exempelvis får avgifter för färd på allmän väg endast avse kostnader som inte finansieras med skattemedel.

Öresundsbron omfattas av definitionen *prioriterade projekt av europeiskt intresse*.

Det transeuropeiska vägnätet, *TEN-T-vägnätet*, definieras med en direkt hänvisning till Europaparlamentets och rådets beslut som reglerar detta vägnät.

Med *tungt godsfordon* avses ett motorfordon eller en ledad motorfordonskombination med en totalvikt på minst 3 500 kilogram. Motorfordon definieras i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Fordonet ska vara avsett för eller annars användas för godstransport på väg.

Ett *vägavsnitt* definieras som en avgränsad del av infrastrukturen och kan exempelvis avse en bro eller en tunnel.

I fråga om definitioner av övriga termer hänvisas till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, som innehåller definitioner av de viktigaste termerna inom vägtrafikområdet.

4 §

I paragrafen anges de grundläggande krav som ställs på ett avgiftssystem i enlighet med artikel 7j.1 och 2 i Eurovinjett-direktivet. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.4.

Enligt paragrafens *första stycke* ska ett avgiftssystem utformas med begränsad påverkan på trafikflöde och trafiksäkerhet.

Enligt *andra stycket* får ett avgiftssystem inte medföra omotiverade nackdelar, vare sig av ekonomisk eller av annan art, för användare som endast tillfälligt använder vägnätet. Vidare framgår vad som ska beaktas då viss fordonsutrustning, s.k. transpondrar, krävs för att använda ett avgiftssystem. Avgiftsupptagaren ska se till att alla användare, med rimliga administrativa och ekonomiska arrangemang, har möjlighet att få tillgång till den fordonsutrustning som krävs.

5 §

I paragrafen regleras de kostnader och den avbetalningstid som ska beaktas vid beräkning av infrastrukturavgifternas storlek på allmän väg, i enlighet med artikel 7b och bilaga III 2–3 i Eurovinjettdirektivet. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.2.

I *första stycket* anges de kostnader som får beaktas vid beräkning av infrastrukturavgifternas storlek. Kostnader för drift och underhåll av ett vägavsnitt på allmän väg får inte tas med i kostnadsunderlaget eftersom sådana kostnader finansieras med skattemedel. Om kostnader för vägavsnittet och vägtullssystemet helt eller delvis har finansierats på annat sätt än genom lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter, t.ex. genom skattemedel eller medfinansiering, får den delen av kostnaderna inte ingå i kostnadsunderlaget vid beräkning av avgifternas storlek.

Den period som beräkningen av infrastrukturavgifterna ska grundas på regleras i *andra stycket*. Avgifterna ska beräknas på en period som motsvarar antingen infrastrukturens planerade livslängd eller en annan period som kan anses lämplig av finansieringsskäl och som inte understiger 20 år. Infrastrukturavgifter på allmänna vägar kan således tas ut under en period som t.ex. motsvarar vägavsnittets ekonomiska livslängd om denna är minst 20 år.

Avgiftssystemet på Svinesundsbron har införts före den 10 juni 2008 och omfattas därmed, enligt artikel 7e i Eurovinjettdirektivet, inte av beräkningsprinciperna i bilaga III till direktivet. Den tid under vilken infrastrukturavgifter får tas ut framgår av bilaga III 2.1 till Eurovinjettdirektivet och gäller därmed inte för Svinesundsbron så länge det ursprungliga avgiftssystemet för bron används och inte ändras i väsentlig omfattning.

6 §

Paragrafen reglerar hur de kostnader som avses i 5 § första stycket ska fördelas mellan olika kategorier och typer av bilar i enlighet med bilaga III 2–4 till Eurovinjettdirektivet. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.3.

Av *första stycket* framgår att varje kategori av bilar, t.ex. personbilar, lastbilar och bussar, endast ska stå för sin beräknade andel av kostnaderna. Även inom en kategori av bilar kan en fördelning av kostnaderna ske mellan olika typer av bilar, t.ex. indelade efter vikt eller antal axlar. Fördelningen ska även i dessa fall ske efter beräknade andelar av kostnaderna. Exempelvis kan således en viss typ av lastbil få bära en större andel av kostnaderna än andra lastbilar.

I *andra stycket* anges hur de andelar av kostnaderna som respektive kategori eller typ av bil ska stå för ska beräknas. Den andel av kostnaderna som en viss kategori eller typ av bil ska bära, ska motsvara dess beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. En andel får räknas upp om

det kan motiveras med att högre kostnader orsakas av den fordonsgruppen. Således kan t.ex. lastbilar åläggas att betala en, i förhållande till sin andel av trafiken, större andel av kostnaderna för att uppföra eller underhålla ett vägavsnitt om kostnaderna blir högre till följd av lastbilstrafiken.

Tredje stycket innehåller en bestämmelse om kontroll och justering av de beräknade andelar av kostnaderna som respektive kategori eller typ av fordon ska bära. Korrigeringsmekanismen är till för att justera under- eller övertäckning av kostnader som kan tillskrivas fel i prognoserna för beräknad trafikmängd.

7 §

I paragrafen regleras de kostnader och den avbetalningstid som ska beaktas vid beräkning av infrastrukturavgifter för tunga godsfordon på enskilda vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar, i enlighet med artikel 7b och bilaga III 2–3 i Eurovinjettdirektivet. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.2.

I *första stycket* anges de kostnader som får beaktas vid beräkning av infrastrukturavgifternas storlek. Kostnadsunderlaget får omfatta kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av ett vägavsnitt och tillhörande vägtullssystem. Endast den andel av kostnaderna som är hänförlig till tunga godsfordon får dock tas med i beräkningen av avgifternas storlek. Även avkastning på kapital och en vinstmarginal får ingå i kostnadsunderlaget och ska vara rimlig mot bakgrund av marknadsförhållandena.

Den period som beräkningen av infrastrukturavgifterna ska grundas på regleras i *andra stycket*. Avgifterna ska beräknas på en period som motsvarar antingen infrastrukturens planerade livslängd eller en annan period som kan anses lämplig av finansieringsskäl och som inte understiger 20 år.

8 §

Paragrafen reglerar hur de tunga godsfordonens andel av de kostnader som avses i 7 § första stycket ska beräknas i enlighet med bilaga III 2–4 till Eurovinjettdirektivet. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.3.

Av *första stycket* framgår att de tunga godsfordonens andel av kostnaderna ska motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Denna andel av kostnaderna kan i sin tur fördelas utifrån beräknade andelar av kostnaderna mellan olika typer av tunga godsfordon, t.ex. indelade efter vikt eller antal axlar. En andel får räknas upp om det kan motiveras med att högre kostnader orsakas av den fordonsgruppen. Således kan lastbilar eller en viss typ av lastbilar åläggas att betala en, i förhållande till sin andel av trafiken, större andel av kostnaderna för infrastrukturen än andra fordon eller typer av lastbilar om kostnaderna blir högre till följd av lastbilstrafiken eller en viss typ av lastbilar.

Andra stycket innehåller en bestämmelse om kontroll och justering av de beräknade andelar av kostnaderna som tunga godsfordon eller en viss typ av sådana fordon ska bära. Korrigeringsmekanismen är till för att justera under- eller övertäckning av kostnader som kan tillskrivas fel i prognoserna för beräknad trafikmängd.

9 §

I enlighet med artikel 7e i Eurovinjettdirektivet görs i paragrafen undantag från vissa av lagens bestämmelser för avgiftssystemet på Öresundsbron.

Avgiftssystemet på Öresundsbron har införts före den 10 juni 2008 och omfattas därmed, enligt artikel 7e i Eurovinjettdirektivet, inte av beräkningsprinciperna i bilaga III till direktivet så länge det ursprungliga avgiftssystemet för bron används och inte ändras i väsentlig omfattning. Bestämmelserna i 7 § andra stycket om den tid under vilken infrastrukturavgifter får tas ut och i 8 § om beräkning av tunga godsfordons andel av kostnaderna för ett vägavsnitt och tillhörande vägtullssystem motsvarar bestämmelserna i bilaga III 2–4 till Eurovinjettdirektivet och gäller därmed inte för Öresundsbron så länge det ursprungliga avgiftssystemet för bron används och inte ändras i väsentlig omfattning.

Däremot gäller bestämmelsen i 7 § första stycket om hur kostnadsunderlaget för avgifterna ska fastställas även för Öresundsbron, jfr artikel 7b i Eurovinjettdirektivet.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.2 och 5.5.3.

10 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om differentiering av infrastrukturavgifter utifrån de utsläppskrav som fordonens motorer uppfyller, i enlighet med artikel 7g.1 i Eurovinjettdirektivet. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.4.

Enligt *första stycket* är huvudregeln att infrastrukturavgifter ska differentieras i enlighet med fordonens EURO-utsläppsklass, dvs. utifrån de utsläppskrav som fordonens motorer uppfyller. De fordon som har mer miljövänliga motorer ska inte påföras en lika hög avgift som de fordon som är mindre miljövänliga. Kravet på differentiering gäller endast avgifter för tunga godsfordon och endast på motorvägar eller andra vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige.

Av *andra stycket* framgår att kravet på differentiering utifrån EURO-utsläppsklass inte gäller under vissa förutsättningar. Om någon av de angivna förutsättningarna är uppfyllda kan således infrastrukturavgifter tas ut även för tunga godsfordon på allmänna vägar, jfr 1 § andra stycket. För tunga godsfordon med en totalvikt på minst 12 000 kilogram får dock infrastrukturavgifter tas ut på vägar som ingår i TEN-T-vägnätet eller som är motorvägar endast för användandet av vägavsnitt i form av en bro, tunnel eller en väg genom ett bergspass, jfr 2 §. Av 14 § framgår att Europeiska kommissionen ska underrättas innan en avgiftsstruktur införs som innefattar undantag från kravet på EURO-klassdifferentiering.

11 §

I paragrafen anges det högsta belopp som en infrastrukturavgift får bestämmas till när uppgift om ett fordons EURO-utsläppsklass inte finns tillgänglig. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.4.

I enlighet med artikel 7g.2 i Eurovinjettdirektivet får beloppet bestämmas till högst det belopp som gäller för fordon som har de minst miljövänliga motorerna, dvs. hör till utsläppsklass EURO 0. Uppgift om ett fordons utsläppsklass kan t.ex. finnas i fordonsdokument, i vägtrafik-

registret eller motsvarande register i andra länder eller lagrat i ett fordons transponder.

Bestämmelsen är inte tillämplig på infrastrukturavgifter på allmän väg, eftersom lagen inte är tillämplig på sådana avgifter om de måste differentieras utifrån EURO-utsläppsklass, jfr 1 § andra stycket.

12 §

Paragrafen innehåller bestämmelser för differentiering av infrastrukturavgifter i enlighet med artikel 7g.3 och 7g.4 i Eurovinjettdirektivet. Bestämmelsen är endast tillämplig på avgifter på enskilda vägar och behandlas i avsnitt 5.5.4.

Enligt *första stycket* får infrastrukturavgifter differentieras beroende på tidpunkt på dagen eller typ av dag eller årstid. Olika avgiftsnivåer kan t.ex. tillämpas i rusningstid jämfört med andra tider på dygnet eller på vardagar jämfört med helgdagar. Differentieringen ska ske i styrande syfte, dvs. i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen eller för att optimera användningen av eller främja trafiksäkerheten på det vägavsnitt där avgifter tas ut. De förutsättningar som anges i punkterna 1–4 ska vara uppfyllda för att differentiering ska få ske.

Av *andra stycket* framgår att syftet med differentieringen inte får vara att öka de totala avgiftsintäkterna. Om avgifter som är högre än den genomsnittliga avgiften tas ut vid vissa tidpunkter måste således motsvarande lägre avgifter tas ut vid andra tidpunkter. Bestämmelsen innehåller även en korrigeringsmekanism för det fall en total intäktsökning ändå skulle uppstå.

13 §

Paragrafen innehåller särskilda bestämmelser om differentiering av infrastrukturavgifter för vissa särskilt utpekade projekt av stort europeiskt intresse i enlighet med artikel 7i.3 i Eurovinjettdirektivet. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.5.4.

Av *första stycket* framgår att infrastrukturavgifter på s.k. prioriterade projekt av europeiskt intresse får differentieras på annat sätt än som anges i 10 § och 12 § första stycket. En förutsättning är dock att det på grund av en konkurrenssituation, i förhållande till exempelvis färjetrafik, finns ett behov av att differentiera avgifterna på ett annat sätt för att säkra projektets lönsamhet. För närvarande är bestämmelsen endast tillämplig på Öresundsbron. Avgiftsstrukturen ska vara öppen och tydlig och inte leda till höjda avgifter för användare som inte omfattas av differentieringen.

Liksom enligt 12 § ska, enligt *andra stycket*, en differentiering som sker i styrande syfte baseras på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid. Typ av dag kan t.ex. avse vardag jämfört med helgdag.

Enligt *tredje stycket* får differentieringen inte leda till att de totala avgiftsintäkterna ökar. Om så ändå skulle ske ska differentieringens struktur ändras inom två år efter utgången av det kalenderår under vilket intäktsökningen uppstod.

14 §

I paragrafen regleras i vilka situationer Europeiska kommissionen ska underrättas i enlighet med artikel 7h, 7g.1, 7g.3, 7i.3 och 11.1 i

Eurovinjettdirektivet. I enlighet med direktivet gäller bestämmelsen endast infrastrukturavgifter som tas ut på vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.7.

Punkten 1 avser underrättelse vid införande av ett nytt avgiftssystem.

Enligt *punkten 2* ska kommissionen underrättas innan en avgiftsstruktur införs som innefattar undantag från kravet på EURO-klassdifferentiering eller som innefattar differentierade avgifter. Till skillnad från *punkten 1* omfattar denna punkt således situationer där undantag från kravet på EURO-klassdifferentiering åberopas eller differentierade avgifter införs i ett befintligt avgiftssystem som inte sedan tidigare innefattar differentierade avgifter.

Punkten 3 avser ändringar i en avgiftsstruktur som innehåller differentierade avgifter.

Av *punkten 4* framgår att kommissionen vart fjärde år ska underrättas om samtliga infrastrukturavgifter som har tagits ut på vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar.

15 §

I paragrafen regleras personuppgiftsansvaret för den behandling av personuppgifter som aktualiseras vid uttag av infrastrukturavgifter. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.7.

Enligt *första stycket* gäller för uttag av infrastrukturavgifter på enskilda vägar att avgiftsupptagaren är personuppgiftsansvarig enligt personuppgiftslagen (1998:204) för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

Andra stycket innehåller en upplysning om att bestämmelser om personuppgiftsansvar för uttag av infrastrukturavgifter på allmän väg finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Behandlingen av personuppgifter sker i dessa fall inom ramen för vägtrafikregistret.

16 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om verkställighet av infrastrukturavgifter på allmän väg och behandlas i avsnitt 5.9.

Av paragrafens *första stycke* framgår att en infrastrukturavgift ska lämnas för indrivning om den inte betalas i rätt tid. Bestämmelsen gäller infrastrukturavgifter på allmän väg, således även avgifterna på Svinesundsförbindelsen. Första stycket innehåller också ett bemyndigande för regeringen att föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp.

Andra stycket innehåller en upplysning om att bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vidare framgår att verkställighet enligt utsökningsbalken får ske vid indrivning.

Av *tredje stycket* följer att ett beslut enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Bestämmelsen innebär att en infrastrukturavgift ska betalas även om avgiftsbeslutet överklagas. Regeringen kan med stöd av 17 § 5 meddela föreskrifter om anstånd med betalning av en avgift.

17 §

I paragrafen ges bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter i vissa avseenden i fråga om infrastrukturavgifter på allmän väg. Regeringen får även överlåta åt en förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter i dessa avseenden. Ett bemyndigande som omfattar motsvarande föreskrifträtt finns i nuvarande 29 § väglagen (1971:948). Paragrafen behandlas i avsnitt 5.6.

Enligt *punkterna 1 och 2* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigande att meddela föreskrifter om vilka vägavsnitt på allmän väg som ska avgiftsbeläggas och vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt. Vid meddelande av sådana föreskrifter måste bestämmelserna i 1 och 2 §§ beaktas.

Bemyndigandet i *punkten 3* avser föreskrifter om med vilket belopp infrastrukturavgift ska tas ut. Av avsnitt 5.6.3 framgår att regeringen har för avsikt att delegera uppgiften att bestämma infrastrukturavgifternas storlek till en förvaltningsmyndighet. De beräkningsprinciper som anges i 5 och 6 §§ ska tillämpas då avgiftsnivån fastställs.

Punkten 4 avser föreskrifter om när avgiftsplikt ska inträda.

Punkten 5 rör föreskrifter om beslut om och betalning av infrastrukturavgift. Med föreskrifter om beslut om infrastrukturavgift avses t.ex. föreskrifter om hur och när beslut ska fattas samt föreskrifter om omprövning av beslut. Med föreskrifter om betalning av infrastrukturavgift avses föreskrifter om vem som är betalningsskyldig för en avgift och hur och när betalning ska ske. Även föreskrifter om anstånd med betalning av en avgift och befrielse från avgift omfattas av bemyndigandet.

9.2 Förslaget till lag om elektroniska vägtullssystem

1 §

I paragrafen, som behandlas i avsnitt 6.2, anges lagens övergripande syfte. Genom lagen ska det göras möjligt att använda standardiserad utrustning som installeras i ett fordon, en transponder, för betalning av vägtullar i alla europeiska system där elektronisk betalning av vägtullar med stöd av fordonsutrustning tillämpas.

2 §

I paragrafen, som behandlas i avsnitt 6.2, anges lagens tillämpningsområde.

Lagen är enligt *första stycket* endast tillämplig på elektroniska vägtullssystem där fordonsutrustning, transpondrar, används.

Enligt *andra stycket* gäller lagen endast sådana betalningsförmedlare som är registrerade i enlighet med denna lag eller annars i enlighet med EETS-beslutet. Andra betaltjänster, t.ex. BroBizz som används på Öresundsbron, omfattas inte av lagens bestämmelser så länge betalningsförmedlaren inte är registrerad i enlighet med EETS-beslutet.

I *tredje stycket* anges att lagen endast ska tillämpas på väganvändare som har träffat avtal med en betalningsförmedlare som är registrerad i enlighet med EETS-beslutet. En väganvändare som abonnerar på en

betalbricka från en annan betalningsförmedlare, t.ex. BroBizz, omfattas således inte av lagens tillämpningsområde.

3 §

Paragrafens *första stycke* innehåller ett undantag från bestämmelsen i 2 § om lagens tillämpningsområde.

I *andra stycket* finns en anmälningsplikt för den som avser att inrätta ett system som omfattas av undantagsbestämmelsen i första stycket.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2.

4 §

Paragrafen innehåller definitioner av vissa centrala begrepp och behandlas i avsnitt 6.2 och 6.3.

Anmäلت organ definieras i *punkten 1* med en hänvisning till bestämmelserna om organ för bedömning av överensstämmelse i lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Även organ som har anmälts enligt motsvarande föreskrifter i ett annat land inom EES eller Turkiet omfattas av definitionen.

Med avgiftsupptagare avses enligt *punkten 2* den som tar upp vägtull för användandet av en väg. Som huvudregel är det den som tillhandahåller och driver infrastrukturen, dvs. väghållaren såvitt avser vägar och gator, som också tar ut eventuella vägtullar. En avgiftsupptagare kan vara en enskild juridisk person, exempelvis Öresundsbrokonsortiet, eller en statlig myndighet. Av 5 § väglagen (1971:948) framgår att staten är väghållare för allmänna vägar. Enligt 6 § samma lag har Trafikverket hand om väghållningen för statens räkning. Av avsnitt 6.5.1 framgår att regeringen har för avsikt att utse Trafikverket till avgiftsupptagare på de nya broarna i Motala och Sundsvall i samband med att transpondersystem införs där.

Punkten 3 innehåller en definition av betalningsförmedlare. Av 2 § andra stycket följer att lagens bestämmelser endast omfattar betalningsförmedlare som är registrerade i enlighet med lagen eller annars i enlighet med EETS-beslutet i den medlemsstat inom EES där förmedlaren är etablerad.

För att anses som ett elektroniskt vägtullssystem enligt definitionen i *punkten 4* ska vägtullar tas upp med stöd av fordonsutrustning, dvs. med stöd av en transponder som är installerad i fordonet. Den tekniska delen av systemet omfattar t.ex. den utrustning vid betalstationerna som behövs för att registrera fordonspassager. Systemets administrativa del avser bl.a. den hantering som sker för att fatta beslut om infrastrukturavgifter och för att skicka fakturor avseende sådana avgifter.

Med fordonsutrustning avses enligt *punkten 5* all utrustning som behöver installeras i ett fordon för att fordonets passage av en betalstation och all annan nödvändig data för att kunna ta ut en vägtull ska kunna registreras i ett elektroniskt vägtullssystem. I praktiken avses en transponder.

En färdvägsdeklaration enligt *punkten 6* ska skickas till avgiftsupptagaren i ett format som överenskommit mellan denne och en betalningsförmedlare. Vanligtvis torde det vara fråga om en elektronisk signal från en transponder som är installerad i ett fordon.

Med teknisk utrustning enligt *punkten 7* avses all teknisk utrustning som behövs för att säkerställa att alla elektroniska vägtullssystem som omfattas av EETS-beslutet är kompatibla med varandra. En och samma transponder ska kunna användas i alla elektroniska vägtullssystem som omfattas av EETS-beslutet. Med mjukvara avses t.ex. programvara.

För att anses som väganvändare enligt *punkten 8* ska den fysiska eller juridiska personen ha träffat avtal med en betalningsförmedlare som är registrerad i enlighet med EETS-beslutet, jfr 2 § andra och tredje styckena.

En vägtull kan enligt definitionen i *punkten 9* vara antingen en avgift eller en skatt. En förutsättning för att pålagan ska omfattas av lagen är dock att den tas ut med stöd av utrustning som är installerad i fordonet, dvs. en transponder.

I *punkten 10* definieras vägtullsområde. Begränsningen till platser där ett elektroniskt vägtullssystem används innebär att endast platser där vägtullar tas ut med stöd av transponddrar omfattas. Om vägtullar tas ut på en plats enbart med stöd av någon annan teknik, t.ex. fotografering av registreringsskyltar så som i dag sker i trängselskattesystemen, anses denna plats alltså inte vara ett vägtullsområde. Endast färjor som är att anse som väg omfattas av definitionen av ett vägtullsområde. Det gäller exempelvis sådana färjor som är att anse som väganordningar enligt 2 § väglagen (1971:948). I övrigt får en bedömning göras i varje enskilt fall. Vid bedömningen kan exempelvis beaktas om färjan har ett vägnummer, en väghållare, en tidtabell eller kapacitet som medför ett fritt trafikflöde i EFC-direktivets mening.

I fråga om definitioner av övriga termer hänvisas till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, som innehåller definitioner av de viktigaste termerna inom vägtrafikområdet.

5 §

I paragrafen anges de krav som ska vara uppfyllda för att registreras som betalningsförmedlare i enlighet med artikel 3 i EETS-beslutet. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.4.1.

Bestämmelsen gäller endast juridiska personer som är etablerade i Sverige. Med begreppet etablerad 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 att företaget är etablerat här.

De krav som ska uppfyllas i fråga om certifiering och teknisk utrustning enligt *punkterna 1 och 2* framgår av artikel 3 i EETS-beslutet. Avsikten är att närmare föreskrifter om kraven ska meddelas på myndighetsnivå med stöd av bemyndigandet i 33 § 1.

Kravet på kompetens rörande elektroniska vägtullssystem enligt *punkten 3* avser i första hand kompetens i fråga om elektronisk betalning av vägtullar med stöd av en transponder. Med motsvarande system avses t.ex. motsvarande finansiella system eller tjänster inom andra områden med omfattande volymer av datatransaktioner. Sådana områden kan t.ex.

vara bankverksamhet, försäkringsverksamhet, tillhandahållande av tjänster inom finanssektorn och telekommunikation.

Om sökanden har lämplig finansiell ställning enligt *punkten 4* får bedömas i varje enskilt fall.

Föreskrifter om innehållet i den riskhanteringsplan som ska upprättas enligt *punkten 5* är tänkt att meddelas på myndighetsnivå.

Vid bedömningen av om sökanden har gott anseende enligt *punkten 6* ska en helhetsbedömning göras av sökandens lämplighet, bl.a. om sökanden kan förväntas följa de regler som gäller för näringen. Bristande laglydnad i olika avseenden ska påverka bedömningen. Sökanden bör t.ex. inte vara försatt i konkurs och bör ha fullgjort sina skyldigheter gentemot det allmänna såvitt avser betalning av skatter och avgifter.

6 §

I paragrafen regleras det täckningskrav som betalningsförmedlare ska uppfylla i enlighet med artikel 4.1 i EETS-beslutet. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.4.2.

Av *första stycket* följer att en betalningsförmedlares verksamhet ska omfatta samtliga vägtullsområden inom EES-området inom två år från registreringen. Om en betalningsförmedlare och en avgiftsupptagare inte kan komma överens om avtalsvillkoren finns möjlighet att vända sig till ett förlikningsorgan, se 24 §.

I *andra stycket* ställs krav på att betalningsförmedlarens fullständiga täckning över vägtullsområden ska upprätthållas. Vidare regleras vad som gäller om täckningen skulle ändras.

7 §

I paragrafen regleras en betalningsförmedlares skyldigheter i enlighet med artikel 4 i EETS-beslutet. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.4.2.

Enligt *punkterna 1 och 2* har en betalningsförmedlare en informations-skyldighet i förhållande till en väganvändare i fråga om den personuppgiftsbehandling som kommer att äga rum i samband med att betalning av vägtullar förmedlas och om sin täckning av vägtullsområden.

En betalningsförmedlare ska enligt *punkten 3* förse väganvändarna med fordonsutrustning, dvs. transpondrar, som uppfyller föreskrivna tekniska krav och bevis på att kraven är uppfyllda. De tekniska krav som transpondrarna ska uppfylla kommer att framgå av myndighetsföreskrifter.

Punkterna 4–6 avser skyldigheter i fråga om transpondrar. En transponder innehåller information som är specifik för fordonet. Exempel på sådan information är parametrar för klassificering av fordonet, t.ex. typ av fordon, vikt eller antal axlar. Betalningsförmedlaren ska tillhandahålla lämpliga tjänster och tekniskt stöd för rätt personlig anpassning av transpondern. De fasta parametrar för klassificering av ett fordon som betalningsförmedlaren ska ansvara för är sådana parametrar som normalt inte ändras, t.ex. typ av fordon och vikt. Variabla parametrar för klassificering av ett fordon kan variera från en resa till en annan och inom en resa och ska kunna ställas in manuellt genom fordonsutrustningen. Variabla parametrar kan exempelvis avse antal axlar, inklusive lyfta axlar, och släpvagnar.

Enligt *punkten 7* ska betalningsförmedlaren för en förteckning över transponderar som inte längre är godkända. De situationer som kan leda till att en transponder inte längre godkänns framgår av 15 § andra stycket. Som framgår av 17 § andra stycket har förteckningen betydelse för betalningsförmedlarens betalningsskyldighet i förhållande till en avgiftsupptagare. Förteckningen ska föras i enlighet med personuppgiftslagens (1998:204) bestämmelser om skydd för personuppgifter.

Av *punkten 8* följer att det ska vara tydligt för en väganvändare vilka villkor som gäller för att denne ska få betala sina vägtullar genom en betalningsförmedlare.

Punkten 9 syftar till att underlätta indrivning av vägtullar.

8 §

I paragrafen regleras utformningen av en faktura avseende vägtull i enlighet med artikel 4.8 i EETS-beslutet. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.4.2.

Av paragrafen framgår att en faktura ska innehålla en redovisning av de vägtullar som den omfattar och att dessa ska redovisas separat från betalningsförmedlarens egen avgift. Begreppet ”typ av vägtull” avser de fordonsegenskaper som har betydelse för vägtullens storlek. Ett exempel kan vara om avgiften avser en personbil eller en lastbil.

9 §

Av paragrafen framgår när en registrering som betalningsförmedlare ska återkallas. Paragrafen har sin grund i artikel 19.1 b) i EETS-beslutet och behandlas i avsnitt 6.4.1.

10 §

I paragrafen regleras avgiftsupptagarens ansvar att se till att de elektroniska vägtullssystemen uppfyller föreskrivna tekniska krav i enlighet med artikel 5.1 och 5.7 i EETS-beslutet. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.5.3.

Avsikten är att närmare föreskrifter om de tekniska krav som anges i artikel 12–14 och bilaga II–IV till EETS-beslutet ska meddelas på myndighetsnivå med stöd av bemyndigandet i 33 § 2.

Att en väganvändare enligt *andra stycket* ska kunna passera vägtullsområdet säkert innebär att passagen ska kunna ske på ett trafiksäkert sätt.

11 §

Paragrafen innehåller en skyldighet för avgiftsupptagare att upprätta en s.k. områdesdeklaration i enlighet med artikel 5.2 i EETS-beslutet. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.5.2.

Områdesdeklarationen ska innehålla de allmänna villkor som gäller för att betalningsförmedlare ska få verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde, dvs. för att en betalningsförmedlare ska få förmedla betalning av vägtullar från väganvändare till avgiftsupptagaren för det berörda vägtullsområdet. Av områdesdeklarationen ska exempelvis framgå de fasta avgifter som betalningsförmedlaren kommer att debiteras, faktureringsprinciper och betalningsprinciper.

12 §

Paragrafen genomför artikel 5.3 och 5.5 andra stycket i EETS-beslutet och behandlas i avsnitt 6.5.2 och 6.5.3.

Enligt paragrafens *första stycke* är en avgiftsupptagare skyldig att godta samtliga betalningsförmedlare som uppfyller villkoren i avgiftsupptagarens områdesdeklaration och eventuella särskilda kontraktsvillkor.

Av *andra stycket* följer att allmänheten ska ha möjlighet att se vilka betalningsförmedlare som en avgiftsupptagare har träffat avtal med.

13 §

I paragrafen regleras en avgiftsupptagares skyldighet att godta godkänd fordonsutrustning i enlighet med artikel 5.5 i EETS-beslutet. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.5.2.

Att fordonsutrustningen ska vara godkänd innebär att den ska omfattas av ett intyg om lämplighet för användning i avgiftsupptagarens vägtullssystem i enlighet med bilaga IV till EETS-beslutet samt att den inte ska förekomma i en förteckning över fordonsutrustning som betalningsförmedlaren inte längre godkänner enligt 7 § 7.

14 §

I paragrafen regleras en avgiftsupptagares skyldighet att samarbeta med olika aktörer för att utföra tester av vägtullssystemet och bedöma om teknisk utrustning är lämplig att använda i det.

Paragrafen genomför artikel 5.6 och 5.8 i EETS-beslutet och behandlas i avsnitt 6.5.3.

15 §

I paragrafen regleras väganvändarnas skyldigheter i enlighet med artikel 9 i EETS-beslutet. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.6.

I *första stycket* regleras en väganvändares skyldigheter i förhållande till sin betalningsförmedlare.

I *andra stycket* ges möjlighet för en betalningsförmedlare att inte längre godkänna en väganvändares transponder om väganvändaren inte har fullgjort sina skyldigheter enligt första stycket.

16 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om vägtullar och genomför artikel 5.4 och 7.1 i EETS-beslutet. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.7.

I paragrafens *första stycke* anges att en väganvändare som betalar sin vägtull genom en betalningsförmedlare som är registrerad enligt lagen inte får debiteras en högre vägtull än motsvarande andra väganvändare. Med motsvarande andra användare av vägen avses väganvändare med ett motsvarande fordon som betalar sin vägtull på ett annat sätt än genom en betalningsförmedlare som regleras i denna lag, t.ex. genom faktura efter fotografering av fordonets registreringsskylt.

Av *andra stycket* framgår att avgiftsupptagarens klassificering av ett fordon har företräde framför betalningsförmedlarens såvida inte ett fel kan påvisas.

17 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om betalningsförmedlares betalningsskyldighet för vägtullar i enlighet med artikel 7.2 och 7.3 i EETS-beslutet. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.7.2.

Av *första stycket* framgår att betalningsförmedlaren, och inte väganvändaren, är betalningsskyldig för en vägtull som avser ett fordon som är försett med en transponder. I dessa fall får avgiftsupptagaren inte kräva att väganvändaren betalar vägtullen. Om en godkänd signal från transpondern inte har kommit fram till avgiftsupptagaren för en viss passage är dock betalningsförmedlaren och väganvändaren solidariskt betalningsansvariga för vägtullen. Avgiftsupptagaren kan då välja vem av dem som kravet på betalning ska riktas mot.

I *andra stycket* görs undantag från betalningsförmedlaren betalningsskyldighet för passager som avser fordon med en transponder som betalningsförmedlaren inte längre godkänner. För att betalningsförmedlaren ska undvika betalningsskyldighet ska den aktuella transpondern finnas upptagen på en förteckning över transponddrar som betalningsförmedlaren inte längre godkänner. Förteckningen ska även ha skickats till den berörda avgiftsupptagaren.

18 §

Paragrafen reglerar väganvändares betalning av vägtullar i enlighet med artikel 9.5 i EETS-beslutet. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.7.2.

Att betalning sker med befriande verkan innebär att en avgiftsupptagare inte får kräva betalning för en vägtull direkt av väganvändaren i de fall denne har betalat vägtullen till sin betalningsförmedlare. Kravet på betalning ska då i stället riktas mot den betalningsförmedlare som väganvändaren har avtal med.

19 §

Paragrafen, som genomför artikel 7.4 i EETS-beslutet, innehåller en underrättelseskyldighet för avgiftsupptagare i fråga om godkända transpondersignaler. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.7.2.

Ett vägtullssystem baserat på korthållskommunikation är ett system baserat på mikrovågor som sänds från ett fordons transponder till avgiftsupptagarens vägsidesutrustning.

20 §

Paragrafen, som genomför artikel 4.9 i EETS-beslutet, innehåller en underrättelseskyldighet för betalningsförmedlare i fråga om bristande transpondersignaler. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.7.2.

Underrättelseskyldigheten gäller endast i de fall betalningsförmedlaren har fått kännedom om att en transpondersignal saknas för en viss passage. Trots att en transponder inte avgivit någon signal kan en avgiftsupptagare i vissa fall få kännedom om passagen. Det kan t.ex. ske genom att fordonets registrerings skylt fotograferas och passagen på så sätt kan härledas till ett visst fordon och en viss betalningsförmedlare. Avgiftsupptagaren kan i dessa fall underrätta den berörda betalningsförmedlaren om att transpondersignalen inte gått fram.

21 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om ekonomisk redovisning av verksamheter i enlighet med artikel 8 i EETS-beslutet. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.8.

Paragrafen avser organ som agerar både som avgiftsupptagare och betalningsförmedlare. Att verksamheterna ska hållas åtskilda och redovisas separat innebär att separata resultat- och balansräkningar ska bevaras och offentliggöras separat för varje verksamhet. Detta gäller även i förhållande till eventuella andra typer av verksamheter som organet ägnar sig åt. Det ska inte finnas möjligheter till korssubventionering mellan verksamheterna.

22 §

Paragrafen genomför artikel 12–14 och bilaga II–IV i EETS-beslutet och behandlas i avsnitt 6.9.

Paragrafen behandlar de tekniska krav som ett elektroniskt väggtullssystem och den fordonsutrustning som ska användas i systemet ska uppfylla. Närmare föreskrifter om de tekniska kraven är tänkt att meddelas på myndighetsnivå med stöd av bemyndigandet i 33 § 2.

23 §

Paragrafen genomför delar av bilaga IV till EETS-beslutet och behandlas i avsnitt 6.9. Anmälda organ behandlas i avsnitt 6.10.

I paragrafen regleras vem som ska bedöma om föreskrivna tekniska krav är uppfyllda och om viss teknisk utrustning är lämplig att använda i ett visst väggtullssystem. Med anmält organ avses ett organ som har anmälts enligt 7–9 §§ lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll eller motsvarande bestämmelser i ett annat land inom EES eller Turkiet.

24 §

I paragrafen anges att det ska finnas ett förlikningsorgan med uppgift att medla mellan avgiftsupptagare och betalningsförmedlare. Paragrafen genomför artikel 10 i EETS-beslutet och behandlas i avsnitt 6.11.

Enligt *första stycket* överlämnas till regeringen att bestämma vilken myndighet som ska vara förlikningsorgan. Vidare framgår att medling ska ske på begäran av en betalningsförmedlare eller en avgiftsupptagare dels om en överenskommelse om förmedling av väggtullar inom avgiftsupptagarens väggtullsområde inte kan nås, dels vid tvist om ett träffat avtal.

I *andra stycket* anges medlingens huvudsakliga syfte. De villkor som särskilt ska granskas är de allmänna villkor som en avgiftsupptagare anger i sin områdesdeklaration enligt 11 § och eventuella särskilda villkor.

25 §

I paragrafen anges personuppgiftsansvaret för den behandling av personuppgifter som kommer att äga rum med stöd av lagen. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.14.

Paragrafens *första stycke* innehåller en upplysning om att bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i personuppgiftslagen (1998:204).

Den underrättelse som avses i *andra stycket* är en avgiftsupptagares underrättelse till en betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer, dvs. godkända signaler från transpondrar vid passage av en betalstation.

I *tredje stycket* behandlas betalningsförmedlares personuppgiftsansvar.

26 §

Genom paragrafen införs ett nytt vägtullsregister i enlighet med artikel 19 i EETS-beslutet. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.13.

I *första stycket* anges registrets övergripande innehåll.

I *andra stycket* regleras personuppgiftsansvaret för registret.

27 §

I paragrafen regleras vägtullsregistrets ändamål och innehåll i enlighet med artikel 6 och 19 i EETS-beslutet.

I *första stycket* regleras registrets ändamål.

Registrets innehåll anges i *andra stycket* och avser registrerade betalningsförmedlare och uppgifter om de vägtullsområden som finns i Sverige.

Uppgifter om betalningsförmedlare omfattar uppgifter om hur betalningsförmedlaren uppfyller kraven för registrering enligt 5 §, inklusive slutsatser som har dragits av den granskning av förmedlarens globala riskhanteringsplan som enligt artikel 3e i EETS-beslutet ska göras minst vartannat år.

Med typ av vägtull enligt *punkten 4* avses om det är fråga om en skatt eller avgift. Med vägtullsstruktur avses hur vägtullar tas ut, dvs. om vägtullen är densamma oavsett t.ex. tid och fordon eller om vägtullarna differentieras på olika sätt.

Parametrar för klassificering av fordon enligt *punkten 5* regleras i bilaga VI till EETS-beslutet. Exempel på parametrar är typ av fordon och vikt. Genom bemyndigandet i 33 § 3 får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om sådana parametrar.

Med krav på färdvägsdeklarationer i *punkten 6* avses i vilken form en bekräftelse på att ett fordon passerat en avgiftsupptagares vägtullsområde ska skickas till denne.

Områdesdeklarationer enligt *punkten 7* regleras i 11 §.

28 §

Paragrafen, som reglerar tillsyn, behandlas i avsnitt 6.12.

I paragrafens *första stycke* klargörs att det ska finnas en myndighet med uppgift att utöva tillsyn över att den som tar ut avgifter på en enskild väg som omfattas av lagen och betalningsförmedlare följer lagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Den tekniska utrustning som omfattas av tillsynen inkluderar även fordonsutrustning. Det överlämnas till regeringen att bestämma vilken myndighet som ska vara tillsynsmyndighet.

Av *andra stycket* framgår att tillsyn över behandling av personuppgifter regleras särskilt.

29–30 §§

I paragraferna regleras tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder för att säkerställa att de föreskrifter som omfattas av tillsynen efterlevs. Paragraferna behandlas i avsnitt 6.12.

Tillsynsmyndigheten har enligt 29 § exempelvis rätt att få tillträde till utrymmen där teknisk utrustning förvaras eller få tillgång till handlingar om sådan utrustning i den mån det behövs för tillsynen. Genom ett föreläggande enligt 30 § kan en avgiftsupptagare på en enskild väg exempelvis åläggas att vidta rättelse så att vägtullssystemet uppfyller föreskrivna tekniska krav eller åläggas att samarbeta med en betalningsförmedlare för att utföra tester av betalningsförmedlarens fordonsutrustning i vägtullssystemet. Med stöd av 30 § kan vidare en betalningsförmedlare förbjudas att använda transpondrar som inte uppfyller föreskrivna tekniska krav. Sådana förelägganden och förbud kan förenas med vite enligt 30 § andra stycket.

31 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om teknisk utrustning som bär CE-märkning. Paragrafen genomför artikel 15 i EETS-beslutet och behandlas i avsnitt 6.12.

Första stycket ska tillämpas när det finns skäl att tro att CE-märkta produkter inte överensstämmer med föreskrivna tekniska krav. Någon av de i punkterna 1–3 angivna åtgärderna ska då vidtas för att begränsa produkternas användning.

Andra stycket ska tillämpas när det står klart att en CE-märkt produkt inte uppfyller föreskrivna krav. Tillverkaren ska då åläggas att återställa produktens överensstämmelse med kraven.

Av tredje stycket framgår hur länge föreläggandet gäller och att det kan förenas med vite.

32 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om överklagande av beslut och behandlas i avsnitt 6.16.

De beslut som kan överklagas är beslut om registrering av betalningsförmedlare och om återkallelse av sådan registrering, en myndighets beslut om att viss utrustning inte är lämplig att använda i ett elektroniskt vägtullssystem och tillsynsmyndighetens beslut enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

33 §

I paragrafen ges bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter inom ett antal områden som regleras i lagen. Regeringen får överlåta åt en förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter i dessa avseenden. Paragrafen har behandlats löpande i de delavsnitt i avsnitt 6 som behandlar huvudfrågorna och i avsnitt 6.17.

Föreskrifter enligt *punkten 1* kan exempelvis avse vilken typ av certifiering eller teknisk utrustning som krävs och vad den globala riskhanteeringsplanen ska innehålla.

Föreskrifter enligt *punkterna 2 och 3* ska meddelas för att genomföra de detaljerade bestämmelserna om tekniska krav och parametrar för klassificering av fordon i bilagorna II–IV och VI till EETS-beslutet.

Punkten 4 avser föreskrifter om tillsyn. Sådana föreskrifter kan exempelvis omfatta de tidsintervaller inom vilka tillsyn ska ske enligt EETS-beslutet. Av artikel 3 i beslutet framgår t.ex. att en betalningsförmedlars globala riskhanteringsplan ska granskas minst vartannat år.

Den ärendehantering som anges i *punkt 5* syftar på prövning av en ansökan om registrering som betalningsförmedlare. Med registrering avses registrering i väg-tullsregistret.

9.3 Förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948)

29 §

Paragrafens *första stycke* ändras till att endast reglera avgifter för färd på en färja som är allmän väg och ändras även språkligt.

Andra stycket innehåller en upplysning om att ytterligare bestämmelser om avgifter för att använda en väg finns i den nya lagen om infrastrukturavgifter på väg.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.

9.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden

Bilaga 2

Bilaga 2 till lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden innehåller en förteckning över de svenska skatter och avgifter som Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska tillämpas på. Övervägandena finns i avsnitt 5.9.

Under *Artikel 2 punkt 1 a iii*) i bilagan ändras lagens SFS-nummer.

Under *Artikel 2 punkt 1 b iii*) G i bilagan görs ett tillägg avseende den nya lagen om infrastrukturavgifter på väg, dock endast såvitt avser avgifter som tas ut för färd på allmän väg.

9.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

2 §

En *ny tionde punkt* läggs till paragrafen. Tillägget innebär att infrastrukturavgifter på allmän väg omfattas av lagens bestämmelser om företrädesrätt vid utmätning av lön.

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.9.

9.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

6 §

Paragrafen reglerar vägtrafikregistrets övergripande innehåll och behandlas i avsnitt 5.8.4.

I paragrafens *andra stycke* görs ett tillägg som innebär att även uppgifter som Transportstyrelsen behöver för att kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen om infrastrukturavgifter på väg och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen ska föras in i registret. Det handlar främst om uppgifter som Transportstyrelsen behöver för att kunna fatta beslut i frågor som rör infrastrukturavgifter på väg, t.ex. uppgifter om ett fordonets passage av en betalstation, om fordonet och dess ägare och om betalning av infrastrukturavgifter.

9.7 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

29 kap.

5 a §

I paragrafen, som är ny, regleras sekretess för verksamhet som avser infrastrukturavgifter på väg. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.8.5.

Enligt *första stycket* gäller sekretess i verksamhet ska avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg eller fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift. Med bestämmande av infrastrukturavgift på väg avses beslut om infrastrukturavgift, men även befrielse från sådan avgift. Verksamhet som avser fastställande av underlag för bestämmande av infrastrukturavgift avser bland annat registreringen av fordonets passager och hantering för att fastställa ett korrekt beslutsunderlag.

Föremålet för sekretessen är uppgifter om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. Uppgifter om en enskilds personliga förhållanden avser i första hand uppgifter som gör det möjligt att kartlägga dennes förflyttningar, t.ex. uppgifter om vilka fordon som har passerat en viss betalstation vid olika tidpunkter, ett fordonets registreringsnummer och identitetsnummer på en eventuell transponder. Med uppgifter om en enskilds ekonomiska förhållanden avses exempelvis uppgifter om belopp, betalning av infrastrukturavgift, utfärdad betalningsuppsmaning och uppgifter om att en avgift lämnats för indrivning.

Sekretessen är absolut, dvs. något skaderekvisit finns inte.

Av *andra stycket* framgår att beslut om infrastrukturavgift inte i sin helhet omfattas av sekretess. I beslut gäller sekretessen endast för uppgifter om vilken betalstation en bil har passerat och tidpunkten för denna passage.

I *tredje stycket* regleras sekretesstiden.

5 b §

I paragrafen, som är ny, regleras sekretess för uppgift i mål hos domstol som avser infrastrukturavgifter på väg. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.8.5.

Enligt paragrafen gäller ett rakt skaderekvisit, dvs. presumtionen är för offentlighet. Detta gäller både för uppgift i ett mål hos domstolen och för uppgift som har diarieförts hos en annan myndighet med anledning av ett överklagande till domstol. Det raka skaderekvisitet för uppgifter i mål ska tillämpas på alla uppgifter som är av betydelse i målet. Uppgifter, som inte har betydelse i målet och som har erhållits från en annan myndighet, där de är sekretessbelagda, behåller enligt *sista meningen* den sekretess som de har hos den andra myndigheten. För uppgifter som inte är sekretessbelagda hos den myndighet från vilken de erhållits gäller däremot det raka skaderekvisitet.

14 §

I paragrafen regleras inskränkningar i meddelarfriheten. Ändringen, som behandlas i avsnitt 5.8.5, innebär att meddelarfrihet inte råder för uppgifter om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgifter på väg eller fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift.

9.8 Förslaget till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460)

10 §

I paragrafen regleras undantag från tillståndsplikten för kameraövervakning av platser dit allmänheten har tillträde. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.8.3.

I *första stycket 2 b*) ändras ”bilagan” till ”bilagorna” eftersom lagen (2004:629) om trängselskatt innehåller två bilagor.

Ett nytt undantag från tillståndsplikten införs i *första stycket 2 c*). Undantaget gäller övervakning som Trafikverket bedriver vid en betalstation på allmän väg som används vid uttag av infrastrukturavgifter enligt den nya lagen om infrastrukturavgifter på väg. Övervakningen ska ske för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att beslut om infrastrukturavgift ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan avgift betalas. Det kan exempelvis vara fråga om uppgifter om vilket fordon som har passerat en betalstation och vid vilken tid passagen ägt rum.

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
► <u>M1</u>	Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG av den 17 maj 2006	L 157	8	9.6.2006
► <u>M2</u>	Rådets direktiv 2006/103/EG av den 20 november 2006	L 363	344	20.12.2006
► <u>M3</u>	Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011	L 269	1	14.10.2011

Ändrad genom:

► <u>A1</u>	Akt om villkoren för Republiken Tjeckiens, Republiken Estlands, Republiken Cyperns, Republiken Lettlands, Republiken Litauens, Republiken Ungerns, Republiken Maltas, Republiken Polens, Republiken Sloveniens och Republiken Slovakiens 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 ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,

i enlighet med artikel 251 i fördraget ⁽⁴⁾, 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 ⁽⁵⁾ och rådets direktiv 92/82/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av punktskattesatser för mineraloljor ⁽⁶⁾.
4. Europeiska gemenskapernas domstol upphävde genom dom den 5 juli 1995 i mål C-21/94, Europaparlamentet mot rådet ⁽⁷⁾, 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 ⁽⁸⁾, 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.

⁽¹⁾ EGT C 59, 26.2.1997, s. 9.

⁽²⁾ EGT C 206, 7.7.1997, s. 17.

⁽³⁾ Yttrandet avgett den 3 juni 1999 (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ EGT L 316, 31.10.1992, s. 12. Direktivet senast ändrat genom direktiv 94/74/EG (EGT L 365, 31.12.1994, s. 46).

⁽⁶⁾ EGT L 316, 31.10.1992, s. 19. Direktivet ändrat genom direktiv 94/74/EG.

⁽⁷⁾ REG 1995, I-1827.

⁽⁸⁾ 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 ⁽¹⁾. 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.

⁽¹⁾ 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⁽¹⁾ 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,

⁽¹⁾ 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 fordon's 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 byggentreprenader, varor och tjänster ⁽¹⁾,

- 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

⁽¹⁾ 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 avikel 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 ⁽¹⁾, 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, tunnlar 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 ⁽²⁾, 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.

⁽¹⁾ EGT L 368, 17.12.1992, s. 38.

⁽²⁾ 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 ⁽¹⁾, 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

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾, 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,

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾.
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.

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾.

▼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.

⁽¹⁾ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.



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 ⁽¹⁾
EURO II-fordon	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾

	Mängd kolmonoxid (CO) g/kWh	Mängd kolväten (HC) g/kWh	Mängd kväveoxid (NOx) g/kWh	Mängd partiklar (PT) g/kWh	Rökgas m ⁻¹
EURO III-fordon	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	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

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 0,13 för motorer med en slagvolym under 0,7 dm³ per cylinder och ett varvtal över 3 000 min⁻¹ vid nominell effekt.

4. Framtida utsläppsklasser från fordon enligt definitionen i direktiv 88/77/EEG och senare ändringar får beaktas.

▼B

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 ⁽¹⁾	Andra system för fjädring av drivaxel/axlar
2 axlar			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
3 axlar			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
4 axlar			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾	Andra system för fjädring av drivaxel/axlar
2 + 1 axlar			
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 ⁽¹⁾	Andra system för fjädring av drivaxel/axlar
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 axlar			
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
2 + 3 axlar			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 axlar			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 axlar			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾.
- 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.

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾	Ekvivalensfaktorer		
	Strukturunderhåll ⁽²⁾	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

⁽¹⁾ Se bilaga IV för bestämning av fordonsklass.

⁽²⁾ 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 ⁽¹⁾ (vilket kräver användning av EMEP/Corinair Emission Inventory Guidebook ⁽²⁾). 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.

⁽¹⁾ EGT L 309, 27.11.2001, s. 22.

⁽²⁾ 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

— NCV_j = kostnaden för buller från ett tungt godsfordon på vägtyp j (euro/fordonskilometer),

— NC_{jk} = bullerkostnaden för varje person som på vägtyp j utsätts för bullernivå k (euro/person),

— POP_k = antalet personer som dagligen utsätts för bullernivå k per kilometer (person/kilometer),

— 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 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 ⁽¹⁾.

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.

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾		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				

⁽¹⁾ 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>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 axlar</i>				II
36	38	36	38	
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	

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⁽¹⁾, 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⁽²⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG⁽³⁾.

⁽¹⁾ EUT L 166, 30.4.2004, s. 124.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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⁽⁴⁾ 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⁽⁵⁾ (det allmänna tjänstedirektivet).

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ 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⁽¹⁾, 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*⁽²⁾.
- (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⁽³⁾. 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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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⁽¹⁾. 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⁽²⁾ 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,

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ 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 avvikelsen 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⁽¹⁾ i motorfordon och för inredningsdetaljer⁽²⁾ i motorfordon.
- 2.1.1.9 I förekommande fall ska avgiftsupptagarna med vägs skyltar 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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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-försäkran om lämplighet för användning, vilken krävs för att erhålla ett intyg om lämplighet för användning som utfärdas av det anmälda organet; EG-försäkran 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 försäkran om överensstämmelse med specifikationerna; därför ska man vid undersökningen i drift inte göra om bedömningen av typspecifikationer som redan täcks av en försäkran 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-försäkran

En EG-försäkran 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 ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG ⁽³⁾,
 - en harmoniserad parameter för CO₂, 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.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

⁽²⁾ 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 kompressionständning 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).

⁽³⁾ 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.
-

Sammanfattning av delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60)

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 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 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 infrastrukturavgifter. 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 vägvagnsnitt och det vägtullssystem 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 Euro-vinjettdirektivet, ska inte tillämpas på Öresundsbro Konsortiet.

Bestämmelserna ska föras in i en generell lag och i en gemensam förordning för de olika vägvagnsnitten (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 väg tullssystem (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 väg tullssystem, 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 undermålskyldigheten 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 trängselskattehanseende, 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 vägtullssystem

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 vägtullssystem 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 vägtullssystem.

Lagens syfte ska vara att fastställa de kommersiella, funktionella och tekniska krav som ska gälla för att fordonsutrustning ska kunna fungera i europeiska elektroniska vägtullssystem. Lagen ska tillämpas där det finns elektroniska vägtullssystem, men innebär inte att befintliga betalsystem 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 väggtullar.

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 vägtullssystemen 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 vägtullssystemen 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 vägtullsområden bedöms sammanlagt uppgå till omkring tre procent. De möjliga bruttointäkterna 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 vägtullssystem 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 vägtullssystem 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 vägtullssystem 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.

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, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU .

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.

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 trans-europeiska transportnätet 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.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 §¹

Regeringen kan bestämma att avgift får tas ut för begagnande av väg.

Närmare föreskrifter om sådana avgifter meddelas av regeringen.

Regeringen får meddela föreskrifter om att avgift får tas ut för färd på färja.

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.

¹ Senaste lydelse 1988:413.

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 §¹

Tillstånd krävs inte för allmän kameraövervakning

1. när övervakningen sker med en övervakningskamera som av trafik-säkerhetsskäl 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,

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 §²

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

¹ Senaste lydelse 2010:98.

² Senaste lydelse 2004:633.

lämnats över till polismyndighet eller åklagare av någon annan som gjort upptagningen, Bilaga 4

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.

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 §¹

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 fordonbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för akkreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), och
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*

¹ Senaste lydelse 2010:488.

2. lagen (0000:000) om infra- Bilaga 4
strukturavgifter på väg.

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

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.

Nuvarande lydelse

Föreslagen 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.

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.

14 §

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.

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.

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 §¹

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 fordonsskatt, | |
| 5. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands 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. socialförsäkringsbalken, <i>eller</i> | 9. 19 kap. socialförsäkringsbalken, |
| 10. lagen (2004:629) om trängselskatt. | 10. lagen (2004:629) om trängselskatt, <i>eller</i> |
| | 11. lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg. |

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

¹ Senaste lydelse 2010:1257.

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

Bilaga 4

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, 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 punkt-skattkontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.

E. Lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, fordonsskattelagen (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:

- 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, 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 punkt-skattkontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.
E. Lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, fordonsskattelagen (1988:327), lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

G. Lagen (1972:435) om överlastavgift.
H. Lagen (xxx:xx) om infrastrukturavgift på väg.

Bilaga 4

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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.

Lag (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem¹

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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

1 §²
Syftet med denna lag är att *fastställa de kommersiella, funktionella och tekniska krav som ska gälla för att fordonsutrustning ska kunna fungera i elektroniska vägavgiftssystem enligt kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägavgifter och tekniska uppgifter för detta³.*

Lagen tillämpas på elektroniska vägavgiftssystem som används för sådan betalning av vägavgifter med stöd av fordonsutrustning som anges i kommissionens beslut.

Lagens bestämmelser om avgiftsupptagare tillämpas på den som genom ett elektroniskt vägavgiftssystem tar ut vägavgifter för fordonstrafik med stöd av fordonsutrustning.

¹ Senaste lydelse 2007:58.

² Senaste lydelse 2007:58.

³ EUT L 268, 13.10.2009, s. 11–29 (Celex 32009D0750).

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 §⁴

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 §⁵

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

4. elektroniskt vägtullsystem: 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,

⁴ Senaste lydelse av förutvarande 5 § 2007:58.

⁵ Senaste lydelse av förutvarande 2 § 2007:58.

6. färdvägsdeklaration: en elektronisk uppgift till en avgiftsupptagare 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 vägtullsystemet, 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 fordonstrafik i ett vägtullsområde,

11. vägtullsområde: ett område, en väg, en gata, ett torg, en led eller en färja eller en kombination därav där vägtull tas ut.

Begreppet motordrivet 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 väggtullsystem 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 §.

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

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

⁶ Senaste lydelse 2007:58.

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 fordonsutrustning 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 vägavgiftssystem skall uppfylla föreskrivna tekniska krav för att göra det möjligt att använda standardiserad utrustning i fordonen.

16 §⁷

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 marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93⁸ 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.

18 §

Anmälda organ ska bedöma frågor som gäller överens-

⁷ Senaste lydelse av förutvarande 4 § 2007:58.

⁸ EUT L 218, 13.8.2008, s. 30 (Celex 32008R0765).

stämmelse eller lämplighet för användning av sådan teknisk utrustning som behövs i ett elektroniskt vägtullsystem.

19 §

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

Beslut om överenstämmelse och lämplighet för användning

20 §

Om en avgiftsupptagare eller ett anmält organ vid en bedömning av överenstämmelse 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 betalningsförmedlare 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 vägtullsområde,
3. avgiftsstruktur,
4. områdesdeklaration, och
5. de betalningsförmedlare som har kontrakt med avgiftsupptagaren 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 betalningsförmedlare

25 §

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

26 §

Registret över betalningsförmedlare ska innehålla uppgifter om vilka betalningsförmedlare som har registrerats enligt 7 §.

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 utrymmen som har anknytning till användandet av ett elektroniskt vägavgiftssystem. Denna rätt omfattar inte bostäder.

8 §

Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att denna lag och de föreskrifter som har

27 §

Regeringen meddelar föreskrifter om vilken statlig myndighet som ska

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

Tillsyn

28 §⁹

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 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.

29 §¹⁰

Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att denna lag och de föreskrifter som har

⁹ Senaste lydelse av förutvarande 7 § 2007:58.

¹⁰ Senaste lydelse av förutvarande 8 § 2007:58.

meddelats med stöd av lagen *skall* följas.

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.

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 §¹¹

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 §

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,

¹¹ Senaste lydelse av förutvarande 10 § 2007:58.

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 expeditonsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd, och

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över betänkandet SOU 2012:60, dnr Fi2012/3768, vilken senare bytt diarienummer till N2013/283/TE. Riksdagens ombudsmän (JO), Hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Förvaltningsrätten in Härnösand, Justitiekanslern (JK), Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Datainspektionen, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Kommerskollegium, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Ekonomistyrningsverket, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Transportforskningsinstitutet (VTI), Konkurrensverket, Helsingborgs stad, Malmö stad, Motala kommun, Nacka kommun, Norrköpings kommun, Stockholms stad, Sundsvalls kommun, Trelleborgs kommun, Värmdö kommun, Örnsköldsvik kommun, Region Skåne, Stockholms läns landsting, DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder, Elöverkänsligas Riksförbund, Personskadeförbundet RTP, Journalistförbundet, Motorvägarnas Riksförbund, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Svenska Taxiförbundet, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Sveriges Byggindustrier, Sveriges Kommuner och Landsting, Öresundsbrokonsortiet

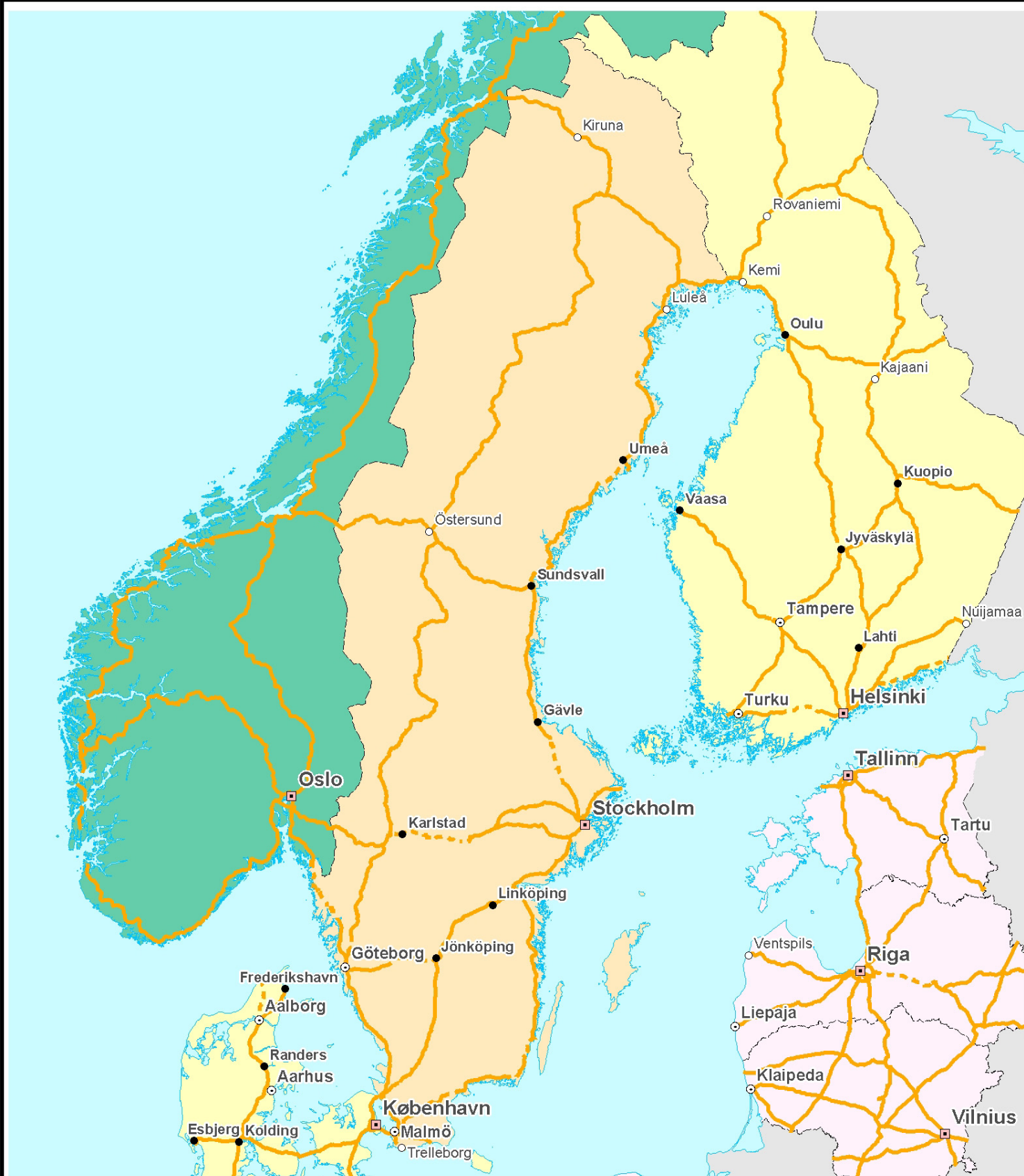
Regelrådet, Vadstena kommun, Ödeshög kommun har inkommit med svar, men därvid anfört att de avstår från att lämna synpunkter.

Eslövs kommun, Hudiksvalls kommun, Karlskoga kommun, Mjölby kommun, Nordanstig kommun, Partille kommun, Skövde kommun, Sollefteå kommun, Stenungssunds kommun, Strömstads kommun, Timrå kommun, Örebro kommun, Norrbottens läns landsting, Västra Götalandsregionen, Regionförbundet Östsam, Helsingborgs Hamn, Lika Unika, Scandlines AB, Svenska Transportarbetareförbundet (Transport), Svenskt Näringsliv, Sveriges Radio, Sveriges Redareförening, Sveriges Åkeriföretag, Taxiägarnas Riksförbund och TransportGruppen har avstått från att inkomma med svar.



2/2004

SVERIGE



- | | | | |
|--|-----------|--|----------|
| | Bestehend | | Geplant |
| | Existing | | Planned |
| | Existant | | Planifié |

0 75 150 300 450 600 Kilometres