

# Lagrådsremiss

## Genomförande av direktivet om elektroniska väg­tullssystem

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 9 december 2021

*Khshayar Farmanbar*

*Jonas Ragell*  
(Infrastrukturdepartementet)

### Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I denna lagrådsremiss föreslås författningsändringar som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/520/EU av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska väg­tullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen, det s.k. EETS-direktivet.

De ändringar som föreslås i lagen (2013:1164) om elektroniska väg­tullssystem innebär bl.a. följande. Lagen kommer att gälla elektroniska väg­tullssystem där ett fordon's passager registreras antingen genom utrustning som finns i fordonet, t.ex. en transponder, eller genom automatisk avläsning av ett fordon's registreringsskylt. Vissa skyldigheter för aktörerna i det europeiska elektroniska väg­tullssystemet (EETS), dvs. avgiftsupptagare, EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare, tillkommer eller ändras. Även kravet på en EETS-betalningsförmedlars täckning av väg­tullsområden ändras. Det införs vidare bestämmelser som syftar till att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte av uppgifter om fordon och ägare eller innehavare av fordon när det behövs för att kunna ta ut eller driva in en väg­tull.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2022.

# Innehållsförteckning

1	Beslut .....	4
2	Lagtext .....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt .....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem .....	8
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg .....	25
3	Ärendet och dess beredning .....	27
4	Bakgrund .....	27
5	Genomförande av EETS-direktivet .....	28
5.1	Syfte och tillämpningsområde .....	28
5.2	Definitioner .....	29
5.3	EETS-betalningsförmedlare .....	30
5.4	Avgiftsupptagare .....	32
5.4.1	Vem ska vara avgiftsupptagare på allmän väg? .....	32
5.4.2	Krav på vägtullssystem och områdesdeklarationer .....	34
5.4.3	Skyldigheter i förhållande till en EETS- betalningsförmedlare .....	35
5.4.4	Sekretess hos avgiftsupptagare .....	36
5.4.5	Tystnadsplikt i privat verksamhet .....	39
5.5	EETS-väganvändare .....	42
5.6	Vägtullar och redovisning .....	43
5.7	Tekniska krav .....	46
5.8	Gemensamt kontaktställe och medling .....	47
5.9	Vägtullsregistret .....	48
5.10	Informationsutbyte och sekretess hos den nationella kontaktpunkten .....	49
5.11	Behandling av personuppgifter .....	53
5.12	Förfarandet vid beslut om en vägtull .....	56
5.12.1	Betalningsskyldighet och ändring av beslut .....	56
5.12.2	Underrättelse om beslut .....	60
5.13	Verkställighet .....	63
5.14	Användningsförbud .....	64
5.15	Infrastrukturavgifter på Svinesundsförbindelsen .....	65
6	Ikraftträdande .....	65
7	Konsekvenser .....	65
7.1	Avgiftsupptagare, betalningsförmedlare och EETS- väganvändare .....	65
7.2	Transportstyrelsen .....	68
7.3	Övriga offentligfinansiella effekter .....	69
8	Författningskommentar .....	74

8.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	74
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.....	77
8.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.....	95
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/520/EU av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.....	96
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	128
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna.....	150

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
2. lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem,
3. lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:629) om trängselskatt

*dels* att 11, 14 och 18 a §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas fem nya paragrafer, 3 c, 3 d, 3 e, 8 a och 11 a §§, och närmast före 8 a § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### *3 c §*

*Om ett beslut enligt 11, 14 a eller 15 § avser trängselskatt som en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, ska beslutet skickas till betalningsförmedlaren i stället för till den skattskyldige. Detsamma gäller för beslut som beskattningsmyndigheten på eget initiativ fattar enligt 15 a eller 18 §.*

*En EETS-betalningsförmedlare ska underrättas om andra beslut än de beslut som avses i första stycket om de påverkar betalningen av trängselskatt som EETS-betalningsförmedlaren är betalningsskyldig för.*

#### *3 d §*

*Om en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatt enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, ska det som sägs om den skattskyldige i följande bestämmelser i stället tillämpas på EETS-väganvändaren:*

- 1. 15 a, 15 b, 18 och 20 §§, och*
- 2. 19 §, i fråga om beslut enligt 15, 15 a och 18 §§.*

### 3 e §

Om en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatt enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska väg-tullssystem, ska det som sägs om den skattskyldige i 19 § i stället tillämpas på EETS-betalningsförmedlaren, i fråga om beslut enligt 17 §.

### **Betalningsskyldighet**

#### 8 a §

Den som är skattskyldig är också betalningsskyldig för trängselskatt och tilläggsavgift. Det gäller dock inte när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatten enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska väg-tullssystem.

#### 11 §<sup>1</sup>

Beskattningsbeslut ska fattas för varje bil, för vilken skattskyldighet enligt 9 § har inträtt. Varje beslut ska avse en kalendermånad.

Om mer än en person under en kalendermånad blivit skattskyldig för en bil, ska ett beskattningsbeslut fattas för varje skattskyldig.

*Beskattningsbeslut enligt 2 §* Om mer än en person eller EETS-andra stycket ska fattas senast den 20 i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser.

#### 11 a §

*Beskattningsbeslut enligt 2 §* andra stycket ska fattas senast den 20 i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser.

#### 14 §<sup>2</sup>

Om trängselskatt inte betalas inom den tid som anges i 12 §, 15 § andra stycket eller 15 a § andra stycket, ska en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 500 kronor. Tilläggs-

Om trängselskatt inte betalas inom den tid som anges i 12 §, 15 § andra stycket eller 15 a § andra stycket, ska en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 500 kronor. Detta

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:185.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2008:185.

avgift får påföras en skattskyldig högst en gång per bil och kalendermånad.

*gäller dock inte när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatten enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem. Tilläggsavgift får påföras en skattskyldig högst en gång per bil och kalendermånad.*

Beslut om tilläggsavgift enligt 2 § andra stycket ska fattas senast 20 dagar efter dagen då skatten skulle ha betalats.

Tilläggsavgift och obetald trängselskatt ska betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om tilläggsavgift.

### 18 a §<sup>3</sup>

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

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

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

I den totala skulden ska inte räknas in

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

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

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

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

*3. skatt som en EETS-betalningsförmedlare är skyldig att betala enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.*

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2022.

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

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

Häri genom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem<sup>2</sup>

*dels* att 2 och 20 §§ ska upphöra att gälla,

*dels* att rubriken närmast före 25 § ska utgå,

*dels* att nuvarande 18, 19 och 21–33 §§ ska betecknas 19, 21, 22–24, 26, 31 och 34–41 §§,

*dels* att 1 och 3–17 §§, de nya 19, 21, 22, 26, 31, 34–36, 39 och 41 §§ och rubrikerna närmast före 5 och 17 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att rubrikerna närmast före 19, 21, 22, 24, 26, 28, 32 och 33 §§ ska sättas närmast före 21, 22, 23, 26, 34, 36, 40 respektive 41 §,

*dels* att det ska införas nio nya paragrafer, 18, 20, 25, 27–30, 32 och 33 §§, och närmast före 25, 27, 31 och 33 §§ nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 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 gemenskapen och kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta (EETS-beslutet).*

Syftet med denna lag är att *enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/520/EU av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen, i den ursprungliga lydelsen, främja betalningen av vägtullar genom att*

- 1. säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem, och*
- 2. underlätta gränsöverskridande utbyte av information om fordon och ägare eller innehavare av fordon.*

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/520/EU av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen, i den ursprungliga lydelsen.

<sup>2</sup> Senaste lydelse av 20 § 2016:1010.



### 3 §

Denna lag ska inte tillämpas på ett mindre och helt lokalt elektroniskt väggtullssystem 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.

Denna lag ska inte tillämpas på 1. mindre och helt lokala elektroniska väggtullssystem, om kostnaderna för att uppfylla de föreskrivna kraven inte står i proportion till fördelarna, eller

2. parkeringsavgifter.

Den som avser att inrätta ett sådant system som avses i första stycket 1 ska anmäla detta till den myndighet som regeringen bestämmer.

### 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 en annan stat inom EES eller i Turkiet,

2. avgiftsupptagare: en myndighet eller en juridisk person som genom ett elektroniskt väggtullssystem tar upp väggtullar för fordonstrafik i ett väggtullsområde,

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

1. anmält organ: ett organ som har anmälts enligt 7–9 §§ lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll eller motsvarande bestämmelser i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller i Turkiet,

2. betalningsförmedlare: en juridisk person som tillhandahåller väggtullstjänster,

4. EETS: en europeisk elektronisk väggtullstjänst som en EETS-betalningsförmedlare tillhandahåller en EETS-väganvändare,

5. EETS-betalningsförmedlare: en betalningsförmedlare som är registrerad enligt denna lag eller i en annan stat inom EES i enlighet med direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, och som ger EETS-väganvändare tillgång till EETS,

6. EETS-väganvändare: den som har träffat avtal med en EETS-betalningsförmedlare om att få tillgång till EETS,

4. elektroniskt väggtullssystem: ett tekniskt och administrativt system för att ta upp väggtullar i ett

7. elektroniskt väggtullssystem: ett tekniskt och administrativt system för att ta upp väggtullar i ett väggtullsområde med stöd av

vägtullsområde med stöd av fordonsutrustning,

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

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.

fordonsutrustning *eller automatisk avläsning av ett fordons registreringsskylt*,

8. fordon: *motorfordon eller ledade fordonskombinationer som är avsedda för eller används för person- eller godstransport på väg*,

9. fordonsutrustning: en komplett uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som behövs för att kunna använda ett elektroniskt vägtullssystem och som är installerade i *eller medförs i* ett fordon för insamling, lagring, bearbetning, fjärrmottagning och överföring av data,

10. färdvägsdeklaration: en sådan uppgift till en avgiftsupptagare som bekräftar att ett fordon *befinner sig i eller har befunnit sig i* dennes vägtullsområde,

11. innehavare av ett fordon: *en person i vars namn ett fordon är registrerat enligt bestämmelserna i registreringslandet, och som inte är fordonsägaren*,

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

13. väganvändare: den som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om *en vägtullstjänst*,

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

15. 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,

16. vägtullstjänst: *en tjänst som gör det möjligt för en väganvändare att använda ett fordon inom ett eller flera vägtullsområden med stöd av ett kontrakt*

med en betalningsförmedlare, som omfattar att

a) vid behov tillhandahålla anpassad fordonsutrustning och se till att funktionaliteten hos utrustningen bibehålls,

b) ta ut en vägtull av väganvändaren och garantera att avgiftsupptagaren får betalt för vägtullen,

c) göra det möjligt för väganvändaren att betala vägtullen,

d) sköta kundkontaktarna med väganvändaren, och

e) följa förekommande säkerhets- och integritetsriktlinjer för aktuella vägtullssystem.

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.

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

### **Betalningsförmedlare**

### **EETS-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

En juridisk person som är etablerad i Sverige ska, efter ansökan hos den myndighet som regeringen bestämmer, registreras som *EETS-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 *Europa-parlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004*

En *EETS-betalningsförmedlare* ska inom tre år från registreringen träffa avtal om att *tillhandahålla vägtullstjänster* med avgiftsupptagare för samtliga vägtullsområden som omfattas av denna lag eller av *andra bestämmelser som genomför direktiv 2019/520/EU, i*

om driftskompatibilitet mellan elektroniska väg-tullssystem i gemenskapen.

den ursprungliga lydelsen, i minst fyra länder. Inom två år från den tidpunkt då det första avtalet träffas för ett väg-tullsområde i ett visst land, ska avtal ha träffats för samtliga väg-tullsområden i det landet.

Om en avgiftsupptagare, i strid med denna lag eller andra bestämmelser som genomför direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, inte träffar avtal med en EETS-betalningsförmedlare om tillhandahållande av väg-tullstjänster i ett väg-tullsområde, ska det inte påverka bedömningen av om EETS-betalningsförmedlaren har uppfyllt sina skyldigheter enligt första stycket.

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

EETS-betalningsförmedlaren ska upprätthålla den täckning av väg-tullsområden som avses i första stycket. Om täckningen skulle ändras på grund av att en avgiftsupptagare inte följer denna lag eller andra bestämmelser som genomför direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, ska täckning av det berörda väg-tullsområdet återupprättas så snart som möjligt.

7 §<sup>3</sup>

En betalningsförmedlare ska

1. när ett avtal om förmedling av väg-tull träffas med en väganvändare informera denne om den behandling av personuppgifter som avtalet medför och om väganvändarens rättigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om

En EETS-betalningsförmedlare ska

1. när ett avtal om att utföra väg-tullstjänster träffas informera EETS-väganvändaren om den behandling av personuppgifter som avtalet medför och om dennes rättigheter enligt

a) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana

upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här benämnd EU:s dataskyddsförordning, och lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen,

2. informera väganvändarna om sin täckning enligt 6 § och eventuella förändringar av den,

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

uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här benämnd EU:s dataskyddsförordning, och

b) lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen,

2. när ett avtal om att utföra vägtullstjänster träffas informera EETS-väganvändaren om giltiga sätt att betala en vägtull,

3. offentliggöra information om sin täckning enligt 6 § och eventuella förändringar av den,

4. inom en månad från registreringen offentliggöra eventuella planer på att utvidga sin täckning enligt 6 §,

5. vid behov förse de EETS-väganvändare med vilka avtal om utförande av vägtullstjänster har träffats med fordonsutrustning som uppfyller föreskrivna tekniska krav och visa att utrustningen uppfyller kraven,

6. föra en förteckning över fordonsutrustning som inte längre är godkänd och som är kopplad till ett avtal mellan förmedlaren och en EETS-väganvändare,

7. offentliggöra sina villkor för att träffa avtal med EETS-väganvändare,

8. ge en avgiftsupptagare den information som behövs för att kunna beräkna och ta ut en vägtull eller för att kontrollera EETS-

9. samarbeta med avgiftsupptagare vid indrivning av vägtullar.

betalningsförmedlaren beräkning av den vägtull som tas ut av en EETS-väganvändare, och

9. samarbeta med en avgiftsupptagare och omedelbart ge avgiftsupptagaren uppgifter om ett berört fordon och den kund som har träffat avtal med EETS-betalningsförmedlaren om utförande av vägtullstjänster för fordonet, när det är nödvändigt för indrivning av en vägtull eller för att avgiftsupptagaren ska kunna underrätta kunden om en skyldighet att betala en vägtull eller när det misstänks att kunden inte har betalat en vägtull.

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 betalningsförmedlaren egen avgift.*

8 §  
*Om en faktura från en EETS-betalningsförmedlare till en EETS-väganvändare baseras på en myndighets beslut om vägtull, ska fakturan innehålla uppgifter om hur myndighetens beslut kan omprövas eller överklagas.*

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.*

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

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.*

10 §  
*En avgiftsupptagare ska se till att de elektroniska vägtullssystem som denne ansvarar för alltid uppfyller föreskrivna krav, som säkerställer systemens driftskompatibilitet med EETS.*

*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.*

*Vid en brist i ett system som beror på avgiftsupptagaren, ska denne se till att en EETS-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.

En avgiftsupptagare ska i en områdesdeklaration ange de allmänna villkor som ska vara uppfyllda för att en *EETS-betalningsförmedlare* ska få verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde. *Områdesdeklarationen ska även innehålla en detaljerad beskrivning av förfarandet för bedömning av den tekniska utrustning som ska ingå i ett nytt eller väsentligen ändrat elektroniskt vägtullssystem.*

#### 12 §

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

En avgiftsupptagare ska ge en *EETS-betalningsförmedlare* som uppfyller villkoren i 11 § och eventuella särskilda villkor rätt att verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde. *Avgiftsupptagaren får inte ställa krav som innebär att EETS-betalningsförmedlarens tekniska utrustning inte blir driftskompatibel med andra avgiftsupptagares elektroniska vägtullssystem.*

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

Avgiftsupptagaren ska *betala ersättning till en EETS-betalningsförmedlare som tillhandahåller vägtullstjänster i avgiftsupptagarens vägtullsområde. Metoden för att beräkna ersättningen ska framgå av avgiftsupptagarens områdesdeklaration.*

#### 13 §

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

En avgiftsupptagare ska acceptera registrering av fordonspassager genom godkänd fordonsutrustning som är i drift och som *är kopplad till en EETS-betalningsförmedlare som tillhandahåller avgiftsupptagarens vägtullstjänster.*

#### 14 §

En avgiftsupptagare ska vid behov samarbeta med

En avgiftsupptagare ska vid behov samarbeta med en *EETS-*

1. en betalningsförmedlare för att utföra tester av avgiftsupptagarens elektroniska väggtullssystem, och

2. en betalningsförmedlare, tillverkare eller ett anmält organ för att bedöma om viss teknisk utrustning är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska väggtullssystem.

*betalningsförmedlare, tillverkare eller ett anmält organ för att bedöma om viss teknisk utrustning är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska väggtullssystem.*

*Avgiftsupptagaren ska tillhandahålla en testmiljö där en EETS-betalningsförmedlare eller ett ombud för denne kan kontrollera om viss fordonsutrustning är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska väggtullssystem. Avgiftsupptagaren ska utfärda ett intyg för varje godkänt test.*

*Den som har begärt ett test enligt andra stycket ska betala kostnaderna för det om avgiftsupptagaren begär det.*

#### 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 väggtullsområde, och

3. fordonsutrustningen används enligt betalningsförmedlaren anvisningar.

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

En EETS-väganvändare ska se till att den fordonsutrustning som krävs för ett väggtullsområde är i drift när fordonet framförs inom området.

Om en EETS-väganvändare inte fullgör sina skyldigheter enligt första stycket eller artikel 3 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/203 av den 28 november 2019 om klassificering av fordon, skyldigheter för användare av europeiska elektroniska väggtullar, krav på driftskompatibilitetskomponenter och minimikriterier för anmälda organs behörighet, får EETS-betalningsförmedlaren bestämma att EETS-väganvändarens fordonsutrustning inte längre är godkänd.



## 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 *betalningsförmedlars* 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*

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.

En avgiftsupptagare får inte *påföra* en *EETS-väganvändare* en högre vägtull än den som *påförs* motsvarande andra användare av vägen. *Om rabatt på en vägtull ges till en väganvändare, ska rabatten vara tydlig, offentliggjord och tillgänglig för alla sådana användare på lika villkor.*

Om en *EETS-betalningsförmedlars* 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.

### *Betalning*

## 17 §

En *EETS-betalningsförmedlare* som har träffat avtal med en *EETS-väganvändare* om att *utföra vägtullstjänster* är, i stället för *den skatt- eller avgiftsskyldige*, betalningsskyldig för en vägtull som avser ett fordon och ett *vägtullsområde* som omfattas av *avtalet den dag då skattskyldigheten eller avgiftsplikten för vägtullen inträder*. Om en färdvägsdeklaration inte har skickats, är dock *EETS-betalningsförmedlaren* och *den skatt- eller avgiftsskyldige* solidariskt betalningsskyldiga för vägtullen.

*EETS-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 § 6 har skickats till den berörda avgiftsupptagaren.

## 18 §

*En avgiftsupptagare ska låta en EETS-betalningsförmedlare som tillhandahåller vägtullstjänster i avgiftsupptagarens vägtullsområde*

*kräva en EETS-väganvändare på betalning för en vägtull. Kravet ska framställas i avgiftsupptagarens namn och med uppgiften att det sker på dennes uppdrag, om avgiftsupptagaren begär det.*

18 §

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

19 §

En EETS-väganvändares betalning av vägtull till sin *EETS-betalningsförmedlare* sker med befriande verkan.

20 §

*När en avgiftsupptagare riktar ett krav på betalning av en vägtull till en ägare eller innehavare av ett fordon som är registrerat i ett annat land inom Europeiska unionen eller EES, ska information om den fordonspassage som ligger till grund för kravet, följderna av att inte betala vägtullen och ägarens eller innehavarens rättigheter skickas med kravet. Det gäller dock inte när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för vägtullen enligt 17 §.*

*Informationen ska om möjligt lämnas skriftligen på samma språk som fordonets registreringsbevis är utfärdat på och annars på något av de officiella språken i det land där fordonet är registrerat.*

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*.

21 §

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

21 §

En myndighet eller en juridisk person som både är *avgiftsupptagare* och *betalningsförmedlare*

22 §

En myndighet eller en juridisk person som både är *betalningsförmedlare* och *bedriver annan verk-*

ska hålla *verksamheterna åtskilda* och redovisa *dess*a separat.

*samhet* ska hålla *verksamheten som betalningsförmedlare åtskild* och redovisa *den* separat i *förhållande till övrig verksamhet*.

### **Gemensamt kontaktställe**

#### 25 §

*Den myndighet som regeringen bestämmer är gemensamt kontaktställe för EETS-betalningsförmedlare.*

#### 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*.

#### 26 §

Den myndighet som regeringen bestämmer *är* förlikningsorgan. Förlikningsorganet ska, på begäran av en *EETS-betalningsförmedlare* eller en avgiftsupptagare, medla mellan parterna

1. om en överenskommelse om rätt för *EETS-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 *EETS-betalningsförmedlaren får ersättning enligt den metod som avses i 12 § andra stycket*.

### **Informationsutbyte**

#### 27 §

*Den myndighet som regeringen bestämmer är svensk kontaktpunkt vid utbyte av information med andra länders kontaktpunkter enligt denna lag.*

#### 28 §

*Om det behövs för att kunna kräva betalning för en vägtull som har förfallit till betalning av en ägare eller innehavare av ett fordon som är registrerat i ett land inom Europeiska unionen eller*

*EES, får den svenska kontaktpunkten elektroniskt utbyta sådana uppgifter som anges i bilaga I till direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, med utländska kontaktpunkter.*

*Utbyte av uppgifter enligt första stycket får även ske om det behövs för att underrätta en sådan ägare eller innehavare av ett fordon om en skyldighet att betala en vägtull, och*

*1. ägaren eller innehavaren av fordonet inte kan identifieras på något annat sätt, och*

*2. underrättelsen är nödvändig för att kunna kräva betalning av vägtullen.*

*Om en uppgift som anges i del II i bilaga I till direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), får uppgiften inte lämnas ut.*

#### *29 §*

*Utländska kontaktpunkter ska enligt 28 § få direkt tillgång till uppgifter i vägtrafikregistret om ett fordon och dess ägare eller innehavare.*

#### *30 §*

*Om en underrättelse om skyldighet att betala en vägtull har skickats med hjälp av uppgifter som har inhämtats enligt 28 § andra stycket och vägtullen inte betalas, ska eventuella åtgärder för att vägtullen ska betalas vidtas av en myndighet.*

## **Behandling av personuppgifter**

### 25 §

Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i EU:s dataskyddsförordning och i lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning samt i föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

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

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

### 31 §<sup>4</sup>

En avgiftsupptagare, den som för avgiftsupptagarens räkning tar upp vägtullar *och en EETS-betalningsförmedlare* är personuppgiftsansvariga för den behandling av personuppgifter som *deras respektive verksamhet* innebär.

### 32 §

*Personuppgifter som har erhållits enligt 28 § får endast behandlas för att identifiera ett fordon eller en ägare eller innehavare av ett fordon i syfte att ta upp eller driva in vägtullar.*

*Första stycket gäller även för personuppgifter som har erhållits enligt 7 § 9, om avgiftsupptagaren även är betalningsförmedlare.*

### **Tystnadsplikt**

### 33 §

*Den som på grund av anställning eller på något annat sätt deltar i eller har deltagit i en avgiftsupptagares verksamhet får inte obehörigen röja eller utnyttja sådana uppgifter om en EETS-betalningsförmedlares kunder som avgiftsupptagaren har fått enligt 7 § 9, om det kan antas att betalningsförmedlaren lider skada om uppgiften röjs.*

<sup>4</sup> Senaste lydelse av tidigare 25 § 2018:373. Ändringen innebär bl.a. att tredje stycket tas bort.

#### 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 behandlingen av personuppgifter i registret.

#### 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.

#### 28 §

Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att avgiftsupptagare på enskild väg och betalningsförmedlare följer denna lag och föreskrifter som har

#### 34 §<sup>5</sup>

Den myndighet som regeringen bestämmer ska föra ett register över vägtullsområden, EETS-betalningsförmedlare och det gemensamma kontaktställe som avses i 25 § (vägtullsregistret).

#### 35 §

Vägtullsregistret ska innehålla uppgifter om vägtullsområden, EETS-betalningsförmedlare och det gemensamma kontaktställe som avses i 25 §. Registret ska ha till ändamål att inom ramen för det europeiska systemet för elektroniska vägtullar tillhandahålla dessa uppgifter.

#### 36 §<sup>6</sup>

Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att avgiftsupptagare på enskild väg och EETS-betalningsförmedlare följer denna lag och föreskrifter

<sup>5</sup> Senaste lydelse av tidigare 26 § 2018:373.

<sup>6</sup> Senaste lydelse av tidigare 28 § 2018:373.

meddelats i anslutning till lagen samt över att den tekniska utrustningen i ett vägtullssystem uppfyller föreskrivna krav.

I EU:s dataskyddsförordning och i lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning samt i föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen finns bestämmelser om tillsyn över behandlingen av personuppgifter.

### 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 avgiftsupptagare 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 se till att utrustningen överensstämmer med kraven.

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

som har meddelats i anslutning till lagen samt över att den tekniska utrustningen i ett vägtullssystem uppfyller föreskrivna krav.

### 39 §

Om det finns skäl att tro att teknisk utrustning som är CE-märkt inte överensstämmer med de tekniska kraven enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen *eller kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/204 av den 28 november 2019 om detaljerade skyldigheter för leverantörer av vägtulltjänster i Europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS), minimiinhåll i EETS-områdesdeklarationen, elektroniska gränssnitt och krav för driftskompatibilitetskomponenter, och om upphävande av beslut 2009/750/EG*, ska tillsynsmyndigheten förelägga tillverkaren, en avgiftsupptagare eller en *EETS-betalningsförmedlare* att

Om teknisk utrustning som är CE-märkt inte överensstämmer med de tekniska kraven enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen *eller kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/204*, ska tillsynsmyndigheten förelägga tillverkaren att se till att utrustningen överensstämmer med kraven.

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.

41 §

1. kraven för registrering som  
*EETS-betalningsförmedlare,*

*4. behandling av uppgifter som har inhämtats enligt 28 §,*

5. tillsyn, och

6. 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 april 2022.



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

Härigenom föreskrivs att 5 och 14 §§ lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §<sup>1</sup>

Infrastrukturavgifter som avses i 1 § första stycket 1 ska bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna inte överstiger kostnaderna för uppförande och utveckling av det vägvagnsnitt 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 och kostnader som ska finansieras direkt med intäkter från 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.*

### 14 §<sup>2</sup>

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

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

I den totala avgiftsskulden ska inte räknas in

1. avgift som en tidigare ägare av bilen är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet,
2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller, *eller*

3. avgift som en EETS-betalningsförmedlare är skyldig att betala enligt 17 § lagen

<sup>1</sup> Ändringen innebär att tredje stycket tas bort.

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

*(2013:1164) om elektroniska väg-  
tullssystem.*

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2022.

### 3 Ärendet och dess beredning

En promemoria om genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/520/EU av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen, nedan kallat EETS-direktivet, har tagits fram inom Infrastrukturdepartementet. Direktivet finns i *bilaga 1* och promemorians lagförslag i *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (I2021/01052).

Den 19 februari 2021 undertecknade Sveriges och Norges regeringar ett avtal om avveckling av avgiftssystemet för färd med motorfordon på den nya Svinesundsförbindelsen. Regleringen i 5 § tredje stycket lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg är därmed inte längre aktuell. Synpunkter på förslaget att upphäva stycket har under hand inhämtats från Trafikverket och Transportstyrelsen. Myndigheterna har inga invändningar mot förslaget.

### 4 Bakgrund

Det europeiska systemet för den elektroniska vägtullstjänsten, EETS (European Electronic Toll Service), syftar till att åstadkomma driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i Europa. Avsikten är att en väganvändare ska kunna anlita en betalningsförmedlare för betalning av vägtullar i flera, på sikt alla, elektroniska vägtullssystem i Europa, vilket ska underlätta för väganvändarna. Den hittillsvarande EU-rättsliga regleringen på området utgörs av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen, nedan kallat EFC-direktivet, och kommissionens beslut av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta, nedan kallat EETS-beslutet. Direktivet och beslutet har genomförts i svensk rätt genom lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, förkortad LEV, och förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem, förkortad FEV.

EETS-direktivet, som ersätter den tidigare EU-regleringen på området, ska börja tillämpas den 19 oktober 2021 och kräver anpassningar av svensk rätt. I direktivet fastställs de villkor som är nödvändiga för att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i unionen. Direktivet innehåller också bestämmelser som syftar till att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte av uppgifter om fordon och ägare eller innehavare av fordon när det behövs för att underrätta någon om betalningsskyldighet eller när en vägtull inte har betalats.

## 5 Genomförande av EETS-direktivet

### 5.1 Syfte och tillämpningsområde

**Regeringens förslag:** Syftet med lagen om elektroniska väggtullssystem ska vara att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullssystem och att underlätta gränsöverskridande utbyte av information om fordon och ägare eller innehavare av fordon för att främja betalningen av väggtullar.

Lagen ska inte tillämpas på parkeringsavgifter.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter framförs på förslaget.

#### Skälen för regeringens förslag

##### *Lagens syfte*

LEV syftar enligt 1 § till att skapa förutsättningar för att använda standardiserad fordonsutrustning i elektroniska väggtullssystem. Ett elektroniskt väggtullssystem enligt EETS-direktivet innefattar, till skillnad från motsvarande definition i EFC-direktivet, även system för uttag av väggtullar genom automatisk avläsning av ett fordonets registreringsskylt. Det är alltså inte längre ett krav att en särskild fordonsutrustning används i ett elektroniskt väggtullssystem. I enlighet med artikel 1.1 a i EETS-direktivet bör därför syftet med lagen ändras till att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullssystem.

EETS-direktivet har enligt artikel 1.1 b ytterligare ett syfte. När en väggtull inte har betalats syftar direktivet till att underlätta gränsöverskridande utbyte av registrerade uppgifter om det aktuella fordonet och dess ägare eller innehavare. Av artikel 1.5 framgår att informationsutbytet även ska kunna användas för att underrätta ägaren eller innehavaren av ett fordon om en skyldighet att betala en väggtull. Även syftet att underlätta informationsutbyte bör komma till uttryck i LEV.

##### *Lagens tillämpningsområde*

Enligt 2 § första stycket LEV gäller lagen endast system där fordonsutrustning används. Som framgår ovan innehåller EETS-direktivet inte någon motsvarande begränsning. Begränsningen bör därför tas bort från lagen. Det får till följd att såväl systemen för trängselskatt i Göteborg och Stockholm som systemen för infrastrukturavgifter på Motalabron och Sundsvallsbron kommer att omfattas av lagens tillämpningsområde.

En nyhet i EETS-direktivet är att direktivet inte ska tillämpas på parkeringsavgifter. Inte heller LEV bör därför tillämpas på sådana avgifter.

## 5.2 Definitioner

**Regeringens förslag:** Definitioner av orden och uttrycken EETS, EETS-betalningsförmedlare, EETS-väganvändare, fordon, innehavare av ett fordon och vägtullstjänst ska föras in i lagen om elektroniska vägtullssystem. Vidare ska vissa andra definitioner ändras.

**Promemorians förslag** överensstämmer delvis med regeringens. Promemorians förslag innehåller även definitioner av uttrycket parametrar för klassificering av fordon och ordet tullkontextdata.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter framförs på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Flera av definitionerna i EETS-direktivet är redan införda i LEV, men behöver justeras något med anledning av det nya direktivet. I LEV används orden avgiftsupptagare, betalningsförmedlare och väganvändare som allmänna beteckningar för huvudaktörerna i ett elektroniskt vägtullssystem. Dessa ord är inarbetade och beskriver på ett bra sätt aktörernas uppgifter i systemet. De bör därför behållas. Det bör dock tydliggöras att en betalningsförmedlare inte enbart förmedlar betalning från en väganvändare till en avgiftsupptagare. I stället ska det anges att en betalningsförmedlare tillhandahåller vägtullstjänster – där förmedling av betalning är en del – inom ett eller flera vägtullsområden, för en eller flera fordonsklasser. Ordet betalningsförmedlare motsvarar därmed det som i EETS-direktivet benämns leverantör av vägtullstjänster (jfr artikel 2.2). Som en följd av detta avser avtalet mellan en betalningsförmedlare och en väganvändare utförandet av en vägtullstjänst, vilket bör framgå av definitionen av väganvändare. EETS-direktivet skiljer mellan betalningsförmedlare och väganvändare som ingår i det europeiska systemet för elektroniska vägtullstjänster och andra sådana aktörer. I enlighet med detta bör orden EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare föras in i lagen.

I och med genomförandet av EETS-direktivet behöver flera nya ord och uttryck definieras. Det handlar om den europeiska elektroniska vägtullstjänsten (EETS), fordon, innehavare av ett fordon och vägtullstjänst.

Orden och uttrycken EETS, fordon och innehavare av ett fordon kräver inte någon ytterligare förklaring än den som framgår av de föreslagna definitionerna. Innebörden av ordet vägtullstjänst behöver däremot utvecklas något.

Med vägtullstjänst avses en tjänst som ska göra det möjligt för en väganvändare att genom ett kontrakt med en betalningsförmedlare kunna samla betalningen av alla vägtullar under en viss period, för färder i alla vägtullssystem som betalningsförmedlaren verkar i, till en faktura. Betalningsförmedlaren ska tillhandahålla den fordonsutrustning som krävs, t.ex. en transponder, och sköta alla kontakter med avgiftsupptagaren. Utgångspunkten är alltså att väganvändaren inte ska ha någon kontakt med avgiftsupptagaren, utan endast med sin betalningsförmedlare. Betalningsförmedlaren ska även sköta betalningen av vägtull till avgiftsupptagaren och garantera att avgiftsupptagaren får betalt för godkända passager, dvs. även om väganvändaren inte skulle betala vägtullen till sin betalningsförmedlare.

## 5.3 EETS-betalningsförmedlare

**Regeringens förslag:** En EETS-betalningsförmedlare ska inom tre år från registreringen träffa avtal om att tillhandahålla vägtullstjänster med avgiftsupptagare i minst fyra länder för samtliga vägtullsområden som omfattas av EETS-direktivet. Avtal ska träffas för samtliga vägtullsområden i ett land inom två år från den tidpunkt då det första avtalet i det landet träffades.

Om en avgiftsupptagare, i strid med lagen om elektroniska vägtullssystem eller andra bestämmelser som genomför EETS-direktivet, inte träffar avtal med en EETS-betalningsförmedlare om tillhandahållande av vägtullstjänster i ett vägtullsområde, ska det inte påverka bedömningen av betalningsförmedlarens täckning.

En EETS-betalningsförmedlare ska upprätthålla täckningen av vägtullsområden. Om täckningen skulle ändras på grund av att en avgiftsupptagare inte följer lagen om elektroniska vägtullssystem eller andra bestämmelser som genomför EETS-direktivet, ska täckning av det berörda vägtullsområdet återupprättas så snart det är möjligt.

En EETS-betalningsförmedlare ska offentliggöra information om sin täckning av vägtullsområden och eventuella förändringar av den.

Inom en månad från registreringen ska en EETS-betalningsförmedlare offentliggöra eventuella planer på att utvidga sin täckning.

En EETS-betalningsförmedlare ska informera en EETS-väganvändare om giltiga betalningssätt.

En avgiftsupptagare ska ha rätt att av en EETS-betalningsförmedlare få den information som behövs för att beräkna och ta ut en vägtull och för att kontrollera betalningsförmedlarens beräkning av en vägtull.

Om det behövs för att en avgiftsupptagare ska kunna underrätta en EETS-betalningsförmedlars kund om en betalningsskyldighet eller när det misstänks att en vägtull inte har betalats, ska en EETS-betalningsförmedlare samarbeta med och lämna information om berört fordon och kund.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *BroBizz A/S* utgår från att betalningsförmedlare som redan är EETS-registrerade när lagen träder i kraft inte behöver uppfylla kraven på avtal med avgiftsupptagare direkt, utan först tre år efter ikraftträdandet. *Skatteverket* efterlyser en beskrivning av kriterierna för registrering som EETS-betalningsförmedlare.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 5 i EETS-direktivet har en EETS-betalningsförmedlare vissa rättigheter och skyldigheter. För det första ska en EETS-betalningsförmedlare inom 36 månader från registreringen ha ingått avtal med alla avgiftsupptagare för samtliga vägtullsområden i minst fyra länder inom EU och EES. Vidare ska avtal som täcker samtliga vägtullsområden i ett visst land ingås inom 24 månader från tecknandet av det första avtalet i det landet. Om en avgiftsupptagare inte skulle uppfylla skyldigheten enligt artikel 6.3, att acceptera en EETS-betalningsförmedlare som vill verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde, ska detta inte påverka bedömningen av om betalningsförmedlaren uppfyller kravet på täckning i ett visst land. Det vägtullsområdet räknas då inte med vid bedömningen av täckningen.

EETS-betalningsförmedlaren ska upprätthålla sin täckning av vägtullsområden. Om täckningen skulle minska för att en avgiftsupptagare inte följer bestämmelserna i direktivet, ska täckning av det berörda vägtullsområdet återupprättas så snart det är möjligt.

En EETS-betalningsförmedlare ska enligt artikel 5.3 offentliggöra information om sin täckning och eventuella förändringar av den. Med anledning av att en EETS-betalningsförmedlare stegvis kan utöka sin täckning av vägtullsområden, ställs krav på att betalningsförmedlaren inom en månad efter registreringen ska offentliggöra eventuella planer på att utvidga sin tjänst till ytterligare vägtullsområden. Informationen ska uppdateras årligen.

En EETS-betalningsförmedlare ska enligt artikel 5.7 ge en avgiftsupptagare den information som behövs för att beräkna och tillämpa en vägtull för de fordon som betalningsförmedlaren har ett ansvar för att förmedla betalning för. Avgiftsupptagaren ska även få all information som är nödvändig för att kontrollera beräkningen av den vägtull som betalningsförmedlaren fakturerar väganvändaren. Den mängd och typ av uppgifter som ska skickas till avgiftsupptagaren bör enligt skäl 16 i direktivet begränsas till ett strikt minimum.

Enligt artikel 5.8 ska en EETS-betalningsförmedlare samarbeta med avgiftsupptagare i deras ansträngningar att identifiera personer som misstänks ha underlåtit att betala en vägtull. Detta framgår redan av 7 § 9 LEV. Nytt är att en EETS-betalningsförmedlare i en sådan situation även omedelbart ska ge en avgiftsupptagare uppgifter om det berörda fordonet och om den ägare eller innehavare av fordonet som är kund hos betalningsförmedlaren. Ytterligare en nyhet är att samarbetet och informationsskyldigheten även ska tillämpas om det är nödvändigt för att avgiftsupptagaren ska kunna identifiera en ägare eller innehavare av ett fordon som ska underrättas om en skyldighet att betala en vägtull. Med nödvändigt avses i detta sammanhang att villkoren i artikel 1.5 ska vara uppfyllda, dvs. att det inte finns några andra sätt att identifiera ägaren eller innehavaren av fordonet och att det är obligatoriskt att underrätta denne om betalningsskyldigheten innan en underlåtenhet att betala kan konstateras.

I de flesta fall ansvarar en EETS-betalningsförmedlare för betalningen till en avgiftsupptagare enligt 17 § LEV. Om en EETS-väganvändare inte skulle betala sin vägtull till EETS-betalningsförmedlaren, påverkar detta alltså inte avgiftsupptagaren, som ändå får betalt av betalningsförmedlaren. Det finns dock situationer när EETS-betalningsförmedlaren inte är betalningsskyldig. Om en EETS-väganvändare inte uppfyller sina skyldigheter, t.ex. inte lämnar korrekta användaruppgifter till betalningsförmedlaren eller använder fordonsutrustning i strid med betalningsförmedlarens anvisningar, får betalningsförmedlaren bestämma att fordonsutrustningen inte längre är godkänd, se 15 § andra stycket LEV. Utrustningen antecknas då i en förteckning över fordonsutrustning som inte är godkänd, jfr 7 § 6 LEV och artikel 5.5 i EETS-direktivet. EETS-betalningsförmedlaren är inte betalningsansvarig för en passage som har ägt rum med en icke-godkänd fordonsutrustning efter det att en sådan förteckning som avses i 7 § 6 har skickats till avgiftsupptagaren, jfr artikel 8.3 i EETS-direktivet. I ett sådant fall kan avgiftsupptagaren ha behov av uppgifter om ägaren eller innehavaren av fordonet för att kunna kräva

betalt för vägtullen. För svensk del är det för närvarande endast på Öresundsbron som ett vägtullssystem med transpondrar används. Exemplet är alltså för närvarande inte tillämpligt på andra svenska avgiftsupptagare. Det är dock inte uteslutet att transpondersystem kan komma att införas på andra platser i Sverige. Transpondersystem är vidare vanliga utomlands. Eftersom en EETS-betalningsförmedlare som är registrerad i Sverige även kan verka i utländska vägtullssystem, kan det uppstå en skyldighet att samarbeta med och lämna uppgifter till utländska avgiftsupptagare. Skyldigheterna att samarbeta med och lämna uppgifter till en avgiftsupptagare bör därför framgå av lagen. I fråga om begränsningar i rätten för en avgiftsupptagare att använda sådana uppgifter som har lämnats av betalningsförmedlaren, se avsnitt 5.4.4, 5.4.5 och 5.11.

Av artikel 10.1 framgår att EETS-väganvändare ska informeras om giltiga betalningssätt och om behandlingen av personuppgifter och de rättigheter som är kopplade till behandlingen. Att väganvändaren ska informeras om behandlingen av personuppgifter framgår redan av 7 § 1 LEV.

De beskrivna bestämmelserna innebär olika skyldigheter för en EETS-betalningsförmedlare i förhållande till EETS-väganvändare och avgiftsupptagare. Eftersom bestämmelserna i stor utsträckning avser civilrättsliga förhållanden, bör regleringen ske i lag. Bestämmelserna i 6 och 7 §§ LEV bör kompletteras. De intervall inom vilka information om att en betalningsförmedlare ska utvidga sin tjänst ska uppdateras bör dock regleras i förordning.

Enligt hittills gällande regler ska en EETS-betalningsförmedlare inom två år från registreringen träffa avtal om förmedling av vägtull med alla avgiftsupptagare för samtliga aktuella vägtullsområden inom EU. Kravet på täckning av vägtullsområden lättas alltså genom de nya reglerna i EETS-direktivet. Hur bestämmelserna ska tillämpas på EETS-betalningsförmedlare som redan är registrerade vid lagens ikraftträdande, som *BroBizz A/S* tar upp, blir en fråga för rättstillämpande myndigheter att ta ställning till.

Kraven för att registreras som EETS-betalningsförmedlare behandlas inte i denna remiss utan tas upp i propositionen Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem (prop. 2013/14:25). Mer detaljerade bestämmelser om kraven för registrering, som *Skatteverket* efterlyser, finns i Transportstyrelsens föreskrifter om elektroniska vägtullssystem (TSFS 2014:10).

Motsvarigheter till bestämmelserna i 7 § 4–6 LEV finns nu i artikel 2.5 i kommissionens genomförandeförordning. Dessa lagbestämmelser bör därför upphävas.

## 5.4 Avgiftsupptagare

### 5.4.1 Vem ska vara avgiftsupptagare på allmän väg?

<b>Regeringens bedömning:</b> Transportstyrelsen bör utses till avgiftsupptagare på allmän väg.
---



**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** *Trafikverket* anser att Transportstyrelsen bör ta över rollen som avgiftsupptagare på allmän väg. *Transportstyrelsen* tillstyrker att myndigheten utses till avgiftsupptagare på allmän väg.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt 4 § förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg är *Trafikverket* avgiftsupptagare för de infrastrukturavgifter som tas ut på broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden. Skatteverket är enligt lagen (2004:629) om trängselskatt beskattningsmyndighet i fråga om trängselskatt i Stockholm och Göteborg. I samtliga fall är det Transportstyrelsen som administrerar det faktiska uttaget av avgift och skatt.

I systemet för elektroniska vägtullssystem är *Trafikverket* avgiftsupptagare på allmän väg. Skälet till det är enligt propositionen *Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem* (prop. 2013/14:25 s. 112) *Trafikverkets* roll som avgiftsupptagare enligt lagstiftningen om infrastrukturavgifter på väg.

*Trafikverket* är i de flesta fall väghållare för allmänna vägar, även om en kommun kan vara väghållare inom kommunen. Myndigheten förvaltar också den vägsidesutrustning som registrerar information om de fordon som passerar ett vägnitt där vägtull tas ut. Detta talar för att även i fortsättningen låta *Trafikverket* vara avgiftsupptagare inom ramen för de elektroniska vägtullssystem som används för att ta ut vägtullar på allmän väg. Eftersom EETS-direktivet nu även omfattar system med automatisk avläsning av ett fordonas registrerings skyltar, kommer förutom broarna i Sundsvall och Motala även trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg att omfattas av direktivets tillämpningsområde. Skatteverket är beskattningsmyndighet och Transportstyrelsen sköter det faktiska uttaget av både skatt och avgift. Det finns därför anledning att på nytt överväga vilken myndighet som ska vara avgiftsupptagare enligt lagstiftningen om elektroniska vägtullssystem.

En avgiftsupptagare har enligt EETS-direktivet vissa rättigheter och skyldigheter. Avgiftsupptagaren ska bl.a. upprätta en områdesdeklaration, teckna avtal med EETS-betalningsförmedlare och utbyta information med EETS-betalningsförmedlare om passager och EETS-väganvändare för att kunna ta ut och driva in vägtullar. Transportstyrelsen sköter det administrativa uttaget av avgifter och skatter genom vägtrafikregistret. Det är alltså Transportstyrelsen som hanterar den information som behövs för att ta ut vägtullar. Både områdesdeklarationen och avtalen med EETS-betalningsförmedlare innehåller principer och förfaranden för uttaget av vägtullar. Det är därför lämpligt att den myndighet som sköter uttaget av vägtullar också har ansvaret för dessa uppgifter. Det finns vidare samordningsfördelar med att utse en myndighet till avgiftsupptagare för samtliga elektroniska vägtullssystem på allmän väg. I likhet med *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* anser regeringen att detta sammantaget talar för att utse Transportstyrelsen till avgiftsupptagare enligt regelverket för elektroniska vägtullssystem. Regleringen sker lämpligen i förordning.

## 5.4.2 Krav på vägtullssystem och områdesdeklarerationer

**Regeringens förslag:** En avgiftsupptagare ska se till att de elektroniska vägtullssystem som denne ansvarar för alltid uppfyller föreskrivna tekniska krav och krav på förfarandet, som säkerställer systemens driftskompatibilitet med EETS.

En avgiftsupptagares områdesdeklaration ska innehålla en detaljerad beskrivning av förfarandet för bedömning av den tekniska utrustning som ska ingå i ett vägtullssystem.

En avgiftsupptagare ska tillhandahålla en testmiljö för att bedöma om viss teknisk utrustning är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem. Avgiftsupptagaren ska utfärda ett intyg för varje godkänt test och får kräva att den som har begärt ett test ska betala kostnaderna för det.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter framförs på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Av artikel 6.1 i EETS-direktivet framgår att en avgiftsupptagare ska se till att de vägtullsområden som denne ansvarar för uppfyller de tekniska och förfarandemässiga driftskompatibilitetsvillkor för EETS som föreskrivs i direktivet. Syftet är att säkerställa vägtullssystemens kompatibilitet med det europeiska systemet för elektroniska vägtullar. I förhållande till tidigare reglering utökas avgiftsupptagarens ansvar till att även uppfylla krav på förfarandet. Sådana krav ställs t.ex. i fråga om förfarandet för bedömning av om en betalningsförmedlars tekniska utrustning uppfyller föreskrivna krav och är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem, se artikel 15 i EETS-direktivet. Eftersom även vägtullssystem utan krav på fordonsutrustning numera omfattas av direktivet, ska de tekniska och förfarandemässiga kraven inte enbart syfta till att göra det möjligt att använda fordonsutrustning. I stället syftar kraven till att säkerställa att vägtullssystemen är kompatibla med EETS, dvs. att de fungerar tillsammans med den europeiska elektroniska vägtullstjänsten. Därför föreslås en ändring i 10 § första stycket LEV.

En avgiftsupptagare ska enligt artikel 6.2 i en områdesdeklaration ange de allmänna villkor som ska vara uppfyllda för att en EETS-betalningsförmedlare ska få verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde. Områdesdeklarationen ska uppdateras om systemet ändras väsentligt. Om ett nytt elektroniskt vägtullssystem ska inrättas, är det den utsedda avgiftsupptagaren som är skyldig att upprätta en områdesdeklaration.

Av artikel 15.1 framgår att områdesdeklarationen ska innehålla en detaljerad planering av förfarandet för bedömning av om EETS-betalningsförmedlarens tekniska utrustning uppfyller föreskrivna krav och är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem. Planeringen ska både avse situationen när ett nytt vägtullssystem inrättas och när ett befintligt system ändras väsentligen. Avgiftsupptagaren ska enligt artikel 15.2 tillhandahålla en s.k. testmiljö där den tekniska utrustningen ska kunna bedömas. Avgiftsupptagaren kan antingen inrätta en egen testmiljö eller tillsammans med andra avgiftsupptagare inrätta en gemensam testmiljö för flera vägtullsområden. Testerna ska kunna utföras av en EETS-betalningsförmedlare eller ett behörigt ombud för en sådan

förmedlare. Avgiftsupptagaren ska utfärda ett intyg för varje avklarad test med godkänt resultat. På avgiftsupptagarens begäran ska EETS-betalningsförmedlaren eller dennes ombud betala kostnaderna för respektive test som utförts.

En ny eller ändrad områdesdeklaration, inklusive en beskrivning av förfarandet för bedömning av EETS-betalningsförmedlarens tekniska utrustning, ska offentliggöras inom en viss tid. Offentliggörande ska ske i tillräckligt god tid för att möjliggöra dels godkännande av nya EETS-betalningsförmedlare, dels att EETS-betalningsförmedlare som avgiftsupptagaren redan har godkänt ska kunna anpassa sin tekniska utrustning till de nya kraven och få ett förnyat godkännande, senast en månad innan det nya eller ändrade systemet tas i drift.

Artiklarna 6.2, 15.1 och 15.2 bör genomföras genom ändringar i 11 och 14 §§ LEV. För att testerna av EETS-betalningsförmedlarens tekniska utrustning och avgiftsupptagarens efterföljande godkännande av betalningsförmedlaren ska hinna bli klara i tid, bör områdesdeklarationen offentliggöras en viss tid innan ett nytt eller väsentligen ändrat vägtullssystem tas i drift. Denna tid bör regleras i förordning.

Av 14 § 1 LEV framgår att en avgiftsupptagare vid behov ska samarbeta med en EETS-betalningsförmedlare för att utföra tester av avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem. Motsvarande bestämmelse finns nu i artikel 2.3 i kommissionens genomförandeförordning. Bestämmelsen i lagen bör därför tas bort.

### 5.4.3 Skyldigheter i förhållande till en EETS-betalningsförmedlare

**Regeringens förslag:** En avgiftsupptagare ska inte få ställa sådana krav på en EETS-betalningsförmedlars tekniska utrustning som innebär att den inte blir driftskompatibel med andra avgiftsupptagares elektroniska vägtullssystem.

En avgiftsupptagare ska betala ersättning till en EETS-betalningsförmedlare som verkar i avgiftsupptagarens vägtullsområde. Metoden för att beräkna ersättningen ska framgå av avgiftsupptagarens områdesdeklaration.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter framförs på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** En avgiftsupptagare ska enligt artikel 6.3 i EETS-direktivet godta alla EETS-betalningsförmedlare som uppfyller villkoren i avgiftsupptagarens områdesdeklaration, vilket framgår av 12 § första stycket LEV. Villkoren får inte innebära att en EETS-betalningsförmedlare måste använda sådana särskilda tekniska lösningar eller processer som är specifika för en viss avgiftsupptagare och som gör att betalningsförmedlarens tekniska utrustning inte är driftskompatibel med andra avgiftsupptagares elektroniska vägtullssystem. Ett tillägg med den innebörden bör göras i 12 § första stycket LEV. Om en avgiftsupptagare och en EETS-betalningsförmedlare inte kan nå en överenskommelse, får ärendet hänvisas till det förlikningsorgan som ansvarar för det berörda vägtullsområdet.

Enligt artikel 6.6, som har en motsvarighet i 13 § LEV, ska en avgiftsupptagare acceptera registrering av fordons passager genom godkänd fordonsutrustning som är i drift och som hänför sig till en EETS-betalningsförmedlare med vilken denne har ett avtal om utförande av vägtullstjänster. I system med automatisk avläsning av ett fordons registreringsskylt blir det inte aktuellt med någon fordonsutrustning, utan sådana passager registreras och accepteras av avgiftsupptagaren genom fotografiet av registreringsskylten.

Enligt artikel 7 i EETS-direktivet ska en EETS-betalningsförmedlare ha rätt till ersättning från avgiftsupptagaren för de vägtullstjänster som förmedlaren utför. Metoden för att beräkna ersättningen ska framgå av avgiftsupptagarens områdesdeklaration och vara transparent, icke-diskriminerande och identisk för alla betalningsförmedlare som är godkända att verka inom ett visst vägtullsområde. Metoden för beräkning av ersättningen kommer alltså att vara offentlig och kan därmed utgöra underlag för betalningsförmedlarens val av områden att verka i. Direktivets bestämmelser föreslås genomföras genom ett nytt andra stycke i 12 § LEV. En närmare beskrivning av metoden för beräkningen regleras dock lämpligen i förordning.

Någon bestämmelse som motsvarar hittillsvarande 12 § andra stycket LEV, om att avgiftsupptagaren ska ha en offentlig förteckning över betalningsförmedlare på sin webbplats, finns inte i EETS-direktivet. Enligt artikel 21 i direktivet ska informationen i stället framgå av det nationella elektroniska registret över vägtullsområden. Det aktuella stycket i lagen bör därför tas bort.

#### 5.4.4 Sekretess hos avgiftsupptagare

**Regeringens bedömning:** Det bör inte införas någon sekretessbestämmelse för uppgifter om en EETS-betalningsförmedlars kunder i en offentlig avgiftsupptagares verksamhet. Det bör inte heller införas en sekretessbrytande bestämmelse för uppgifter om ett fordons passager.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Skatteverket* anser att tillämpningen av 27 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) bör belysas, bl.a. hur sekretesskyddet gäller för den skattskyldige respektive EETS-väganvändaren. *Transportstyrelsen* anser att det primärt är EETS-väganvändaren som bör skyddas av sekretess i fråga om uppgifter om ett fordons passager.

#### Skälen för regeringens bedömning

*Begränsningar för utlämnande av uppgifter enligt EETS-direktivet*

Som framgår av avsnitt 5.3 ska en EETS-betalningsförmedlare samarbeta med en avgiftsupptagare i syfte att identifiera personer som ska underrättas om en skyldighet att betala en vägtull eller som misstänks ha underlåtit att betala en vägtull. EETS-betalningsförmedlaren ska i en sådan situation omedelbart ge avgiftsupptagaren uppgifter om berört fordon och den ägare

eller innehavare av fordonet som är kund hos betalningsförmedlaren. Vidare får avgiftsupptagaren inte lämna ut uppgifterna till andra betalningsförmedlare, dvs. till konkurrenter till EETS-betalningsförmedlaren. Av skäl 16 i direktivet framgår att syftet med att begränsa användningen av uppgifterna är att värna EETS-betalningsförmedlarnas skydd av kommersiellt känsliga uppgifter. Det är alltså inte uppgifterna om ägare eller innehavare som sådana som ska skyddas, utan det är den kommersiella informationen om betalningsförmedlarens kundrelationer som anses skyddsvärd. Syftet med att informationen ska lämnas till en avgiftsupptagare är att ge avgiftsupptagaren möjlighet att driva in en vägtull som en av förmedlarens kunder är skyldig att betala.

#### *Det saknas behov av sekretessreglering*

I avsnitt 5.4.1 föreslås att Transportstyrelsen ska vara avgiftsupptagare på allmän väg i Sverige. Transportstyrelsen beslutar om och hanterar betalningar av trängselskatt och infrastrukturavgifter. I det syftet registreras uppgifter om trängselskatt och infrastrukturavgifter i vägtrafikregistret, bl.a. uppgifter om berört fordon och ägare eller innehavare av fordonet.

Enligt artikel 5.8 i EETS-direktivet har Transportstyrelsen, i egenskap av avgiftsupptagare, rätt att av en EETS-betalningsförmedlare få uppgifter om berört fordon och den ägare eller innehavare av fordonet som är kund hos betalningsförmedlaren för att kunna driva in en vägtull. Av artikel 1.5 följer att Transportstyrelsen även har rätt att få uppgifter för att kunna ta ut en vägtull. Sådana uppgifter som myndigheten har fått från en EETS-betalningsförmedlare får inte lämnas ut till andra betalningsförmedlare, dvs. till EETS-betalningsförmedlarens konkurrenter. Eftersom Transportstyrelsen är en myndighet, gäller offentlighetsprincipen för de angivna uppgifterna, se 2 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen, förkortad TF. Den innebär att de uppgifter som anses vara allmänna handlingar ska lämnas ut till den som begär det om inte uppgifterna omfattas av sekretess. Om Transportstyrelsen har behov av att utnyttja möjligheten att inhämta uppgifter från en EETS-betalningsförmedlare, behöver det därför säkerställas att de berörda uppgifterna omfattas av sekretess.

De uppgifter som enligt direktivet ska lämnas till avgiftsupptagaren och som inte får lämnas vidare till EETS-betalningsförmedlarens konkurrenter är uppgifter om berört fordon och den ägare eller innehavare av fordonet som är kund hos betalningsförmedlaren. Som framgår av avsnitt 5.3 är EETS-betalningsförmedlaren i de flesta fall betalningsskyldig för en vägtull i förhållande till avgiftsupptagaren, se 17 § LEV. I ett sådant fall har avgiftsupptagaren inget behov av att inhämta uppgifter om ägare eller innehavare av ett fordon. Det finns dock undantag från betalningsskyldigheten, och avgiftsupptagaren kan i ett sådant fall ha behov av uppgifter om ägaren eller innehavaren av fordonet för att kunna kräva betalning för vägtullen. Dessa undantag torde dock endast vara tillämpliga på vägtullssystem där transpondrar eller annan fordonsutrustning används. Eftersom det för närvarande inte används några sådana system på allmän väg, är det i nuläget inte aktuellt för svenska myndigheter att begära in uppgifter från betalningsförmedlare om deras kunder. Det saknas därför

skäl att nu föreslå en sekretessreglering med anledning av artikel 5.8 i EETS-direktivet.

*Behov av en sekretessbrytande bestämmelse för uppgifter om ett fordon's passager*

Om inte en EETS-väganvändare beslutar annat, ska enligt artikel 2.6 i kommissionens genomförandeförordning en faktura som en EETS-betalningsförmedlare skickar till en EETS-väganvändare innehålla åtminstone uppgift om tidpunkten och platsen för den skatte- respektive avgiftspliktiga passagen och den användarrelaterade sammansättningen av enskilda vägtullar. För att kunna ange dessa uppgifter på fakturan är EETS-betalningsförmedlaren beroende av att få uppgifter om aktuella passager från avgiftsupptagaren. Av beslutet om trängselskatt eller infrastrukturavgift framgår uppgifter om tullområde (t.ex. trängselskatt Stockholm), datum, antal passager det datumet och totalt belopp att betala för det aktuella fordonet. För trängselskatt har även uppgift om vilket klockslag en passage skett betydelse för skattens storlek. Som det får förstås är syftet med bestämmelsen i förordningen att ge EETS-väganvändaren möjlighet att kontrollera att fakturan från EETS-betalningsförmedlaren är korrekt.

Som *Skatteverket* och *Transportstyrelsen* påpekar behöver det därför beröras hur sekretesskyddet för ovan nämnda uppgifter är utformat. Enligt 27 kap. 1 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL, gäller sekretess i verksamhet som avser bestämmande av skatt eller fastställande av underlag för bestämmande av skatt för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. Sekretess gäller alltså i verksamhet som avser bestämmande av eller fastställande av underlag för trängselskatt. Motsvarande sekretess gäller för infrastrukturavgifter enligt 29 kap. 5 a § OSL. Sekretessen omfattar uppgifter om en enskilds personliga och ekonomiska förhållanden. I verksamhet som avser bestämmande av eller fastställande av underlag för trängselskatt eller infrastrukturavgifter är det alltså inte bara uppgifter om den skatt- eller avgiftsskyldige som omfattas av sekretess, utan även uppgifter om en tredje man, t.ex. en EETS-väganvändare som inte också är skatt- eller avgiftsskyldig. Uppgifter om tidpunkt och vilken betalstation eller kontrollpunkt som har passerats omfattas vidare av absolut sekretess, se 27 kap. 1 och 6 §§ och 29 kap. 5 a § andra stycket OSL.

Enligt 12 kap. 2 § OSL kan en enskild helt eller delvis häva sekretess som gäller till skydd för honom eller henne. Det är alltså personen som uppgiften avser som förfogar över sekretessen. Uppgifter om när ett fordon passerat en viss betalstation eller kontrollpunkt avser t.ex. EETS-väganvändarens rörelsemönster om denne har framfört fordonet, inte fordonsägarens. I en sådan situation är det alltså EETS-väganvändaren, oavsett om denne är skatt- eller avgiftsskyldig eller inte, som kan häva sekretessen, t.ex. för att uppgifterna ska kunna lämnas till en EETS-betalningsförmedlare. Som regeringen anför i propositionen *Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem* (prop. 2013/14:25 s. 95) behöver ett samtycke 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). En EETS-väganvändare som träffar ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare kan alltså – uttryckligen eller underförstått – genom avtalet samtycka till att EETS-betalningsförmedlaren får ta del av uppgifter om de passager som avser EETS-väganvändaren. I fråga om sådana uppgifter som behövs för att kunna utföra de vägtullstjänster som EETS-väganvändaren har beställt, får denne anses ha samtyckt till att uppgifterna lämnas ut till EETS-betalningsförmedlaren. Samtycket avser alltså såväl sådana uppgifter som framgår av beslutet om trängselskatt eller infrastrukturavgift som uppgifter om klockslag för passager, dvs. samtliga de uppgifter som en EETS-betalningsförmedlares faktura till en EETS-väganvändare enligt artikel 2.6 i kommissionens genomförandeförordning ska innehålla.

Mot denna bakgrund anser regeringen att det, liksom tidigare, saknas skäl att införa en ny sekretessbrytande bestämmelse. I stället bör 10 kap. 1 § och 12 kap. 2 § OSL tillämpas. Bestämmelserna innebär att sekretess till skydd för en enskild inte hindrar att en uppgift lämnas till en annan enskild eller till en myndighet om den enskilde samtycker till det.

#### 5.4.5 Tystnadsplikt i privat verksamhet

**Regeringens förslag:** Tystnadsplikt ska införas för den som på grund av anställning eller på något annat sätt deltar i eller har deltagit i en enskild avgiftsupptagares verksamhet i fråga om uppgifter om en EETS-betalningsförmedlares kunder, om det kan antas att betalningsförmedlaren lider skada om uppgiften röjs.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter framförs på förslaget.

#### Skälen för regeringens förslag

*Behovet av skydd för uppgifter om en EETS-betalningsförmedlares kunder*

EETS-direktivet gör inte skillnad på om en avgiftsupptagare är en offentlig eller en enskild aktör. Kravet enligt artikel 5.8 på att hemlighålla uppgifter som har erhållits från en EETS-betalningsförmedlare är detsamma. Trots att det inte finns behov av en särskild sekretessreglering för avgiftsupptagare i offentlig verksamhet, och därmed inte heller någon tystnadsplikt, kan det alltså finnas behov av en sådan reglering för privata avgiftsupptagare. Som angetts i avsnitt 5.4.4 torde ett behov av att inhämta uppgifter från en EETS-betalningsförmedlare endast finnas i vägtullssystem som använder transponderar eller annan fordonsutrustning. Den enskilda avgiftsupptagaren Öresundsbrokonsortiet använder ett transpondersystem för att ta ut avgifter för färd på Öresundsbron. Det bör därför säkerställas att EETS-direktivets krav på att inhämtade uppgifter inte ska lämnas ut kan följas av en enskild avgiftsupptagare.

### *Utgångspunkter för tystnadsplikt*

En bestämmelse om tystnadsplikt medför en begränsning av yttrandefriheten enligt 2 kap. 1 § regeringsformen (RF) och artikel 10 i den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen). Enligt 2 kap. 20–21 §§ RF får begränsningar i yttrandefriheten endast göras i lag under vissa förutsättningar. En begränsning får endast göras för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle och får aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som har föranlett den. Begränsningen får inte heller sträcka sig så långt att den utgör ett hot mot den fria åsiktsbildningen såsom en av folkstyrelsens grundvalar. Av 2 kap. 23 § RF framgår vidare att yttrandefriheten endast får begränsas av vissa särskilda angivna ändamål bl.a. med hänsyn till rikets säkerhet, enskildas anseende eller om särskilt viktiga skäl föranleder det. Vidare får friheten att yttra sig i näringsverksamhet begränsas. Regleringen i RF syftar till att nödvändiga begränsningar inte ska träffa yttrande- och informationsfriheternas kärna. Även enligt Europakonventionen, som gäller som svensk lag (lagen [1994:1219] om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna), får yttrandefriheten inskränkas under vissa förutsättningar. Sådana begränsningar måste vara föreskrivna i lag och nödvändiga i ett demokratiskt samhälle med hänsyn till bl.a. statens säkerhet, till förebyggande av oordning eller brott, till skydd för hälsa eller moral eller för annans goda namn och rykte eller rättigheter eller för att förhindra att förtroliga underrättelser sprids. Enligt 2 kap. 19 § RF får lag eller annan föreskrift inte meddelas i strid med Sveriges åtaganden på grund av Europakonventionen.

Bestämmelser om tystnadsplikt för funktionärer inom den privata sektorn finns i allmänhet i de författningar som reglerar den verksamhet där tystnadsplikten gäller. En föreskrift om tystnadsplikt är i regel förenad med straffansvar enligt 20 kap. 3 § brottsbalken, förutsatt att det inte i författningen eller på annat håll finns en särskild straffbestämmelse som reglerar brott mot tystnadsplikten.

### *En bestämmelse om tystnadsplikt införs*

Ett skydd för uppgifter som har hämtats in från en EETS-betalningsförmedlare kan uppnås genom att en straffsanktionerad tystnadsplikt för privata avgiftsupptagare införs. För att genomföra artikel 5.8 i EETS-direktivet föreslås att det i LEV tas in en bestämmelse om tystnadsplikt för den som på grund av anställning eller på något annat sätt deltar i eller har deltagit i en privat avgiftsupptagares verksamhet. Som exempel på personer som på något annat sätt deltar i verksamheten kan nämnas inhyrda konsulter eller andra uppdragstagare. Tystnadsplikten gäller även efter det att en anställning eller ett uppdrag har upphört.

De uppgifter som enligt direktivet inte får lämnas ut till en EETS-betalningsförmedlares konkurrenter är uppgifter om berört fordon och den ägare eller innehavare av fordonet som är kund hos betalningsförmedlaren. Tystnadsplikten ska därför avse sådana uppgifter om en EETS-betalningsförmedlares kunder som avgiftsupptagaren har fått för att kunna underrätta



en EETS-väganvändare om en betalningsskyldighet eller vid misstanke om att en vägtull inte har betalats, jfr 7 § 10 LEV.

Vid införande av en bestämmelse om tystnadsplikt är utgångspunkten att tystnadsplikten inte ska omfatta mer än vad som är nödvändigt för att skydda det intresse som har föranlett bestämmelsen. Av skäl 16 i direktivet framgår att det inte är uppgifterna om ägare eller innehavare som sådana som ska skyddas, utan det är den kommersiella informationen om att ägaren eller innehavaren är kund hos den aktuella betalningsförmedlaren som anses skyddsvärd. Vidare är anledningen till att informationen ska lämnas till en avgiftsupptagare inte att denne har ett intresse av vilka kunder EETS-betalningsförmedlaren har, utan att ge avgiftsupptagaren möjlighet att driva in en vägtull som en av förmedlarens kunder är skyldig att betala. Betalningsförmedlaren ska inte behöva lida skada av den uppgiftsskyldighet som införs genom direktivet. Skada behöver dock inte uppkomma i alla situationer. Exempelvis så omfattar direktivets bestämmelse endast ett förbud mot utlämnande av uppgifterna till andra betalningsförmedlare, dvs. konkurrenter till EETS-betalningsförmedlaren. Direktivet begränsar alltså inte möjligheterna till utlämnande till andra aktörer. Detta talar för att bestämmelsen bör förses med ett skaderekvisit, så att det inte uppställs krav på att hemlighålla uppgifter utan att det finns tillräckliga skäl för det. Med hänsyn till syftet och utformningen av direktivets bestämmelse om att hemlighålla uppgifter, bör utgångspunkten vara att tystnadsplikt endast gäller om det kan antas att EETS-betalningsförmedlaren lider skada om uppgifterna röjs, dvs. bestämmelsen bör innehålla ett rakt skaderekvisit.

Det raka skaderekvisitet innebär att skadebedömningen i huvudsak ska göras med utgångspunkt från själva uppgiften. Det innebär att frågan om huruvida tystnadsplikt gäller inte i första hand behöver knytas till en skadebedömning i det enskilda fallet. Avgörande är i stället om uppgiften som sådan är av den arten att ett utlämnande typiskt sett kan vara ägnat att medföra skada för det intresse som ska skyddas genom bestämmelsen. Om uppgiften är sådan att den genomsnittligt sett måste betraktas som harmlös, ska den normalt sett alltså falla utanför tystnadsplikten. Skulle uppgiften å andra sidan vara av sådant slag att den lätt kan komma att missbrukas, ska den i de flesta fall anses vara omfattad av tystnadsplikt. För en EETS-betalningsförmedlare får det typiskt sett antas finnas risk för betydande skada om uppgifter om förmedlarens kunder lämnas ut till dennes konkurrenter.

Sammanfattningsvis bör tystnadsplikt alltså gälla i en privat avgiftsupptagares verksamhet för sådana uppgifter om en EETS-betalningsförmedlares kunder som avgiftsupptagaren har fått med stöd av 7 § 10 LEV, om det kan antas att betalningsförmedlaren lider skada om uppgiften röjs.

### *Intresseavvägning*

Vid bedömningen av behovet av tystnadsplikt ska intresset av att uppgifterna skyddas mot obehörigt röjande och utnyttjande av avgiftsupptagarens personal vägas mot personalens intresse av yttrandefrihet. Anledningen till att den aktuella informationen ska lämnas till en avgiftsupptagare är inte att denne har ett intresse av vilka kunder EETS-

betalningsförmedlaren har, utan att ge avgiftsupptagaren en möjlighet att driva in en vägtull som en förmedlarens kunder är skyldig att betala.

För en EETS-betalningsförmedlare får det typiskt sett antas finnas risk för betydande skada om uppgifter om förmedlarens kunder lämnas ut till dennes konkurrenter. Även om betalningsförmedlarens konkurrenter givetvis kan antas vara intresserade av uppgifterna, kan det inte anses finnas något allmänintresse av att göra uppgifterna tillgängliga för dem. De privatanställda tjänstemännens intresse av att kunna dela uppgifterna framstår också som begränsat.

För att uppfylla direktivets krav på att hemlighålla uppgifter kan införandet av en tystnadsplikt, om EETS-betalningsförmedlaren lider skada om uppgiften röjs, inte anses mer långtgående än vad som behövs med hänsyn till regleringens ändamål. Behovet av tystnadsplikt för den som är anställd eller på något annat sätt deltar eller har deltagit i en avgiftsupptagares verksamhet väger tyngre än intresset av yttrandefrihet för dessa personer. Förslaget bedöms vara proportionerligt och även i övrigt uppfylla de krav som gäller för begränsningar i yttrandefriheten enligt RF och Europakonventionen.

#### *Rätten att meddela och offentliggöra uppgifter*

Rätten att meddela och offentliggöra uppgifter (meddelarfrihet) som framgår av 1 kap. 1 § andra stycket och 7 § första stycket TF samt 1 kap. 1 § första stycket och 10 § första stycket YGL innebär en rätt att lämna uppgifter för offentliggörande i tryckt skrift, program eller genom tekniska upptagningar. Rätten att meddela eller offentliggöra uppgifter som följer av TF och YGL har som huvudregel företräde framför tystnadsplikten.

När en ny bestämmelse om tystnadsplikt införs måste det övervägas om tystnadsplikten bör ha företräde framför rätten att meddela och offentliggöra uppgifter. Utgångspunkten är att stor återhållsamhet ska iaktas vid en sådan bedömning. Den föreslagna bestämmelsen innehåller ett skaderekvisit. De aktuella uppgifterna ska alltså inte hemlighållas under alla förhållanden. Med hänsyn till detta och till den stora återhållsamhet som ska iaktas vid bedömningen, bör tystnadsplikten enligt den nya bestämmelsen inte inskränka rätten att meddela och offentliggöra uppgifter.

## 5.5 EETS-väganvändare

**Regeringens förslag:** En EETS-väganvändare ska se till att den fordonsutrustning som krävs är i drift när fordonet framförs inom ett vägtullsområde. Om EETS-väganvändaren inte fullgör denna skyldighet eller skyldigheterna enligt kommissionens delegerade förordning, får EETS-betalningsförmedlaren bestämma att väganvändarens fordonsutrustning inte längre är godkänd.

Skyldigheterna för en EETS-väganvändare att lämna korrekta användar- och fordonsuppgifter till sin EETS-betalningsförmedlare och att använda eventuell fordonsutrustning enligt betalningsförmedlarens anvisningar ska inte längre regleras i lagen om elektroniska vägtullssystem.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter framförs på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** I en del vägtullsområden krävs viss utrustning i fordonet, t.ex. en transponder, för att kunna betala en vägtull. EETS-betalningsförmedlaren ska i sådana fall förse EETS-väganvändaren med relevant fordonsutrustning. En EETS-väganvändare kan träffa avtal med flera EETS-betalningsförmedlare och då ha flera fordonsutrustningar i fordonet, exempelvis om en betalningsförmedlare inte täcker alla de vägtullsområden som väganvändaren vill åka i. Enligt artikel 10.2 i EETS-direktivet är EETS-väganvändaren i ett sådant fall skyldig att aktivera och använda den fordonsutrustning som är relevant för det vägtullsområde som han eller hon vill använda sitt fordon i. Bestämmelsen i 15 § 2 LEV bör ändras i enlighet med detta.

Skyldigheten för en EETS-väganvändare att lämna korrekta användar- och fordonsuppgifter till sin EETS-betalningsförmedlare framgår nu av artikel 3.1 i kommissionens delegerade förordning. Även skyldigheten att använda fordonsutrustningen enligt betalningsförmedlarens anvisningar framgår av den förordningen, artikel 3.3. Motsvarande bestämmelser i 15 § 1 och 3 LEV bör därför tas bort.

Mot den bakgrunden bör möjligheten för en EETS-betalningsförmedlare att bestämma att en EETS-väganvändares fordonsutrustning inte längre är godkänd om väganvändaren inte fullgör sina skyldigheter, omfatta skyldigheten att använda nödvändig fordonsutrustning och anpassas till att vissa krav numera framgår av kommissionens delegerade förordning.

## 5.6 Vägtullar och redovisning

**Regeringens förslag:** En avgiftsupptagare ska låta en EETS-betalningsförmedlare som utför vägtullstjänster i avgiftsupptagarens vägtullsområde kräva en EETS-väganvändare på betalning för en vägtull. Om avgiftsupptagaren begär det, ska dock kravet framställas i avgiftsupptagarens namn och på dennes uppdrag.

När en avgiftsupptagare kräver betalning av en ägare eller innehavare av ett fordon som är registrerat i ett annat land inom EU eller EES för en passage med fordonet, ska viss information skickas med kravet.

Om rabatt på en vägtull ges till den som har anlitat en betalningsförmedlare, ska rabatten vara tydlig, offentliggjord och tillgänglig för alla sådana användare på lika villkor.

En myndighet eller en juridisk person som både är betalningsförmedlare och bedriver annan verksamhet ska hålla verksamheten som betalningsförmedlare åtskild från övrig verksamhet och redovisa denna separat.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Skatteverket* anser att mycket talar för att informationskravet i fråga om utländska fordon inte gäller när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för vägtullen men anser att det bör förtydligas. *Transportstyrelsen* poängterar att vissa uppgifter om ett fordon passage kräver fordonsägarens godkännande för att kunna lämnas

ut och att kravet på att skicka viss information vid fakturering av passager med fordon som är registrerade utomlands inte gäller när det finns en EETS-betalningsförmedlare registrerad för fordonet.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Fakturering*

Enligt artikel 6.4 i EETS-direktivet ska det säkerställas att ett kontrakt mellan en avgiftsupptagare och en EETS-betalningsförmedlare medger att EETS-betalningsförmedlaren utfärdar fakturan för vägtullen direkt till EETS-väganvändaren. En vägtull tas normalt sett upp av en avgiftsupptagare. Om avgiftsupptagaren har träffat avtal med en EETS-betalningsförmedlare om att denne ska tillhandahålla vägtullstjänster i avgiftsupptagarens vägtullsområde, ingår det dock i vägtulltjänsten att EETS-betalningsförmedlaren ska ta upp vägtullen av EETS-väganvändaren. För att kunna göra detta måste EETS-betalningsförmedlaren enligt avtalet med avgiftsupptagaren ges rätt att fakturera EETS-väganvändaren för vägtullen. Av artikel 6.4 framgår vidare att avgiftsupptagaren har rätt att begära att fakturan ska utfärdas i avgiftsupptagarens namn och på dennes uppdrag. Med hänsyn till hur EETS är uppbyggt ska betalningen även i dessa fall ske till EETS-betalningsförmedlaren, som förmedlar vägtullen till avgiftsupptagaren. Hur faktureringen ska gå till bör framgå av en ny paragraf, 18 § LEV. Enligt den hittillsvarande 18 § LEV, som föreslås ändra beteckning till 19 § LEV, betalar väganvändaren vägtullen till EETS-betalningsförmedlaren med befriande verkan.

#### *Krav på information vid fakturering*

Enligt artikel 2.6 i kommissionens genomförandeförordning ska en faktura som en EETS-betalningsförmedlare skickar till en EETS-väganvändare klart skilja mellan vägtullarna och betalningsförmedlarens egen avgift. Om inte EETS-väganvändaren godkänner annat, ska fakturan vidare innehålla uppgifter om åtminstone tidpunkten och platsen för den skatte- respektive avgiftspliktiga passagen och den användarrelaterade sammansättningen av enskilda vägtullar. Med sist nämnda uttryck torde avses de parametrar som har påverkat beräkningen av en vägtull i det enskilda fallet, t.ex. typ av fordon. För att en uppgift om vilken betalstation eller kontrollpunkt en bil har passerat och tidpunkten för passagen ska kunna lämnas ut till någon annan än EETS-väganvändaren krävs dock EETS-väganvändarens samtycke, se avsnitt 5.4.4.

Enligt artikel 24 i EETS-direktivet ska den som inte betalar en vägtull informeras om de åtgärder som kan komma att vidtas med anledning av underlåtenheten. All relevant information ska inkluderas, framför allt den underlåtenhet som avses, med angivande av ort, datum och tidpunkt för underlåtenheten att betala, vilka bestämmelser som överträtts, rätten att överklaga, rätten till information, sanktionen och i tillämpliga fall uppgifter om den utrustning som har använts för att upptäcka underlåtenheten. Informationsbrevet ska utformas utifrån mallen i bilaga II till direktivet. Brevet ska skrivas på det språk som registreringsbeviset för fordonet är

skrivet på, om det är möjligt, och annars på ett av de officiella språken i registreringsmedlemsstaten.

Artikel 24 är placerad i kapitel VIII i EETS-direktivet, som handlar om informationsutbyte mellan medlemsstater när en underlåtenhet att betala en vägtull har konstaterats. I artikeln talas om den medlemsstat på vars territorium underlåtenheten har konstaterats och att informationen ska lämnas på ett språk som fordonsägaren kan förväntas förstå. Av artikelns placering och ordalydelse torde det kunna utläsas att den är avsedd att tillämpas när det är en ägare eller innehavare av ett fordon som är registrerat i en annan stat inom EU eller EES som misstänks inte ha betalat en vägtull. Som *Transportstyrelsen* och *Skatteverket* påpekar torde bestämmelsen alltså inte vara tillämplig om en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för vägtullen.

Som framgår av avsnitt 5.10 kan Sverige tillämpa direktivets bestämmelser inte bara vid en underlåtenhet att betala en vägtull, utan även för att kunna skicka ett skatte- eller avgiftsbeslut till den som är berörd. För svenska förhållanden är det när ett sådant beslut ska skickas till en ägare eller innehavare av ett fordon som är registrerat i en annan stat inom EU eller EES och som inte har en EETS-betalningsförmedlare som det är relevant att bifoga den information som avses i artikel 24. Under vilka förutsättningar information ska lämnas föreslås framgå av en ny paragraf, en ny 20 § LEV. En precisering av vad informationen ska avse regleras lämpligen i förordning.

Som direktivet får förstås är det inte ett krav att använda mallen för informationsbrev i bilaga II, utan det viktiga är att den skatt- eller avgiftsskyldige får del av all relevant information. Ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift innehåller mycket av den information som avses i artikel 24. Det som saknas är uppgift om exakt tidpunkt för passagen, dvs. klockslag, rätten till information och den utrustning som har använts för att upptäcka passagen. För att uppfylla kraven i artikel 24 kan exempelvis en översättning av beslutet om skatt eller avgift, med tillägg av de uppgifter som saknas, skickas till den skatt- eller avgiftsskyldige. Även den omständigheten att mallen inte är utformad för att skickas tillsammans med det ursprungliga kravet på betalning, utan vid en underlåtenhet att betala en vägtull, talar för att inte använda den för svenska krav.

Som framgår av avsnitt 5.4.4 omfattas uppgifter om vilken betalstation eller kontrollpunkt en bil har passerat och tidpunkten för passagen av sekretess. När kravet riktas direkt till den skatt- eller avgiftsskyldige, hindrar inte sekretessen att informationen lämnas.

### *Rabatter och reglering av en skuld*

Liksom enligt EETS-beslutet får enligt artikel 6.5 i EETS-direktivet en avgiftsupptagare inte ta ut en högre vägtull av en EETS-väganvändare än av en motsvarande annan väganvändare. I EETS-direktivet har det lagts till att detta inte påverkar medlemsstaternas rätt att införa rabatter eller avdrag för att främja användningen av elektronisk betalning av vägtullar. Alla rabatter eller avdrag som erbjuds den som har anlitat en betalningsförmedlare ska vara transparenta, tillkännages offentligt och tillhandahållas EETS-väganvändare på lika villkor. Alla som har anlitat en

betalningsförmedlare, oavsett om det är en EETS-betalningsförmedlare eller inte, ska alltså ha rätt till en eventuell rabatt på en vägtull enligt samma villkor. Detta bör framgå av LEV.

Om en EETS-betalningsförmedlare får kännedom om att en godkänd färdvägsdeklaration saknas för ett fordon's passage av en betalstation, ska betalningsförmedlaren enligt hittillsvarande 20 § LEV informera den berörda väganvändaren om bristen och ge denne en möjlighet att reglera sin skuld innan indrivning får ske. Denna skyldighet regleras nu i artikel 2.7 i kommissionens direkt tillämpliga genomförandeförordning. Hittillsvarande 20 § LEV bör därför tas bort. Svensk rätt hindrar inte att väganvändaren ges möjlighet att reglera sin skuld innan indrivning sker.

### *Redovisning*

En myndighet eller en juridisk person som både är betalningsförmedlare och bedriver annan verksamhet ska hålla verksamheten som betalningsförmedlare åtskild från övrig verksamhet och redovisa denna separat, se artikel 9 i EETS-direktivet. I förhållande till EETS-beslutet tydliggörs det att verksamhet som rör vägtullstjänster ska särredovisas i förhållande till all annan verksamhet och inte endast i förhållande till verksamhet som avgiftsupptagare. Detta bör tydliggöras även i LEV.

## 5.7 Tekniska krav

**Regeringens förslag:** Ett elektroniskt vägtullssystem och den fordonsutrustning som används i systemet ska uppfylla föreskrivna tekniska krav.

Tillsynsmyndighetens förelägganden i fråga om teknisk utrustning som är CE-märkt ska även omfatta överensstämmelse med kommissionens genomförandeförordning.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter framförs på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Artikel 3 i EETS-direktivet föreskriver att det i alla nya elektroniska vägtullssystem som kräver installation eller användning av fordonsutrustning ska tillämpas en eller flera av följande tekniska lösningar för vägtullstransaktionerna:

1. Satellitbaserad positionsbestämning.
2. Mobilkommunikation.
3. 5,8 GHz mikrovågsteknik.

Befintliga elektroniska vägtullssystem som kräver installation eller användning av fordonsutrustning och användning av annan teknik ska uppfylla kraven om betydande tekniska förbättringar genomförs. Vidare föreskrivs olika krav i fråga om den fordonsutrustning som ska användas.

I bilaga I och III till kommissionens genomförandeförordning och bilaga II till kommissionens delegerade förordning preciseras de krav som ska ställas på system och fordonsutrustning ytterligare.

Enligt 22 § LEV ska ett elektroniskt vägtullssystem och den fordonsutrustning som ska användas i systemet uppfylla föreskrivna tekniska krav. Paragrafen bör med ändrad beteckning ändras så att det tydligt framgår att

det inte alltid är ett krav att använda fordonsutrustning. Även ett system där ett fordon's passager registreras genom fotografering av fordonets registreringsskylt räknas enligt EETS-direktivet som ett elektroniskt vägtullssystem.

I bilaga I avsnitt 3.1 till kommissionens genomförandeförordning anges vad de elektroniska gränssnitten mellan en EETS-betalningsförmedlare och en avgiftsupptagares s.k. back office-system ska kunna användas till och vilka standarder de ska överensstämja med. Exempelvis ska nödvändig information kunna utbytas på ett standardiserat sätt. För elektroniska vägtullssystem som använder tekniken där ett fordon's passager registreras genom fotografering av fordonets registreringsskylt finns ännu ingen standard framtagen. Kommissionen har i enlighet med artikel 3.2 i EETS-direktivet begärt att standardiseringsorganen ska ta fram en sådan standard, men den beräknas inte vara färdig för tillämpning förrän 2024. Innan en tillämplig standard finns och Transportstyrelsen har anpassat sitt elektroniska vägtullssystem efter den, kommer en EETS-betalningsförmedlare i praktiken inte att kunna utföra vägtullstjänster i Sverige.

Eftersom tekniska krav framgår av kommissionens genomförandeförordning utöver LEV och FEV, ska tillsynsmyndighetens förelägganden avseende teknisk utrustning som är CE-märkt anpassas till detta. Föreläggandena kan alltså även omfatta krav på överensstämmelse med genomförandeförordningen.

Kommissionens genomförandeförordning och delegerade förordning är direkt tillämpliga. I den mån ytterligare föreskrifter behövs för att uppfylla de tekniska kraven i direktivet eller förordningarna bedöms det, liksom vid införandet av LEV, lämpligt att sådana meddelas på myndighetsnivå (jfr prop. 2013/14:25 s. 120 f.). Ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer finns i 33 § 2 LEV, som föreslås få en ny beteckning, 41 § 2.

## 5.8 Gemensamt kontaktställe och medling

**Regeringens förslag:** Den myndighet som regeringen bestämmer ska vara gemensamt kontaktställe för EETS-betalningsförmedlare. Det gemensamma kontaktstället ska på begäran av en EETS-betalningsförmedlare underlätta och samordna kontakter mellan betalningsförmedlaren och avgiftsupptagare för vägtullsområden i Sverige.

Förlikningsorganets medling ska bl.a. syfta till att en EETS-betalningsförmedlare får rätt ersättning av en avgiftsupptagare.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att myndigheten bör utses till gemensamt kontaktställe för EETS-betalningsförmedlare.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 18 i EETS-direktivet ska varje medlemsstat med minst två EETS-områden på sitt territorium utse ett gemensamt kontaktställe för EETS-betalningsförmedlare. Kontaktuppgifter för kontaktstället ska offentliggöras och lämnas till de EETS-betalningsförmedlare som så önskar. På begäran av en EETS-betalnings-

förmedlare ska kontaktstället underlätta och samordna tidiga administrativa kontakter mellan betalningsförmedlaren och de avgiftsupptagare som ansvarar för vägtullsområden på medlemsstatens territorium.

Det gemensamma kontaktstället bör utses av regeringen i förordning. Av förordningen bör även kontaktställets uppgifter framgå. *Transportstyrelsens* synpunkt beaktas då.

Av hittillsvarande 24 § LEV, som föreslås ändra beteckning till 26 §, framgår att det ska finnas ett förlikningsorgan som vid behov ska medla mellan avgiftsupptagare och EETS-betalningsförmedlare i samband med bl.a. kontraktsförhandlingar. Kommerskollegium har utsetts till förlikningsorgan enligt 5 § FEV. Artikel 11 i EETS-direktivet, som innehåller bestämmelser om förlikningsorgan, är därmed till stor del redan genomförd i svensk rätt. Nytt är dock att förlikningsorganet ska ha befogenhet att kontrollera att en EETS-betalningsförmedlare får ersättning i enlighet med de principer som fastställs i artikel 7.2 i direktivet. Ett tillägg med den innebörden bör göras i nya 26 § LEV. Av avsnitt 5.4.3 framgår att vissa grundläggande principer för fastställande av betalningsförmedlaren ersättning bör regleras i förordning.

## 5.9 Vägtullsregistret

**Regeringens förslag:** Vägtullsregistret ska innehålla och ha till ändamål att inom ramen för det europeiska systemet för elektroniska vägtullar tillhandahålla uppgifter om vägtullsområden, EETS-betalningsförmedlare och det gemensamma kontaktstället.

**Promemorians förslag** överensstämmer delvis med regeringens. Promemorians förslag innehåller närmare beskrivningar av innehållet och ändamålet med registret.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter framförs på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 21.1 a och 21.1 b i EETS-direktivet ska vägtullsregistret innehålla uppgifter om vägtullsområden och EETS-betalningsförmedlare. Att registret ska ha det innehållet framgår redan av 27 § LEV, som föreslås ändra beteckning till 35 § LEV. Ordet betalningsförmedlare bör dock ersättas med EETS-betalningsförmedlare i enlighet med de ändrade definitionerna i 4 § LEV.

Av artikel 21.1 c framgår att även uppgifter om det gemensamma kontaktställe som ska inrättas (se avsnitt 5.8) ska registreras i vägtullsregistret. Kravet på registrering bör framgå av nya 35 § LEV.

I artikel 21 preciseras vissa uppgifter om vägtullsområden och det gemensamma kontaktstället som ska registreras. I fråga om vägtullsområden avser det t.ex. uppgifter om den vägtullsteknik som används och s.k. tullkontextdata, dvs. uppgifter som en avgiftsupptagare behöver för att kunna fastställa den vägtull som ska betalas och slutföra vägtullstransaktionen. För det gemensamma kontaktstället ska uppgifter om e-postadress och telefonnummer registreras. Till skillnad från dagens reglering anser regeringen att den detaljerade regleringen av innehållet i registret lämpligen sker genom förordning.



## 5.10 Informationsutbyte och sekretess hos den nationella kontaktpunkten

**Regeringens förslag:** Om det behövs för att en vägtull ska betalas, ska under vissa förutsättningar uppgifter om det aktuella fordonet och dess ägare eller innehavare få utbytas elektroniskt mellan nationella kontaktpunkter. Utländska kontaktpunkter ska få direkt tillgång till sådana uppgifter i vägtrafikregistret. Sekretessbelagda uppgifter om ägare eller innehavare av ett fordon ska inte få lämnas ut.

Den myndighet som regeringen bestämmer ska vara svensk kontaktpunkt.

Uppgifter som har inhämtats från ett annat land ska få användas endast för att ta ut eller driva in vägtullar. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om behandlingen av sådana uppgifter.

Om uppgifter har inhämtats för att underrätta någon om en betalningsskyldighet, ska eventuella åtgärder för att vägtullen ska betalas hanteras av en myndighet.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Skatteverket* anser att tillämpningen av 27 kap. 1 § OSL bör belysas, bl.a. hur sekretesskyddet gäller för den skattskyldige och för EETS-väganvändaren. *Transportstyrelsen* anser att myndigheten bör utses till svensk kontaktpunkt.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Information får utbytas med andra länder*

I syfte att underlätta för medlemsstaterna att ta ut och driva in vägtullar, skapas enligt artikel 23 i EETS-direktivet ett system för utbyte av information om fordon och ägare eller innehavare av fordon. Om en vägtull inte betalas, ska varje medlemsstat ge övriga medlemsstater tillgång till uppgifter om det aktuella fordonet och fordonets ägare eller innehavare. Av artikel 1.5 framgår att sådana uppgifter ska få utbytas även om det krävs för att den betalningsskyldige ska kunna underrättas om skyldigheten att betala en vägtull. Skyldigheten att lämna uppgifter i ett sådant fall gäller endast om det inte finns några andra sätt att identifiera ägaren eller innehavaren av fordonet och det enligt nationell rätt är obligatoriskt att underrätta denne om betalningsskyldigheten innan en underlåtenhet att betala kan konstateras.

I Sverige tas vägtullar ut i form av trängselskatt eller infrastrukturavgifter på väg. Transportstyrelsen fattar för Skatteverkets räkning beslut om trängselskatt enligt 2 § lagen om trängselskatt och för Trafikverkets räkning beslut om infrastrukturavgifter enligt 3 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg. Ett beslut ska fattas för varje bil för vilken skatt- eller avgiftsskyldighet har inträtt, se 11 § lagen om trängselskatt och 9 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg. Beslutet ska därefter skickas till den skatt- respektive avgiftsskyldige som har viss tid på sig att betala skatten eller avgiften innan en underlåtenhet att betala kan konstateras, se 33 § förvaltningslagen (2017:900), 12 § lagen om trängselskatt och 9 § tredje stycket förordningen om infrastrukturavgifter

på väg. Transportstyrelsens enda möjlighet att identifiera en ägare eller innehavare av ett fordon som är registrerat i ett annat land än Sverige är att få uppgifterna från det aktuella landet. Styrelsen bedöms därför kunna utnyttja möjligheten i artikel 1.5 att få tillgång till de uppgifter som behövs för att kunna skicka ett skatte- eller avgiftsbeslut till den som är berörd.

Mot denna bakgrund bör det av LEV framgå att om det behövs för att underrätta en ägare eller innehavare av ett fordon som är registrerat i ett land inom Europeiska unionen eller EES om skyldighet att betala en vägtull eller kräva betalt för en obetald vägtull, ska uppgifter om det aktuella fordonet och dess ägare eller innehavare få utbytas elektroniskt mellan den svenska kontaktpunkten och andra nationella kontaktpunkter. Det bör även framgå att utbyte för att underrätta någon om en betalningsskyldighet kräver att de villkor som framgår av artikel 1.5 är uppfyllda, dvs. att det inte finns några andra sätt att identifiera ägaren eller innehavaren av fordonet och att det är obligatoriskt att underrätta denne om betalningsskyldigheten innan en underlåtenhet att betala kan konstateras. Att det rör sig om ett utbyte av uppgifter innebär att den svenska kontaktpunkten både kan ta emot och lämna ut sådana uppgifter som omfattas av utbytet. Den svenska kontaktpunkten utses av regeringen genom förordning. *Transportstyrelsens* synpunkt beaktas då.

#### *Uppgifter som får utbytas*

Enligt artikel 23.4 i EETS-direktivet ska informationsutbytet ske med hjälp av programvaran för det europeiska informationsutbytet avseende fordon och körkort (Eucaris). I Eucaris skickas frågor mellan s.k. core-servernar som är kopplade till de nationella fordonsregistren, där svaren hämtas. En kontaktpunkt ställer en fråga och får ett automatiserat svar tillbaka. Av artikel 23.1 i EETS-direktivet framgår att de nationella kontaktpunkterna ska ges befogenhet att göra automatiska sökningar genom Eucaris efter uppgifter om fordon som är registrerade i andra länder och om ägare eller innehavare av fordonen. Frågorna ska baseras på sådana uppgifter om fordonet och händelsen som preciseras i bilaga I till direktivet, bl.a. uppgift om registreringsnummer, registreringsmedlemsstat och uppgifter om var och när den händelse som ligger till grund för underlåtenheten att betala en vägtull inträffade. Av bilaga I framgår även vilka uppgifter som ska lämnas ut som svar vid en förfrågan från en utländsk kontaktpunkt. Det avser vissa uppgifter om fordonet, t.ex. fordonsidentifieringsnummer, märke och uppgifter om ägare eller innehavare med angivande av t.ex. namn och adress. Att det endast är sådana uppgifter som anges i bilaga I till EETS-direktivet som ska omfattas av uppgiftsutbytet bör framgå av lagen.

För att få veta vem som ansvarar för ett visst utländskt fordon ska alltså den svenska kontaktpunkten, förutom uppgift om fordonets registreringsnummer, lämna uppgifter om bl.a. datum och tidpunkt för händelsen. För svensk del innebär det att uppgifter om när ett utländskt fordon har passerat en betalstation i systemen för trängselskatt eller infrastrukturavgifter ska lämnas ut, för att den svenska kontaktpunkten ska få veta vem betalningskravet ska riktas mot. Enligt 27 kap. 1 § första stycket OSL gäller sekretess i verksamhet som avser bestämmande av skatt eller fastställande av underlag för bestämmande av skatt för uppgift om en

enskilda personliga eller ekonomiska förhållanden. Motsvarande sekretess gäller för infrastrukturavgifter enligt 29 kap. 5 a § OSL. I fråga om tillämpningen av 27 kap. 1 § första stycket OSL, som *Skatteverket* tar upp, hänvisas till avsnitt 5.4.4. För att den svenska kontaktpunkten ska kunna få uppgifter om vem ett krav på betalning av trängselskatt eller infrastrukturavgift ska riktas mot måste alltså vissa sekretessbelagda uppgifter lämnas ut.

En sekretessbrytande bestämmelse finns i 8 kap. 3 § 1 OSL. Där framgår att en uppgift för vilken sekretess gäller inte får röjas för en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation, om inte utlämnandet sker i enlighet med en särskild föreskrift i lag eller förordning. Den föreslagna paragrafen, 28 § LEV, om utbyte av uppgifter är en sådan särskild föreskrift som medför att sekretessen bryts.

De uppgifter som ska lämnas ut vid en förfrågan i Eucaris lämnas endast till en nationell kontaktpunkt i ett annat land inom EU eller EES. Av artiklarna 23 och 27 i EETS-direktivet framgår att mottagaren ska säkerställa att personuppgifterna skyddas på ett korrekt sätt. Syftet med att lämna ut uppgifterna är att en svensk avgiftsupptagare, t.ex. Transportstyrelsen, ska kunna kräva betalning för en vägtull som ägaren eller innehavaren av det utländska fordonet är skyldig att betala. Mot den bakgrunden bedöms intresset av att uppgifterna lämnas ut väga tyngre än den enskildes intresse av skydd för uppgifterna. Det finns därmed inget hinder mot att införa en bestämmelse som bryter sekretessen för dessa uppgifter.

Det förhåller sig däremot annorlunda med vissa uppgifter som ska lämnas som svar på en fråga från en utländsk kontaktpunkt. Om uppgifter om ägaren eller innehavaren av ett fordon är sekretessbelagda, t.ex. för att personen har skyddad identitet, väger intresset av att uppgifterna lämnas ut inte tyngre än intresset av skydd för uppgifterna. Sådana uppgifter ska därför inte lämnas ut till en utländsk kontaktpunkt. Sekretessen bör inte brytas i dessa fall.

### *Behandling av uppgifter*

Uppgifterna i ett svar till en utländsk kontaktpunkt hämtas för Sveriges del från vägtrafikregistret. Den utländska kontaktpunkten ska få direkt tillgång till uppgifterna via Eucaris vilket bör framgå av LEV.

Utlämnandet av uppgifter ska ske med stöd av en EU-rättsakt och omfattas därmed av ändamålet för behandling av personuppgifter i 2 kap. 17 § 3 VTDL. Att uppgifterna får lämnas ut till en utländsk aktör framgår av 5 kap. 15 § VTDF. Enligt 5 kap. 16 § 1 g och h VTDF får uppgifter hämtas från ett utländskt personregister i samband med ett ärende om trängselskatt och infrastrukturavgifter. Det finns alltså redan stöd för den behandling av personuppgifter som uppgiftsutbytet medför.

Vid en sökning efter uppgifter får enligt artikel 23.3 endast det aktuella fordonets fullständiga registreringsnummer användas som sökbegrepp, alltså inte en del av ett registreringsnummer. En utländsk kontaktpunkt söker uppgifter i vägtrafikregistret via Eucaris. Av 4 kap. 1 § 1 och bilaga 1 till VTDF framgår redan att sökningar i uppgifter som rör fordon ska göras med hjälp av fordonets fullständiga registreringsnummer.

Sökningarna ska utföras i enlighet med de förfaranden i fråga om datasäkerhet och tekniska villkor för informationsutbytet som framgår av kapitel 3 punkterna 2 och 3 i bilagan till rådets beslut 2008/616/RIF av den 23 juni 2008 om genomförande av beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet, det s.k. Prümrådsbeslutet (se artikel 23.3 i EETS-direktivet). Transportstyrelsen hanterar redan i dag utbyte av uppgifter om fordon enligt Prümrådsbeslutet och tillämpar alltså redan beslutet och dess bilagor. Samma förfarande kommer att tillämpas även i fråga om utbyte av uppgifter enligt EETS-direktivet.

Artikel 25 i EETS-direktivet är av dataskyddsrättslig karaktär och reglerar behandling av de uppgifter som den nationella kontaktpunkten får genom informationsutbytet med andra länder. Artikelns reglerar i detta avseende när uppgifter får lämnas ut till en aktör som ansvarar för att ta ut en vägtull, hur uppgifterna får användas och när de ska raderas. Detta regleras lämpligen genom förordning och, vid behov, genom myndighetsföreskrifter. I LEV bör därför regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges möjlighet att meddela föreskrifter om behandlingen av uppgifter som har inhämtats från andra länder.

För svensk del kommer det i stor utsträckning att vara Transportstyrelsen som behöver få del av uppgifter för att kunna underrätta utländska fordonsägare om en skyldighet att betala en vägtull. Enligt lagen om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgifter på väg har den skatt- eller avgiftsskyldige möjlighet att begära omprövning av Transportstyrelsens beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift inom 60 dagar från beslutet. Omprövningsbeslutet kan därefter överklagas. För att dessa prövningar ska kunna ske måste uppgifterna i vägtrafikregistret finnas kvar en viss tid efter beslutet. Detta gäller även om skatten eller avgiften har betalats. Av 3 kap. 6 och 8 §§ VTDF framgår därför att uppgifter om trängselskatt och infrastrukturavgifter ska gallras först när det inte längre är möjligt att begära omprövning av eller överklaga ett beslut. Som tidigare nämnts är EETS-direktivets bestämmelser om informationsutbyte skrivna för situationen att en underlåtenhet att betala en vägtull redan har uppstått. Av skäl 51 i EETS-direktivet framgår att möjligheten att lämna ut uppgifter till en aktör som tar ut en vägtull främst är avsedd för situationer då en betalning till den aktören leder till att ett myndighetsförfarande med sanktioner inte behöver inledas över huvud taget. Vidare är syftet med bestämmelserna om radering av uppgifter att säkerställa ett korrekt skydd av personuppgifter. Mot den bakgrunden, och eftersom Sverige bedöms få tillämpa direktivet även för en underrättelse om betalningsskyldighet, bör direktivet inte hindra att gallring av uppgifter som Transportstyrelsen har fått om utländska ägare eller innehavare av fordon följer bestämmelserna om gallring av uppgifter i vägtrafikregistret. Dessa bestämmelser säkerställer ett fullgott skydd av de personuppgifter som erhållits. Av förordning bör det därför framgå att bestämmelserna om gallring i vägtrafikdatalagen (2019:369) och vägtrafikdataförordningen (2019:382) ska gälla för uppgifter som har registrerats i vägtrafikregistret.

### *Uppföljning av en obetald vägtull*

Om uppgifter har inhämtats för att kunna underrätta den berörda väganvändaren om skyldigheten att betala en vägtull och denne inte betalar vägtullen, ska enligt artikel 1.6 i EETS-direktivet alla uppföljningsförfaranden som rör betalningsskyldigheten hanteras av en myndighet. Detta bör framgå av LEV. En ny paragraf, 30 § LEV, med denna innebörd föreslås därför.

## 5.11 Behandling av personuppgifter

**Regeringens förslag:** Sådana uppgifter om ett fordon eller en ägare eller innehavare av ett fordon som har erhållits genom förfarandet för informationsutbyte med ett annat land ska endast få behandlas för att identifiera ett fordon eller en ägare eller innehavare av ett fordon i syfte att ta ut eller driva in vägtullar. Detta ska även gälla för uppgifter som en avgiftsupptagare har fått från en EETS-betalningsförmedlare, om avgiftsupptagaren även är betalningsförmedlare.

Endast sådana uppgifter som anges i bilaga I till EETS-direktivet ska få utbytas med andra länder.

En avgiftsupptagare eller den som för avgiftsupptagarens räkning tar upp vägtullar ska vara personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter framförs på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Artikel 27 i EETS-direktivet innehåller bestämmelser om dataskydd, dvs. bestämmelser om hur personuppgifter får behandlas inom ramen för direktivet. LEV innehåller redan i dag vissa bestämmelser om personuppgiftsbehandling. Att personuppgifter ska behandlas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här benämnd EU:s dataskyddsförordning, lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, här benämnd dataskyddslagen, och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen framgår av 25 § första stycket LEV. Av 25 § andra stycket LEV framgår att en avgiftsupptagare är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som underrättelser till betalningsförmedlare om godkända färdvägsdeklarationer för deras användare innebär. En betalningsförmedlare är enligt tredje stycket i samma paragraf personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär. 25 § LEV föreslås ändra beteckning till 31 §. Vidare finns i 26 och 27 §§ LEV, som föreslås ändra beteckning till 34 och 35 §§, bestämmelser om behandling av personuppgifter i vägtullsregistret.

Enligt artikel 27.1 i direktivet ska EU:s dataskyddsförordning tillämpas på behandling av personuppgifter enligt EETS-direktivet. Bestämmelserna i kapitel 3 i EU:s dataskyddsförordning om den registrerades rättigheter,

bl.a. tillgången till information och rätten till rättelse och radering, gäller alltså för denna behandling. Om den registrerade har synpunkter på en behandling av personuppgifter, finns det möjlighet att lämna in klagomål till tillsynsmyndigheten, Integritetsskyddsmyndigheten, i enlighet med kapitel 6 i EU:s dataskyddsförordning och kapitel 6 i dataskyddslagen. Enligt artikel 82 i EU:s dataskyddsförordning och 7 kap. 1 § dataskyddslagen har den registrerade möjlighet att begära ersättning från den personuppgiftsansvarige eller ett personuppgiftsbiträde för en skada som har orsakats av en felaktig personuppgiftsbehandling. I 7 kap. dataskyddslagen finns även bestämmelser om överklagande av personuppgiftsansvariga myndigheters och tillsynsmyndighetens beslut. Mot den bakgrunden bedöms artiklarna 27.1, 27.2 andra stycket och 27.4 redan vara genomförda i svensk rätt. Av 31 § andra stycket LEV bör det dock framgå att personuppgiftsansvaret för en avgiftsupptagare eller den som för avgiftsupptagarens räkning tar upp vägtullar ska omfatta all behandling av personuppgifter som verksamheten innebär och inte, som i dag, endast behandling av personuppgifter i samband med vissa underrättelser.

Av artikel 27.2 a framgår att behandlingen av personuppgifter vid ett informationsutbyte enligt artiklarna 23–25 i EETS-direktivet ska begränsas till de uppgifter som anges i bilaga I till direktivet. Detta bör framgå av den föreslagna 28 § första stycket LEV. Genom denna bestämmelse genomförs artikel 27.2 a.

Enligt artikel 27.2 b ska det säkerställas att personuppgifterna är riktiga och uppdaterade och att en begäran om rättelse eller radering hanteras utan onödigt dröjsmål. Uppgifter om fordon och ägare eller innehavare av fordon registreras i vägtrafikregistret, se bilaga 1 avsnitt 1 och 2 till VTDF. Detsamma gäller sådana uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna ta ut infrastrukturavgifter och trängselskatt, se bilaga 1 avsnitt 4 och 5 till VTDF. Om ett beslut om trängselskatt ska omprövas eller om det överklagas, kommer uppgifter om fordon och ägare eller innehavare av dessa eller EETS-väganvändare, liksom övriga uppgifter som behövs för prövningen, även att föras in i beskattningsdatabasen.

Transportstyrelsen ansvarar för vägtrafikregistret. Myndighetens behandling av personuppgifter på vägtrafikområdet, bl.a. behandlingen i vägtrafikregistret, regleras i EU:s dataskyddsförordning, dataskyddslagen (2018:218) och vägtrafikdatalagen (2019:269). Skatteverket ansvarar för beskattningsdatabasen, och myndighetens behandling av personuppgifter i denna databas regleras i EU:s dataskyddsförordning, dataskyddslagen (2018:218) och lagen (2001:181) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet. Bestämmelserna i artikel 5.1 d i EU:s dataskyddsförordning om att uppgifter ska vara riktiga och uppdaterade gäller alltså i fråga om uppgifterna i både vägtrafikregistret och beskattningsdatabasen. Även bestämmelserna om rätten till rättelse och radering är som huvudregel tillämpliga. I fråga om rättelse av en uppgift om vem som är registrerad ägare till ett fordon i vägtrafikregistret, gäller dock den registrerades rätt till rättelse i artikel 16 i EU:s dataskyddsförordning enbart i den utsträckning som rättelse kan ske utan skada för någon annans rättigheter eller friheter, se 2 kap. 19 § VTDL. Inskränkningen i rätten till rättelse har gjorts i enlighet med artikel 23 i EU:s dataskyddsförordning. Med stöd av artikel 23 har det också införts ett undantag från rätten till rättelse och radering av uppgifter i beskattnings-

databasen i 3 kap. 2 a § lagen om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet. Undantaget blir aktuellt när personuppgifter behandlas enligt lagen (2012:843) om administrativt samarbete inom Europeiska unionen i fråga om beskattning. Även den automatiserade behandling av personuppgifter som en EETS-betalningsförmedlare utför omfattas av bestämmelserna i EU:s dataskyddsförordning. Bestämmelser som genomför artikel 27.2 b finns alltså redan.

Tidsgränser för lagring av personuppgifter ska fastställas enligt artikel 27.2 c. Som direktivet får förstås avses här tidsgränser för lagring av sådana uppgifter som har inhämtats genom informationsutbyte med andra länders kontaktpunkter enligt artikel 23 i direktivet. De uppgifter som Transportstyrelsen inhämtar läggs in i vägtrafikregistret som underlag för uttag av trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Bestämmelser om gallring av uppgifter om trängselskatt och infrastrukturavgifter finns i 3 kap. 6 och 8 §§ VTDF. Sådana uppgifter ska gallras ur vägtrafikregistret om skatten eller avgiften har betalats och omprövning inte har begärts av beslut varigenom skatten, avgiften eller en eventuell försenings- eller tilläggsavgift som är hänförlig till skatten eller avgiften har påförts. Uppgifterna ska gallras en vecka efter utgången av fristen för begäran om omprövning eller, om skatten eller avgiften har betalats först vid en senare tidpunkt, när betalning har skett. Om omprövning av ett beslut om skatt eller avgift har begärts, ska uppgifterna i vägtrafikregistret gallras när begäran eller ett överklagande slutligt har prövats. Om skatten eller avgiften inte har betalats, ska uppgifterna gallras när fordringen har preskriberats. Uppgifter och handlingar i beskattningsdatabasen ska enligt 2 kap. 11 § lagen om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet som huvudregel gallras senast sju år efter utgången av det kalenderår då den beskattningsperiod som uppgifterna eller handlingarna kan hänföras till gick ut.

Av avsnitt 5.10 framgår att förutsättningarna för den nationella kontaktpunkten att behandla uppgifter som har inhämtats genom informationsutbytet enligt artikel 23 i EETS-direktivet för att lämna ut dem till en aktör som ansvarar för att ta ut en vägtull bör regleras i förordning. Även de tidsgränser för hur länge en avgiftsupptagare eller den som för avgiftsupptagarens räkning tar ut en vägtull får lagra personuppgifter som har erhållits genom informationsutbytet enligt artikel 23 bör regleras i förordning.

Bestämmelserna i 3 kap. 6 och 8 §§ VTDF, 2 kap. 11 § lagen om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet och den förordningsreglering som nämns ovan bedöms sammantagna genomföra kravet på en tidsgräns för lagring av personuppgifter enligt artikel 27.2 c.

Personuppgifter som behandlas enligt direktivet får enligt artikel 27.2 c andra stycket endast användas för vissa ändamål. Uppgifter får enligt punkt a behandlas för att en EETS-betalningsförmedlare ska kunna lämna uppgifter till en avgiftsupptagare om ett fordon eller en ägare eller innehavare av ett fordon som misstänks vara inblandad i en underlåtelse att betala en vägtull. Av artikel 5.8 och skäl 17 framgår att uppgifterna endast får användas i syfte att få betalt för en vägtull. Personuppgifter får även behandlas vid ett informationsutbyte enligt artiklarna 23 och 24, i syfte att identifiera det fordon eller ägaren eller innehavaren av det fordon för vilket en underlåtenhet att betala vägtull har konstaterats. Med stöd av

artikel 1.5 får de uppgifter som får behandlas enligt artiklarna 5.8, 23 och 24 även behandlas för att kunna underrätta den betalningsskyldige om skyldigheten att betala en vägtull. För att genomföra direktivet i denna del föreslås en ny paragraf, 32 § LEV. Av paragrafen bör det framgå att personuppgifter som har erhållits genom förfarandet för informationsutbyte med ett annat land eller som en avgiftsupptagare har fått från en EETS-betalningsförmedlare bara får behandlas för de angivna ändamålen, dvs. i syfte att ta ut eller driva in vägtullar. Begränsningen av behandling av uppgifter enligt artikel 5.8 gäller dock endast i fråga om en aktör som både är avgiftsupptagare och betalningsförmedlare, vilket bör framgå av lagen.

## 5.12 Förfarandet vid beslut om en vägtull

### 5.12.1 Betalningsskyldighet och ändring av beslut

**Regeringens förslag:** En EETS-betalningsförmedlare ska i stället för den skatt- eller avgiftsskyldige vara betalningsskyldig för en vägtull som avser ett fordon och ett vägtullsområde som omfattas av ett avtal med en EETS-väganvändare den dag då skattskyldigheten eller avgiftsplikten för vägtullen inträder.

I fråga om trängselskatt ska skattskyldigheten vara fristående från betalningsskyldigheten.

Om mer än en person eller EETS-betalningsförmedlare har blivit betalningsskyldig för samma bil under en kalendermånad, ska ett beslut om trängselskatt fattas avseende varje betalningsskyldig.

Tilläggsavgift ska inte tas ut vid för sen betalning av trängselskatt om den skattskyldige har anlitat en EETS-betalningsförmedlare för betalning av skatten.

Det som sägs om den skattskyldige i lagen om trängselskatt ska i vissa fall i stället tillämpas på EETS-väganvändaren eller EETS-betalningsförmedlaren, när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för skatten.

**Regeringens bedömning:** En eventuell återbetalning av skatt bör göras till EETS-betalningsförmedlaren.

**Promemorians förslag och bedömning** överensstämmer delvis med regeringens. Promemorians förslag och bedömning skiljer sig åt i fråga om befrielse från och återbetalning av trängselskatt och omprövning och överklagande av vissa beslut.

**Remissinstanserna:** *Gernandt & Danielsson Advokatbyrå KB* efterlyser ett klagande av om en betalningsförmedlare tillhandahåller betaltjänsten penningöverföring, om betalningsförmedlaren tar över avgiftsupptagarens fordran på väganvändaren eller på vilken annan civilrättslig grund som väganvändaren betalar sin skuld till avgiftsupptagaren till en betalningsförmedlare. *Skatteverket* anser att det som sägs om den skattskyldige i lagen om trängselskatt i fråga om begäran om omprövning, ansökan om befrielse från eller återbetalning av skatt och överklagande i stället bör gälla EETS-väganvändaren, när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för skatten. Vidare anser verket



att en eventuell återbetalning av skatt ska ske till EETS-betalningsförmedlaren och inte till den skattskyldige. Enligt verket är det önskvärt med ett lagreglerat påtryckningsmedel om en betalningsförmedlare inte betalar skatten i tid och att det klargörs vem som kan begära anstånd med betalning av skatt. *Transportstyrelsen* framför liknande synpunkter som Skatteverket i fråga om omprövning av beslut och återbetalning av skatt.

## **Skälen för regeringens förslag och bedömning**

### *Betalningsskyldighet*

Enligt artikel 2.10 i EETS-direktivet avses med elektroniskt vägtullssystem inte enbart system som kräver att ett fordon är försett med en fordonsutrustning, t.ex. en transponder, utan även system där fordonets registrerings skylt fotograferas. Även en väganvändare som inte har behov av en fordonsutrustning kan träffa avtal med en betalningsförmedlare om betalning av vägtullar. Det gäller exempelvis en väganvändare som endast vill köra i Sverige, där det för närvarande saknas vägtullssystem som kräver fordonsutrustning. Bestämmelserna om betalningsskyldighet i 17 § LEV behöver anpassas till detta. En EETS-betalningsförmedlars betalningsskyldighet ska alltså inte vara kopplad till om ett fordon har en fordonsutrustning eller inte, utan till om ett fordon omfattas av ett avtal mellan en EETS-betalningsförmedlare och en EETS-väganvändare eller inte. Betalningsskyldigheten gäller vidare enbart för vägtullar som tas ut i vägtullsområden som omfattas av avtalet. Endast sådana vägtullsområden som EETS-betalningsförmedlaren har rätt att tillhandahålla vägtullstjänster i enligt ett avtal med avgiftsupptagaren för området kan omfattas av avtalet med EETS-väganvändaren. Även den begränsningen av betalningsskyldigheten bör framgå av 17 § LEV.

Det skulle kunna inträffa att avtal med två olika EETS-betalningsförmedlare gäller under samma dag om en EETS-väganvändare byter betalningsförmedlare. För beslut om trängselskatt är det av betydelse att betalningsskyldigheten inte delas mellan flera personer under samma dag, bl.a. med hänsyn till den s.k. flerpassagereregeln. Endast en EETS-betalningsförmedlare bör därför kunna bli betalningsskyldig för ett visst fordon under en viss dag. Betalningsskyldigheten bör därför gälla från och med den dag då ett avtal om att utföra vägtullstjänster har träffats mellan en EETS-betalningsförmedlare och en EETS-väganvändare. Vid ett byte av betalningsförmedlare blir det alltså det sist träffade avtalet som gäller den dag då bytet sker.

Om en EETS-väganvändare har anlitat en EETS-betalningsförmedlare, är betalningsförmedlaren alltså betalningsskyldig för trängselskatt som fordonsägaren är skattskyldig för. Detta bör framgå inte bara av LEV utan även av lagen om trängselskatt.

Skattskyldig för trängselskatt är enligt 8 § lagen om trängselskatt ägaren av en skattepliktig bil. Detta bör inte ändras. För att tydliggöra att den skattskyldige inte alltid är ansvarig för den faktiska inbetalningen av skatten bör däremot en bestämmelse om betalningsskyldighet införas. Av bestämmelsen bör det framgå att den som är skattskyldig som huvudregel även är betalningsskyldig. Detta gäller dock inte när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för skatten enligt 17 § LEV.

Att en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatt när det finns ett avtal med en EETS-väganvändare regleras alltså i lag. Förhållandet mellan EETS-betalningsförmedlaren och EETS-väganvändaren regleras i ett civilrättsligt avtal om utförande av vägtullstjänster. Av den nya 18 § LEV framgår att en avgiftsupptagare ska låta en EETS-betalningsförmedlare som tillhandahåller vägtullstjänster i avgiftsupptagarens vägtullsområde kräva betalning för en vägtull av EETS-väganvändaren. Kravet ska framställas i avgiftsupptagarens namn och på dennes uppdrag, om avgiftsupptagaren begär det. Enligt den nya 19 § LEV sker väganvändarens betalning av vägtullen till EETS-betalningsförmedlaren med befriande verkan, se avsnitt 5.6. Huruvida det, som *Gernandt & Danielsson Advokatbyrå KB* berör, finns andra regler än de som framgår av EETS-direktivet som är tillämpliga på de vägtullstjänster som en EETS-betalningsförmedlare tillhandahåller, är en fråga för rättstillämpningen att ta ställning till. De villkor som, utöver de som framgår av LEV, gäller mellan EETS-betalningsförmedlaren och avgiftsupptagaren överlämnas till parterna att komma överens om.

Som regel ska ett beslut per månad fattas för varje skattepliktig bil. Undantag gäller om mer än en person under en kalendermånad har blivit skattskyldig för samma bil. I ett sådant fall ska ett beslut fattas för varje skattskyldig person. På motsvarande sätt bör flera skattebeslut fattas för en kalendermånad om mer än en person eller EETS-betalningsförmedlare under denna månad har blivit betalningsskyldig för samma bil. För den skattskyldige bör då ett beslut avseende varje betalningsskyldig fattas.

Det kan förväntas att en EETS-betalningsförmedlare betalar de vägtullar som förmedlaren ansvarar för i tid. Om betalningsförmedlaren inte skulle fullgöra sitt åtagande är det, som regeringen framhållit i budgetpropositionen 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22 s. 72), inte något som ska drabba den enskilde. Tilläggsavgift bör därför inte tas ut av en fordonsägare som betalar sin trängselskatt via en EETS-betalningsförmedlare. Till skillnad från *Skatteverket* bedömer regeringen att det inte heller är lämpligt att påföra betalningsförmedlaren en tilläggsavgift. I likhet med det som anfördes i nämnda proposition bör sanktioner för det fall en EETS-betalningsförmedlare inte sköter sina åtaganden i förhållande till en avgiftsupptagare regleras i parternas avtal. Att en tilläggsavgift inte ska tas ut när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatt bör framgå av lagen om trängselskatt.

#### *Ändring av beslut*

När trängselskatt betalas via en EETS-betalningsförmedlare uppkommer, som *Skatteverket* påpekar, frågan vem som har rätt att ansöka om anstånd med betalning av skatten. De bestämmelser i skatteförfarandelagen (2011:1244) som det i fråga om anstånd med betalning av skatt hänvisas till i 17 § lagen om trängselskatt avser den som är skyldig att betala skatt eller avgift. När en EETS-väganvändare har träffat avtal med en EETS-betalningsförmedlare är betalningsförmedlaren betalningsskyldig för skatten och bör därmed även vara den som kan ansöka om anstånd med betalningen. EETS-betalningsförmedlaren bör då även kunna överklaga ett sådant beslut, vilket bör framgå av lagen om trängselskatt. Om EETS-väganvändaren skulle behöva anstånd med betalningen av sin skuld till

EETS-betalningsförmedlaren eller ifrågasätta skulden, är det en fråga som får lösas mellan dem.

En annan fråga är vem som bör kunna begära omprövning av och överklaga ett beslut om trängselskatt och ansöka om befrielse från eller återbetalning av trängselskatt och överklaga ett sådant beslut, när en EETS-betalningsförmedlare har anlitats. Det är EETS-väganvändaren som träffar avtalet med EETS-betalningsförmedlaren om att få tillgång till EETS. Sannolikt kommer väganvändaren i de allra flesta fall att vara samma person som den skattskyldige. Det kan dock förekomma att den skattskyldiges fordon, med dennes tillåtelse, används av någon annan än den skattskyldige. Om användaren i en sådan situation anlitar en EETS-betalningsförmedlare för betalningen av trängselskatt, kommer den skattskyldige och EETS-väganvändaren att vara olika personer. I fråga om utländska fordon kan situationen uppstå att varken Skatteverket, Transportstyrelsen eller EETS-betalningsförmedlaren vet vem den skattskyldige är. Om Skatteverket på eget initiativ beslutar om återbetalning av trängselskatt eller omprövar ett beslut om skatt, vet myndigheten alltså inte till vem beslutet ska skickas. Det är vidare EETS-väganvändaren, som inte alltid är den skattskyldige, som kan ha ett intresse av att t.ex. begära omprövning av ett beslut om skatt. Det är mest troligt att det är EETS-väganvändaren som har kört fordonet så att skattskyldighet har inträtt. Även om EETS-väganvändaren inte är skattskyldig så är han eller hon betalningsskyldig i förhållande till EETS-betalningsförmedlaren för ett belopp som motsvarar den beslutade trängselskatten. Det är också EETS-väganvändaren som har kännedom om de förhållanden som har betydelse för att bedöma om det finns skäl att t.ex. begära omprövning av beslutet om skatt.

En begäran om t.ex. omprövning av ett beslut om trängselskatt skulle kunna hanteras genom att EETS-väganvändaren får en fullmakt från den skattskyldige eller genom att den skattskyldige på annat sätt agerar för EETS-väganvändarens räkning. En sådan ordning framstår dock inte som önskvärd, särskilt inte för den skattskyldige som i praktiken inte är direkt berörd av de beslut om skatt som fattas när någon annan är EETS-väganvändare. Ett beslut om trängselskatt bör vidare anses angå en EETS-väganvändare på ett sådant sätt att användaren bör kunna ges rätt att begära omprövning av och överklaga beslutet om det har gått honom eller henne emot (jfr 42 § förvaltningslagen [2017:900]). Regeringen delar därför *Skatteverkets* och *Transportstyrelsens* uppfattning att det är EETS-väganvändaren, oavsett om denne är skattskyldig eller inte, som bör kunna begära omprövning av och överklaga ett beslut om skatt och ansöka om befrielse från eller återbetalning av skatt och överklaga ett sådant beslut. Den skattskyldige bedöms inte påverkas negativt av en sådan ordning, eftersom han eller hon inte är betalningsskyldig för skatten. Som framgår av avsnitt 5.14 ska skatt som en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för inte heller räknas in i den skuld som kan medföra användningsförbud för den skattskyldiges fordon. När en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatten bör alltså det som sägs om den skattskyldige i lagen om trängselskatt i vissa fall i stället tillämpas på EETS-väganvändaren. Det gäller i fråga om en begäran om omprövning och överklagande av ett beslut om skatt och en ansökan om

befrielse från eller återbetalning av skatt och överklagande av ett sådant beslut.

#### *Återbetalning av skatt*

Om det blir fråga om återbetalning av skatt, uppkommer frågan till vem återbetalningen ska ske, EETS-betalningsförmedlaren, den skattskyldige eller EETS-väganvändaren, om denne inte är samma person som den skattskyldige. En begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut om trängselskatt inverkar inte på skyldigheten att betala skatten. Eftersom en EETS-betalningsförmedlare alltså kommer att behöva betala skatten i avvaktan på den slutliga prövningen, är det rimligt att tro att förmedlaren även kommer att kräva betalt av sin kund. Det talar för att återbetalning inte ska ske till EETS-betalningsförmedlaren, utan till den skattskyldige eller EETS-väganvändaren. Som *Skatteverket* och *Transportstyrelsen* påpekar är den skattskyldige och EETS-väganvändaren inte alltid samma person. Om en EETS-betalningsförmedlare har anlåtats, känner myndigheterna inte alltid till vem den skattskyldige eller EETS-väganvändaren är. I en sådan situation vet myndigheterna alltså inte till vem återbetalning ska ske. Med hänsyn till det och till att det är EETS-betalningsförmedlaren som har betalat skatten anser regeringen att det sammantaget är mest lämpligt att en eventuell återbetalning av skatt sker till EETS-betalningsförmedlaren. Denne får i sin tur reglera betalningen i förhållande till EETS-väganvändaren.

### 5.12.2 Underrättelse om beslut

**Regeringens förslag:** Ett beslut om trängselskatt som en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för ska skickas till betalningsförmedlaren i stället för till den skattskyldige. Detsamma gäller sådana omprövningsbeslut och beslut om befrielse från eller återbetalning av trängselskatt som beskattningsmyndigheten fattar på eget initiativ. I fråga om andra beslut som avser trängselskatt ska betalningsförmedlaren underrättas om beslutet om detta påverkar betalningen av trängselskatt som betalningsförmedlaren är betalningsskyldig för.

När ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift skickas till en EETS-betalningsförmedlare, ska betalningsförmedlarens faktura till EETS-väganvändaren innehålla uppgifter om hur myndighetens beslut kan omprövas eller överklagas.

**Promemorians förslag** överensstämmer delvis med regeringens. Promemorians förslag skiljer sig åt i fråga om till vem beslut som myndigheten fattar på eget initiativ ska skickas.

**Remissinstanserna:** *Skatteverket* anser att beslut om omprövning som myndigheten fattar på eget initiativ ska skickas till EETS-betalningsförmedlaren.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt lagen om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgifter på väg fattar Transportstyrelsen för Skatteverkets räkning beslut om trängselskatt och för Trafikverkets

räkning beslut om infrastrukturavgifter. Enligt 33 § förvaltningslagen (2017:900) ska en myndighet som meddelar ett beslut i ett ärende så snart som möjligt underrätta den som är part om det fullständiga innehållet i beslutet, om det inte är uppenbart obehövt. Om parten får överklaga beslutet, ska han eller hon även underrättas om hur det går till.

Av avsnitt 5.4.1 framgår att regeringen anser att Transportstyrelsen bör utses till avgiftsupptagare för allmänna vägar enligt EETS-direktivet, vilket innebär att Transportstyrelsen ansvarar för uttaget av trängselskatt och infrastrukturavgifter även enligt regelverket för elektroniska vägtullssystem. Utgångspunkten i direktivet är att en avgiftsupptagare inte ska ha någon direktkontakt med en EETS-väganvändare som har anlitat en EETS-betalningsförmedlare, utan all kontakt som avser vägtullstjänsten ska i de fallen ske med betalningsförmedlaren. Exempelvis ska krav på betalning av en vägtull riktas till EETS-betalningsförmedlaren och inte till EETS-väganvändaren. Detta innebär att avgiftsupptagaren inte bör skicka ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift till EETS-väganvändaren utan till dennes EETS-betalningsförmedlare. Enligt artikel 10.2 betalar nämligen EETS-väganvändaren en vägtull med befriande verkan till sin EETS-betalningsförmedlare. Det bör alltså införas en särskild ordning för underrättelser om beslut i dessa fall. Detta är möjligt eftersom det av 4 § förvaltningslagen framgår att lagen är subsidiär i förhållande till andra lagar och förordningar. Av lagen om trängselskatt bör det därför framgå att när en EETS-betalningsförmedlare har anlitats för betalning av skatten, ska ett beslut om trängselskatt inte skickas till den skattskyldige utan till EETS-betalningsförmedlaren. En motsvarande ordning bör införas för infrastrukturavgifter.

En fråga blir då om en sådan ordning uppfyller kraven på rättssäkerhet för den enskilda EETS-väganvändaren, exempelvis rätten till domstolsprövning enligt artikel 6 i den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna.

Förutom information om passager innehåller Transportstyrelsens beslut om skatt eller avgift en överklagandehänvisning. Vilka uppgifter som ska framgå av EETS-betalningsförmedlaren faktura regleras i artikel 2.6 i kommissionens genomförandeförordning. Något krav på vidarebefordran av eventuella bakomliggande beslut med överklagandehänvisning finns inte. I fråga om passager i transponderbaserade system får det förutsättas att betalningsförmedlaren kontrollerar att det finns korrekta färdvägsdeklarationer som styrker de passager som avgiftsupptagaren kräver betalt för. När det gäller system som använder automatisk avläsning av ett fordons registrerings skyltar bör betalningsförmedlaren i stället kontrollera att det registreringsnummer som avgiftsupptagaren har uppgett tillhör en av betalningsförmedlaren kunder. I fråga om automatisk avläsning av ett fordons registrerings skylt skulle det dock kunna inträffa att fel registreringsnummer noteras, t.ex. på grund av att skylten är smutsig eller är fastsatt med en skruv som gör att en bokstav eller siffra uppfattas fel. Inte heller i ett system som använder transponder kan det uteslutas att en passage kan registreras felaktigt.

I avsnitt 5.12.1 föreslås att det är EETS-väganvändaren som ska kunna begära omprövning av och överklaga ett beslut om trängselskatt. För att säkerställa att EETS-väganvändaren ges praktisk möjlighet att göra detta bör en faktura från en EETS-betalningsförmedlare till EETS-

väganvändaren, som baseras på ett myndighetsbeslut om en vägtull, innehålla vissa uppgifter. Av 8 § LEV bör det framgå att fakturan, utöver det som framgår av artikel 2.6 i kommissionens genomförandeförordning, ska innehålla uppgifter om hur myndighetens beslut kan omprövas och överklagas.

Automatiserade beslut om infrastrukturavgift eller trängselskatt ska fattas senast den 20:e i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser. Omprövning kan begäras senast 60 dagar efter dagen för det första beslut som fattats i frågan. Det bedöms därmed finnas tillräcklig tid för att EETS-betalningsförmedlaren ska hinna underrätta en EETS-väganvändare om ett beslut i sådan tid att omprövning kan begäras. Omprövningsbeslutet kan i sin tur överklagas inom tre veckor från den dag då EETS-väganvändaren fick del av beslutet. Som framgår nedan kommer ett omprövningsbeslut som en EETS-väganvändare initierat att skickas direkt till väganvändaren och inte till EETS-betalningsförmedlaren. En EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig gentemot avgiftsupptagaren för trängselskatt eller infrastrukturavgift oavsett om EETS-väganvändaren skulle bestrida EETS-betalningsförmedlarens faktura avseende skatten eller avgiften. Det ligger därmed i EETS-betalningsförmedlarens intresse att se till att EETS-väganvändaren har möjlighet att begära omprövning av och överklaga det bakomliggande beslutet om skatt eller avgift i tid. Det finns alltså incitament för EETS-betalningsförmedlaren att se till att EETS-väganvändaren får del av informationen om omprövning och överklagande.

Mot den bakgrunden bedöms inte rättssäkerheten för enskilda påverkas på ett oacceptabelt sätt om en särskild ordning för underrättelser av det ursprungliga beslutet om trängselskatt förs in i lagen om trängselskatt. En sådan ordning bör därför införas.

En annan fråga är hur underrättelser av övriga beslut enligt lagen om trängselskatt ska ske. Som framgår av avsnitt 5.12.1 ska tilläggsavgift inte tas ut när en EETS-betalningsförmedlare har anlitats. Några sådana beslut kommer alltså inte att skickas till betalningsförmedlaren. Det finns dock även andra beslut som kan fattas enligt lagen om trängselskatt, t.ex. omprövningsbeslut och beslut om befrielse från eller återbetalning av skatt. Dessa beslut kännetecknas av att de på olika sätt avser en ny prövning av ett tidigare fattat myndighetsbeslut. När den förnyade prövningen initieras av EETS-väganvändaren omfattas den inte direkt av den vägtullstjänst som en EETS-betalningsförmedlare tillhandahåller. Det är därför mindre lämpligt att skicka sådana beslut till en betalningsförmedlare. Besluten bör i stället skickas till EETS-väganvändaren. En förnyad prövning kan även initieras av beskattningsmyndigheten. Som framgår ovan är utgångspunkten i de fall en EETS-betalningsförmedlare har anlitats att myndigheten endast har kontakt med betalningsförmedlaren. Eftersom det innebär att myndigheten inte alltid känner till vem som är EETS-väganvändare så bedömer regeringen, liksom *Skatteverket*, att det i dessa fall är lämpligt att besluten skickas till betalningsförmedlaren.

I den mån ett beslut om trängselskatt som inte ska skickas till EETS-betalningsförmedlaren påverkar dennes betalningsskyldighet är det viktigt att betalningsförmedlaren får kännedom om beslutet. Den här typen av beslut bör därför skickas till EETS-väganvändaren, men med en

underrättelse till EETS-betalningsförmedlaren. Underrättelsen till betalningsförmedlaren kan ske på olika sätt och behöver inte avse beslutet i dess helhet.

Som framgår ovan anges i EETS-direktivet att en avgiftsupptagare inte ska ha någon direktkontakt med en EETS-väganvändare som har anlitat en EETS-betalningsförmedlare. Detta gäller i frågor som omfattas av den utförda vägtullstjänsten, främst förmedlingen av betalning från EETS-väganvändaren till avgiftsupptagaren. Direktivet hindrar därför inte en reglering som innebär att myndigheten kommunicerar direkt med EETS-väganvändaren när denne själv har begärt en justering av det bakomliggande myndighetsbeslutet.

En avgiftsupptagare har i regel inte kännedom om ägare eller innehavare av fordon som är registrerade utomlands. Om ett beslut om skatt avser ett fordon som omfattas av ett avtal om betalningsförmedling, och beslutet ska skickas till betalningsförmedlaren, torde det inte vara nödvändigt att myndigheten tar reda på vem som är ägare eller innehavare av fordonet. Beslutet får i stället avse ägaren av fordonet med visst registreringsnummer, c/o betalningsförmedlaren. I de fall besluten ska skickas till EETS-väganvändaren har denne själv hört av sig till myndigheten och vill ha en ändring till stånd. Det kan i ett sådant fall förutsättas att personen också lämnar de uppgifter som krävs för att myndigheten ska kunna kontakta personen.

## 5.13 Verkställighet

**Regeringens bedömning:** Bestämmelserna om verkställighet i lagen om trängselskatt bör tillämpas även när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för skatten.

En EETS-betalningsförmedlare bör kunna ansöka om betalningsföreläggande för en fordran som en EETS-väganvändare inte betalar.

**Promemorian** innehåller inte någon motsvarande bedömning.

**Remissinstanserna:** *Kronofogdemyndigheten* efterlyser ett klargörande av vad en EETS-betalningsförmedlare ska göra för att få verkställighet när en EETS-väganvändare inte betalar sin skuld till förmedlaren. *Skatteverket* önskar ett klargörande av om en fordran på en EETS-betalningsförmedlare ska lämnas till Kronofogdemyndigheten för indrivning och om det då blir ett allmänt eller enskilt mål.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt 23 § lagen om trängselskatt ska trängselskatt som inte betalas i rätt tid lämnas för indrivning. Med anledning av *Skatteverkets* synpunkt bör det förtydligas att bestämmelsen är tillämplig även när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för skatten. Enligt 1 kap. 6 § utsökningsbalken handläggs ett mål som allmänt mål bl.a. om det avser uttagande av skatt som staten har rätt till. Att en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för skatten ändrar inte det förhållandet.

Inom ramen för EETS ingår en EETS-betalningsförmedlare och en EETS-väganvändare ett civilrättsligt avtal om utförande av vägtullstjänster. Avtalet ska bl.a. innebära att EETS-

betalningsförmedlaren har rätt att ta upp en vägtull från EETS-väganvändaren och att väganvändaren därmed ska betala de fakturor som EETS-betalningsförmedlaren tillställer väganvändaren. Fakturorna motsvarar bl.a. den trängselskatt som EETS-betalningsförmedlaren är betalningsskyldig för, men som avser EETS-väganvändarens passager. Fakturorna avser däremot inte skatten som sådan, utan den betalas av EETS-betalningsförmedlaren till avgiftsupptagaren oberoende av EETS-väganvändarens betalning till EETS-betalningsförmedlaren. Av 18 § LEV, som föreslås ändra beteckning till 19 §, framgår också att EETS-väganvändarens betalning till EETS-betalningsförmedlaren sker med befriande verkan.

Mot den bakgrunden, och med hänvisning till *Kronofogdemyndighetens* synpunkt, anser regeringen att en EETS-betalningsförmedlares fordran på en EETS-väganvändare bör anses vara förlikningsbar. EETS-betalningsförmedlaren kan alltså ansöka om betalningsföreläggande enligt lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning om en EETS-väganvändare inte skulle betala sin skuld till förmedlaren. Målet handläggs då som ett enskilt mål hos Kronofogdemyndigheten. Därav följer att preskriptionstiden för fordringen löper enligt bestämmelserna i preskriptionslagen (1981:130).

## 5.14 Användningsförbud

**Regeringens förslag:** Skatt eller avgift som en betalningsförmedlare är skyldig att betala ska inte räknas in i ett skuldbelopp som ligger till grund för ett förbud att använda ett fordon.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter framförs på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt 18 a § lagen om trängselskatt och 14 § lagen om infrastrukturavgifter på väg får en skatte- respektive avgiftspliktig bil inte användas om trängselskatt respektive infrastrukturavgift eller avgifter för sen betalning av sådan skatt eller avgift inte har betalats. Användningsförbudet inträder dock först när den totala skulden uppgår till mer än 5 000 kronor och har varit obetald under minst sex månader. Vidare ska vissa skulder inte ligga till grund för ett användningsförbud.

Enligt den föreslagna ändringen i 17 § LEV är utgångspunkten att en EETS-betalningsförmedlare tar över betalningsansvaret från den skatt- eller avgiftsskyldige. EETS-väganvändaren betalar vägtullen med befriande verkan till sin betalningsförmedlare, se den föreslagna nya 19 § LEV. Om EETS-betalningsförmedlaren inte skulle fullgöra sin betalningsskyldighet, är det inget som ska drabba EETS-väganvändaren eller den skatt- eller avgiftsskyldige fordonsägaren, om denne inte är samma person som väganvändaren. I den totala avgiftsskuld som ska ligga till grund för ett användningsförbud bör därför inte räknas in skatt eller avgift som en EETS-betalningsförmedlare är skyldig att betala enligt 17 § LEV.



## 5.15 Infrastrukturavgifter på Svinesundsförbindelsen

**Regeringens förslag:** Särskilda regler ska inte gälla för beräkning av infrastrukturavgifter för färd på Svinesundsförbindelsen.

**Promemorian** innehåller inte något motsvarande förslag.

**Skälen för regeringens förslag:** Den 19 februari 2021 undertecknade Sveriges och Norges regeringar ett avtal om avveckling av avgiftssystemet för färd med motorfordon på den nya Svinesundsförbindelsen. I enlighet med avtalet tas avgifter inte ut sedan den 15 mars 2021 kl.14.00. Enligt 5 § tredje stycket lagen om infrastrukturavgifter på väg behöver infrastrukturavgifter som tas ut för färd på bron på Europaväg 6 över Svinesund inte baseras på den tidsperiod som anges i paragrafens andra stycke, så länge det ursprungliga avgiftssystemet på bron används och inte ändras i väsentlig omfattning. Eftersom avgiftssystemet på bron inte längre används, är regleringen i nämnda tredje stycke inte längre aktuell och bör tas bort.

## 6 Ikraftträdande

**Regeringens förslag:** De föreslagna bestämmelserna ska träda i kraft den 1 april 2022.

**Promemorians förslag** skiljer sig från regeringens förslag på så sätt att det i promemorian föreslås att bestämmelserna ska träda i kraft den 1 januari 2022.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter framförs på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Medlemsstaterna ska enligt EETS-direktivet sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 19 oktober 2021. Lagändringarna bör därför träda i kraft så snart som möjligt, vilket bedöms vara den 1 april 2022.

## 7 Konsekvenser

### 7.1 Avgiftsupptagare, betalningsförmedlare och EETS-väganvändare

**Regeringens bedömning:** För avgiftsupptagare innebär förslagen bl.a. att de ska tillhandahålla en s.k. testmiljö och betala ersättning till en EETS-betalningsförmedlare.

Förslagen innebär relativt stora lättnader för en EETS-betalningsförmedlare. Förmedlaren behöver t.ex. inte längre ingå avtal med avgiftsupptagare i samtliga vägtullsområden som omfattas av

direktivet. Det är svårt att i dagsläget bedöma hur marknaden för betalningsförmedlare kommer att utvecklas.

För EETS-väganvändare får förslagen positiva effekter i form av minskad administration om en EETS-betalningsförmedlare anlitas.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter framförs på bedömningen.

## Skälen för regeringens bedömning

### *Konsekvenser för avgiftsupptagare*

Ett elektroniskt vägtullssystem enligt EETS-direktivet innefattar, till skillnad från motsvarande definition i EFC-direktivet, även system för uttag av vägtullar genom automatisk avläsning av ett fordon's registreringsskylt. Det innebär för Sveriges del att såväl systemen för trängselskatt i Göteborg och Stockholm som systemen för infrastrukturavgifter på Motalabron och Sundsvallsbron omfattas av definitionen. Avgiftsupptagare för dessa system blir alltså skyldiga att på icke-diskriminerande grunder godta alla EETS-betalningsförmedlare som uppfyller villkoren i avgiftsupptagarens områdesdeklaration. Avgiftssystemet på Öresundsbron omfattas sedan tidigare av lagstiftningen på området.

För det fall en avgiftsupptagare i sin områdesdeklaration kräver att någon form av teknisk fordonsutrustning ska användas, t.ex. för att identifiera fordonet, ska avgiftsupptagaren tillhandahålla en testmiljö där en EETS-betalningsförmedlare eller ett ombud för denne kan kontrollera om viss fordonsutrustning är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem. Detta är ett nytt krav som EETS-direktivet ställer på avgiftsupptagaren. Konsekvensen för den enskilda avgiftsupptagaren bedöms dock som ringa. Eftersom det ligger i avgiftsupptagarens intresse att genom test säkerställa att aktuell fordonsutrustning fungerar i det aktuella vägtullsområdet så är det rimligt att tro att denne skulle ha utvecklat en testmiljö även utan ett formellt krav på en sådan. Avgiftsupptagaren får dessutom begära att EETS-betalningsförmedlaren eller dennes ombud betalar kostnaderna för de test som utförs.

Ytterligare en nyhet enligt EETS-direktivet är att en avgiftsupptagare ska betala ersättning till EETS-betalningsförmedlare som verkar i avgiftsupptagarens vägtullsområde. Metoden för att beräkna ersättningen ska framgå av avgiftsupptagarens områdesdeklaration. Inte heller detta krav torde medföra några större konsekvenser för avgiftsupptagaren eftersom ersättning torde betalas även utan detta krav, men då i enlighet med avtalet med EETS-betalningsförmedlaren.

### *Konsekvenser för betalningsförmedlare*

EETS-direktivet bedöms innebära relativt stora lättnader för EETS-betalningsförmedlarna. De behöver inte längre ingå avtal med avgiftsupptagare i samtliga vägtullsområden som omfattas av direktivet. EETS-betalningsförmedlare kommer utan begränsning att kunna välja i vilka länder de ska etablera sig, så länge de uppfyller kraven att inom tre år från registreringen träffa avtal om förmedling av vägtull med

avgiftsupptagare för samtliga vägtullsområden i minst fyra länder som omfattas av EETS-direktivet samt träffar avtal för samtliga vägtullsområden i ett land inom två år från tidpunkten då det första avtalet i det landet ingicks.

EETS-betalningsförmedlare behöver inte heller, i de fall en fordonsutrustning krävs, förse alla typer av fordon med fordonsutrustning, utan de kan välja att rikta sig till enbart tunga fordon eller enbart lätta fordon. Till och med den 31 december 2027 får EETS-betalningsförmedlare förse användare av lätta fordon med fordonsutrustning som lämpar sig för användning endast av 5,8 GHz mikrovågsteknik.

Lättnaderna för EETS-betalningsförmedlare är en förutsättning för att utvecklingen mot driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i hela unionen på sikt ska kunna realiseras. Samtidigt måste effekterna för små och perifera medlemsstaters marknader, t.ex. Sveriges, följas. Det finns en risk att dessa marknader åtminstone inledningsvis inte blir tillräckligt intressanta för EETS-betalningsförmedlare, varför åtgärder för att öka dessa marknaders attraktionskraft kan komma att bli nödvändiga.

EETS-direktivet innebär även att avgiftsupptagare ska betala ersättning till EETS-betalningsförmedlare som verkar i avgiftsupptagarens vägtullsområde. Metoden för att beräkna ersättningen ska framgå av avgiftsupptagarens områdesdeklaration och kan därmed utgöra underlag för betalningsförmedlaren val av områden att verka i.

Det är svårt att i dagsläget bedöma hur marknaden för EETS-betalningsförmedlare kommer att utvecklas. Det finns inte några rättsliga hinder mot att betalningsförmedlare utan EETS-status verkar vid sidan av EETS. Ingen reglering föreslås för sådana förmedlare. Därmed kan båda typerna av betalningsförmedlare, som verkar under delvis olika villkor, komma att konkurrera om väganvändarna.

### *Konsekvenser för väganvändarna*

De föreslagna reglerna syftar, liksom tidigare EU-lagstiftning på området, till att underlätta för EETS-väganvändarna genom att det på sikt ska vara möjligt att enkelt betala vägtullar på stora delar av det europeiska vägnätet genom att teckna ett enda avtal med en valfri EETS-betalningsförmedlare. Det kommer även i fortsättningen att vara frivilligt för väganvändarna att teckna avtal med en EETS-betalningsförmedlare.

Eftersom systemen för trängselskatt och infrastrukturavgifter kommer att omfattas av LEV, blir det möjligt att betala vägtull i dessa system via en betalningsförmedlare. EETS-betalningsförmedlare kommer dock utan begränsning att kunna välja i vilka länder de ska etablera sig. Om den svenska marknaden, som är relativt liten och perifer, inte anses tillräckligt attraktiv, finns det en risk att Sverige ställs utanför och då går miste om driftskompatibilitetens fördelar. För EETS-väganvändare skulle det innebära att de även fortsättningsvis kommer att få en separat avisering av de vägtullar de ska betala i Sverige. Svenska väganvändare som kör i Europa kan dock dra nytta av den driftskompatibilitet som förväntas uppstå i de centrala delarna av Europa.

Det gränsöverskridande informationsutbytet mellan nationella kontaktpunkter om fordon och ägare eller innehavare av fordon förväntas

medföra att en betydligt större andel av de utländska fordonsägarna och innehavarna av fordon kommer att nås av beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift och därmed betala vägtull i Sverige.

## 7.2 Transportstyrelsen

**Regeringens bedömning:** Förslagen förväntas medföra vissa utvecklingskostnader och kan eventuellt även medföra ökade administrationskostnader för Transportstyrelsen. Kostnaderna rymms inom de befintliga anslagsramarna eller finansieras med intäkter från infrastrukturavgifter.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* är tveksam till om kostnaderna för indrivning av fordringar från utländska fordonsägare kommer att bli lägre om betalning sker via en EETS-betalningsförmedlare. Det är inte heller säkert att en identifiering av en utländsk fordonsägare via Eucaris-tjänsten leder till en billigare hantering för myndigheten. Utvecklingen av myndighetens systemlösningar är beroende av när standarder fastställs och de relativa kostnaderna är beroende av antalet användare.

**Skälen för regeringens bedömning:** Av avsnitt 5.4.1 framgår att Transportstyrelsen bör utses till avgiftsupptagare på allmän väg enligt LEV. Det innebär att Transportstyrelsen övertar denna roll från Trafikverket och att de regler som gäller för juridiska personer som är avgiftsupptagare blir tillämpliga på Transportstyrelsen. I dagsläget skulle Transportstyrelsen bli avgiftsupptagare för trängselskattesystemen i Göteborg och Stockholm samt systemen för uttag av infrastrukturavgifter på Motalabron och Sundsvallsbron. När den nya Skurubron, väg 222, tas i drift skulle Transportstyrelsen även bli avgiftsupptagare för systemet för uttag av infrastrukturavgifter på den bron.

Viktiga uppgifter för Transportstyrelsen blir att upprätta en områdesdeklaration, som innehåller de allmänna villkor som ska vara uppfyllda för att en betalningsförmedlare ska få verka i svenska vägtullsområden på allmän väg, samt att utforma och förhandla de avtalsvillkor som ska gälla för dessa. Det kan noteras att allmänna villkor för tillträde till vägtullssystem har arbetats fram inom ramen för det skandinaviska samarbetet EasyGo. Fastställandet av avtalsvillkoren medför kostnader för administration, som kan inkludera förlikningsprocesser. Myndighetens kostnad är i hög utsträckning beroende av hur många EETS-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.

Avtalsvillkoren i sig blir viktiga för kostnaderna för upptaget av vägtullar 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 EETS-betalningsförmedlare. Det torde finnas förutsättningar för Transport-

styrelsen att i vart fall när det gäller avgiftsupptag för utländska fordon förhandla om villkor som skapar förutsättningar för betydligt lägre administrativa kostnader jämfört med dagens kostnader.

Kostnaderna för att förhandla om och tillämpa avtalsvillkoren samt kostnaderna för avtalsvillkoren i sig bör kunna betraktas som kostnader för administration av vägtullssystemen och därmed finansieras med avgiftsintäkterna, dvs. med intäkter från infrastrukturavgifter samt från anslagen 1:11 Trängselskatt i Stockholm och 1:14 Trängselskatt i Göteborg.

Det gränsöverskridande informationsutbytet av uppgifter om fordon och ägare eller innehavare av fordon i enlighet med EETS-direktivet ska ske via nationella kontaktpunkter genom den tekniska plattformen Eucaris. Transportstyrelsen ansvarar för Eucaris i Sverige.

Transportstyrelsen kommer att behöva göra ett visst utvecklingsarbete för att anpassa sitt centralsystem för trängselskatt och infrastrukturavgifter till att även kunna hantera betalningsförmedlare och anpassa Eucaris för gränsöverskridande informationsutbyte i enlighet med EETS-direktivet. Regeringen delar *Transportstyrelsens* uppfattning att kostnaderna i viss mån är beroende av bl.a. när tekniska standarder fastställs och hur många som använder systemen. Kostnaderna för anpassning av centralsystemet bedöms uppgå till cirka 12,5 miljoner kronor. Kostnader för anpassning av Eucaris bedöms uppgå till cirka 1–1,5 miljoner kronor. I det fall EETS-betalningsförmedlare väljer att teckna avtal i Sverige kan det å andra sidan komma att innebära minskade administrationskostnader för Transportstyrelsen. Kostnaden för att driva in skatt och avgift från utländska fordon förväntas bli betydligt lägre än i dag om betalning sker via en EETS-betalningsförmedlare även om det, som *Transportstyrelsen* påpekar, finns en viss osäkerhet kring de exakta kostnaderna. Å andra sidan kan det bli en viss kostnadsökning för svenska fordon som sluter avtal med EETS-betalningsförmedlare. Dessa kostnader är i hög utsträckning beroende av hur många väganvändare som väljer att teckna avtal med en EETS-betalningsförmedlare och hur många av dem som har svenskregistrerade fordon, något som inte går att uppskatta i dag.

Kostnader för anpassning av Transportstyrelsens centralsystem samt kostnader för eventuellt ökade administrationskostnader finansieras inom befintliga ramar på anslag 1:11 trängselskatt i Stockholm och 1:14 trängselskatt i Göteborg samt med inkomster från infrastrukturavgifter. Kostnader för anpassning av Eucaris finansieras inom befintlig ram på myndighetens förvaltningsanslag.

### 7.3 Övriga offentligfinansiella effekter

**Regeringens bedömning:** Den myndighet som utses till gemensamt kontaktställe kan få marginella kostnader för uppdraget som bör kunna tas inom ram. Detsamma gäller den myndighet som är förlikningsorgan.

Det gränsöverskridande informationsutbytet förväntas medföra att i princip alla utländska fordonsägare kan nås av svenska beslut om vägtull. Det får till följd att sådana vägtullar kommer att betalas i betydligt större utsträckning än nu.

Sammantaget bedöms förslagen initialt ge positiva effekter på statens offentliga finanser. Hur intäkterna från trängselskatt och infrastrukturavgifter på sikt kan komma att påverkas är för närvarande svårt att bedöma. En sådan bedömning kan göras först när EETS varit operativt under några år.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Kommerskollegium* framhåller ett fortsatt behov av finansiering för uppdraget som förlikningsorgan och anser att finansieringen bör ske genom en utökning av kollegiets förvaltningsanslag. *Skatteverket* bedömer att förslagen för myndigheten medför engångskostnader om cirka 750 000 kronor för bl.a. administration och information och löpande kostnader om cirka 2 500 000 kronor per år fr.o.m. 2022 på grund av en ökad mängd ärenden när fler utländska fordon kan debiteras trängselskatt.

### **Skälen för regeringens bedömning**

#### *Gemensamt kontaktställe*

Den myndighet som utses till gemensamt kontaktställe för EETS-betalningsförmedlare får nya uppgifter. Det gemensamma kontaktstället ska på begäran av en EETS-betalningsförmedlare underlätta och samordna kontakter mellan betalningsförmedlaren och avgiftsupptagare för vägtullsområden i Sverige. Förutom de vägtullsområden som Transportstyrelsen är avgiftsupptagare för innebär förslagen att samordning krävs med Øresundsbro Konsortiet. I vart fall initialt kommer insatserna troligtvis att vara av begränsad omfattning och inte medföra mer än marginella kostnader. Kostnaderna bedöms kunna tas inom ram.

#### *Förlikningsorgan*

Kommerskollegium är förlikningsorgan enligt 24 § LEV, som föreslås ändra beteckning till 26 §. Myndigheten kan för genomförandet av uppgiften rekvirera medel från Trafikverket i egenskap av avgiftsupptagare. Då uppgiften som avgiftsupptagare föreslås föras över till Transportstyrelsen så bör Kommerskollegium i fortsättningen rekvirera medel för genomförandet av uppgiften från Transportstyrelsen.

#### *Informationsutbyte*

Att direktivet kan tillämpas för att efterfråga information i syfte att säkerställa att beslut om vägtull adresseras till den rätta ägaren eller brukaren av fordonet borde få positiva budgetära konsekvenser. Skälet till det är att i princip alla utländska fordonsägare bör kunna nås av svenska beslut om vägtull. Dessutom förväntas administrationskostnaderna för att nå även de utländska fordonsägare som inte väljer att ansluta sig till en EETS-betalningsförmedlare minska jämfört med dagens kostnader.

#### *Övriga effekter på trängselskattesystemen*

I dagsläget är det endast 12 utländska vägtrafikregister som Transportstyrelsen har tillgång till. Från dem kan Transportstyrelsen få uppgifter om fordonsägare för att fatta beslut om trängselskatt och

infrastrukturavgift. Under 2019 stod dessa länder för ca 60 procent av alla passager som gjordes av skattskyldiga utländska fordonsägare. Intäkter från trängselskatt och tilläggsavgift för dessa fordon uppgick till 40,7 miljoner kronor. Storleken på de budgetära konsekvenserna av att i princip alla fordonsägare som är registrerade i ett land som omfattas av EETS-direktivet nu förväntas kunna beskattas är svårbedömd. Förutsatt att dessa utländska fordonsägare i genomsnitt ska betala lika mycket i trängselskatt som fordonsägare från de länder som Transportstyrelsen i dag får uppgifter från samt att betalningsviljan är densamma så torde intäkterna från utländska fordonsägare öka med ca 27 miljoner kr per år från och med 2022.

Den sammanlagda trafikminskningen till följd av att i princip alla utländska fordonsägare härnäst torde kunna beskattas förväntas bli ytterst marginell, eftersom utländska bilar som passerar betalstationerna i Stockholm och Göteborg utgör ca 2 procent av samtliga passager i respektive trängselskattesystem. Till följd av den marginellt minskade fordonsmängden bedöms de positiva miljöeffekterna av förslagen bli ytterst små.

Eftersom EETS-väganvändare som tecknat avtal med en EETS-betalningsförmedlare inte kommer att påföras någon tilläggsavgift, förväntas intäkterna från tilläggsavgifter kopplade till trängselskatten att minska, i vart fall på sikt. Dessa kostnader är i hög utsträckning beroende av hur många väganvändare som väljer att teckna avtal med en EETS-betalningsförmedlare, något som inte går att uppskatta i dag. Med antagandet att de skattskyldiga som ansluter sig till en EETS-betalningsförmedlare betalar sin skatt i tid lika ofta som den genomsnittliga skattskyldige så torde minskningen i intäkterna från tilläggsavgifter vara proportionerlig med andelen skattskyldiga som har avtal med en EETS-betalningsförmedlare. Initialt torde det dock vara en relativt liten andel av dem som passerar trängselskattesystemen som använder sig av en EETS-betalningsförmedlare. Men det är inte orimligt att anta att inom 10 år har 10 procent av de skattskyldiga som i dag passerar Stockholm och Göteborg anslutit sig till en EETS-betalningsförmedlare. Andelen kan dock vara både högre och lägre. Särskilt med beaktande av att en EETS-betalningsförmedlare i praktiken inte kommer att kunna utföra vägtullstjänster i Sverige innan en tillämplig standard finns och Transportstyrelsen har anpassat sitt elektroniska vägtullssystem efter den. Som framgår av avsnitt 5.7 kommer en standard att vara färdig för tillämpning tidigast 2024. Med dagens storlek på intäkter från tilläggsavgift skulle det på sikt motsvara ett årligt intäktsbortfall på 20 miljoner kronor om det är 10 procent som är anslutna till en EETS-betalningsförmedlare, medan det på sikt skulle motsvara ett årligt intäktsbortfall på 10 miljoner kronor om 5 procent anslutit sig till en EETS-betalningsförmedlare och 40 miljoner kronor om 20 procent är anslutna till en EETS-betalningsförmedlare.

Incitamenten för att teckna avtal med en EETS-betalningsförmedlare torde vara störst hos företag eller privatpersoner som pendlar mycket över landsgränserna, troligen allra störst för företag som verkar inom transportbranschen. Det kan förväntas att företag som verkar inom transportbranschen, i vart fall större företag, redan i dag har rutiner och betalningslösningar som minskar risken att påföras tilläggsavgift. I det fall

en utländsk väganvändare, som kommer från ett land som Transportstyrelsen i dagsläget inte har möjlighet att få ägaruppgifter från, ansluter sig till en EETS-betalningsförmedlare skulle det förstås inte få till följd att intäkterna från tilläggsavgifterna minskar jämfört med i dag. Det skulle i stället innebära att intäkterna från trängselskatten ökar, dock inte så mycket som antas ovan, eftersom tilläggsavgift i det fallet inte kan påföras. Sammantaget skulle detta innebära att antagandet att intäktsbortfallet är proportionerligt mot andelen skattskyldiga som anslutit sig till en EETS-betalningsförmedlare inte stämmer och att effekten av genomförandet av EETS-direktivet innebär ett mindre intäktsbortfall än vad som beskrivits ovan. Detta illustrerar också svårigheterna i att bedöma vilka offentligfinansiella effekter genomförandet av EETS-direktivet får.

De ökade kostnaderna för *Skatteverket* bedöms kunna tas inom ram.

#### *Övriga effekter på infrastrukturavgiftssystemen*

Resonemangen som förs ovan om övriga effekter på trängselskattesystemen är direkt tillämpbara även på infrastrukturavgiftssystemen. Den skillnaden finns dock att intäkterna från infrastrukturavgifterna är betydligt lägre än intäkterna från trängselskatten och att andelen utländska fordon som passerar Motala och Sundsvall är något högre än andelen som passerar Stockholm och Göteborg.

De utländska fordon som Transportstyrelsen för närvarande kan få uppgift om ägaren till och därmed fakturera stod under 2019 för ca 60 procent av alla passager som gjordes av avgiftsskyldiga utländska fordonsägare. Intäkter från infrastrukturavgift, förseningsavgift och tilläggsavgift för dessa fordon uppgick till 6,0 miljoner kronor. Förutsatt att övriga utländska fordonsägare i genomsnitt ska betala lika mycket för infrastrukturavgifter som fordonsägare från dessa länder samt att betalningsviljan är densamma, torde intäkterna från utländska fordonsägare öka med ca 4 miljoner kr per år från och med 2022.

Utländska bilar som passerar betalstationer i Motala utgör ca 7 procent av samtliga passager, medan de i Sundsvall utgör ca 5 procent av samtliga passager. Förslagen i denna promemoria bedöms innebära en marginell minskning av antalet passager och därmed medföra ytterst ringa positiva miljöeffekter.

Med dagens storlek på intäkter från förseningsavgift och tilläggsavgift förväntas på sikt ett årligt intäktsbortfall som motsvarar 5 miljoner kronor om det är 10 procent av väganvändarna som är anslutna till en EETS-betalningsförmedlare, medan det på sikt skulle motsvara ett årligt intäktsbortfall på 2,5 miljoner kronor om 5 procent anslutit sig till en EETS-betalningsförmedlare respektive 10 miljoner kronor om 20 procent är anslutna till en EETS-betalningsförmedlare.

#### *Samlad bedömning av offentligfinansiella effekter*

Sammantaget bedöms förslagen initialt ge positiva effekter på statens finanser. De kan på sikt komma att resultera i minskade intäkter från trängselskatt och infrastrukturavgifter. Osäkerhetsfaktorerna är dock i dagsläget alltför stora för att det ska gå att göra en bedömning av om och när det i så fall förväntas inträffa. Det är först när EETS har varit operativt under några år som en tillförlitlig bedömning kan göras. Anslagen på



statens budget anpassas i samma utsträckning som överskottet från intäkterna påverkas. Eventuellt kan nyttjandet av låneramen för trängselskattefinansierade investeringar påverkas av förändringar i intäkter.

## 8 Författningskommentar

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

*3 c § Om ett beslut enligt 11, 14 a eller 15 § avser trängselskatt som en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, ska beslutet skickas till betalningsförmedlaren i stället för till den skattskyldige. Detsamma gäller för beslut som beskattningsmyndigheten på eget initiativ fattar enligt 15 a eller 18 §.*

*En EETS-betalningsförmedlare ska underrättas om andra beslut än de beslut som avses i första stycket om de påverkar betalningen av trängselskatt som EETS-betalningsförmedlaren är betalningsskyldig för.*

I paragrafen, som är ny, regleras underrättelser av beslut i vissa fall. Övervägandena finns i avsnitt 5.12.2.

Paragrafen avser situationen när en ägare eller användare av ett fordon har anlitat en sådan EETS-betalningsförmedlare som avses i 4 § 5 lagen om elektroniska vägtullssystem, förkortad LEV, och därmed blivit en EETS-väganvändare. En EETS-betalningsförmedlare är en aktör som tillhandahåller en europeisk elektronisk vägtullstjänst som bl.a. innebär att betalningsförmedlaren sköter betalningen av trängselskatt för den skattskyldiges fordon. EETS-väganvändaren kan vara den skattskyldige. Det kan också vara någon som den skattskyldige t.ex. har lånat ut sitt fordon till och som har träffat ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare.

Enligt *första stycket* ska ett beslut om trängselskatt eller rättelse av ett sådant beslut inte skickas till den skattskyldige, utan till EETS-betalningsförmedlaren, om betalningsförmedlaren är betalningsskyldig för trängselskatten enligt 17 § LEV. Även när beskattningsmyndigheten på eget initiativ beslutar om omprövning eller befrielse från eller återbetalning av trängselskatt, ska beslutet skickas till betalningsförmedlaren, om denne är betalningsskyldig för skatten. Denna ordning för vem som ska underrättas om ett beslut gäller i stället för 33 § förvaltningslagen (2017:900). Av 8 § LEV framgår att EETS-väganvändaren, i fakturan från EETS-betalningsförmedlaren, kommer att få all relevant information för att kunna ta till vara sina rättigheter, bl.a. information om hur det bakomliggande myndighetsbeslutet kan omprövas eller överklagas.

*Andra stycket* reglerar underrättelser av andra beslut som avser trängselskatt än de som avses i första stycket, t.ex. beslut om omprövning eller befrielse från skatt som fattats på begäran eller ansökan av en EETS-väganvändare. Sådana beslut, som förutsätter att EETS-väganvändaren är aktiv, t.ex. genom att ansöka om en åtgärd, ska skickas till EETS-väganvändaren. När ett sådant beslut påverkar EETS-betalningsförmedlaren betalningsskyldighet ska denne underrättas om beslutet. En underrättelse kan ske på olika sätt och behöver inte avse beslutet i dess helhet.

**3 d §** Om en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatt enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, ska det som sägs om den skattskyldige i följande bestämmelser i stället tillämpas på EETS-väganvändaren:

1. 15 a, 15 b, 18 och 20 §§, och
2. 19 §, i fråga om beslut enligt 15, 15 a och 18 §§.

Paragrafen, som är ny, reglerar tillämpningen av vissa bestämmelser på en EETS-väganvändare. Övervägandena finns i avsnitt 5.12.1.

Paragrafen avser situationen när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatt. Det är då EETS-väganvändaren, även om denne är en annan person än den skattskyldige, som får begära omprövning av och överklaga ett beslut om trängselskatt samt ansöka om befrielse från eller återbetalning av skatt och överklaga ett sådant beslut. Den skattskyldige kan t.ex. ha lånat ut sitt fordon. Om låntagaren i en sådan situation träffar ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare blir låntagaren EETS-väganvändare.

**3 e §** Om en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatt enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, ska det som sägs om den skattskyldige i 19 § i stället tillämpas på EETS-betalningsförmedlaren, i fråga om beslut enligt 17 §.

Paragrafen, som är ny, reglerar tillämpningen av vissa bestämmelser på en EETS-betalningsförmedlare. Övervägandena finns i avsnitt 5.12.1.

Paragrafen avser situationen när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatt. Det är då EETS-betalningsförmedlaren som får överklaga ett beslut om anstånd med betalningen av trängselskatt.

### **Betalningsskyldighet**

**8 a §** Den som är skattskyldig är också betalningsskyldig för trängselskatt och tilläggsavgift. Det gäller dock inte när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatten enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

I paragrafen, som är ny, regleras betalningsskyldighet för trängselskatt och tilläggsavgift. Övervägandena finns i avsnitt 5.12.1.

Huvudregeln är att den skattskyldige också är betalningsskyldig för trängselskatt och en eventuell tilläggsavgift. Undantag görs när en ägare eller användare av ett fordon har anlitat en sådan EETS-betalningsförmedlare som avses i 4 § 5 lagen om elektroniska vägtullssystem och denne är ansvarig för betalningen av trängselskatten enligt 17 § i den lagen. Betalningsförmedlaren är betalningsskyldig för trängselskatt som avser ett fordon som omfattas av ett avtal med en EETS-väganvändare. EETS-väganvändaren kan vara den skattskyldige. Det kan också vara någon som den skattskyldige t.ex. har lånat ut sitt fordon till och som har träffat ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare. Av 14 § framgår att tilläggsavgift inte ska tas ut när en EETS-betalningsförmedlare är ansvarig för betalning av trängselskatten.

**11 §** Beskattningsbeslut ska fattas för varje bil, för vilken skattskyldighet enligt 9 § har inträtt. Varje beslut ska avse en kalendermånad.

Om mer än en person under en kalendermånad blivit skattskyldig för en bil, ska ett beskattningsbeslut fattas för varje skattskyldig.

*Om mer än en person eller EETS-betalningsförmedlare under en kalendermånad blivit betalningsskyldig för en bil, ska ett beskattningsbeslut fattas avseende varje betalningsskyldig.*

I paragrafen regleras beskattningsbeslut. Övervägandena finns i avsnitt 5.12.1.

Ett nytt *tredje stycke* läggs till i paragrafen. Stycket avser situationen när den skattskyldige inte är betalningsskyldig för skatten under en hel kalendermånad. Exempelvis kan en EETS-betalningsförmedlare som avses i 4 § 5 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, förkortad LEV, ha anlåtats för betalning av skatten under en del av kalendermånaden eller så kan ett byte av EETS-betalningsförmedlare ha skett under månaden. En EETS-betalningsförmedlare är enligt 17 § LEV som huvudregel betalningsskyldig för trängselskatten i stället för den skattskyldige. Om fler än en person eller EETS-betalningsförmedlare har blivit betalningsskyldiga för skatten under samma kalendermånad, ska ett beskattningsbeslut avseende varje betalningsskyldig fattas. Flera beskattningsbeslut avseende samma kalendermånad kommer alltså att fattas för den skattskyldige i en sådan situation. Hur många beslut som ska fattas beror på hur många betalningsförmedlare som har varit betalningsskyldiga och i vilken omfattning den skattskyldige själv har varit betalningsskyldig för skatten under kalendermånaden.

**11 a §** *Beskattningsbeslut enligt 2 § andra stycket ska fattas senast den 20 i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser.*

I paragrafen, som är ny, regleras när Transportstyrelsen ska fatta automatiserade beskattningsbeslut.

Paragrafen motsvarar hittillsvarande 11 § tredje stycket.

**14 §** Om trängselskatt inte betalas inom den tid som anges i 12 §, 15 § andra stycket eller 15 a § andra stycket, ska en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 500 kronor. *Detta gäller dock inte när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatten enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.* Tilläggsavgift får påföras en skattskyldig högst en gång per bil och kalendermånad.

Beslut om tilläggsavgift enligt 2 § andra stycket ska fattas senast 20 dagar efter dagen då skatten skulle ha betalats.

Tilläggsavgift och obetald trängselskatt ska betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om tilläggsavgift.

I paragrafen regleras uttag av tilläggsavgift. Övervägandena finns i avsnitt 5.12.1.

I *första stycket* läggs en ny *andra mening* till. Av denna framgår att tilläggsavgift inte ska tas ut vid för sen betalning av trängselskatt när en sådan EETS-betalningsförmedlare som avses i 4 § 5 lagen om elektroniska vägtullssystem är betalningsskyldig för skatten. En eventuell sanktion om

betalningsförmedlaren skulle betala skatten för sent får i stället regleras i avtalet mellan avgiftsupptagaren och betalningsförmedlaren.

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

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

I den totala skulden ska inte räknas in

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

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

3. skatt som en EETS-betalningsförmedlare är skyldig att betala enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

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

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

I paragrafen regleras användningsförbud för ett fordon. Övervägandena finns i avsnitt 5.14.

I andra stycket införs in en ny *tredje punkt*. Av punkten framgår att skatt som en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för, i stället för den skattskyldige, inte ska räknas in i skuldbeloppet vid bedömning av om användningsförbud ska inträda för ett fordon.

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

**1 §** Syftet med denna lag är att enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/520/EU av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen, i den ursprungliga lydelsen, främja betalningen av vägtullar genom att

1. säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem, och
2. underlätta gränsöverskridande utbyte av information om fordon och ägare eller innehavare av fordon.

I paragrafen anges det övergripande syftet med lagen. Genom ändringen genomförs artikel 1.1 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

Paragrafen skrivs om i punktform för att återspegla att syftet med lagen består av två delar.

*Punkten 1* innebär att det ska säkerställas att olika elektroniska vägtullssystem kan fungera tillsammans, t.ex. genom att samma tekniska krav och krav på förfaranden ska gälla för vägtullssystemen.

Enligt *punkten 2* syftar lagen till att underlätta för avgiftsupptagare att kunna få betalt för sina fordringar på vägtullar. I de fall avgiftsupptagaren inte känner till vem kravet på betalning ska riktas till ska uppgifter kunna utbytas för att kravet ska kunna framställas till rätt mottagare.

### 3 § Denna lag ska inte tillämpas på

1. mindre och helt *lokala elektroniska* vägtullssystem, om kostnaderna för att uppfylla de föreskrivna kraven inte står i proportion till fördelarna, *eller*
2. *parkeringsavgifter*.

Den som avser att inrätta ett sådant system som avses i första stycket 1 ska anmäla detta till den myndighet som regeringen bestämmer.

Paragrafen reglerar vissa undantag från lagens tillämpningsområde. Genom ändringarna genomförs artiklarna 1.2 och 1.3 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Lagen gäller elektroniska vägtullssystem. I paragrafen anges vissa undantag från lagens tillämpningsområde. Vad som avses med elektroniska vägtullssystem framgår av 4 § 7.

*Första stycket* kompletteras med ett undantag från lagens tillämpningsområde för parkeringsavgifter. Elektroniska vägtullssystem kan t.ex. användas inom vissa parkeringsområden. Vidare delas stycket in i punkter.

Ändringen i *andra stycket* är en följd av att första stycket skrivs i punktform.

### 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 en annan stat inom *Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (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 *tillhandahåller vägtullstjänster*,

4. *EETS*: en *europaisk elektronisk vägtullstjänst som en EETS-betalningsförmedlare tillhandahåller en EETS-väganvändare*,

5. *EETS-betalningsförmedlare*: en *betalningsförmedlare som är registrerad enligt denna lag eller i en annan stat inom EES i enlighet med direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, och som ger EETS-väganvändare tillgång till EETS*,

6. *EETS-väganvändare*: den som har träffat avtal med en *EETS-betalningsförmedlare om att få tillgång till EETS*,

7. *elektroniskt vägtullssystem*: ett tekniskt och administrativt system för att ta upp vägtullar i ett vägtullsområde med stöd av fordonsutrustning *eller automatisk avläsning av ett fordons registreringskylt*,

8. *fordon*: *motorfordon eller ledade fordonskombinationer som är avsedda för eller används för person- eller godstransport på väg*,

9. *fordonsutrustning*: en komplett uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som behövs för att kunna använda ett elektroniskt vägtullssystem och som är installerade i *eller medförs i* ett fordon för insamling, lagring, bearbetning, fjärrmottagning och överföring av data,

10. *färdvägsdeklaration*: en sådan uppgift till en avgiftsupptagare som bekräftar att ett fordon *befinner sig i eller har befunnit sig i* dennes vägtullsområde,

11. *innehavare av ett fordon*: en *person i vars namn ett fordon är registrerat enligt bestämmelserna i registreringslandet, och som inte är fordonsägaren*,

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

13. *väganvändare*: den som har träffat avtal med en *betalningsförmedlare om en vägtullstjänst*,

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

15. 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,

16. vägtullstjänst: en tjänst som gör det möjligt för en väganvändare att använda ett fordon inom ett eller flera vägtullsområden med stöd av ett kontrakt med en betalningsförmedlare, som omfattar att

a) vid behov tillhandahålla anpassad fordonsutrustning och se till att funktionaliteten hos utrustningen bibehålls,

b) ta ut en vägtull av väganvändaren och garantera att avgiftsupptagaren får betalt för vägtullen,

c) göra det möjligt för väganvändaren att betala vägtullen,

d) sköta kundkontakterna med väganvändaren, och

e) följa förekommande säkerhets- och integritetsriktlinjer för aktuella vägtullssystem.

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

Paragrafen innehåller definitioner av vissa centrala ord och uttryck. Genom ändringarna genomförs delar av artikel 2 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

I första stycket görs bl.a. följande ändringar.

Genom ändringen i *punkten 3* tydliggörs att en betalningsförmedlare inte enbart förmedlar betalning av vägtull från en väganvändare till en avgiftsupptagare. En betalningsförmedlare tillhandahåller vägtullstjänster. Förmedling av betalning av vägtullar är en del av en sådan tjänst, men tjänsten innehåller även andra delar, t.ex. att tillhandahålla den fordonsutrustning som behövs, jfr punkt 16. Vägtullstjänsten tillhandahålls inom ett eller flera vägtullsområden och för ett eller flera slag av fordon.

En definition av EETS förs in i en ny *punkt 4*. EETS är en europeisk elektronisk vägtullstjänst som ger en EETS-väganvändare möjlighet att, genom ett kontrakt med en EETS-betalningsförmedlare, samla betalningen av sina vägtullar för en viss period till en faktura. I stället för att få fakturor från varje avgiftsupptagare får EETS-väganvändaren en faktura som omfattar alla vägtullar som avser vägtullsområden som EETS-betalningsförmedlaren verkar i, oavsett land inom EES, och som EETS-väganvändaren har blivit betalningsskyldig för under en viss period.

I en ny *punkt 5* definieras EETS-betalningsförmedlare. En EETS-betalningsförmedlare är en särskild typ av betalningsförmedlare. Liksom andra betalningsförmedlare tillhandahåller en EETS-betalningsförmedlare vägtullstjänster, vilket bl.a. inkluderar förmedling av betalning av vägtullar från en väganvändare till en avgiftsupptagare. Till skillnad från övriga betalningsförmedlare är en EETS-betalningsförmedlare en del av det europeiska systemet för elektroniska vägtullstjänster. En EETS-betalningsförmedlare som är etablerad i Sverige ska vara registrerad enligt 5 § och omfattas, till skillnad från andra betalningsförmedlare, av de bestämmelser i lagen som särskilt gäller för EETS-betalningsförmedlare.

EETS-väganvändare definieras i en ny *punkt 6*. En EETS-väganvändare är en väganvändare som har träffat avtal med en EETS-betalningsförmedlare och därmed fått tillgång till den europeiska elektroniska vägtullstjänsten EETS. En EETS-väganvändare kan vara en fysisk eller juridisk person. EETS-väganvändare omfattas, till skillnad från andra

väganvändare, av de rättigheter och skyldigheter som enligt denna lag gäller för just sådana användare.

Den hittillsvarande punkten 4 ändras och blir *punkt 7*. Definitionen av ett elektroniskt vägtullssystem ändras så att den även omfattar system med automatisk avläsning av ett fordon's registrerings skylt. Ett exempel på ett sådant system är systemet för uttag av trängselskatt.

Ordet fordon definieras i en ny *punkt 8*. Definitionen är hämtad ur EETS-direktivet och skiljer sig åt från definitionen av samma begrepp i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Den hittillsvarande punkten 5 ändras och blir *punkt 9*. Ändringen tydliggör att fordonsutrustning inte behöver vara fast installerad i fordonet, utan kan medföras löst i fordonet. Ett exempel på utrustning som kan medföras löst i fordonet är en transponder.

Den hittillsvarande punkten 6 ändras och blir *punkt 10*. Genom ändringen tydliggörs att en färdvägsdeklaration kan tala om att ett fordon vid en viss tidpunkt antingen befinner sig i ett vägtullsområde eller har befunnit sig i vägtullsområdet.

Av en ny *punkt 11* framgår att bestämmelserna i ett fordon's registreringsland avgör vem som, utan att vara fordon'sägare, ska anses vara innehavare av ett fordon. Innehavare kan exempelvis vara en person som har nyttjanderätt till ett fordon. Ägaren av ett fordon anses inte som innehavare enligt definitionen.

*Punkten 12* motsvarar hittillsvarande punkten 7.

Den hittillsvarande punkten 8 ändras och blir *punkt 13*. Ändringen innebär att det avtal som en väganvändare träffar med en betalningsförmedlare avser utförande av en vägtullstjänst, inte enbart betalningsförmedling. En väganvändare kan vara antingen en fysisk eller en juridisk person.

*Punkterna 14 och 15* motsvarar hittillsvarande punkterna 9 respektive 10.

Ordet vägtullstjänst definieras i en ny *punkt 16*. En vägtullstjänst ger en väganvändare möjlighet att genom ett kontrakt med en betalningsförmedlare samla betalningen av vägtullar för alla färder under en viss period, i samtliga vägtullsområden som betalningsförmedlaren verkar i, till en faktura. Tjänsten inkluderar bl.a. att betalningsförmedlaren tillhandahåller eventuell fordonsutrustning som behövs och sköter betalningen till avgiftsupptagaren. Att betalningsförmedlaren ska göra det möjligt för väganvändaren att betala sin vägtull innefattar att vid behov tillhandahålla t.ex. utrustning som behövs för att genomföra betalningen eller att acceptera ett befintligt betalningssätt. En väganvändare behöver inte ha någon kontakt med avgiftsupptagaren, utan all kontakt inom ramen för vägtullstjänsten sker med betalningsförmedlaren.

*Andra stycket* ändras språkligt.

### ***EETS-betalningsförmedlare***

**5 §** En juridisk person som är etablerad i Sverige ska, efter ansökan hos den myndighet som regeringen bestämmer, registreras som *EETS-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.

Paragrafen reglerar registrering av EETS-betalningsförmedlare. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Ändringen innebär att ordet betalningsförmedlare ersätts med EETS-betalningsförmedlare och är en följd av att lagen skiljer mellan EETS-betalningsförmedlare och andra betalningsförmedlare, se 4 § första stycket 3 och 5.

**6 §** En *EETS-betalningsförmedlare* ska inom *tre* år från registreringen träffa avtal om att *tillhandahålla vägtullstjänster* med avgiftsupptagare för samtliga vägtullsområden som omfattas av denna lag eller av *andra bestämmelser som genomför direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, i minst fyra länder. Inom två år från den tidpunkt då det första avtalet träffas för ett vägtullsområde i ett visst land, ska avtal ha träffats för samtliga vägtullsområden i det landet.*

*Om en avgiftsupptagare, i strid med denna lag eller andra bestämmelser som genomför direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, inte träffar avtal med en EETS-betalningsförmedlare om tillhandahållande av vägtullstjänster i ett vägtullsområde, ska det inte påverka bedömningen av om EETS-betalningsförmedlaren har uppfyllt sina skyldigheter enligt första stycket.*

*EETS-betalningsförmedlaren ska upprätthålla den täckning av vägtullsområden som avses i första stycket. Om täckningen skulle ändras på grund av att en avgiftsupptagare inte följer denna lag eller andra bestämmelser som genomför direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, ska täckning av det berörda vägtullsområdet återupprättas så snart som möjligt.*

I paragrafen regleras det täckningskrav som en EETS-betalningsförmedlare ska uppfylla. Genom ändringarna i paragrafen genomförs artikel 5.1 och 5.2 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

I *första stycket* ändras kravet på täckning av vägtullsområden. En EETS-betalningsförmedlars verksamhet ska omfatta samtliga vägtullsområden i minst fyra länder, inom tre år från registreringen. Att vägtullsområdena ska omfattas av denna lag eller av andra bestämmelser som genomför EETS-direktivet innebär bl.a. att täckningskravet endast gäller för sådana områden där ett elektroniskt vägtullssystem används, jfr 3 §. Avtal ska vidare träffas med avgiftsupptagare för samtliga vägtullsområden i ett visst land inom två år från tecknandet av det första avtalet i det landet.

Ett nytt *andra stycke* införs. En avgiftsupptagare är enligt 12 § och artikel 6.3 i EETS-direktivet skyldig att ge en EETS-betalningsförmedlare som uppfyller avgiftsupptagarens villkor rätt att verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde. Om den skyldigheten inte skulle fullgöras, ska det inte drabba betalningsförmedlaren. Full täckning ska då ändå anses uppnådd.

Det hittillsvarande *andra stycket* ändras och blir ett *tredje stycke*. Ändringen innebär att täckningen enligt första stycket alltid ska upprätthållas. Om en EETS-betalningsförmedlare förlorar sin fullständiga täckning av skäl som beror på en avgiftsupptagare, ska täckningen återupprättas så snart det är möjligt.

**7 §** En *EETS-betalningsförmedlare* ska

1. när ett avtal om att utföra vägtullstjänster träffas informera EETS-väganvändaren om den behandling av personuppgifter som avtalet medför och om dennes rättigheter enligt

a) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här benämnd EU:s dataskyddsförordning, och

b) lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen,

2. när ett avtal om att utföra vägtullstjänster träffas informera EETS-väganvändaren om giltiga sätt att betala en vägtull,

3. offentliggöra information om sin täckning enligt 6 § och eventuella förändringar av den,

4. inom en månad från registreringen offentliggöra eventuella planer på att utvidga sin täckning enligt 6 §,

5. vid behov förse de EETS-väganvändare med vilka avtal om utförande av vägtullstjänster har träffats med fordonsutrustning som uppfyller föreskrivna tekniska krav och visa att utrustningen uppfyller kraven,

6. föra en förteckning över fordonsutrustning som inte längre är godkänd och som är kopplad till ett avtal mellan förmedlaren och en EETS-väganvändare,

7. offentliggöra sina villkor för att träffa avtal med EETS-väganvändare,

8. ge en avgiftsupptagare den information som behövs för att kunna beräkna och ta ut en vägtull eller för att kontrollera EETS-betalningsförmedlarens beräkning av den vägtull som tas ut av en EETS-väganvändare, och

9. samarbeta med en avgiftsupptagare och omedelbart ge avgiftsupptagaren uppgifter om ett berört fordon och den kund som har träffat avtal med EETS-betalningsförmedlaren om utförande av vägtullstjänster för fordonet, när det är nödvändigt för indrivning av en vägtull eller för att avgiftsupptagaren ska kunna underrätta kunden om en skyldighet att betala en vägtull eller när det misstänks att kunden inte har betalat en vägtull.

Paragrafen reglerar en EETS-betalningsförmedlares skyldigheter. Genom ändringarna i paragrafen genomförs artiklarna 5.3, 5.7, 5.8 och 10.1 andra meningen i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

I punkten 1 ersätts uttrycket "förmedling av vägtull" och ordet väganvändare med "utförande av vägtullstjänster" och EETS-väganvändare. Ändringarna är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

Skyldigheten i den nya punkten 2 att informera EETS-väganvändaren om giltiga betalningssätt följer av artikel 10.1 i EETS-direktivet.

Punkten 3 motsvarar delvis den hittillsvarande punkten 2 och innehåller en skyldighet för EETS-betalningsförmedlaren att offentliggöra uppgifter om sin täckning så att t.ex. väganvändare kan ta del av informationen, jfr artikel 5.3 i EETS-direktivet. Detta kan ske t.ex. på betalningsförmedlarens webbplats.

Punkten 4 är ny och innehåller en skyldighet för EETS-betalningsförmedlaren att offentliggöra eventuella planer på att utvidga sin tjänst till ytterligare vägtullsområden. Skyldigheten har samband med betalningsförmedlarens möjlighet att stegvis utöka sin täckning av vägtullsområden. Full täckning ska enligt 6 § första stycket uppnås inom tre år. Offentliggörandet kan ske t.ex. på en webbplats.

Punkten 5 motsvarar delvis den hittillsvarande punkten 3. Ordet väganvändare och uttrycket "förmedling av vägtull" ersätts med EETS-

väganvändare respektive ”utförande av vägtulltjänster”. Ändringarna är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

*Punkten 6* motsvarar delvis den hittillsvarande punkten 7. Ordet väganvändare ersätts med EETS-väganvändare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

*Punkten 7* motsvarar delvis den hittillsvarande punkten 8. Ordet väganvändare ersätts med EETS-väganvändare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

*Punkten 8* är ny och genomför artikel 5.7 i EETS-direktivet. Den information som ska lämnas kan t.ex. avse sådana uppgifter om ett fordon som påverkar storleken på den avgift som tas ut. Som exempel kan nämnas fordonets vikt, antal axlar och vilken utsläppsklass fordonet tillhör. Skyldigheten omfattar enbart den mängd och typ av uppgifter som avgiftsupptagaren har ett faktiskt behov av.

Genom ändringarna i *punkten 9* genomförs delar av artikel 5.8 i EETS-direktivet. Punkten reglerar EETS-betalningsförmedlarens skyldighet att samarbeta med avgiftsupptagare. Bland annat regleras en avgiftsupptagares rätt till information från EETS-betalningsförmedlaren för att kunna framställa krav på betalning av en vägtull eller när det behövs för indrivning av en vägtull. Avgiftsupptagare har även rätt till information när det misstänks att en vägtull inte har betalats, t.ex. när det med hjälp av en kamera kan konstateras att ett fordon har passerat en betalstation, men utan att en transpondersignal har skickats. Den EETS-betalningsförmedlare som det berörda fordonet är kopplat till ska i en sådan situation lämna ut information till avgiftsupptagaren om fordonet och den kund som har träffat avtal för fordonet, för att möjliggöra fakturering eller indrivning av vägtullen. Enligt 17 § är EETS-betalningsförmedlaren i de flesta fall betalningsskyldig för vägtullen i förhållande till avgiftsupptagaren. Undantag gäller dock exempelvis om passagen skett med en fordonsutrustning som har anmälts som inte godkänd och som är upptagen på en sådan förteckning som avses i punkten 6. I ett sådant fall är den skatt- eller avgiftsskyldige betalningsskyldig för vägtullen.

**8 §** *Om en faktura från en EETS-betalningsförmedlare till en EETS-väganvändare baseras på en myndighets beslut om vägtull, ska fakturan innehålla uppgifter om hur myndighetens beslut kan omprövas eller överklagas.*

Paragrafen reglerar innehållet i en faktura från en EETS-betalningsförmedlare. Övervägandena finns i avsnitt 5.12.2.

Av paragrafen framgår att i de fall betalningsförmedlaren faktura baseras på en myndighets beslut om vägtull, t.ex. Transportstyrelsens beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift, så ska fakturan innehålla uppgifter om hur det bakomliggande myndighetsbeslutet kan omprövas eller överklagas. Ytterligare uppgifter som fakturan ska innehålla framgår av artikel 2.6 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/204 av den 28 november 2019 om detaljerade skyldigheter för leverantörer av vägtulltjänster i Europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS), minimiinhåll i EETS-områdesdeklarationen, elektroniska gränssnitt och krav för driftskompatibilitetskomponenter, och om upphävande av beslut 2009/750/EG. Det är fråga om uppgifter om t.ex.

tidpunkt och plats för den färd som ligger till grund för skyldigheten att betala vägtullen.

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

Paragrafen reglerar återkallelse av en registrering som *EETS-betalningsförmedlare*. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Ändringen innebär att ordet *betalningsförmedlare* ersätts med *EETS-betalningsförmedlare*. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

**10 §** En avgiftsupptagare ska se till att de elektroniska vägtullssystem som denne ansvarar för alltid uppfyller föreskrivna krav, *som säkerställer systemens driftskompatibilitet med EETS*.

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

Paragrafen reglerar en avgiftsupptagares ansvar för sina elektroniska vägtullssystem. Genom ändringarna i paragrafen genomförs artikel 6.1 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitten 5.2 och 5.4.2.

*Första stycket* ändras så att det framgår att avgiftsupptagaren ska se till att de elektroniska vägtullssystem som denne ansvarar för fungerar tillsammans med den europeiska elektroniska vägtullstjänsten, EETS. De krav som ska uppfyllas avser tekniska krav och krav på visst förfarande. Med krav på visst förfarande avses t.ex. de krav som ställs på förfarandet för bedömning av teknisk utrustning som ska ingå i systemet, såsom fordonsutrustning. En avgiftsupptagare ska bl.a. se till att det finns ett förfarande som gör det möjligt för en *EETS-betalningsförmedlare* att i en s.k. testmiljö kontrollera om viss fordonsutrustning är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem, se 14 §. Förfarandet ska enligt 11 § beskrivas i avgiftsupptagarens områdesdeklaration.

I *andra stycket* ändras ordet *väganvändare* till *EETS-väganvändare*. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

**11 §** En avgiftsupptagare ska i en områdesdeklaration ange de allmänna villkor som ska vara uppfyllda för att en *EETS-betalningsförmedlare* ska få verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde. *Områdesdeklarationen ska även innehålla en detaljerad beskrivning av förfarandet för bedömning av den tekniska utrustning som ska ingå i ett nytt eller väsentligen ändrat elektroniskt vägtullssystem.*

Paragrafen reglerar områdesdeklarationer. Genom ändringarna i paragrafen genomförs artiklarna 6.2 och 15.1 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitten 5.2 och 5.4.2.

I *första meningen* ändras ordet *betalningsförmedlare* till *EETS-betalningsförmedlare*. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §. Vidare läggs en ny *andra mening* till. Kravet på att förfarandet för att bedöma den tekniska utrustningen ska beskrivas i detalj har till syfte att säkerställa att en *EETS-betalningsförmedlare* ges förutsättningar att få sin utrustning testad och godkänd innan ett nytt eller ändrat elektroniskt väg-

tullssystem börjar användas. Om förfarandet ändras måste områdesdeklarationen uppdateras i enlighet med ändringarna.

**12 §** En avgiftsupptagare ska ge en *EETS-betalningsförmedlare* som uppfyller villkoren i 11 § och eventuella särskilda villkor rätt att verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde. *Avgiftsupptagaren får inte ställa krav som innebär att EETS-betalningsförmedlarens tekniska utrustning inte blir driftskompatibel med andra avgiftsupptagares elektroniska vägtullssystem.*

*Avgiftsupptagaren ska betala ersättning till en EETS-betalningsförmedlare som tillhandahåller vägtullstjänster i avgiftsupptagarens vägtullsområde. Metoden för att beräkna ersättningen ska framgå av avgiftsupptagarens områdesdeklaration.*

Paragrafen reglerar skyldigheter för en avgiftsupptagare. Genom ändringarna i paragrafen genomförs artiklarna 6.3, 7.1 och 7.2 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitten 5.2 och 5.4.3.

I *första stycket första meningen* ändras ordet betalningsförmedlare till EETS-betalningsförmedlare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §. Vidare läggs en ny *andra mening* till. Enligt meningen förhindras en avgiftsupptagare att ställa krav på en EETS-betalningsförmedlare som innebär att betalningsförmedlarens tekniska utrustning, t.ex. en transponder, inte går att använda i andra avgiftsupptagares elektroniska vägtullssystem.

*Andra stycket* är nytt och ersätter det hittillsvarande andra stycket. Av stycket framgår att en betalningsförmedlare har rätt till ersättning av en avgiftsupptagare för de vägtullstjänster som utförs. Metoden för att beräkna ersättningen ska offentliggöras i avgiftsupptagarens områdesdeklaration.

**13 §** En avgiftsupptagare ska acceptera registrering av fordons passager genom godkänd fordonsutrustning som är i drift och som är kopplad till en *EETS-betalningsförmedlare som tillhandahåller avgiftsupptagarens vägtullstjänster.*

Paragrafen reglerar en avgiftsupptagares skyldighet att godta godkänd fordonsutrustning. Genom ändringen i paragrafen genomförs artikel 6.6 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Ändringarna innebär väsentligen att ordet betalningsförmedlare ersätts med EETS-betalningsförmedlare och uttrycket ”förmedling av vägtull” ersätts med ”utförande av vägtullstjänster”. Ändringarna är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

**14 §** En avgiftsupptagare ska vid behov samarbeta med en *EETS-betalningsförmedlare*, tillverkare eller ett anmält organ för att bedöma om viss teknisk utrustning är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem.

*Avgiftsupptagaren ska tillhandahålla en testmiljö där en EETS-betalningsförmedlare eller ett ombud för denne kan kontrollera om viss fordonsutrustning är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem. Avgiftsupptagaren ska utfärda ett intyg för varje godkänt test.*

*Den som har begärt ett test enligt andra stycket ska betala kostnaderna för det om avgiftsupptagaren begär det.*

Paragrafen reglerar tester av teknisk utrustning. Genom ändringarna i paragrafen genomförs artikel 15.2 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitten 5.2 och 5.4.2.

I *första stycket* ersätts ordet betalningsförmedlare med EETS-betalningsförmedlare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

*Andra stycket* är nytt. Med testmiljö avses en plats som är konstruerad på ett sätt som motsvarar avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem och där det kan undersökas om t.ex. en transponder fungerar att använda i systemet. Att en testmiljö ska tillhandahållas innebär att varje avgiftsupptagare inte behöver ha en egen testmiljö. Samma testmiljö kan alltså användas för tester avseende flera olika vägtullsområden, under förutsättning att de elektroniska vägtullssystemen är konstruerade på samma eller likartat sätt.

Av det nya *tredje stycket* framgår att avgiftsupptagaren kan kräva ersättning för ett utfört test av antingen betalningsförmedlaren eller av dennes ombud, beroende på vem som har begärt att få testet utfört.

**15 §** En EETS-väganvändare ska se till att *den fordonsutrustning som krävs för ett vägtullsområde* är i drift när fordonet framförs inom området.

Om en EETS-väganvändare inte fullgör sina skyldigheter enligt första stycket eller artikel 3 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/203 av den 28 november 2019 om klassificering av fordon, skyldigheter för användare av europeiska elektroniska vägtullar, krav på driftskompatibilitetskomponenter och minimikriterier för anmälda organs behörighet, får EETS-betalningsförmedlaren bestämma att EETS-väganvändarens fordonsutrustning inte längre är godkänd.

Paragrafen reglerar skyldigheter för en EETS-väganvändare. Genom ändringarna i paragrafen genomförs artikel 10.2 andra stycket i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitten 5.2 och 5.5.

I *första stycket* ersätts ordet väganvändare med EETS-väganvändare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §. Skyldigheten avser den specifika fordonsutrustning som är nödvändig att använda i det aktuella vägtullsområdet. Fordonsutrustning krävs inte i alla vägtullsområden, t.ex. i områden där registrering sker genom fotografering av fordonets registreringsskylt.

*Andra stycket* anpassas till att vissa skyldigheter för EETS-väganvändare nu regleras i artikel 3 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/203. Skyldigheterna omfattar bl.a. de krav som framgår av hittillsvarande första stycket 1 och 3, dvs. att korrekta användar- och fordonsuppgifter lämnas till betalningsförmedlaren och att fordonsutrustningen används enligt betalningsförmedlarens anvisningar.

**16 §** En avgiftsupptagare får inte *påföra* en EETS-väganvändare en högre vägtull än den som *påförs* motsvarande andra användare av vägen. *Om rabatt på en vägtull ges till en väganvändare, ska rabatten vara tydlig, offentliggjord och tillgänglig för alla sådana användare på lika villkor.*

Om en EETS-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.

Paragrafen reglerar vägtullar. Genom ändringen genomförs artikel 6.5 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitten 5.2 och 5.6.

I *första stycket första meningen* ersätts ordet väganvändare med EETS-väganvändare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

Vidare läggs en ny *andra mening* till i stycket. Av den framgår att eventuella rabatter ska lämnas på lika villkor till alla som har anlitat en betalningsförmedlare, oavsett om det är en EETS-betalningsförmedlare eller inte.

I *andra stycket* ersätts ordet betalningsförmedlare med EETS-betalningsförmedlare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

### **Betalning**

**17 §** En *EETS-betalningsförmedlare* som har träffat avtal med en *EETS-väganvändare* om att utföra vägtullstjänster är, i stället för den skatt- eller avgiftsskyldige, betalningsskyldig för en vägtull som avser ett fordon och ett vägtullsområde som omfattas av avtalet den dag då skattskyldigheten eller avgiftsplikten för vägtullen inträder. Om en färdvägsdeklaration inte har skickats, är dock *EETS-betalningsförmedlaren* och den skatt- eller avgiftsskyldige solidiskt betalningsskyldiga för vägtullen.

*EETS-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 § 6 har skickats till den berörda avgiftsupptagaren.

Paragrafen reglerar en EETS-betalningsförmedlares betalningsskyldighet. Genom ändringarna genomförs artikel 8.2 och 8.3 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitten 5.2, 5.5 och 5.12.1.

*Första stycket* anpassas till de ändrade definitionerna i 4 § och till att system med automatisk avläsning av ett fordon's registreringsskylt ska omfattas av lagen. En EETS-betalningsförmedlares betalningsskyldighet gäller för ett fordon som omfattas av ett avtal som denne har tecknat med en EETS-väganvändare, oavsett om fordonet är försett med en fordonsutrustning eller inte. Betalningsskyldigheten är vidare begränsad till vägtullar i vägtullsområden som omfattas av avtalet. Endast sådana vägtullsområden som *EETS-betalningsförmedlaren* har rätt att tillhandahålla vägtullstjänster i enligt ett avtal med avgiftsupptagaren för området kan omfattas av avtalet med EETS-väganvändaren. För att betalningsförmedlaren ska bli betalningsskyldig krävs att avtalet gäller den dag då skattskyldigheten eller avgiftsplikten för fordonet inträder, t.ex. vid passage av en betalstation för trängselskatt eller infrastrukturavgift. Endast en EETS-betalningsförmedlare kan vara registrerad som betalningsskyldig för ett fordon en viss dag.

I *andra stycket* ersätts ordet betalningsförmedlare med EETS-betalningsförmedlare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

**18 §** En *avgiftsupptagare* ska låta en *EETS-betalningsförmedlare* som tillhandahåller vägtullstjänster i avgiftsupptagarens vägtullsområde kräva en *EETS-väganvändare* på betalning för en vägtull. Kravet ska framställas i avgiftsupptagarens namn och med uppgiften att det sker på dennes uppdrag, om avgiftsupptagaren begär det.

Paragrafen, som är ny, reglerar krav på betalning av en vägtull. Genom paragrafen genomförs artikel 6.4 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.

Av paragrafen framgår att en EETS-betalningsförmedlare får kräva en EETS-väganvändare på betalning för en vägtull. Detta är en följd av att EETS-betalningsförmedlaren har träffat avtal med en avgiftsupptagare om tillhandahållande av vägtullstjänster i avgiftsupptagarens vägtullsområde, vilket inkluderar förmedling av betalning för en vägtull. Avgiftsupptagaren har rätt att begära att fakturan utfärdas i dennes namn och att det av fakturan framgår att vägtullen tas ut på uppdrag av avgiftsupptagaren. Betalning sker dock med befriande verkan till EETS-betalningsförmedlaren enligt 19 §. De villkor som, utöver de som framgår av LEV, ska gälla mellan EETS-betalningsförmedlaren och avgiftsupptagaren överlämnas till parterna att komma överens om.

**19 §** En *EETS-väganvändares* betalning av vägtull till sin *EETS-betalningsförmedlare* sker med befriande verkan.

Paragrafen motsvarar hittillsvarande 18 § och reglerar betalning av vägtull. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Ändringarna innebär att orden väganvändare och betalningsförmedlare ersätts med EETS-väganvändare och EETS-betalningsförmedlare. Ändringarna är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

Betalning till en EETS-betalningsförmedlare sker med befriande verkan i fråga om vägtullar som omfattas av avtalet mellan EETS-väganvändaren och EETS-betalningsförmedlaren. Det gäller även om fakturan har utfärdats i avgiftsupptagarens namn och på dennes uppdrag i enlighet med 18 §.

**20 §** När en avgiftsupptagare riktar ett krav på betalning av en vägtull till en ägare eller innehavare av ett fordon som är registrerat i ett annat land inom Europeiska unionen eller EES, ska information om den fordonspassage som ligger till grund för kravet, följderna av att inte betala vägtullen och ägarens eller innehavarens rättigheter skickas med kravet. Det gäller dock inte när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för vägtullen enligt 17 §.

Informationen ska om möjligt lämnas skriftligen på samma språk som fordonets registreringsbevis är utfärdat på och annars på något av de officiella språken i det land där fordonet är registrerat.

Paragrafen, som är ny, reglerar krav på information i samband med ett krav på betalning av en vägtull. Genom paragrafen genomförs artikel 24 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.

Kravet i *första stycket* på att lämna viss information i samband med ett krav på betalning av en vägtull framställs gäller endast i fråga om utländska fordon som är registrerade i ett land inom EU eller EES. Fakturering av fordon som är registrerade i Sverige eller i ett land utanför EU eller EES omfattas alltså inte av informationskravet. Inte heller omfattas krav som riktas till en EETS-betalningsförmedlare. I fråga om trängselskatt och infrastrukturavgifter så inkluderar myndighetsbeslutet om skatt eller avgift mycket av den information som ska lämnas, exempelvis information om den fordonspassage som ligger till grund för kravet och hur man överklagar beslutet. Ytterligare information om ägarens eller innehavarens rättigheter kan t.ex. avse rätten till information enligt artiklarna 13–15 i EU:s dataskyddsförordning.



I *andra stycket* regleras på vilket språk informationen ska lämnas. Informationen ska lämnas skriftligen.

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

Paragrafen motsvarar hittillsvarande 19 § och reglerar underrättelser till en *EETS-betalningsförmedlare*. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Ändringarna innebär att orden *betalningsförmedlare* och *väganvändare* ersätts med *EETS-betalningsförmedlare* och *EETS-väganvändare*. Ändringarna är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

**22 §** En myndighet eller en juridisk person som både är *betalningsförmedlare* och *bedriver annan verksamhet* ska hålla *verksamheten som betalningsförmedlare åtskild och redovisa den separat i förhållande till övrig verksamhet*.

Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 21 § och reglerar ekonomisk redovisning av verksamheter. Genom ändringen genomförs delar av artikel 9 i *EETS-direktivet*. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.

Ändringen innebär att en *betalningsförmedlare* är skyldig att separera verksamheten som *betalningsförmedlare* från all annan verksamhet som bedrivs.

### **Gemensamt kontaktställe**

**25 §** *Den myndighet som regeringen bestämmer är gemensamt kontaktställe för EETS-betalningsförmedlare.*

Paragrafen, som är ny, reglerar utseende av ett gemensamt kontaktställe för *EETS-betalningsförmedlare*. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 18 i *EETS-direktivet*. Övervägandena finns i avsnitt 5.8.

Det gemensamma kontaktstället utses av regeringen genom förordning. Kontaktstället ska underlätta kontakter mellan *betalningsförmedlare* och avgiftsupptagare.

**26 §** Den myndighet som regeringen bestämmer är förlikningsorgan. Förlikningsorganet ska, på begäran av en *EETS-betalningsförmedlare* eller en avgiftsupptagare, medla mellan parterna

1. om en överenskommelse om rätt för *EETS-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 *EETS-betalningsförmedlaren får ersättning enligt den metod som avses i 12 § andra stycket*.

Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 24 § och reglerar ett förlikningsorgan. Genom ändringen genomförs artikel 11 och 12.1 i *EETS-direktivet*. Övervägandena finns i avsnitten 5.2 och 5.8.

I *första stycket* ersätts ordet *betalningsförmedlare* med *EETS-betalningsförmedlare*. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

Ändringen i *andra stycket* innebär att medlingen även ska syfta till att EETS-betalningsförmedlaren får rätt ersättning. Metoden för att beräkna ersättningen ska framgå av avgiftsupptagarens områdesdeklaration, se 12 § andra stycket.

### **Informationsutbyte**

*27 § Den myndighet som regeringen bestämmer är svensk kontaktpunkt vid utbyte av information med andra länders kontaktpunkter enligt denna lag.*

Paragrafen, som är ny, reglerar utseende av en svensk kontaktpunkt för utbyte av information med andra länder. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 23.2 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.

Den svenska kontaktpunkten utses av regeringen genom förordning. Den information som kan utbytas är information om fordon och ägare eller innehavare av fordon, se hänvisningen i 28 § till bilaga I till direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen.

*28 § Om det behövs för att kunna kräva betalning för en vägtull som har förfallit till betalning av en ägare eller innehavare av ett fordon som är registrerat i ett land inom Europeiska unionen eller EES, får den svenska kontaktpunkten elektroniskt utbyta sådana uppgifter som anges i bilaga I till direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, med utländska kontaktpunkter.*

*Utbyte av uppgifter enligt första stycket får även ske om det behövs för att underrätta en sådan ägare eller innehavare av ett fordon om en skyldighet att betala en vägtull, och*

*1. ägaren eller innehavaren av fordonet inte kan identifieras på något annat sätt, och*

*2. underrättelsen är nödvändig för att kunna kräva betalning av vägtullen.*

*Om en uppgift som anges i del II i bilaga I till direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), får uppgiften inte lämnas ut.*

Paragrafen, som är ny, reglerar utbyte av uppgifter om fordon och ägare eller innehavare av fordon, med andra länder. Genom paragrafen genomförs artikel 1.5 och delar av artiklarna 23.1 och 23.2 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.

*Första stycket* reglerar utbyte av uppgifter för att göra det möjligt att kräva betalt för en förfallen fordran. Endast sådana uppgifter som framgår av bilaga I till EETS-direktivet får utbytas. Det avser uppgifter om ett fordon och dess ägare eller innehavare och vissa uppgifter om den händelse som medför betalningsskyldighet för en vägtull. Av stycket framgår att uppgifter endast får utbytas mellan den svenska kontaktpunkten och dess motsvarighet i andra medlemsstater. Paragrafen är en sådan föreskrift som tillsammans med 8 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen bryter sekretess.

Enligt *andra stycket* får uppgifter utbytas mellan nationella kontaktpunkter även i syfte att informera om en betalningsskyldighet, jfr artikel 1.5 i EETS-direktivet. Utbytet kräver att punkterna 1 och 2 är uppfyllda. Stycket kan exempelvis bli tillämpligt om en utländsk fordonsägare, som inte har en betalningsförmedlare, blir betalningsskyldig för en infrastrukturavgift och avgiftsupptagaren inte vet vem ägaren är.

Enligt det *tredje stycket* ska sekretess även i fortsättningen gälla för vissa uppgifter trots att paragrafen tillsammans med 8 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen bryter sekretess. Det gäller sekretessbelagda uppgifter om en ägare eller innehavare av ett fordon. Som exempel kan nämnas uppgifter om en person som har skyddad identitet. Sådana uppgifter får alltså inte lämnas ut.

**29 §** *Utländska kontaktpunkter ska enligt 28 § få direkt tillgång till uppgifter i vägtrafikregistret om ett fordon och dess ägare eller innehavare.*

Paragrafen, som är ny, reglerar utländska kontaktpunkters tillgång till uppgifter i vägtrafikregistret. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 23.1 och artikel 23.4 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.

Tillgången till uppgifter i vägtrafikregistret kommer i enlighet med artikel 23.4 i EETS-direktivet att ges via det europeiska systemet Eucaris. Systemet är uppbyggt som en automatisk fråga/svar-tjänst, där frågor ställs och svar lämnas på ett förutbestämt sätt. Det är alltså inte fråga om direktåtkomst till uppgifterna.

**30 §** *Om en underrättelse om skyldighet att betala en vägtull har skickats med hjälp av uppgifter som har inhämtats enligt 28 § andra stycket och vägtullen inte betalas, ska eventuella åtgärder för att vägtullen ska betalas vidtas av myndighet.*

Paragrafen, som är ny, reglerar hantering av åtgärder med anledning av att en vägtull inte betalas. Genom paragrafen genomförs artikel 1.6 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.10.

Paragrafen reglerar situationen när den svenska kontaktpunkten har fått uppgifter från en utländsk kontaktpunkt om en utländsk ägare eller innehavare av ett fordon, i syfte att kunna underrätta denne om en skyldighet att betala en vägtull. Om vägtullen, trots underrättelsen, inte betalas, ska eventuella åtgärder för att få betalt för fordran hanteras av en myndighet. Som exempel på åtgärder kan nämnas indrivningsåtgärder. Av paragrafen följer att det inte är möjligt att överlåta sådana uppgifter till någon annan aktör än en myndighet, t.ex. ett företag.

### **Behandling av personuppgifter**

**31 §** Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i EU:s dataskyddsförordning och i lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning samt i föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

En avgiftsupptagare, den som för avgiftsupptagarens räkning tar upp vägtullar och en *EETS-betalningsförmedlare* är personuppgiftsansvariga för den behandling av personuppgifter som *deras respektive verksamhet* innebär.

Paragrafen motsvarar hittillsvarande 25 § och reglerar behandling av personuppgifter. Genom ändringen genomförs artikel 27.1 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.11.

Ändringarna i *andra stycket* innebär att personuppgiftsansvaret för avgiftsupptagare omfattar all behandling av personuppgifter som verksam-

heten som avgiftsupptagare innebär, inte enbart den behandling av personuppgifter som en underrättelse enligt 21 § innebär. Eftersom personuppgiftsansvaret för EETS-betalningsförmedlare motsvarar det som ska gälla för avgiftsupptagare, dvs. ett ansvar för behandlingen av personuppgifter i verksamheten som betalningsförmedlare, flyttas regleringen av EETS-betalningsförmedlarnas personuppgiftsansvar från tredje till andra stycket. Ordet betalningsförmedlare ändras till EETS-betalningsförmedlare i enlighet med de ändrade definitionerna i 4 §.

*32 § Personuppgifter som har erhållits enligt 28 § får endast behandlas för att identifiera ett fordon eller en ägare eller innehavare av ett fordon i syfte att ta upp eller driva in vägtullar.*

*Första stycket gäller även för personuppgifter som har erhållits enligt 7 § 9, om avgiftsupptagaren även är betalningsförmedlare.*

Paragrafen, som är ny, reglerar hur uppgifter som har erhållits från ett annat land eller från en EETS-betalningsförmedlare får användas. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 5.8 och 25.2 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.11.

*Första stycket* rör sådana uppgifter om ett fordon och en ägare eller innehavare av ett fordon som har inhämtats från ett annat land via den nationella kontaktpunkten. Sådana uppgifter får endast användas för att se till att vägtullar tas upp eller drivs in avseende rätt fordon och av den rätta ägaren eller innehavaren av fordonet.

Enligt *andra stycket* gäller motsvarande begränsning i fråga om användningen av uppgifter som framgår av första stycket för sådana uppgifter som en avgiftsupptagare har erhållit från en EETS-betalningsförmedlare. Begränsningen gäller dock endast för sådana avgiftsupptagare som även bedriver verksamhet som betalningsförmedlare.

Utöver det sagda finns bestämmelser om sekretess i bl.a. 27 kap. 1 § och 29 kap. 5 a § OSL och bestämmelser om tystnadsplikt i 33 §.

### **Tystnadsplikt**

*33 § Den som på grund av anställning eller på något annat sätt deltar i eller har deltagit i en avgiftsupptagares verksamhet får inte obehörigen röja eller utnyttja sådana uppgifter om en EETS-betalningsförmedlares kunder som avgiftsupptagaren har fått enligt 7 § 9, om det kan antas att betalningsförmedlaren lider skada om uppgiften röjs.*

Paragrafen, som är ny, reglerar tystnadsplikt. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 5.8 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.5.

I paragrafen regleras att tystnadsplikt gäller för den som på grund av anställning eller på något annat sätt deltar i eller har deltagit i en avgiftsupptagares verksamhet. Exempel på personer som på något annat sätt deltar i verksamheten är inhyrda konsulter eller andra uppdragstagare. Tystnadsplikten gäller även efter det att en anställning eller ett uppdrag har upphört.

Tystnadsplikten innebär ett förbud mot att obehörigen röja eller utnyttja uppgifter. Som obehörigt röjande eller utnyttjande anses inte sådant behörigt utlämnande av uppgifter som sker t.ex. med stöd av lag.

Paragrafen innehåller ett rakt skaderekvisit. Tystnadsplikt gäller bara om det kan antas att betalningsförmedlaren lider skada om uppgifterna röjs.

Tystnadsplikten är straffsanktionerad i 20 kap. 3 § brottsbalken.

**34 §** Den myndighet som regeringen bestämmer ska föra ett register över vägtullsområden, *EETS-betalningsförmedlare och det gemensamma kontaktställe som avses i 25 §* (vägtullsregistret).

Den myndighet som avses i första stycket är personuppgiftsansvarig för behandlingen av personuppgifter i registret.

Paragrafen motsvarar hittillsvarande 26 § och reglerar vägtullsregistret. Övervägandena finns i avsnitten 5.2 och 5.9.

I *första stycket* ersätts ordet betalningsförmedlare med EETS-betalningsförmedlare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §. Vidare läggs det till att vägtullsregistret även ska innehålla uppgifter om det gemensamma kontaktstället för EETS-betalningsförmedlare.

**35 §** Vägtullsregistret ska *innehålla* uppgifter om vägtullsområden, *EETS-betalningsförmedlare och det gemensamma kontaktställe som avses i 25 §*. *Registret ska ha till ändamål att inom ramen för det europeiska systemet för elektroniska vägtullar tillhandahålla dessa uppgifter.*

Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 27 § och reglerar ändamålet med och innehållet i vägtullsregistret. Genom ändringarna genomförs delar av artikel 21.1 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitten 5.2 och 5.9.

Ändringarna innebär att innehållet i vägtullsregistret regleras övergripande. En precisering av innehållet, liknande den som finns i det hittillsvarande andra stycket, regleras av regeringen genom förordning. Vidare utökas ändamålet med registret till att även avse att tillhandahålla uppgifter om det gemensamma kontaktställe för betalningsförmedlare som ska inrättas enligt 25 §. Ordet betalningsförmedlare ersätts med EETS-betalningsförmedlare i enlighet med de ändrade definitionerna i 4 §.

**36 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att avgiftsupptagare på enskild väg och *EETS-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.

I EU:s dataskyddsförordning och i lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning samt i föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen finns bestämmelser om tillsyn över behandlingen av personuppgifter.

Paragrafen motsvarar hittillsvarande 28 § och reglerar tillsyn. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Ändringen i *första stycket* innebär att ordet betalningsförmedlare ersätts med EETS-betalningsförmedlare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

**39 §** Om det finns skäl att tro att teknisk utrustning som är CE-märkt inte överensstämmer med de tekniska kraven enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen *eller kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/204 av den 28 november 2019 om detaljerade skyldigheter för leverantörer av vägtullstjänster i Europeiska systemet för elektroniska vägtullstjänster (EETS), minimiinnehåll i EETS-områdesdeklarationen, elektroniska gränssnitt och krav för driftskompatibilitetskomponenter, och om upphävande av beslut 2009/750/EG*, ska tillsynsmyndigheten förelägga tillverkaren, en avgiftsupptagare eller en *EETS-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, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen *eller kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/204*, ska tillsynsmyndigheten förelägga tillverkaren att se till att utrustningen överensstämmer med kraven.

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

Paragrafen motsvarar hittillsvarande 31 § och reglerar teknisk utrustning som är CE-märkt. Övervägandena finns i avsnitten 5.2 och 5.7.

Tekniska krav för den utrustning som ska användas i elektroniska vägtullssystem finns nu även i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/204. Genom ändringarna i *första* och *andra styckena* hänvisas till den förordningen.

I *första stycket* ersätts även ordet *betalningsförmedlare* med *EETS-betalningsförmedlare*. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

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

1. kraven för registrering som *EETS-betalningsförmedlare*,
2. tekniska krav på ett elektroniskt vägtullssystem och den fordonsutrustning som ska användas i systemet,
3. parametrar för klassificering av fordon,
4. *behandling av uppgifter som har inhämtats enligt 28 §*,
5. tillsyn, och
6. avgifter för ärendehantering, registrering och tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 33 § och reglerar bemyndiganden att meddela föreskrifter. Övervägandena finns i avsnitten 5.2 och 5.10.

I *första punkten* ersätts ordet *betalningsförmedlare* med *EETS-betalningsförmedlare*. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

Den *fjärde punkten* är ny och reglerar behandling av uppgifter som har inhämtats från andra länder via den nationella kontaktpunkten. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hanteringen av sådana uppgifter.

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

**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 vägvägsnitt 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 och kostnader som ska finansieras direkt med intäkter från infrastrukturavgifter ska ingå i kostnadsunderlaget.

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

I paragrafen regleras kostnadsunderlag för beräkning av en infrastrukturavgift. Övervägandena finns i avsnitt 5.15.

Ändringen innebär att paragrafens *tredje stycke* tas bort. Ändringen är en följd av att infrastrukturavgifter inte längre tas ut på Svinesundsbron.

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

1. den totala avgiftsskulden uppgår till mer än 5 000 kronor, och

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

I den totala avgiftsskulden ska inte räknas in

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

2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller, *eller*

3. avgift som en EETS-betalningsförmedlare är skyldig att betala enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

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

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

I paragrafen regleras användningsförbud för ett fordon. Övervägandena finns i avsnitt 5.14.

I *andra stycket* förs det in en ny *tredje punkt*. Av punkten framgår att en avgift som en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för, i stället för den avgiftsskyldige, inte ska räknas in i skuldbeloppet vid bedömning av om användningsförbud ska inträda för ett fordon.

## DIREKTIV

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2019/520

av den 19 mars 2019

**om driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (omarbetning)**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG <sup>(4)</sup> har ändrats väsentligt. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör det direktivet av tydlighetsskäl omarbetas.
- (2) Det är önskvärt att uppnå ett allmänt införande av elektroniska väggtullsystem i medlemsstaterna och i grannländerna, och att i största möjliga utsträckning ha tillförlitliga, användarvänliga och kostnadseffektiva system som är anpassade till den framtida utvecklingen av unionens strategi för vägavgifter och till den framtida tekniska utvecklingen. Elektroniska väggtullsystem måste därför göras driftskompatibla så att de kostnader och de bördor som är förknippade med betalning av väggtullar i unionen kan minska.
- (3) Driftskompatibla elektroniska väggtullsystem bidrar till att uppnå de mål som fastställs i unionsrätten om väggtullar.
- (4) Den bristande driftskompatibiliteten är ett betydande problem i sådana elektroniska väggtullsystem där den vägavgift som ska betalas är kopplad till den sträcka som fordonet har färdats (distansbaserade väggtullar) eller till att fordonet passerar en specifik punkt (t.ex. trängselavgift). Bestämmelserna om driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem bör därför tillämpas endast på dessa system och inte på system där vägavgiften är kopplad till den tid som fordonet befinner sig på den avgiftsbelagda infrastrukturen (t.ex. tidsbaserade system som vinjetter).
- (5) Gränsöverskridande verkställighet av skyldigheten att betala vägavgifter i unionen är ett betydande problem i alla typer av system, oavsett om det är distans-, trängsel- eller tidsbaserade system och oavsett om de är elektroniska eller manuella. För att åtgärda problemet med gränsöverskridande verkställighet till följd av en underlåtenhet att betala en vägavgift bör bestämmelserna om gränsöverskridande informationsutbyte tillämpas på alla dessa system.
- (6) I nationell rätt kan överträdelsen bestående i underlåtenhet att betala vägavgift klassificeras antingen som en administrativ överträdelse eller som ett brott. Detta direktiv bör gälla oberoende av hur överträdelsen klassificeras.

<sup>(1)</sup> EUT C 81, 2.3.2018, s. 181.

<sup>(2)</sup> EUT C 176, 23.5.2018, s. 66.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 februari 2019 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 4 mars 2019.

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem i gemenskapen (EUT L 166, 30.4.2004, s. 124).



- (7) Eftersom parkeringsavgifter inte klassificeras på ett enhetligt sätt i hela unionen och indirekt är kopplade till användning av infrastrukturen bör de inte ingå i detta direktivs tillämpningsområde.
- (8) Driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem kräver harmonisering av den teknik som används och av gränssnitten mellan driftskompatibilitetskomponenterna.
- (9) Harmoniseringen av teknik och gränssnitt bör stödjas genom utveckling och underhåll av lämpliga öppna och offentliga standarder som är tillgängliga utan diskriminering för alla systemleverantörer.
- (10) För att leverantörer av väggtulltjänster i Europeiska systemet för elektroniska väggtulltjänster (EETS) ska kunna täcka den kommunikationsteknik som krävs med sin fordonsutrustning bör de tillåtas att utnyttja och ansluta till andra maskinvaru- och programvarusystem som redan finns i fordonet, t.ex. satellitnavigeringssystem eller bärbara enheter.
- (11) De särskilda egenskaperna hos elektroniska väggtullsystem som för närvarande tillämpas på lätta fordon bör beaktas. Eftersom inga sådana elektroniska väggtullsystem för närvarande utnyttjar satellitbaserad positionsbestämning eller mobil kommunikation bör EETS-leverantörer tillåtas att under en begränsad tidsperiod förse användare av lätta fordon med sådan fordonsutrustning som endast lämpar sig för användning med 5,8 GHz mikrovågsteknik. Denna avvikelse bör inte påverka medlemsstaternas rätt att införa satellitbaserade väggtullar för lätta fordon.
- (12) Väggtullsystem som baseras på teknik för automatisk nummerplåtsavläsning kräver fler manuella kontroller av väggtulltransaktioner i back office än system som använder fordonsutrustning. System som använder fordonsutrustning är effektivare för stora områden med elektroniska väggtullar, och system som använder teknik för automatisk nummerplåtsavläsning är lämpligare för små områden, såsom väggtullar i städer, där användningen av fordonsutrustning skulle medföra oproportionerliga kostnader eller administrativa bördor. Teknik för automatisk nummerplåtsavläsning kan vara användbar särskilt i kombination med annan teknik.
- (13) Mot bakgrund av teknisk utveckling knuten till lösningar som baseras på teknik för automatisk nummerplåtsavläsning bör standardiseringsorganen uppmantras att fastställa nödvändiga tekniska standarder.
- (14) EETS-leverantörers särskilda rättigheter och skyldigheter bör gälla enheter som visar att de uppfyller vissa krav och har beviljats registrering som EETS-leverantörer i den medlemsstat där de är etablerade.
- (15) För att säkerställa att marknaden fungerar på ett rättvist och effektivt sätt bör rättigheter och skyldigheter för de huvudsakliga EETS-aktörerna, dvs. EETS-leverantörer, avgiftsupptagare och EETS-användare, tydligt anges.
- (16) Det är särskilt viktigt att värna om vissa rättigheter för EETS-leverantörerna, såsom rätten till skydd av kommersiellt känsliga uppgifter, och att detta sker utan att kvaliteten på de tjänster som avgiftsupptagare och EETS-användare tillhandahålls påverkas negativt. I synnerhet bör avgiftsupptagaren åläggas att inte lämna ut kommersiellt känsliga uppgifter till någon av EETS-leverantörens konkurrenter. Den mängd och typ av uppgifter som EETS-leverantörer översänder till avgiftsupptagare, för beräkning och tillämpning av väggtullar eller för kontroll av beräkningen av den väggtull som EETS-leverantörerna tillämpar på EETS-användares fordon, bör begränsas till ett strikt minimum.
- (17) För att höja de elektroniska väggtullsystemens övergripande effektivitet bör EETS-leverantörerna åläggas att till fullo samarbeta med avgiftsupptagarna vid deras ansträngningar när det gäller verkställighet. Därför bör avgiftsupptagare, i fall där det finns misstankar om en underlåtenhet att betala vägavgift, ha rätt att av EETS-leverantören begära uppgifter om fordonet och den ägare eller innehavare av fordonet som är EETS-leverantörens kund, under förutsättning att dessa uppgifter inte används för något annat syfte än verkställighet.
- (18) För att göra det möjligt för EETS-leverantörer att konkurrera om alla kunder inom ett visst EETS-område på ett icke-diskriminerande sätt är det viktigt att de ges möjlighet att bli ackrediterade för detta område i tillräckligt god tid för att de ska kunna erbjuda användarna tjänster från den dag då väggtullsystemet tas i drift.
- (19) Avgiftsupptagare bör ge EETS-leverantörer tillgång till sitt EETS-område på icke-diskriminerande grund.
- (20) För att säkerställa transparens och tillgång till EETS-områdena på icke-diskriminerande grund för alla EETS-leverantörer bör avgiftsupptagare offentliggöra all nödvändig information om rätt till tillgång i en EETS-områdesdeklaration.

- (21) Alla rabatter eller avdrag på vägtullar som en medlemsstat eller avgiftsupptagare erbjuder bör vara transparenta, tillkännages offentligt och tillhandahållas enligt samma villkor till EETS-leverantörers kunder.
- (22) EETS-leverantörer bör ha rätt till skäligen ersättning, beräknad på grundval av en transparent, icke-diskriminerande och identisk metod.
- (23) Avgiftsupptagare bör ha rätt att dra av skäliga kostnader för att tillhandahålla, driva och underhålla de EETS-specifika delarna av det elektroniska vägtullsystemet från ersättningen till EETS-leverantörer.
- (24) EETS-leverantörerna bör betala avgiftsupptagaren alla de vägtullar som deras kunder är skyldiga att betala. EETS-leverantörerna bör dock inte vara ansvariga för vägtullar som deras kunder inte har betalat när kunderna har fordonsutrustning som till avgiftsupptagaren har anmälts som ogiltigförklarad.
- (25) Om en rättslig enhet som är en leverantör av vägtulltjänster även har andra funktioner i ett elektroniskt vägtullsystem eller bedriver andra verksamheter som inte är direkt kopplade till uttaget av elektroniska vägtullar, bör enheten vara skyldig att föra räkenskaper som gör det möjligt att tydligt skilja kostnader och intäkter i samband med tillhandahållande av vägtulltjänster från kostnader och intäkter i samband med annan verksamhet, och att på begäran informera det relevanta förlikningsorganet eller den berörda rättsliga myndigheten om kostnaderna och intäkterna i samband med tillhandahållande av vägtulltjänster. Korssubventionering mellan verksamhet som utförs i egenskap av leverantör av vägtulltjänster och annan verksamhet bör inte vara tillåten.
- (26) Oberoende av nationalitet, bosättningsmedlemsstat och registreringsmedlemsstat för fordonet bör användare ha möjlighet att abonnera på EETS genom vilken EETS-leverantör som helst.
- (27) För att undvika dubbel betalning och för att ge användarna rättslig säkerhet bör användarens skyldigheter gentemot den relevanta avgiftsupptagaren anses fullgjorda när användaren har betalat en vägtull till en EETS-leverantör.
- (28) Kontraktsförhållandena mellan avgiftsupptagare och EETS-leverantörer bör bland annat säkerställa att vägtullarna betalas korrekt.
- (29) Ett medlingsförfarande bör fastställas för lösning av tvister mellan avgiftsupptagare och EETS-leverantörer under kontraktsförhandlingar och i kontraktsförhållandena mellan dessa. Avgiftsupptagare och EETS-leverantörer bör samråda med nationella förlikningsorgan när de söker tvistlösning beträffande rätten till tillgång till EETS-områden på icke-diskriminerande grund.
- (30) Förlikningsorgan bör ha befogenhet att kontrollera att de kontraktsvillkor som ålagts en EETS-leverantör är icke-diskriminerande. De bör särskilt ha befogenhet att kontrollera att den ersättning som avgiftsupptagaren erbjuder EETS-leverantörerna är förenlig med de principer som fastställs i detta direktiv.
- (31) Trafikuppgifter om EETS-användare utgör ett bidrag som är avgörande för att förstärka medlemsstaternas transportplanering. Medlemsstaterna bör därför ha möjlighet att begära sådana uppgifter från leverantörer av vägtulltjänster, inbegripet EETS-leverantörer för att utforma trafikplaneringen och förbättra trafikledningen eller för annan icke-kommersiell statlig användning, i överensstämmelse med tillämpliga dataskyddsregler.
- (32) Det behövs en ram som fastställer förfarandena för ackreditering av EETS-leverantörer för ett EETS-område och som säkerställer rättvis tillgång till marknaden samtidigt som en adekvat servicenivå garanteras. EETS-områdesförklaringen bör utförligt beskriva förfarandet för ackreditering av en EETS-leverantör till EETS-området, och i synnerhet förfarandet för kontroll av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning. Förfarandet bör vara identiskt för alla EETS-leverantörer.
- (33) För att säkerställa att information från EETS-marknadsaktörer är lättillgänglig bör medlemsstaterna åläggas att sammanställa och offentliggöra alla viktiga uppgifter rörande EETS i allmänt tillgängliga nationella register.

- (34) För att tillåta tekniska framsteg är det viktigt att avgiftsupptagare har möjlighet att testa ny vägtullsteknik eller nya vägtullskoncept. Sådana tester bör dock vara begränsade, och EETS-leverantörer bör inte vara skyldiga att delta i dem. Kommissionen bör ha möjlighet att inte godkänna sådana tester om de kan störa det normala elektroniska vägtullsystemets eller EETS funktion.
- (35) Stora skillnader i de tekniska specifikationerna för elektroniska vägtullsystem skulle kunna hämma uppnåendet av driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullar i hela EU, och därigenom bidra till att den nuvarande situationen, där användare behöver flera olika fordonsutrustningar för att betala vägtullar i unionen, kvarstår. Denna situation gör transportverksamheten mindre effektiv och vägtullsystemen mindre kostnadseffektiva, samt gör det svårare att uppnå de transportpolitiska målen. Problemen som orsakar denna situation bör därför åtgärdas.
- (36) Även om den gränsöverskridande driftskompatibiliteten i unionen blir allt bättre så är målet på medellång till lång sikt att göra det möjligt att resa i hela unionen med endast en fordonsutrustning. I syfte att undvika administrativa bördor och kostnader för väganvändare är det därför viktigt att kommissionen utarbetar en färdplan för att uppnå detta mål, och för att underlätta den fria rörligheten för personer och varor i unionen, utan negativ inverkan på konkurrensen på marknaden.
- (37) Eftersom EETS är en marknadsbaserad tjänst bör EETS-leverantörer inte åläggas att tillhandahålla sina tjänster i hela unionen. För användarnas skull bör EETS-leverantörer dock vara skyldiga att täcka samtliga EETS-områden i varje medlemsstat där de beslutar att tillhandahålla sina tjänster. Dessutom bör kommissionen bedöma om den flexibilitet som ges EETS-leverantörer leder till att små eller perifera EETS-områden lämnas utanför EETS och, om den finner att så är fallet, vidta nödvändiga åtgärder.
- (38) EETS-områdesdeklarationen bör utförligt beskriva de kommersiella ramvillkoren för den verksamhet som EETS-leverantörer bedriver i EETS-området i fråga. Den bör i synnerhet beskriva den metod som används för att beräkna ersättningen till EETS-leverantörer.
- (39) När ett nytt elektroniskt vägtullsystem lanseras eller när ett befintligt system ändras väsentligt bör avgiftsupptagaren offentliggöra de nya eller uppdaterade EETS-områdesdeklarationerna i tillräckligt god tid för att göra det möjligt för EETS-leverantörer att bli ackrediterade för systemet eller få sin ackreditering förnyad senast en månad innan systemet tas i drift. Avgiftsupptagaren bör utforma och följa förfarandet för ackreditering respektive förnyad ackreditering av EETS-leverantörer på ett sådant sätt att förfarandet kan avslutas senast en månad innan det nya eller väsentligt ändrade systemet tas i drift. Avgiftsupptagare bör respektera sin del av det planerade förfarandet såsom det definieras i EETS-områdesdeklarationen.
- (40) Avgiftsupptagare bör inte begära eller kräva sådana särskilda tekniska lösningar av EETS-leverantörer som skulle kunna äventyra driftskompatibiliteten med andra EETS-områden och med EETS-leverantörernas befintliga driftskompatibilitetskomponenter.
- (41) EETS har potential att avsevärt minska de administrativa kostnaderna och bördorna för operatörer och förare av internationella vägtransporter.
- (42) EETS-leverantörer bör ha rätt att ställa ut fakturor till EETS-användare. Avgiftsupptagare bör dock ha rätt att begära att fakturor skickas för deras räkning och i deras namn, eftersom fakturering som sker direkt i en EETS-leverantörs namn kan få negativa administrativa och skattemässiga konsekvenser i vissa EETS-områden.
- (43) Varje medlemsstat med minst två EETS-områden bör utse ett kontakställe för EETS-leverantörer som vill tillhandahålla EETS på medlemsstatens territorium, i syfte att underlätta deras kontakter med avgiftsupptagarna.
- (44) Elektroniska vägtulltjänster och andra tjänster, såsom C-ITS-tillämpningar (cooperative ITS), utnyttjar liknande teknik och angränsande frekvensband för kommunikation över korta avstånd mellan olika fordon och mellan fordon och infrastruktur. I framtiden förtjänar potentialen för tillämpning av annan ny teknik för elektroniska vägtullar att utforskas, efter en grundlig bedömning av de kostnader, fördelar, tekniska hinder och möjliga lösningar som hänger samman med detta. Det är viktigt att åtgärder vidtas för att skydda befintliga investeringar i 5,8 GHz mikrovågsteknik från störningar från annan teknik.
- (45) Utan att det påverkar stadsstödsrätt och konkurrensrätt bör medlemsstaterna ha rätt att utarbeta åtgärder för att främja uttag och fakturering av elektroniska vägtullar.

- (46) När standarder som är relevanta för EETS ses över av standardiseringsorganen bör det finnas lämpliga övergångsbestämmelser för att säkerställa kontinuiteten i EETS och att de driftskompatibilitetskomponenter som redan används när standarderna ses över är kompatibla med vägullsystemen.
- (47) EETS bör tillåta utveckling av intermodalitet, samtidigt som principerna "användaren betalar" och "förorenaren betalar" följs.
- (48) Problem med att identifiera personer som kommer från utlandet och som bryter mot regler för elektroniska vägullsystem hämmar en fortsatt utbredning av sådana system och en bredare tillämpning på unionens vägar av principerna "användaren betalar" och "förorenaren betalar", och det finns därför ett behov av att hitta ett sätt att identifiera sådana personer och behandla deras personuppgifter.
- (49) Med tanke på konsekvens och effektiv resursanvändning bör systemet för utbyte av information om dem som underlåter att betala en vägavgift och om deras fordon utnyttja samma verktyg som används för det utbyte av information om trafiksäkerhetsrelaterade brott som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 (°).
- (50) I vissa medlemsstater fastställs en underlåtenhet att betala en vägavgift först när användaren har underrättats om skyldigheten att betala vägavgiften. Eftersom detta direktiv inte harmoniserar nationellt rätt i detta avseende bör medlemsstaterna ha möjlighet att tillämpa detta direktiv för att identifiera användare och fordon för underrättsel-seändamål. En sådan utökad tillämpning bör dock endast vara tillåten om vissa villkor är uppfyllda.
- (51) Uppföljningsförfaranden som inleds efter en underlåtenhet att betala vägavgift är inte harmoniserade i unionen. I många fall ges den identifierade väganvändaren möjlighet att betala den utestående vägavgiften, eller ett fast ersättningsbelopp, direkt till den enhet som ansvarar för att ta ut vägavgiften, innan några ytterligare administrativa eller straffrättsliga förfaranden inleds av medlemsstatens myndigheter. Det är viktigt att ett sådant effektivt förfarande för att sätta stopp för underlåtenheten att betala vägavgift finns tillgängligt på liknande villkor för alla väganvändare. I detta syfte bör medlemsstaterna få tillhandahålla den enhet som är ansvarig för att ta ut vägavgiften de uppgifter som behövs för att identifiera dels det fordon med avseende på vilket en underlåtenhet att betala vägavgift har ägt rum, dels dess ägare eller innehavare, förutsatt att ett korrekt skydd av personuppgifter säkerställs. I detta sammanhang bör medlemsstaterna säkerställa att fullgörandet av den betalningsanmodan som utfärdats av den berörda enheten betyder att underlåtenheten att betala vägavgift har åtgärdats.
- (52) I vissa medlemsstater betraktas avsaknaden av, eller funktionsfel hos, fordonsutrustning som en underlåtenhet att betala en vägavgift när sådana avgifter endast kan betalas med fordonsutrustning.
- (53) Medlemsstaterna bör förse kommissionen med den information och de uppgifter som krävs för att utvärdera ändamålsenligheten och effektiviteten i systemet för utbyte av information om dem som underlåter att betala en vägavgift. Kommissionen bör bedöma de uppgifter och den information som erhålls och vid behov föreslå ändringar av detta direktiv.
- (54) Utöver att analysera möjliga åtgärder för att ytterligare underlätta gränsöverskridande verkställighet av skyldigheten att betala vägavgifter i unionen, bör kommissionen i sin rapport också bedöma behovet av ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna.
- (55) Verkställighet av skyldigheten att betala vägavgifter, identifiering av fordonet och av ägaren eller innehavaren av det fordon för vilket en underlåtenhet att betala en vägavgift har fastställts och insamling av information om användaren för att säkerställa att avgiftsupptagaren fullgör sina skyldigheter gentemot skattemyndigheterna medför behandling av personuppgifter. Sådan behandling måste ske i enlighet med unionsregler, bland annat de i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (°), Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 (°) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG (°). Rätten till skydd av personuppgifter erkänns uttryckligen i artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

(°) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 68, 13.3.2015, s. 9).

(°) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

(°) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter för att förebygga, förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, och det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av rådets rambeslut 2008/977/RIF (EUT L 119, 4.5.2016, s. 89).

(°) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation) (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37).

- (56) Detta direktiv påverkar inte medlemsstaternas frihet att fastställa regler om avgiftsbeläggning av väginfrastruktur och om beskattningsfrågor.
- (57) För att underlätta gränsöverskridande utbyte av information om fordon och ägare till, eller innehavare av, fordon för vilka det har förekommit en underlåtenhet att betala vägavgifter bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen med avseende på ändringar av bilaga I för att spegla ändringar i unionsrätten. Befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget bör delegeras till kommissionen även med avseende på fastställande av närmare bestämmelser för klassificering av fordon i syfte att fastställa tillämpliga taxsystem, att närmare fastställa EETS-användarnas skyldigheter när det gäller tillhandahållande av uppgifter till EETS-leverantören och användning och hantering av fordonsutrustningen, fastställa krav för driftskompatibilitetskomponenter avseende säkerhet och hälsa, driftsäkerhet och tillgänglighet, miljöskydd, teknisk kompatibilitet, säkerhet och integritet samt drift och skötsel, fastställa allmänna infrastrukturkrav för driftskompatibilitetskomponenter och fastställa minimikriterier för anmälda organs behörighet. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>(9)</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (58) Genomförandet av detta direktiv kräver enhetliga villkor för tillämpningen av tekniska och administrativa specifikationer för införande, i medlemsstaterna, av förfaranden som rör EETS-aktörer och gränssnitt mellan dem för att underlätta driftskompatibilitet och säkerställa att nationella marknader för uttag av vägullar regleras med likvärdiga regler. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv och för att fastställa dessa tekniska och administrativa specifikationer bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>(10)</sup>.
- (59) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller den tidsfrist för införlivande i nationell rätt av direktivet som anges i del B i bilaga III.
- (60) Detta direktiv respekterar de grundläggande rättigheter och principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, särskilt skyddet av personuppgifter.
- (61) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 28.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001<sup>(11)</sup>.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### KAPITEL I

#### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

##### Artikel 1

#### Syfte och tillämpningsområde

1. I detta direktiv fastställs de villkor som är nödvändiga för följande syften:
- Säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägullssystem på hela unionens vägnät, motorvägar i och utanför städer, större och mindre vägar, samt olika konstruktioner, såsom tunnlar eller broar, och färjor.
  - Underlätta gränsöverskridande informationsutbyte av fordonsregistreringsuppgifter för fordon samt ägare eller innehavare av fordon för vilka det förekommit en underlåtenhet att betala vägavgifter av något slag i unionen.

I syfte att respektera subsidiaritetsprincipen ska detta direktiv tillämpas utan att det påverkar de beslut som medlemsstaterna fattar om uttag av vägavgifter för särskilda typer av fordon och om nivån på och ändamålet med sådana avgifter.

<sup>(9)</sup> EUTL 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(10)</sup> 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 (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

<sup>(11)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

2. Artiklarna 3–22 ska inte tillämpas på
  - a) vägullsystem som inte är elektroniska i den mening som avses i artikel 2.10, och
  - b) små, rent lokala vägullsystem för vilka kostnaderna för att uppfylla kraven i artiklarna 3–22 inte skulle stå i proportion till fördelarna.
3. Detta direktiv ska inte tillämpas på parkeringsavgifter.
4. Målet för driftskompatibilitet mellan elektroniska vägullsystem i unionen ska uppnås med hjälp av Europeiska systemet för elektroniska vägulltjänster (EETS, *European Electronic Toll Service*), som ska vara ett komplement till medlemsstaternas nationella elektroniska vägullsystem.
5. Om nationell rätt kräver att användaren underrättas om skyldigheten att betala innan en underlåtenhet att betala en vägavgift kan fastställas får medlemsstaterna även tillämpa detta direktiv för att identifiera ägaren eller innehavaren av fordonet, samt själva fordonet, för underrättelseändamål endast om samtliga följande villkor är uppfyllda:
  - a) Det finns inga andra sätt att identifiera ägaren eller innehavaren av fordonet.
  - b) Underrättelsen till ägaren eller innehavaren av fordonet om skyldigheten att betala är ett obligatoriskt led i förfarandet för betalning av vägavgift enligt nationell rätt.
6. Om en medlemsstat tillämpar punkt 5 ska den vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att alla uppföljningsförfaranden rörande skyldigheten att betala vägavgiften handhas av offentliga myndigheter. Hänvisningar till underlåtenhet att betala en vägavgift i detta direktiv ska inbegripa fall som omfattas av punkt 5 om den medlemsstat där underlåtenheten att betala inträffar tillämpar den punkten.

## Artikel 2

### Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *vägtulltjänst*: en tjänst som gör det möjligt för användare att använda ett fordon inom ett eller flera EETS-områden inom ramen för ett och samma kontrakt och, vid behov, med en och samma fordonsutrustning, inbegripet att
  - a) vid behov tillhandahålla en anpassad fordonsutrustning till användare och bibehålla dess funktionalitet,
  - b) garantera att avgiftsupptagaren får betalning för den vägtull som användaren är skyldig att betala,
  - c) tillhandahålla användaren de verktyg genom vilka betalningen ska ske eller acceptera ett befintligt betalningssätt,
  - d) ta ut vägtullen från användaren,
  - e) sköta kundkontakterna med användaren, och
  - f) genomföra och följa säkerhets- och integritetspolicyer för vägtullsystemen.
2. *leverantör av vägtulltjänster*: en rättslig enhet som tillhandahåller vägtulltjänster inom ett eller flera EETS-områden för en eller flera fordonsklasser.
3. *avgiftsupptagare*: en offentlig eller privat enhet som tar ut vägtullar för fordonstrafik i ett EETS-område.
4. *utsett avgiftsupptagare*: en offentlig eller privat enhet som har utsetts till avgiftsupptagare i ett framtida EETS-område.
5. *Europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS)*: en vägtulltjänst som en EETS-leverantör genom ett kontrakt tillhandahåller en EETS-användare inom ett eller flera EETS-områden.
6. *EETS-leverantör*: en enhet som genom ett separat kontrakt beviljar en EETS-användare tillgång till EETS, överför vägtullarna till den relevanta avgiftsupptagaren och är registrerad i den medlemsstat där den är etablerad.
7. *EETS-användare*: en fysisk eller juridisk person som har ett kontrakt med en EETS-leverantör för att ha tillgång till EETS.
8. *EETS-område*: en väg, ett vägnät, en konstruktion, såsom en bro eller en tunnel, eller en färja, där vägtullar tas upp med hjälp av ett elektroniskt vägtullsystem.

9. *EETS-kompatibelt system*: de delar av ett elektroniskt väggtullsystem som särskilt behövs för integrationen av EETS-leverantörer i systemet och för driften av EETS.
10. *elektroniskt väggtullsystem*: ett system för uttag av väggtullar i vilket användarens skyldighet att betala väggtullen enbart utlöses av och är kopplad till automatisk upptäckt av att fordonet befinner sig på en viss plats genom fjärrikommunikation med fordonsutrustning i fordonet eller automatisk nummerplåtsavläsning.
11. *fordonsutrustning*: den kompletta uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som ska användas som en del av väggtulltjänsten och som installeras eller medförs i ett fordon för insamling, lagring, bearbetning och fjärrmottagning/-överföring av data, antingen i form av en separat anordning eller inbyggd i fordonet.
12. *huvudsaklig tjänsteleverantör*: en leverantör av väggtulltjänster med särskilda skyldigheter, såsom skyldigheten att underteckna kontrakt med alla intresserade användare, eller särskilda rättigheter, såsom särskild ersättning eller ett garanterat långtidskontrakt, som skiljer sig från de rättigheter och skyldigheter som andra tjänsteleverantörer har.
13. *driftskompatibilitetskomponenter*: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av utrustning som har införlivats eller som man avser att införliva i EETS och som systemets driftskompatibilitet är direkt eller indirekt beroende av, inbegripet såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara.
14. *lämplighet för användning*: en driftskompatibilitetskomponents förmåga att uppnå och bibehålla specificerade prestanda när den är i bruk, typiskt integrerad i EETS i förbindelse med en avgiftsupptagares system.
15. *tullkontextdata*: den information som ansvarig avgiftsupptagare fastställt som nödvändig för att fastställa den väggtull som ska betalas för att framföra ett fordon i ett visst väggtullsområde och slutföra väggtullstransaktionen.
16. *färdvägsdeklaration*: en uppgift till en avgiftsupptagare som bekräftar att ett fordon befinner sig i ett EETS-område, i ett format som leverantören av väggtulltjänster och avgiftsupptagaren har kommit överens om.
17. *parametrar för klassificering av fordon*: fordonsrelaterade uppgifter i enlighet med vilka väggtullar beräknas på grundval av tullkontextdata.
18. *back office*: ett centralt elektroniskt system som används av avgiftsupptagaren, av en grupp avgiftsupptagare som har skapat en hub för driftskompatibilitet eller av EETS-leverantören för att samla in, bearbeta och skicka uppgifter inom ramen för ett elektroniskt väggtullsystem.
19. *väsentligen ändrad system*: ett befintligt elektroniskt väggtullsystem som har genomgått eller genomgår en förändring som kräver att EETS-leverantörer gör ändringar i de driftskompatibilitetskomponenter som är i drift, såsom omprogrammering eller anpassning av gränssnitten för deras back office, till den grad att förnyad ackreditering krävs.
20. *ackreditering*: förfarande som definieras och handhas av avgiftsupptagaren och som EETS-leverantörer måste genomgå innan de får tillstånd att tillhandahålla EETS i ett EETS-område.
21. *vägtull eller vägväxgift*: en avgift som en väganvändare måste betala för att få trafikera en viss väg, ett vägnät, en konstruktion, såsom en bro eller en tunnel, eller en färja.
22. *underlåtenhet att betala vägväxgift*: en överträdelse som består i att en väganvändare underlåter att betala en vägväxgift i en medlemsstat och som fastställs genom relevanta nationella bestämmelser i den medlemsstaten.
23. *registreringsmedlemsstat*: den medlemsstat där det fordon för vilket vägväxgiften ska betalas är registrerat.
24. *nationell kontaktpunkt*: en behörig myndighet i en medlemsstat som utsetts av en medlemsstat för gränsöverskridande utbyte av fordonsregistreringsuppgifter.
25. *automatisk sökning*: förfarande för tillgång online för att söka i databaser i en, fler än en eller samtliga medlemsstater.
26. *fordon*: motorfordon eller ledade fordonskombinationer som är avsedda för eller som används för person- eller godstransport på väg.
27. *innehavare av fordonet*: den person i vars namn fordonet är registrerat, såsom denna person definieras i registreringsmedlemsstatens rätt.
28. *tungt fordon*: ett fordon med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton.
29. *lätt fordon*: ett fordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.

## Artikel 3

**Tekniska lösningar**

1. I alla nya elektroniska väggtullsystem som kräver installation eller användning av fordonsutrustning ska en eller flera av följande tekniska lösningar tillämpas för elektroniska väggtullstransaktioner:

- a) Satellitbaserad positionsbestämning.
- b) Mobilkommunikation.
- c) 5,8 GHz mikrovågsteknik.

Befintliga elektroniska väggtullsystem som kräver installation eller användning av fordonsutrustning och användning av annan teknik ska uppfylla de krav som anges i första stycket i denna punkt om betydande tekniska förbättringar genomförs.

2. Kommissionen ska begära att de relevanta standardiseringsorganen i enlighet med förarbetet i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535<sup>(12)</sup> snabbt antar standarder som är tillämpliga på elektroniska väggtullsystem vad gäller den teknik som anges i punkt 1 första stycket och tekniken för automatisk nummerplåsväljning, och uppdaterar dessa när det är nödvändigt. Kommissionen ska begära att standardiseringsorganen säkerställer driftskompatibilitetskomponenternas fortlöpande kompatibilitet.

3. Fordonsutrustning som använder teknik för satellitbaserad positionsbestämning och som släpps ut på marknaden efter den 19 oktober 2021 ska vara kompatibel med de tjänster för positionsbestämning som tillhandahålls av systemen Galileo och Egnos (European Geostationary Navigation Overlay Service).

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 6 ska EETS-leverantörer ge EETS-användare tillgång till fordonsutrustning som är lämplig för användning, som är driftskompatibel och som kan kommunicera med alla relevanta elektroniska väggtullsystem som är i bruk i medlemsstaterna och som använder sådan teknik som anges i punkt 1 första stycket.

5. Fordonsutrustningen får använda egen maskin- och programvara, delar av annan maskin- och programvara som finns i fordonet, eller både och. Fordonsutrustningen får använda annan teknik än sådan som anges i punkt 1 första stycket för att kommunicera med andra maskinvarusystem som finns i fordonet, förutsatt att säkerheten, tjänstens kvalitet och integritetsskyddet säkerställs.

EETS-fordonsutrustning får erbjuda andra tjänster än väggtullar, förutsatt att användningen av sådana tjänster inte hindrar väggtulltjänsterna i något EETS-område.

6. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att införa elektroniska väggtullsystem för lätta fordon som bygger på satellitbaserad positionsbestämning eller mobilkommunikation får EETS-leverantörer till och med den 31 december 2027 förse användare av lätta fordon med sådan fordonsutrustning som lämpar sig för användning med endast 5,8 GHz mikrovågsteknik, för användning i EETS-områden som inte kräver satellitbaserad positionsbestämning eller mobilkommunikationsteknik.

## KAPITEL II

**ALLMÄNNA PRINCIPER FÖR EETS**

## Artikel 4

**Registrering av EETS-leverantörer**

Varje medlemsstat ska inrätta ett förfarande för registrering av EETS-leverantörer. Registrering ska beviljas enheter som är etablerade på medlemsstatens territorium, som begär registrering och som kan visa att de uppfyller de följande kraven:

- a) De innehar certifiering enligt EN ISO 9001 eller motsvarande.
- b) De har den tekniska utrustning och den EG-försäkran eller det intyg som styrker driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med specifikationerna.
- c) De har kompetens för tillhandahållande av elektroniska väggtulltjänster eller kompetens inom andra relevanta områden.
- d) De har en lämplig finansiell ställning.
- e) De upprätthåller en global riskhanteringsplan, som granskas minst vartannat år.
- f) De har gott anseende.

<sup>(12)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 17.9.2015, s. 1).



## Artikel 5

**EETS-leverantörers rättigheter och skyldigheter**

1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EETS-leverantörer som de har registrerat ingår EETS-kontrakt som täcker samtliga EETS-områden på minst fyra medlemsstaters territorier inom 36 månader från det att de registrerats i enlighet med artikel 4. De ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att dessa EETS-leverantörer ingår kontrakt som täcker samtliga EETS-områden i en viss medlemsstat inom 24 månader från ingåendet av det första kontraktet i den medlemsstaten, med undantag för de EETS-områden där de ansvariga avgiftsupptagarna inte iakttar artikel 6.3.
  2. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EETS-leverantörer som de har registrerat hela tiden upprätthåller sin täckning av samtliga EETS-områden när de har ingått kontrakt om detta. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att en EETS-leverantör som inte kan upprätthålla täckningen av ett EETS-område på grund av att avgiftsupptagaren inte iakttar detta direktiv så snabbt som möjligt återupprättar täckningen av det berörda området.
  3. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EETS-leverantörer som de har registrerat offentliggör information om sin täckning av EETS-områden och eventuella ändringar av den samt, inom en månad efter registreringen, detaljerade planer för varje utvidgning av deras tjänst till ytterligare EETS-områden, med årliga uppdateringar.
  4. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EETS-leverantörer som de har registrerat, eller som tillhandahåller EETS på deras territorium, förser EETS-användare med fordonsutrustning som uppfyller de krav som fastställs i detta direktiv samt i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/53/EU<sup>(13)</sup> och 2014/30/EU<sup>(14)</sup>. Medlemsstaterna får begära bevis från berörda EETS-leverantörer på att dessa krav är uppfyllda.
  5. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EETS-leverantörer som tillhandahåller EETS på deras territorium upprättar förteckningar över ogiltigförklarad fordonsutrustning som har anknytning till deras EETS-kontrakt med EETS-användarna. De ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att sådana förteckningar upprätthålls i strikt överensstämmelse med unionens regler om skydd av personuppgifter enligt vad som föreskrivs i bland annat förordning (EU) 2016/679 och direktiv 2002/58/EG.
  6. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EETS-leverantörer som de har registrerat offentliggör sin kontraktspolicy gentemot EETS-användare.
  7. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EETS-leverantörer som tillhandahåller EETS på deras territorium tillhandahåller avgiftsupptagare den information som de behöver för att beräkna och tillämpa vägtullen på EETS-användarnas fordon, eller tillhandahåller avgiftsupptagare all information som är nödvändig för att de ska kunna kontrollera beräkningen av den vägtull som EETS-leverantörerna tillämpar på EETS-användarnas fordon.
  8. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EETS-leverantörer som tillhandahåller EETS på deras territorium samarbetar med avgiftsupptagare i deras ansträngningar att identifiera personer som misstänkts ha underlåtit att betala en vägavgift. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att avgiftsupptagaren, i de fall då en underlåtelse att betala en vägavgift misstänkts föreligga, från EETS-leverantören kan erhålla uppgifterna om det fordon som användes i det misstänkta fallet av underlåtenhet att betala vägavgift och om den ägare eller innehavare av fordonet som är kund hos EETS-leverantören. EETS-leverantören ska omedelbart tillgängliggöra sådana uppgifter.
- Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att avgiftsupptagaren inte lämnar ut sådana uppgifter till andra leverantörer av vägtulltjänster. De ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att uppgifterna, i de fall då avgiftsupptagaren ingår i samma enhet som en leverantör av vägtulltjänster, uteslutande används för att identifiera personer som misstänkts ha underlåtit att betala en vägavgift, eller i enlighet med artikel 27.3.
9. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att en avgiftsupptagare som ansvarar för ett EETS-område på deras territorium kan erhålla uppgifter från en EETS-leverantör om alla fordon som ägs eller innehas av EETS-leverantörens kunder och som under en viss tidsperiod har körts inom det EETS-område som avgiftsupptagaren ansvarar för, samt uppgifter om dessa fordons ägare eller innehavare, förutsatt att avgiftsupptagaren behöver dessa uppgifter för att kunna fullgöra sina skyldigheter gentemot skattemyndigheterna. Medlemsstaterna ska

<sup>(13)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/53/EU av den 16 april 2014 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om tillhandahållande på marknaden av radioutrustning och om upphävande av direktiv 1999/5/EG (EUT L 153, 22.5.2014, s. 62).

<sup>(14)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/30/EU av den 26 februari 2014 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet (EUT L 96, 29.3.2014, s. 79).

vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EETS-leverantören tillhandahåller de begärda uppgifterna senast två dagar efter mottagandet av begäran. De ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att avgiftsupptagaren inte lämnar ut sådana uppgifter till andra leverantörer av vägtulltjänster. De ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att uppgifterna, i de fall då avgiftsupptagaren ingår i samma enhet som en leverantör av vägtulltjänster, uteslutande används för avgiftsupptagarens fullgörande av sina skyldigheter gentemot skattemyndigheterna.

10. De uppgifter som EETS-leverantörer tillhandahåller avgiftsupptagare ska behandlas i överensstämmelse med unionens regler om skydd av personuppgifter, enligt vad som föreskrivs i förordning (EU) 2016/679, samt med de nationella lagar och andra författningar som införlivar direktiven 2002/58/EG och (EU) 2016/680.

11. Kommissionen ska anta genomförandeakter senast den 19 oktober 2019 för att ytterligare fastställa EETS-leverantörernas skyldigheter med avseende på följande:

- a) Övervakning av deras servicenivå, och samarbete med avgiftsupptagare vid verifieringsgranskningar.
- b) Samarbete med avgiftsupptagare vid genomförande av tester av avgiftsupptagarnas system.
- c) Underhåll och tekniskt stöd till EETS-användare och personlig anpassning av fordonsutrustning.
- d) Fakturering av EETS-användare.
- e) Den information som EETS-leverantörer måste tillhandahålla avgiftsupptagare med och som avses i punkt 7.
- f) Information till EETS-användare om att det har upptäckts att en färdvägsdeklaration saknas.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.2.

#### Artikel 6

### Avgiftsupptagares rättigheter och skyldigheter

1. Om ett EETS-område inte uppfyller de tekniska och förfarandemässiga driftskompatibilitetsvillkor för EETS som föreskrivs i detta direktiv ska den medlemsstat på vars territorium EETS-området är beläget vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att den ansvariga avgiftsupptagaren bedömer problemet tillsammans med berörda intressenter och, om det ligger inom avgiftsupptagarens ansvarsområde, vidtar korrigerande åtgärder för att säkerställa vägtullsystemets kompatibilitet med EETS. Medlemsstaterna ska vid behov uppdatera det register som avses i artikel 21.1 vad gäller den information som anges i led a i den artikeln.

2. Varje medlemsstat ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att varje avgiftsupptagare som ansvarar för ett EETS-område på medlemsstatens territorium utarbetar och upprätthåller en EETS-områdesdeklaration i vilken de allmänna villkoren för EETS-leverantörers tillträde till deras EETS-områden fastställs, i enlighet med de genomförandeakter som avses i punkt 9.

Om ett nytt elektroniskt vägtullsystem inrättas på en medlemsstats territorium ska medlemsstaten vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att den utsedda avgiftsupptagare som ansvarar för systemet offentliggör EETS-områdesdeklarationen i tillräckligt god tid för att möjliggöra ackreditering av intresserade EETS-leverantörer senast en månad innan det nya systemet tas i drift, med vederbörlig hänsyn till längden på det förfarande för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning som avses i artikel 15.1.

Om ett elektroniskt vägtullsystem på en medlemsstats territorium ändras väsentligt ska medlemsstaten vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att den avgiftsupptagare som ansvarar för systemet offentliggör den uppdaterade EETS-områdesdeklarationen i tillräckligt god tid för att redan ackrediterade EETS-leverantörer ska kunna anpassa sina driftskompatibilitetskomponenter till de nya kraven och erhålla förnyad ackreditering senast en månad innan det ändrade systemet tas i drift, med vederbörlig hänsyn till längden på det förfarande för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning som avses i artikel 15.1.

3. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att avgiftsupptagare som ansvarar för EETS-områden på deras territorium på icke-diskriminerande grund godtar alla EETS-leverantörer som begär att få tillhandahålla EETS på nämnda EETS-områden.

Godkännandet av en EETS-leverantör i ett EETS-område ska ske på villkor att EETS-leverantören uppfyller skyldigheterna och de allmänna villkoren i EETS-områdesdeklarationen.

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att avgiftsupptagare inte kräver att EETS-leverantörer ska använda sådana särskilda tekniska lösningar eller processer som gör att EETS-leverantörens driftskompatibilitetskomponenter inte är driftskompatibla med elektroniska vägullssystem på andra EETS-områden.

Om en avgiftsupptagare och en EETS-leverantör inte kan nå en överenskommelse får ärendet hänvisas till det förlikningsorgan som ansvarar för det berörda vägullsområdet.

4. Varje medlemsstat ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att kontrakten mellan avgiftsupptagare och EETS-leverantören avseende tillhandahållandet av EETS på den medlemsstatens territorium medger att EETS-leverantören utfärdar fakturan för vägullen direkt till EETS-användaren.

Avgiftsupptagaren får kräva att EETS-leverantören fakturerar användaren i avgiftsupptagarens namn och på uppdrag av avgiftsupptagaren, och EETS-leverantören ska rätta sig efter denna begäran.

5. Den vägull som avgiftsupptagare tar ut av EETS-användare får inte överstiga den motsvarande nationella eller lokala vägullen. Detta påverkar inte medlemsstaternas rätt att införa rabatter eller avdrag för att främja användningen av elektronisk betalning av vägullar. Alla rabatter eller avdrag på vägullar som användare av fordonsutrustning erbjuds av en medlemsstat eller en avgiftsupptagare ska vara transparenta, tillkännages offentligt och tillhandahållas EETS-leverantörernas kunder enligt samma villkor.

6. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att avgiftsupptagare inom sina EETS-områden godtar all operativ fordonsutrustning från EETS-leverantörer med vilka de har kontraktsförhållanden som har certifierats i enlighet med det förfarande som fastställs i de genomförandeakter som avses i artikel 15.7 och som inte finns upptagna i en sådan förteckning över ogiltigförklarad fordonsutrustning som avses i artikel 5.5.

7. I händelse av bristfällig funktion hos EETS som kan tillskrivas avgiftsupptagaren ska avgiftsupptagaren tillhandahålla ett degraderat driftläge som gör det möjligt att framföra fordon med den utrustning som avses i punkt 6 på ett säkert sätt, med minsta möjliga fördröjning och utan att misstänkas för att ha underlåtit att betala en vägvaggift.

8. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att avgiftsupptagare på ett icke-diskriminerande sätt samarbetar med EETS-leverantörer eller tillverkare eller anmälda organ för att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas lämplighet för användning inom deras EETS-områden.

9. Kommissionen ska senast den 19 oktober 2019 anta genomförandeakter för att fastställa minimiinnehålllet i EETS-områdesdeklarationen, inbegripet

- a) kraven på EETS-leverantörer,
- b) de förfarandemässiga villkoren, inklusive kommersiella villkor,
- c) förfarandet för ackreditering av EETS-leverantörer, och
- d) tullkontextdata.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.2.

#### Artikel 7

#### Ersättning

1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EETS-leverantörer har rätt till ersättning från avgiftsupptagaren.

2. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att metoden för fastställande av ersättningen till EETS-leverantörer är transparent, icke-diskriminerande och identisk för alla EETS-leverantörer som är ackrediterade för ett visst EETS-område. De ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att metoden offentliggörs som en del av de kommersiella villkoren i EETS-områdesdeklarationen.

3. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att metoden för beräkning av ersättningen till EETS-leverantörer inom EETS-områden med en huvudsaklig tjänsteleverantör följer samma struktur som ersättningen för jämförbara tjänster som tillhandahålls av den huvudsakliga tjänsteleverantören. Ersättningsbeloppet till EETS-leverantörer får skilja sig från ersättningen till den huvudsakliga tjänsteleverantören förutsatt att det är berättigat på grund av

- a) kostnaden för särskilda krav och skyldigheter som åligger den huvudsakliga tjänsteleverantören men inte EETS-leverantören, och
- b) behovet av att från EETS-leverantörens ersättning dra av de fasta avgifter som avgiftsupptagaren tar ut baserat på de kostnader som det medför för avgiftsupptagaren att tillhandahålla, driva och underhålla ett EETS-kompatibelt system på sitt vägullområde, inbegripet kostnader för ackreditering, i de fall då sådana kostnader inte ingår i vägullen.

## Artikel 8

**Vägtullar**

1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att det, i de fall då den fordonsklassificering som används av EETS-leverantören skiljer sig från den som används av avgiftsupptagaren, är avgiftsupptagarens klassificering som gäller vid fastställande av vägtullstaxan för ett visst fordon, såvida inte ett fel kan påvisas.
2. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att avgiftsupptagaren har rätt att kräva betalning från en EETS-leverantör för bestyrkta färdvägsdeklarationer och för situationer när bestyrkta färdvägsdeklarationer saknas för EETS-användarkonton som hanteras av den EETS-leverantören.
3. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att en EETS-leverantör som har sänt en sådan förteckning över ogiltigförklarad fordonsutrustning som avses i artikel 5.5 till en avgiftsupptagare inte ska hållas ansvarig för någon ytterligare vägtull som uppkommit genom användning av sådan ogiltigförklarad fordonsutrustning. Avgiftsupptagare och EETS-leverantörer ska komma överens om antalet poster i förteckningen över ogiltigförklarad fordonsutrustning samt förteckningens format och uppdateringsfrekvens.
4. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att avgiftsupptagare i mikrovägsbaserade vägtullsystem meddelar EETS-leverantörer om bestyrkta färdvägsdeklarationer för de vägtullar som uppkommit för deras respektive EETS-användare.
5. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 30 senast den 19 oktober 2019 med avseende på fastställande av närmare bestämmelser om klassificering av fordon i syfte att fastställa tillämpliga taxsystem, inbegripet förfaranden som är nödvändiga för att fastställa sådana system. De parametrar för klassificering av fordon som ska stödjas av EETS ska inte begränsa avgiftsupptagarnas val av taxsystem. Kommissionen ska säkerställa tillräcklig flexibilitet för att de parametrar för klassificering som ska stödjas av EETS ska kunna utvecklas i enlighet med förutsebara framtida behov. Dessa akter ska inte påverka definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG<sup>(13)</sup> av de parametrar i enlighet med vilka vägtullar ska differentieras.

## Artikel 9

**Redovisning**

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att juridiska personer som tillhandahåller vägtulltjänster för räkenskaper som gör det möjligt att tydligt skilja kostnader och intäkter i samband med tillhandahållande av vägtulltjänster från kostnader och intäkter i samband med annan verksamhet. Det berörda förlikningsorganet eller rättsliga organet ska på begäran informeras om kostnaderna och intäkterna i samband med tillhandahållande av vägtulltjänster. Medlemsstaterna ska också vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att korssubventionering mellan de verksamheter som utförs i egenskap av leverantör av vägtulltjänster och annan verksamhet inte är tillåten.

## Artikel 10

**EETS-användares rättigheter och skyldigheter**

1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EETS-användare kan abonnera på EETS via alla EETS-leverantörer, oavsett nationalitet, bosättningsmedlemsstat eller medlemsstat där fordonet är registrerat. Vid ingående av ett kontrakt ska EETS-användare vederbörligen informeras om giltiga betalningssätt och i enlighet med förordning (EU) 2016/679, om behandlingen av deras personuppgifter och rättigheterna enligt tillämplig lagstiftning om skydd av personuppgifter.
  2. När en EETS-användare betalar en vägtull till sin EETS-leverantör ska EETS-användarens betalningsskyldighet gentemot den relevanta avgiftsupptagaren anses vara uppfylld.
- Om två eller flera fordonsutrustningar installeras eller medförs ombord på fordonet, är det EETS-användarens ansvar att använda eller aktivera den relevanta fordonsutrustningen för det specifika EETS-området.
3. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 30 senast den 19 oktober 2019, för att ytterligare fastställa EETS-användarnas skyldigheter avseende
    - a) tillhandahållande av uppgifter till EETS-leverantörer, och
    - b) användning och hantering av fordonsutrustning.

<sup>(13)</sup> 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).

## KAPITEL III

## FÖRLIKNINGSORGAN

## Artikel 11

**Inrättande och funktioner**

1. Varje medlemsstat med minst ett EETS-område ska utse eller inrätta ett förlikningsorgan för att underlätta medling mellan avgiftsupptagare som har ett EETS-område inom medlemsstatens territorium och EETS-leverantörer som har eller förhandlar om kontrakt med dessa avgiftsupptagare.
2. Förlikningsorganet ska särskilt ha befogenhet att kontrollera att de kontraktsvillkor som en avgiftsupptagare ålägger EETS-leverantörer inte är diskriminerande. Det ska ha befogenhet att kontrollera att EETS-leverantörer ersätts i enlighet med de principer som anges i artikel 7.
3. De medlemsstater som avses i punkt 1 ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att deras förlikningsorgan till sin organisation och rättsliga struktur är oberoende av avgiftsupptagares och leverantörers av vägtulltjänsters kommersiella intressen.

## Artikel 12

**Medlingsförfarande**

1. Varje medlemsstat med minst ett EETS-område ska fastställa ett medlingsförfarande för att göra det möjligt för avgiftsupptagare eller EETS-leverantörer att begära att det relevanta förlikningsorganet ska ingripa i tvister gällande deras kontraktsförhållanden eller kontraktförhandlingar.
2. Inom ramen för det medlingsförfarande som avses i punkt 1 ska förlikningsorganet vara skyldigt att inom en månad från det att det har tagit emot en begäran om ingripande uppge om det har alla dokument som behövs för medlingen.
3. Inom ramen för det medlingsförfarande som avses i punkt 1 ska förlikningsorganet vara skyldigt att avge sitt yttrande om en tvist senast sex månader efter mottagandet av begäran om ingripande.
4. För att underlätta förlikningsorganets uppgifter ska medlemsstaterna ge det befogenhet att begära relevant information från avgiftsupptagare, EETS-leverantörer och eventuella tredje parter som är aktiva i tillhandahållandet av EETS i den berörda medlemsstaten.
5. De medlemsstater med minst ett EETS-område och kommissionen ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att förlikningsorganen utbyter information sinsemellan om sitt arbete, sina riktlinjer och sina metoder.

## KAPITEL IV

## TEKNISKA BESTÄMMELSER

## Artikel 13

**En enda kontinuerlig tjänst**

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EETS tillhandahålls EETS-användarna som en enda kontinuerlig tjänst.

Detta innebär att

- a) när parametrarna för klassificering av fordon, inbegripet de variabla parametrarna, har lagrats eller deklarerats, eller både och, krävs inget ytterligare mänskligt ingrepp på fordonet under en resa om inte fordonsegenskaperna förändras, och
- b) den mänskliga interaktionen med en särskild del av fordonsutrustningen är likadan oavsett EETS-område.

## Artikel 14

**Ytterligare EETS-aspekter**

1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EETS-användarnas interaktion med avgiftsupptagare som en del av EETS i tillämpliga fall är begränsad till faktureringsförfarandet i enlighet med artikel 6.4 och till förfaranden för verkställighet. Interaktion mellan EETS-användare och EETS-leverantörer (eller deras fordonsutrustning) får vara specifika för varje EETS-leverantör utan att det äventyrar EETS driftskompatibilitet.

2. Medlemsstaterna får kräva att leverantörer av vägtulltjänster, inbegripet EETS-leverantörer, på begäran av medlemsstaternas myndigheter ska tillhandahålla trafikuppgifter avseende sina kunder, under förutsättning att tillämpliga dataskyddsregler följs. Medlemsstaterna får endast använda sådana uppgifter för trafikplaneringsändamål och för att förbättra trafikledningen, och uppgifterna får inte användas för att identifiera kunderna.

3. Kommissionen ska senast den 19 oktober 2019 anta genomförandeakter som fastställer specifikationer för elektroniska gränssnitt mellan avgiftsupptagares, EETS-leverantörers och EETS-användares driftskompatibilitetskomponenter, inbegripet, i tillämpliga fall, innehållet i de meddelanden som aktörerna skickar till varandra genom dessa gränssnitt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.2.

#### Artikel 15

#### Driftskompatibilitetskomponenter

1. Om ett nytt elektroniskt vägtullsystem inrättas på en medlemsstats territorium ska medlemsstaten vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att den utsedda avgiftsupptagare som ansvarar för systemet, i EETS-områdesdeklarationen fastställer och offentliggör en detaljerad planering av förfarandet för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning som medger att intresserade EETS-leverantörer kan ackrediteras senast en månad innan det nya systemet tas i drift.

Om ett elektroniskt vägtullsystem på en medlemsstats territorium ändras väsentligt ska medlemsstaten vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att den avgiftsupptagare som ansvarar för systemet, i EETS-områdesdeklarationen fastställer och offentliggör, utöver de uppgifter som avses i första stycket, en detaljerad planering av den förnyade bedömningen av huruvida driftskompatibilitetskomponenter tillhörande EETS-leverantörer som redan ackrediterats för systemet innan det ändrades väsentligt överensstämmer med specifikationerna och lämpar sig för användning. Planeringen ska medge att berörda EETS-leverantörer kan erhålla förnyad ackreditering senast en månad innan det ändrade systemet tas i drift.

Avgiftsupptagaren ska vara skyldig att respektera planeringen.

2. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att varje avgiftsupptagare som ansvarar för ett EETS-område på medlemsstatens territorium inrättar en testmiljö där EETS-leverantörer eller deras behöriga ombud kan kontrollera att deras fordonsutrustning lämpar sig för användning inom avgiftsupptagarens EETS-område och erhålla certifiering för respektive avklarat test. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att avgiftsupptagare ska kunna inrätta en enda testmiljö för fler än ett EETS-område och för att ett behörigt ombud ska kunna kontrollera en typ av fordonsutrustnings lämplighet för användning på flera EETS-leverantörers vägnar.

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att avgiftsupptagare ska kunna kräva att EETS-leverantörer eller deras behöriga ombud täcker kostnaderna för respektive test.

3. Medlemsstaterna får inte förbjuda, begränsa eller förhindra att driftskompatibilitetskomponenter släpps ut på marknaden för användning i EETS om de bär CE-märkning eller antingen en försäkran om överensstämmelse med specifikationer eller en försäkran om lämplighet för användning, eller båda delarna. I synnerhet ska medlemsstaterna inte kräva sådana kontroller som redan har utförts inom ramen för förfarandet för kontroll av överensstämmelse med specifikationer eller lämplighet för användning, eller båda delarna.

4. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 30 senast den 19 oktober 2019 för att fastställa krav på driftskompatibilitetskomponenter avseende säkerhet och hälsa, driftsäkerhet och tillgänglighet, miljöskydd, teknisk kompatibilitet, säkerhet och integritet samt användning och skötsel.

5. Kommissionen ska även anta delegerade akter i enlighet med artikel 30 senast den 19 oktober 2019 för att fastställa allmänna infrastrukturkrav avseende

- a) korrekthet för uppgifter i färdvägsdeklarationen så att likabehandling kan garanteras för EETS-användarna vad gäller vägtullar och avgifter,
- b) identifiering av den ansvariga EETS-leverantören genom fordonsutrustningen,
- c) användning av öppna standarder för driftskompatibilitetskomponenterna i EETS-utrustningen,
- d) integration av fordonsutrustningen i fordonet, och
- e) signalering till föraren om skyldigheten att betala vägavgift.

6. Kommissionen ska anta genomförandeakter senast den 19 oktober 2019 för att fastställa följande specifika infrastrukturkrav

- a) Krav på gemensamma kommunikationsprotokoll mellan avgiftsupptagares och EETS-leverantörers utrustning.
- b) Krav på mekanismer för avgiftsupptagare för att kontrollera huruvida ett fordon som trafikerar deras EETS-område är utrustat med giltig och fungerande fordonsutrustning.
- c) Krav på fordonsutrustningens gränssnitt mellan människa och maskin.
- d) Specifika krav för driftskompatibilitetskomponenter i vägtullsystem baserade på mikrovågsteknik.
- e) Specifika krav för vägtullsystem baserade på satellitbaserad positionsbestämning (GNSS).

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.2.

7. Kommissionen ska anta genomförandeakter senast den 19 oktober 2019 för att fastställa det förfarande som medlemsstaterna ska tillämpa för att bedöma driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse med specifikationer och lämplighet för användning, inbegripet innehållet i och formatet för EG-försäkran. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 31.2.

## KAPITEL V

### SKYDDSÅTGÄRDER

#### Artikel 16

#### Förfarande för skyddsåtgärder

1. Om en medlemsstat har anledning att tro att driftskompatibilitetskomponenter som bär CE-märkning som släppts ut på marknaden och som används på avsett sätt sannolikt inte uppfyller de relevanta kraven, ska medlemsstaten vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att begränsa deras 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 den bristande uppfyllelsen beror på

- a) att de tekniska specifikationerna tillämpats på ett felaktigt sätt, eller
- b) att de tekniska specifikationerna är otillräckliga.

2. Kommissionen ska så snart som möjligt samråda med den berörda medlemsstaten, tillverkaren, EETS-leverantören eller deras i unionen etablerade behöriga ombud. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden är berättigad ska den genast underrätta den berörda medlemsstaten och övriga medlemsstater om detta. Om kommissionen emellertid, efter det samrådet, konstaterar att åtgärden inte är berättigad ska den genast underrätta den berörda medlemsstaten samt tillverkaren eller dennes i unionen etablerade behöriga ombud och övriga medlemsstater om detta.

3. Om det visar sig att driftskompatibilitetskomponenter försedda med CE-märkning inte uppfyller driftskompatibilitetskrav, ska den behöriga medlemsstaten kräva att tillverkaren eller dennes i unionen etablerade behöriga ombud återställer driftskompatibilitetskomponenten så att den överensstämmer med specifikationerna eller lämpar sig för användning, eller både och, enligt de villkor som medlemsstaten fastställt samt underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

#### Artikel 17

#### Insyn i bedömningar

Alla beslut som en medlemsstat eller en avgiftsupptagare fattar avseende bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse med specifikationer eller deras lämplighet för användning, samt beslut som fattas enligt artikel 16, ska motiveras noggrant. Den berörda tillverkaren, EETS-leverantören eller deras behöriga ombud ska underrättas om beslutet så snart som möjligt, med angivande av vilka rättsmedel som finns tillgängliga enligt den berörda medlemsstatens gällande lagstiftning och vilka tidsfrister som gäller för användning av dessa rättsmedel.

## KAPITEL VI

## ADMINISTRATIVA ÅTGÄRDER

## Artikel 18

**Gemensamt kontaktställe**

Varje medlemsstat med minst två EETS-områden inom sitt territorium ska utse ett gemensamt kontaktställe för EETS-leverantörer. Medlemsstaten ska offentliggöra kontaktuppgifterna för det kontaktstället och, på begäran, lämna dem till intresserade EETS-leverantörer. Medlemsstaten ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att kontaktstället, på begäran av EETS-leverantören, underlättar och samordnar tidiga administrativa kontakter mellan EETS-leverantören och de avgiftsupptagare som ansvarar för EETS-områdena på medlemsstatens territorium. Kontaktstället kan vara en fysisk person eller ett offentligt eller privat organ.

## Artikel 19

**Anmälda organ**

1. Medlemsstaterna ska till kommissionen och till övriga medlemsstater anmäla alla organ som har rätt att utföra eller övervaka det förfarande för bedömning av överensstämmelse med specifikationer eller lämplighet för användning som avses i de genomförandeakter som avses i artikel 15.7, 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 de delegerade akter som avses i punkt 5 i denna artikel 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 godkännandet för ett organ som inte längre uppfyller kriterierna i de delegerade akter som avses i punkt 5 i denna artikel. Medlemsstaten 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 kriterierna i de delegerade akter som avses i punkt 5 i denna artikel, ska ärendet överlämnas till den kommitté för elektroniska vägtullar som avses i artikel 31.1, som inom tre månader ska lämna sitt yttrande. Mot bakgrund av yttrandet från kommittén ska kommissionen informera den medlemsstat som anmält organet i fråga om eventuella ändringar som är nödvändiga för att det anmälda organet ska få behålla den status som det har tilldelats.
5. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 30 senast den 19 oktober 2019 för att fastställa minimikriterierna för behörighet för anmälda organ.

## Artikel 20

**Samordningsgrupp**

En samordningsgrupp för de organ som anmälts enligt artikel 19.1 (nedan kallad *samordningsgruppen*) ska inrättas som en arbetsgrupp inom den kommitté för elektroniska vägtullar som avses i artikel 31.1, i enlighet med den kommitténs arbetsordning.

## Artikel 21

**Register**

1. I syfte att genomföra detta direktiv ska varje medlemsstat föra ett nationellt elektroniskt register över
  - a) EETS-områdena inom deras territorium, däribland information om
    - i) motsvarande avgiftsupptagare,
    - ii) den vägtullsteknik som används,
    - iii) tullkontextdata,
    - iv) EETS-områdesdeklarationen, och
    - v) de EETS-leverantörer som har EETS-kontrakt med den avgiftsupptagare som verkar inom den medlemsstatens territorium,
  - b) de EETS-leverantörer som medlemsstaten har beviljat registrering i enlighet med artikel 4, och
  - c) uppgifter om det gemensamma kontaktställe som avses i artikel 18 för EETS, inklusive en e-postadress och telefonnummer.



Om inget annat anges ska medlemsstaterna minst en gång om året kontrollera att kraven i artikel 4 a, d, e och f fortfarande är uppfyllda och uppdatera registret i enlighet därmed. Registret ska också innehålla slutsatserna från den granskning som föreskrivs i artikel 4 e. En medlemsstat ska inte hållas ansvarig för handlingar som utförs av en EETS-leverantör som anges i dess register.

2. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att alla uppgifter i det nationella elektroniska registret är uppdaterade och korrekta.
3. Registren ska vara elektroniskt tillgängliga för allmänheten.
4. Dessa register ska vara tillgängliga från och med den 19 oktober 2021.
5. De myndigheter som ansvarar för registren i respektive medlemsstat ska på elektronisk väg, i slutet av varje kalenderår, till kommissionen översända registren över EETS-områden och EETS-leverantörer. Kommissionen ska göra informationen tillgänglig för övriga medlemsstater. Registreringsmedlemsstaten och kommissionen ska uppmärksammas på varje fall av inkomsekvens med situationen i en medlemsstat.

#### KAPITEL VII

#### PILOTSYSTEM

##### Artikel 22

#### Pilotsystem för vägtullar

1. För att tillåta teknisk utveckling av EETS får medlemsstaterna temporärt, på begränsade delar av sitt vägtullområde och parallellt med det EETS-kompatibla systemet, tillåta pilotsystem för vägtullar som innefattar ny teknik eller nya koncept som inte överensstämmer med en eller flera av bestämmelserna i detta direktiv.
2. EETS-leverantörer ska inte åläggas att medverka i pilotsystem för vägtullar.
3. Innan ett pilotsystem för vägtullar börjar användas ska den berörda medlemsstaten begära tillstånd från kommissionen. Kommissionen ska utfärda eller neka tillstånd i form av ett beslut inom sex månader från det att den mottog begäran. Kommissionen får neka tillstånd om pilotsystemet för vägtullar skulle kunna vara till skada för det normala elektroniska vägtullsystemets eller EETS korrekta funktion. Tillståndet ska inledningsvis ges för högst tre år.

#### KAPITEL VIII

#### INFORMATIONSUBYTE OM UNDERLÅTENHET ATT BETALA VÄGAVGIFTER

##### Artikel 23

#### Förfarande för informationsutbyte mellan medlemsstaterna

1. För att göra det möjligt att identifiera det fordon för vilket en underlåtenhet att betala vägavgift har fastställts, och ägaren eller innehavaren av det fordonet, ska varje medlemsstat ge endast övriga medlemsstaters nationella kontaktpunkter tillgång till följande nationella fordonsregistreringsuppgifter, med befogenhet att utföra automatiska sökningar baserade på dessa uppgifter:

- a) Uppgifter om fordonet.
- b) Uppgifter om fordonets ägare eller innehavare.

De uppgifter som avses i leden a och b som är nödvändiga för att göra en automatisk sökning ska vara förenliga med bilaga I.

2. Varje medlemsstat ska för utbyte av de uppgifter som avses i punkt 1 utse en nationell kontaktpunkt. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att informationsutbytet mellan medlemsstaterna endast sker mellan nationella kontaktpunkter. De nationella kontaktpunkternas befogenheter ska regleras av den berörda medlemsstatens tillämpliga rätt. Under denna informationsutbytesprocess ska särskild uppmärksamhet ägnas åt att personuppgifter skyddas på ett korrekt sätt.

3. När en automatisk sökning utförs i form av en utgående förfrågan ska den nationella kontaktpunkten i den medlemsstat på vars territorium en underlåtenhet att betala vägavgift ägde rum använda det fullständiga registreringsnumret.

Dessa automatiska sökningar ska utföras i enlighet med de förfaranden som avses i kapitel 3 punkterna 2 och 3 i bilagan till rådets beslut 2008/616/RIF<sup>(16)</sup> och med kraven i bilaga I till detta direktiv.

<sup>(16)</sup> Rådets beslut 2008/616/RIF av den 23 juni 2008 om genomförande av beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (EUT L 210, 6.8.2008, s. 12).

Den medlemsstat på vars territorium en underlåtenhet att betala vägavgift ägde rum ska använda de uppgifter som erhållits för att fastställa vem som är ansvarig för underlåtenheten att betala den avgiften.

4. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att informationsutbytet sker med hjälp av programvaran för det europeiska informationssystemet avseende fordon och körkort (Eucaris) och ändrade versioner av denna programvara, i överensstämmelse med bilaga I till detta direktiv och kapitel 3 punkterna 2 och 3 i bilagan till beslut 2008/616/RIF.

5. Varje medlemsstat ska bära sina egna kostnader för administrationen, användningen och underhållet av den programvara som avses i punkt 4.

#### Artikel 24

##### Informationsbrev om underlåtenhet att betala vägavgift

1. Den medlemsstat på vars territorium en underlåtenhet att betala vägavgift ägde rum ska besluta om huruvida uppföljningsförfaranden ska inledas avseende underlåtenheten att betala vägavgift.

Om den medlemsstat på vars territorium en underlåtenhet att betala vägavgift ägde rum beslutar att inleda sådana förfaranden ska denna medlemsstat i enlighet med sin nationella rätt informera ägaren, innehavaren av fordonet eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för underlåtenheten att betala vägavgift.

Denna information ska, i enlighet med nationell rätt, omfatta de rättsliga följderna av denna underlåtenhet på territoriet i den medlemsstat där underlåtenheten att betala vägavgift ägde rum enligt den medlemsstatens rätt.

2. När den medlemsstat på vars territorium en underlåtenhet att betala vägavgift ägde rum skickar ut informationsbrevet till ägaren, innehavaren av fordonet eller den på annat sätt identifierade person som misstänks för underlåtenheten att betala vägavgift, ska denna medlemsstat, i enlighet med sin nationella rätt, inkludera all relevant information, framför allt vilket slags underlåtenhet att betala vägavgift som avses, ort, datum och tidpunkt för underlåtenheten att betala vägavgift, vilken nationell rätt som överträtts, rätten att överklaga och rätten till tillgång till information samt sanktionen och i tillämpliga fall uppgifter om den utrustning som har använts för att upptäcka underlåtenheten att betala vägavgiften. För detta ändamål ska den medlemsstat på vars territorium en underlåtenhet att betala vägavgift ägde rum utforma informationsbrevet utifrån mallen i bilaga II.

3. Om den medlemsstat på vars territorium en underlåtenhet att betala vägavgift ägde rum beslutar att inleda ett uppföljningsförfarande avseende underlåtenheten att betala vägavgift ska medlemsstaten, för att säkerställa respekten för de grundläggande rättigheterna, skicka ut informationsbrevet på det språk som registreringsbeviset för fordonet är avfattat på, om detta är tillgängligt, eller på ett av de officiella språken i registreringsmedlemsstaten.

#### Artikel 25

##### Uppföljningsförfaranden för enheter som tar ut vägavgifter

1. Den medlemsstat på vars territorium underlåtenheten att betala vägavgift ägde rum får ge den enhet som ansvarar för att ta ut vägavgiften tillgång till de uppgifter som har inhämtats i enlighet med det förfarande som avses i artikel 23.1 endast om följande villkor är uppfyllda:

- De överförda uppgifterna är begränsade till vad denna enhet behöver för att erhålla den vägavgift som ska betalas.
- Förfarandet för att erhålla den vägavgift som ska betalas överensstämmer med det förfarande som föreskrivs i artikel 24.
- Den berörda enheten ansvarar för att genomföra detta förfarande.
- Fullgörandet av den betalningsanmodan som utfärdats av den berörda enheten betyder att underlåtenheten att betala vägavgift har åtgärdats.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de uppgifter som tillhandahålls den ansvariga enheten används endast för att driva in den vägavgift som ska betalas och raderas omedelbart så snart avgiften har betalats eller, om underlåtenheten att betala fortsätter, inom en av medlemsstaten fastställd rimlig period efter överföringen av uppgifter.

#### Artikel 26

##### Medlemsstaternas rapportering till kommissionen

Varje medlemsstat ska skicka in en fullständig rapport till kommissionen senast den 19 april 2023 och därefter vart tredje år.

Den fullständiga rapporten ska ange det antal automatiska sökningar som utförts av den medlemsstat på vars territorium en underlåtenhet att betala vägavgift ägde rum och som riktats till den nationella kontaktpunkten i registreringsmedlemsstaten, som en följd av underlåtenheter att betala vägavgifter som ägt rum på medlemsstatens territorium, tillsammans med antalet resultatlösa förfrågningar.

Den fullständiga rapporten ska även innehålla en beskrivning av situationen på nationell nivå vad gäller uppföljningen av underlåtenheterna att betala vägavgift, baserat på den andel sådana underlåtenheter att betala vägavgift som har följts upp genom ett informationsbrev.

#### Artikel 27

##### Dataskydd

1. Förordning (EU) 2016/679 och de nationella lagar och andra författningar som införlivar direktiven 2002/58/EG och (EU) 2016/680 ska tillämpas på personuppgifter som behandlas enligt det här direktivet.

2. Medlemsstaterna ska, i enlighet med tillämplig dataskyddslagstiftning, vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att

- a) behandlingen av personuppgifter enligt artiklarna 23, 24 och 25 begränsas till de typer av uppgifter som förtecknas i bilaga I till detta direktiv,
- b) personuppgifter är riktiga och uppdaterade samt att begäran om rättelse eller radering hanteras utan onödigt dröjsmål, och
- c) en tidsgräns fastställs för lagring av personuppgifter.

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att personuppgifter som behandlas enligt detta direktiv endast används för de följande ändamålen:

- a) Identifiera personer som misstänks ha underlåtit att betala vägavgifter inom tillämpningsområdet för artikel 5.8.
- b) Säkerställa att avgiftsupptagaren uppfyller sina skyldigheter gentemot skattemyndigheterna inom tillämpningsområdet för artikel 5.9.
- c) Identifiera det fordon och den ägare eller innehavare av det fordon för vilket en underlåtenhet att betala vägavgift har fastställts inom tillämpningsområdet för artiklarna 23 och 24.

Medlemsstaterna ska också vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de registrerade har samma rätt till information, tillgång, rättelse, radering och begränsning av behandlingen av uppgifter och att lämna in klagomål till en tillsynsmyndighet för dataskydd, att begära ersättning samt att få tillgång till ett effektivt rättsmedel enligt vad som föreskrivs i förordning (EU) 2016/679 eller, i tillämpliga fall, direktiv (EU) 2016/680.

3. Denna artikel ska inte påverka medlemsstaternas möjlighet att begränsa tillämpningsområdet för de skyldigheter och rättigheter som föreskrivs i vissa bestämmelser i förordning (EU) 2016/679 i enlighet med artikel 23 i den förordningen av de skäl som förtecknas i punkt 1 i den artikeln.

4. Alla berörda personer ska ha rätt att utan onödigt dröjsmål få information om vilka personuppgifter, registrerade i registreringsmedlemsstaten, som skickats till den medlemsstat där en underlåtenhet att betala vägavgift ägde rum, inklusive datum för förfrågan och den behöriga myndigheten i den medlemsstat på vars territorium underlåtenheten att betala vägavgift ägde rum.

#### KAPITEL IX

##### SLUTBESTÄMMELSER

#### Artikel 28

##### Rapportering

1. Senast den 19 april 2023 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet och effekterna av detta direktiv, särskilt avseende utvecklingen och införandet av EETS samt avseende hur ändamålsenlig och effektiv mekanismen för utbyte av uppgifter är inom ramen för undersökningar av fall av underlåtenhet att betala vägavgifter.

Rapporten ska särskilt analysera

- a) den effekt som artikel 5.1 och 5.2 har på införandet av EETS, med särskild inriktning på systemets förekomst i små eller perifera EETS-områden,
- b) hur ändamålsenliga bestämmelserna i artiklarna 23, 24 och 25 är när det gäller att minska antalet fall av underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen, och
- c) de framsteg som har gjorts när det gäller driftskompatibilitet mellan elektroniska vägavgiftssystem som använder satellitbaserad positionsbestämning och de som använder 5,8 GHz mikrovågsteknik.

2. Rapporten ska vid behov åtföljas av ett förslag till Europaparlamentet och rådet om ytterligare översyn av detta direktiv, särskilt med avseende på följande:
  - a) Ytterligare åtgärder för att se till att EETS är tillgängligt i alla EETS-områden, inklusive i små och perifera områden.
  - b) Åtgärder för att ytterligare underlätta den gränsöverskridande verkställigheten av skyldigheten att betala vägavgifter i unionen, inklusive arrangemang för ömsesidigt bistånd.
  - c) Utvidgning av bestämmelserna rörande gränsöverskridande verkställighet till lågutläppszoner, zoner med begränsat tillträde eller andra styrningssystem för fordon i urbana områden.

#### Artikel 29

#### Delegerade akter

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 30 för att uppdatera bilaga I i syfte att beakta relevanta ändringar av rådets beslut 2008/615/RIF<sup>(1)</sup> och 2008/616/RIF eller om detta krävs enligt andra relevanta unionsrättsakter.

#### Artikel 30

#### Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 8.5, 10.3, 15.4, 15.5, 19.5 och 29 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 18 april 2019. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 8.5, 10.3, 15.4, 15.5, 19.5 och 29 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 8.5, 10.3, 15.4, 15.5, 19.5 och 29 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

#### Artikel 31

#### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för elektroniska vägattest.

Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

<sup>(1)</sup> 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).

## Artikel 32

**Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den 19 oktober 2021 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artiklarna 1–27 samt bilagorna I och II. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 19 oktober 2021.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De ska även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till det direktiv som upphävs genom det här direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och om hur uppgiften ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

## Artikel 33

**Upphävande**

Direktiv 2004/52/EG upphör att gälla med verkan från och med den 20 oktober 2021, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller den tidsfrist för införlivande med nationell rätt av direktivet som anges i del B i bilaga III.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga IV.

## Artikel 34

**Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

## Artikel 35

**Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 19 mars 2019.

På Europaparlamentets vägnar  
A. TAJANI  
Ordförande

På rådets vägnar  
G. CIAMBA  
Ordförande

## BILAGA I

## Uppgifter som är nödvändiga för att göra den automatiska sökning som avses i artikel 23.1

Typ av uppgift	O/V (1)	Anmärkningar
Uppgifter om fordon	O	
Registrerings-medlemsstat	O	
Registrerings-nummer	O	(A (?))
Uppgifter om underlåtenheten att betala vägavgift	O	
Medlemsstat på vars territorium en underlåtenhet att betala vägavgift ägde rum	O	
Händelsens referensdatum	O	
Händelsens referensdatum	O	

(1) O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri.

(?) Harmoniserad unionskod, se rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

## Uppgifter som lämnas till följd av automatisk sökning enligt artikel 23.1

## Del I Uppgifter om fordon

Typ av uppgift	O/V (1)	Anmärkningar
Registreringsnummer	O	
Chassinummer/fordonets identifieringsnummer	O	
Registreringsmedlemsstat	O	
Märke	O	(D.1 (?)), t.ex. Ford, Opel, Renault
Fordonets modell	O	(D.3), t.ex. Focus, Astra, Megane
EU-kategorikod	O	(J), t.ex. mopeder, motorcyklar, bilar
Euro-utsläppsklass	O	t.ex. Euro 4, Euro 6

(1) O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri.

(?) Harmoniserad unionskod, se direktiv 1999/37/EG.

## Del II Uppgifter om fordonsägare eller fordonsinnehavare

Typ av uppgift	O/V (1)	Anmärkningar
Uppgifter om fordonsinnehavare		(C.1 (?)) Uppgifterna avser innehavaren av det berörda registreringsbeviset.
Registrerad innehavares (företags)namn	O	(C.1.1) Separata fält ska användas för efternamn, infix, titlar osv., och namnet ska kommuniceras i utskriftsvänligt format.

Typ av uppgift	O/V <sup>(1)</sup>	Anmärkingar
Förnamn	O	(C.1.2) Separata fält ska användas för förnamn och initialer, och namnet ska kommuniceras i utskriftsvänligt format.
Adress	O	(C.1.3) Separata fält ska användas för gata, husnummer och annex, postnummer, bostadsort, bosättningsland osv., och adressen ska kommuniceras i utskriftsvänligt format.
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Rättslig enhet	O	Enskild person, förening, bolag, företag m.m.
Födelseort	V	
ID-nummer	V	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget.
Uppgifter om fordonsägaren		(C.2) Uppgifterna avser fordonets ägare.
Ägarens (företagets) namn	O	(C.2.1)
Förnamn	O	(C.2.2)
Adress	O	(C.2.3)
Kön	V	Man, kvinna
Födelsedatum	O	
Rättslig enhet	O	Enskild person, förening, bolag, företag m.m.
Födelseort	V	
ID-nummer	V	Ett nummer som entydigt identifierar personen eller företaget.
		För skrotade fordon, stulna fordon eller registrerings skyltar eller inaktuell fordonsregistrering ska inga uppgifter om ägare eller innehavare anges. I stället ska meddelandet "Information saknas" skickas.

<sup>(1)</sup> O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri.

<sup>(2)</sup> Harmoniserad unionskod, se direktiv 1999/37/EG.

BILAGA II

MALL FÖR INFORMATIONSBREVET  
som det hänvisas till i artikel 24

[Försättsblad]

.....  
.....

[Avsändarens namn, adress och telefonnummer]

.....  
.....

[Adressatens namn och adress]

INFORMATIONSBREV

om den underlåtenhet att betala vägavgift som konstaterats i .....

[namn på den medlemsstat på vars territorium en  
underlåtenhet att betala vägavgift konstaterats]



## Sida 2

Den ..... upptäcktes en underlåtenhet att betala vägavgift avseende fordonet

[datum]

med registreringsnummer ..... av märket ..... modell .....

vilket upptäcktes av .....

[namn på ansvarigt organ]

[Alternativ 1] <sup>(1)</sup>

Du är registrerad som innehavare av registreringsbeviset för ovannämnda fordon.

[Alternativ 2] <sup>(1)</sup>

Innehavaren av registreringsbeviset för ovannämnda fordon har uppgett att du körde fordonet vid tidpunkten för underlåtenheten att betala vägavgift.

Underlåtenheten att betala vägavgift beskrivs närmare nedan på sidan 3.

Bötesbeloppet för underlåtenhet att betala vägavgift är ..... EUR/nationell valuta.<sup>(1)</sup>

Vägavgiften att betala är ..... EUR/nationell valuta. <sup>(1)</sup>

Betalningsfristen löper ut den

Om du inte har för avsikt att betala botten <sup>(1)</sup> / vägavgiften <sup>(1)</sup> ombeds du att fylla i den bifogade svarsblanketten (sidan 4) och skicka den till den angivna adressen.

Detta brev ska behandlas i enlighet med nationell rätt i .....

[namn på den medlemsstat på vars territorium en underlåtenhet att betala vägavgift ägde rum]

Närmare beskrivning av underlåtenheten att betala vägavgift

a) Uppgifter om det fordon som användes vid underlåtenheten att betala vägavgift

Registreringsnummer: .....

Registreringsmedlemsstat: .....

Märke och modell: .....

b) Uppgifter om underlåtenheten att betala vägavgift

Plats, datum och tidpunkt för underlåtenheten att betala vägavgift:

.....  
.....  
.....

Art och rättslig rubricering avseende underlåtenheten att betala vägavgift:

.....  
.....  
.....

Närmare beskrivning av underlåtenheten att betala vägavgift:

.....  
.....  
.....

Hänvisning till relevant lagstiftning:

.....  
.....  
.....

Beskrivning av eller hänvisning till bevis som rör underlåtenheten att betala vägavgift:

.....  
.....  
.....

c) Uppgifter om den utrustning som användes för att upptäcka underlåtenheten att betala vägavgift (?):

Specifikation av utrustningen:

.....  
.....  
.....

Utrustningens identifieringsnummer:

.....  
.....  
.....

Senaste kalibreringen giltig till och med:

(<sup>1</sup>) Stryk det som ej är tillämpligt.

(<sup>2</sup>) Ej tillämpligt om ingen utrustning använts.

Sida 4

## Svarsblankett

(ifylles med versaler)

## A. Förarens personuppgifter:

— Fullständigt namn:

.....  
 .....

— Födelseort och födelsedatum:

.....

— Körkortnummer: ..... utställt den (datum): ..... i (ort): .....

— Adress: .....

.....  
 .....

## B. Frågor:

1. Är fordonet av märket ..... med registreringsnummer ....., registrerat i ditt namn? ..... ja/nej <sup>(1)</sup>

Om inte, ange vem som är innehavare av registreringsbeviset: .....

.....

(efternamn, förnamn, adress)

2. Medger du att du underlåtit att betala en vägavgift? ja/nej <sup>(1)</sup>

3. Om inte, förklara varför du inte medger det:

.....  
 .....

Den ifyllda blanketten ska skickas inom 60 dagar från och med detta informationsbrevs datum till följande myndighet eller enhet: .....

på följande adress: .....

## INFORMATION

(Om informationsbrevet skickas av den enhet som är ansvarig för att ta ut vägavgiften enligt artikel 25):

Om den utestående vägavgiften inte betalas inom den tidsfrist som anges i detta informationsbrev kommer ärendet att vidarebefordras till och behandlas av den behöriga myndigheten i .....

[namn på den medlemsstat på vars territorium en underlåtenhet att betala vägavgift konstaterats].

Om ärendet inte fullföljs kommer du att underrättas inom 60 dagar efter det att myndigheten tagit emot svarsblanketten eller betalningsbekräftelsen. <sup>(1)</sup>

/

(Om informationsbrevet skickas av medlemsstatens behöriga myndighet):

Detta ärende kommer att behandlas av den behöriga myndigheten i .....

[namn på den medlemsstat på vars territorium det konstaterades en underlåtenhet att betala vägavgift]

Om ärendet inte fullföljs kommer du att underrättas inom 60 dagar efter det att myndigheten tagit emot svarsblanketten eller betalningsbekräftelsen. <sup>(1)</sup><sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.



## BILAGA III

## DEL A

**Upphävt direktiv och en förteckning över ändringar av detta**

(som det hänvisas till i artikel 33)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG	EUT L 166, 30.4.2004, s. 124
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 219/2009	EUT L 87, 31.3.2009, s. 109

## DEL B

**Tidsfrist för införlivande med nationell rätt**

(som det hänvisas till i artikel 33)

Direktiv	Tidsfrist för införlivande
Direktiv 2004/52/EG	20 november 2005

## BILAGA IV

## Jämförelsetabell

Direktiv 2004/52/EG	Detta direktiv
Artikel 1.1	Artikel 1.1 första stycket a
—	Artikel 1.1 första stycket b
Artikel 3.2 första meningen	Artikel 1.1 andra stycket
Artikel 1.2 inledningen	Artikel 1.2 inledningen
Artikel 1.2 a	Artikel 1.2 a
Artikel 1.2 b	—
Artikel 1.2 c	Artikel 1.2 b
—	Artikel 1.3
Artikel 1.3	Artikel 1.4
—	Artikel 1.5
—	Artikel 1.6
—	Artikel 2
Artikel 2.1	Artikel 3.1 första stycket
—	Artikel 3.1 andra stycket
Artikel 2.2 första meningen	—
—Artikel 4.7	Artikel 3.2
—	Artikel 3.3
Artikel 2.2 andra och tredje meningen	Artikel 3.4
Artikel 2.2 fjärde meningen	—
—	Artikel 3.5
—	Artikel 3.6
Artikel 2.3	—
Artikel 2.4	—
Artikel 2.5	—
Artikel 2.6	—
Artikel 2.7	Artikel 27
Artikel 3.1	—
Artikel 3.2 första meningen	Artikel 1.1 andra stycket
Artikel 3.2 andra meningen	—
Artikel 3.2 tredje meningen	—
artikel 3.3	—
Artikel 3.4	—
Artikel 4.1	—
Artikel 4.2	—
Artikel 4.3	—
Artikel 4.4	—
Artikel 4.5	—
Artikel 4.7	Artikel 3.2
Artikel 4.8	Artikel 5.4
—	Artikel 23
—	Artikel 24
—	Artikel 26
Artikel 2.7	Artikel 27
—	Artikel 28
—	Artikel 29
—	Artikel 30

Direktiv 2004/52/EG	Detta direktiv
Artikel 5	Artikel 31
Artikel 6	Artikel 32.1
—	Artikel 32.2
—	Artikel 33
Artikel 7	Artikel 34
Artikel 8	Artikel 35
Bilaga	—
—	Bilaga I
—	Bilaga II
—	Bilaga III
—	Bilaga IV

## Promemorians lagförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:629) om trängselskatt

*dels att 11, 14 och 18 a §§ ska ha följande lydelse,*

*dels att det ska införas tre nya paragrafer, 3 c, 8 a och 11 a §§, och närmast före 8 a § en ny rubrik av följande lydelse.*

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

##### *3 c §*

*Om ett beslut enligt 11, 14 a eller 15 § avser trängselskatt som en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, ska beslutet skickas till betalningsförmedlaren i stället för till den skattskyldige.*

*I fråga om andra beslut än de som avses i första stycket ska en EETS-betalningsförmedlare underlättas om beslutet om detta påverkar betalningen av trängselskatt som EETS-betalningsförmedlaren är betalningsskyldig för.*

#### **Betalningsskyldighet**

##### *8 a §*

*Den som är skattskyldig är också betalningsskyldig för trängselskatt och tilläggsavgift. Det gäller dock inte när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatten enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.*

##### 11 §<sup>4</sup>

Beskattningsbeslut ska fattas för varje bil, för vilken skattskyldighet enligt 9 § har inträtt. Varje beslut ska avse en kalendermånad.



Om mer än en person under en kalendermånad blivit skattskyldig för en bil, ska ett beskattningsbeslut fattas för varje skattskyldig.

*Beskattningsbeslut enligt 2 § andra stycket ska fattas senast den 20 i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser.*

*Om mer än en person eller EETS-betalningsförmedlare under en kalendermånad blivit betalningsskyldig för en bil, ska ett beskattningsbeslut avseende varje betalningsskyldig fattas för den skattskyldige.*

#### 11 a §

*Beskattningsbeslut enligt 2 § andra stycket ska fattas senast den 20 i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser.*

#### 14 §<sup>5</sup>

Om trängselskatt inte betalas inom den tid som anges i 12 §, 15 § andra stycket eller 15 a § andra stycket, ska en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 500 kronor. Tilläggsavgift får påföras en skattskyldig högst en gång per bil och kalendermånad.

Om trängselskatt inte betalas inom den tid som anges i 12 §, 15 § andra stycket eller 15 a § andra stycket, ska en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 500 kronor. *Detta gäller dock inte när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för trängselskatten enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.* Tilläggsavgift får påföras en skattskyldig högst en gång per bil och kalendermånad.

Beslut om tilläggsavgift enligt 2 § andra stycket ska fattas senast 20 dagar efter dagen då skatten skulle ha betalats.

Beslut om tilläggsavgift enligt 2 § andra stycket ska fattas senast 20 dagar efter dagen då skatten skulle ha betalats.

Tilläggsavgift och obetald trängselskatt ska betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om tilläggsavgift.

Tilläggsavgift och obetald trängselskatt ska betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om tilläggsavgift.

#### 18 a §<sup>6</sup>

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

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

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2008:185.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2014:1501.

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

I den totala skulden ska inte räknas in

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

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

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

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

*3. skatt som en EETS-betalningsförmedlare är skyldig att betala enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.*

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2022.

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

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem<sup>2</sup>

*dels* att 2 och 20 §§ ska upphöra att gälla,

*dels* att rubriken närmast före 25 § ska utgå,

*dels* att nuvarande 18, 19 och 21–33 §§ ska betecknas 19, 21, 22–24, 26, 32 och 35–42 §§,

*dels* att 1 och 3–17 §§, de nya 19, 21–23, 26, 32, 35–37, 40 och 42 §§ och rubrikerna närmast före 5 och 17 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att rubrikerna närmast före 19, 21, 22, 24, 26, 28, 32 och 33 §§ ska sättas närmast före 21, 22, 23, 26, 35, 37, 41 respektive 42 §,

*dels* att det ska införas tio nya paragrafer, 18, 20, 25, 27–31, 33 och 34 §§, och närmast före 25, 27, 32 och 34 §§ nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 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 gemenskapen och kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta (EETS-beslutet).

Syftet med denna lag är att enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/520/EU av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen, i den ursprungliga lydelsen, främja betalningen av vägtullar genom att

1. säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem, och

2. underlätta gränsöverskridande utbyte av information om fordon och ägare eller innehavare av fordon.

## 3 §

*Denna lag gäller elektroniska vägtullssystem.*

*Denna lag ska inte tillämpas på ett mindre och helt lokalt elektro-*

*Lagen ska inte tillämpas på*

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2019/520/EU av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen, i den ursprungliga lydelsen.

<sup>2</sup> Senaste lydelse av 20 § 2016:1010.

*niskt* 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.

1. mindre och helt *lokala elektroniska* vägtullssystem, om kostnaderna för att uppfylla de föreskrivna kraven inte står i proportion till fördelarna, *eller*

2. *parkeringsavgifter*.

Den som avser att inrätta ett sådant system som avses i *andra* stycket 1 ska anmäla detta till den myndighet som regeringen bestämmer.

#### 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 en annan stat 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*,

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

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

3. *betalningsförmedlare*: en juridisk person som *tillhandahåller vägtullstjänster inom ett eller flera vägtullsområden och för ett eller flera slags fordon*,

4. *europaisk elektronisk vägtullstjänst (EETS)*: en vägtullstjänst som en *EETS-betalningsförmedlare* genom ett kontrakt tillhandahåller en *EETS-väganvändare* inom ett eller flera vägtullsområden,

5. *EETS-betalningsförmedlare*: en *betalningsförmedlare* som är registrerad enligt denna lag eller i en annan stat inom *EES* i enlighet med bestämmelser som genomför direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, och som ger *EETS-väganvändare* tillgång till *EETS*,

6. *EETS-väganvändare*: en *fysisk eller juridisk person* som har träffat avtal med en *EETS-betalningsförmedlare* om att få tillgång till *EETS*,

4. elektroniskt väggtullssystem: ett tekniskt och administrativt system för att ta upp väggtullar i ett väggtullsområde med stöd av fordonsutrustning,

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

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

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

7. elektroniskt väggtullssystem: ett tekniskt och administrativt system för att ta upp väggtullar i ett väggtullsområde med stöd av fordonsutrustning *eller automatisk avläsning av ett fordons registreringsskylt,*

8. *fordon: ett motorfordon eller en ledad fordonskombination som är avsedd för eller används för person- eller godstransport på väg,*

9. fordonsutrustning: en komplett uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som behövs för att kunna använda ett elektroniskt väggtullssystem och som är installerade i *eller medförs i* ett fordon för insamling, lagring, bearbetning, fjärrmottagning och överföring av data,

10. färdvägsdeklaration: en sådan uppgift till en avgiftsupptagare som bekräftar att ett fordon *befinner sig i eller har befunnit sig i* dennes väggtullsområde,

11. *innehavare av ett fordon: en person i vars namn ett fordon är registrerat enligt bestämmelserna i det land där fordonet är registrerat, och som inte är fordonsägaren,*

12. *parametrar för klassificering av fordon: sådana uppgifter om ett fordon som enligt tullkontextdata ska användas för att beräkna en väggtull,*

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

14. *tullkontextdata: den information som en avgiftsupptagare behöver för att bestämma den väggtull som ska betalas för att framföra ett fordon i ett visst väggtullsområde och för att slutföra väggtullstransaktionen,*

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.

15. väganvändare: en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om *en vägtullstjänst*,

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

17. 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,

18. *vägtullstjänst: en tjänst som gör det möjligt att använda ett fordon inom ett eller flera vägtullsområden med stöd av ett kontrakt med en betalningsförmedlare och, vid behov, med en fordonsutrustning, och som omfattar att*

a) *vid behov tillhandahålla anpassad fordonsutrustning och se till att funktionaliteten hos denna bibehålls,*

b) *garantera att en avgiftsupptagare får betalt för den vägtull som en väganvändare är skyldig att betala,*

c) *ge en väganvändare de verktyg som behövs för att betala en vägtull eller acceptera ett befintligt betalningssätt,*

d) *ta ut en vägtull från en väganvändare och förmedla den till avgiftsupptagaren,*

e) *sköta kundkontakterna med en väganvändare, och*

f) *ta fram och följa säkerhets- och integritetsriktlinjer för aktuella vägtullssystem.*

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***

### ***EETS-betalningsförmedlare***

#### 5 §

En juridisk person som är etablerad i Sverige ska, efter ansökan hos den myndighet som regeringen bestämmer, registreras

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 väggtullssystem eller motsvarande system,
4. har lämplig finansiell ställning,
5. har upprättat och kan upprätthålla en global riskhanteringsplan, och
6. har gott anseende.

som *EETS-betalningsförmedlare* om den juridiska personen

Bilaga 2

## 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 *Europa-parlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen*.

En *EETS-betalningsförmedlare* ska inom tre år från registreringen träffa avtal om att *utföra vägtullstjänster* med avgiftsupptagare för samtliga vägtullsområden som omfattas av denna lag eller av *andra bestämmelser som genomför direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, i minst fyra länder. Inom två år från den tidpunkt då det första avtalet träffas för ett vägtullsområde i ett visst land, ska avtal ha träffats för samtliga vägtullsområden i det landet.*

*Om en avgiftsupptagare, i strid med denna lag eller andra bestämmelser som genomför direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, inte träffar avtal med en EETS-betalningsförmedlare om utförande av vägtullstjänster i ett vägtullsområde, ska det inte påverka bedömningen av om EETS-betalningsförmedlaren har uppfyllt sina skyldigheter enligt första stycket.*

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

*EETS-betalningsförmedlaren ska upprätthålla den täckning av vägtullsområden som avses i första stycket. Om täckningen skulle ändras på grund av att en avgiftsupptagare inte följer denna lag eller andra bestämmelser som genomför direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, ska täckning av det berörda vägtullsområdet återupprättas så snart som möjligt.*

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 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här benämnd EU:s dataskyddsförordning, och lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen,

2. informera *väganvändarna* om sin täckning enligt 6 § och eventuella förändringar av den,

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*,

En *EETS-betalningsförmedlare* ska

1. när ett avtal om *att utföra vägtullstjänster* träffas med en *EETS-väganvändare* informera denne om den behandling av personuppgifter som avtalet medför och om *EETS-väganvändarens* rättigheter enligt

a) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här benämnd EU:s dataskyddsförordning, och b) lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen,

2. när ett avtal om *att utföra vägtullstjänster* träffas med en *EETS-väganvändare*, informera denne om giltiga sätt att betala en vägtull,

3. offentliggöra information om sin täckning enligt 6 § och eventuella förändringar av den,

4. inom en månad från registreringen offentliggöra eventuella planer på att utvidga sin täckning enligt 6 §,

5. vid behov förse de *EETS-väganvändare* med vilka avtal om *utförande av vägtullstjänster* har träffats med fordonsutrustning som uppfyller föreskrivna tekniska krav och visa att utrustningen uppfyller kraven,



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.

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

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

8. ge en avgiftsupptagare den information som behövs för att kunna beräkna och ta ut en vägtull eller för att kontrollera EETS-betalningsförmedlarens beräkning av den vägtull som tas ut av en EETS-väganvändare,

9. samarbeta med avgiftsupptagare vid en underrättelse om skyldighet att betala en vägtull och vid indrivning av vägtullar, och

10. omedelbart ge en avgiftsupptagare uppgifter om ett berört fordon och den ägare eller innehavare av fordonet som är kund hos EETS-betalningsförmedlaren, när det är nödvändigt för att underrätta kunden om en skyldighet att betala en vägtull eller när det misstänks att kunden inte har betalat en vägtull.

## 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.

Om en faktura från en EETS-betalningsförmedlare till en EETS-väganvändare baseras på en myndighets beslut om vägtull, ska fakturan innehålla uppgifter om överklagande av myndighetens beslut.

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

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

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*.

En avgiftsupptagare ska se till att de elektroniska vägtullssystem som denne ansvarar för alltid uppfyller föreskrivna tekniska krav *och krav på förfarandet, som säkerställer systemens driftskompatibilitet med EETS*.

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.

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

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 i en områdesdeklaration ange de allmänna villkor som ska vara uppfyllda för att en *EETS-betalningsförmedlare* ska få verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde. *Områdesdeklarationen ska även innehålla en detaljerad beskrivning av förfarandet för bedömning av den tekniska utrustning som ska ingå i ett nytt eller väsentligen ändrat elektroniskt vägtullssystem.*

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

En avgiftsupptagare ska ge en *EETS-betalningsförmedlare* som uppfyller villkoren i 11 § och eventuella särskilda villkor rätt att verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde. *Avgiftsupptagaren får inte ställa krav som innebär att EETS-betalningsförmedlaren tekniska utrustning inte är driftskompatibel med andra avgiftsupptagares elektroniska vägtullssystem.*

Avgiftsupptagaren ska *på sin webbplats tillhandahålla en offert-*

Avgiftsupptagaren ska *betala ersättning till en EETS-betalnings-*

lig förteckning över betalningsförmedlare med vilka denne har träffat avtal om förmedling av vägtull.

förmedlare som utför vägtullstjänster i avgiftsupptagarens vägtullsområde. Metoden för att beräkna ersättningen ska framgå av avgiftsupptagarens områdesdeklaration.

### 13 §

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

En avgiftsupptagare ska acceptera registrering av fordonspassager genom godkänd fordonsutrustning som är i drift och som hänför sig till en *EETS-betalningsförmedlare* med vilken denne har ett avtal om att utföra vägtullstjänster.

### 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.

En avgiftsupptagare ska vid behov samarbeta med en *EETS-betalningsförmedlare*, tillverkare eller ett anmält organ för att bedöma om viss teknisk utrustning är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem.

*Avgiftsupptagaren ska tillhandahålla en testmiljö där en EETS-betalningsförmedlare eller ett ombud för denne kan kontrollera om viss fordonsutrustning är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem. Avgiftsupptagaren ska utfärda ett intyg för varje godkänt test.*

*Den som har begärt ett test enligt andra stycket ska betala kostnaderna för det om avgiftsupptagaren begär det.*

### 15 §

En väganvändare ska se till att  
1. korrekta användar- och fordonsuppgifter lämnas till betalningsförmedlaren,

En *EETS-väganvändare* ska se till att nödvändig fordonsutrustning är i drift när fordonet framförs inom ett vägtullsområde.

2. *fordonsutrustningen är i drift då fordonet framförs inom ett väg-tullsområde, 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.

Om en *EETS-väganvändare* inte fullgör sina skyldigheter enligt första stycket *eller artikel 3 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/203 av den 28 november 2019 om klassificering av fordon, skyldigheter för användare av europeiska elektroniska vägtullar, krav på driftskompatibilitetskomponenter och minimikriterier för anmälda organs behörighet*, får *EETS-betalningsförmedlaren* bestämma att *EETS-väganvändarens* fordonsutrustning inte längre är godkänd.

#### 16 §

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

En avgiftsupptagare får inte debitera en *EETS-väganvändare* en högre vägtull än den som debiteras motsvarande andra väganvändare. *Om rabatt på en vägtull ges till den som har anlitat en betalningsförmedlare, ska rabatten vara tydlig, offentliggjord och tillgänglig för alla sådana användare på lika villkor.*

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.

Om en *EETS-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**

### **Betalning**

#### 17 §

En *betalningsförmedlare* som har träffat avtal med en *väganvändare* om *förmedling av vägtull* är, i stället för *väganvändaren*, betalningsskyldig för en vägtull

En *EETS-betalningsförmedlare* som har träffat avtal med en *EETS-väganvändare* om att *utföra vägtullstjänster* är, i stället för *EETS-väganvändaren*, betalnings-

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.

skyldig för en vägtull som avser ett fordon som omfattades av avtalet den dag då skattskyldigheten eller avgiftsplikten för vägtullen inträdde. Om en färdvägsdeklaration inte har skickats, är dock EETS-betalningsförmedlaren och EETS-väganvändaren solidariskt betalningsskyldiga för vägtullen.

EETS-betalningsförmedlaren är inte betalningsskyldig enligt första stycket om nödvändig fordonsutrustning inte är godkänd och passagen sker efter det att en sådan förteckning som avses i 7 § 6 har skickats till den berörda avgiftsupptagaren.

#### 18 §

En EETS-betalningsförmedlare får fakturera en EETS-väganvändare för en vägtull. Fakturan ska utfärdas i avgiftsupptagarens namn och med uppgiften att det sker på dennes uppdrag om avgiftsupptagaren begär det.

#### 19 §

En EETS-väganvändares betalning av vägtull till sin EETS-betalningsförmedlare sker med befriande verkan.

#### 20 §

När det framställs ett krav på betalning av en vägtull som avser ett fordon som är registrerat i ett annat land inom EU eller EES, ska information om den handling som ligger till grund för kravet, följderna av att inte betala vägtullen och ägarens eller innehavarens rättigheter skickas med kravet.

Informationen ska om möjligt lämnas skriftligen på samma språk som fordonets registreringsbevis är utfärdat på och annars på något av de officiella språken i det land där fordonet är registrerat.

19 §

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

21 §

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

22 §

Ett elektroniskt väg tullssystem och den fordonsutrustning som  *ska användas* i systemet ska uppfylla föreskrivna tekniska krav.

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 väg tullsområde 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

21 §

I väg tullssystem baserade på korthållskommunikation ska en avgiftsupptagare, eller den som för avgiftsupptagarens räkning tar upp väg tullar, underrätta varje *EETS-betalningsförmedlare* om godkända färdvägsdeklarationer för deras respektive *EETS-väganvändare*.

22 §

En myndighet eller en juridisk person som både är  *betalningsförmedlare* och  *bedriver annan verksamhet* ska hålla  *verksamheten som betalningsförmedlare åtskild* och redovisa  *den separat i förhållande till övrig verksamhet*.

23 §

Ett elektroniskt väg tullssystem och den fordonsutrustning som  *används* i systemet ska uppfylla föreskrivna tekniska krav.

**Gemensamt kontaktställe**

25 §

*Den myndighet som regeringen bestämmer är gemensamt kontaktställe för EETS-betalningsförmedlare.*

26 §

Den myndighet som regeringen bestämmer  *är* förlikningsorgan. Förlikningsorganet ska, på begäran av en  *EETS-betalningsförmedlare* eller en avgiftsupptagare, medla mellan parterna

1. om en överenskommelse om rätt för  *EETS-betalningsförmedlaren* att verka i avgiftsupptagarens väg tullsområde 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.*

särskilda villkor inte är diskriminerande och att *EETS-betalningsförmedlaren får ersättning enligt den metod som avses i 12 § andra stycket.*

Bilaga 2

### **Informationsutbyte**

#### 27 §

*Den myndighet som regeringen bestämmer är svensk kontaktpunkt vid utbyte av information med andra länders kontaktpunkter enligt denna lag.*

#### 28 §

*Om det behövs för att kunna kräva betalning för en vägtull som skulle ha varit betald av en ägare eller innehavare av ett fordon som är registrerat i ett land inom Europeiska unionen eller EES, får den svenska kontaktpunkten elektroniskt utbyta sådana uppgifter som anges i bilaga 1 till direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, med utländska kontaktpunkter.*

*Utbyte av uppgifter enligt första stycket får även ske om det behövs för att underrätta en sådan ägare eller innehavare av ett fordon om en skyldighet att betala en vägtull, och*

*1. ägaren eller innehavaren av fordonet inte kan identifieras på något annat sätt, och*

*2. underrättelsen är ett obligatoriskt led i förfarandet för betalning av vägtullen.*

*Om en uppgift som anges i del II i bilaga 1 till direktiv 2019/520/EU, i den ursprungliga lydelsen, omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) får uppgiften inte lämnas ut.*

#### 29 §

*Utländska kontaktpunkter ska få direkt tillgång till uppgifter i väg-*

*trafikregistret om ett fordon och dess ägare eller innehavare, under de förutsättningar som anges i 28 §.*

**30 §**

*Den svenska kontaktpunkten får ge en avgiftsupptagare eller någon annan som för avgiftsupptagarens räkning tar upp vägtullar tillgång till uppgifter som har inhämtats enligt 28 § endast om*

*1. uppgifterna behövs för att aktören ska kunna få betalt för en vägtull eller en avgift för sen betalning av en vägtull,*

*2. förfarandet i 20 § följs, och*

*3. en betalning av vägtullen eller avgiften till aktören sker med befriande verkan.*

*Mottagaren ska radera uppgifterna när vägtullen har betalats. Om vägtullen inte betalas, ska uppgifterna raderas senast när fordringen har preskriberats.*

*För uppgifter som har registrerats i vägtrafikregistret gäller, i stället för det som anges i andra stycket, bestämmelserna om gallring i vägtrafikdatalagen (2019:369) och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.*

**31 §**

*Om en underrättelse om skyldighet att betala en vägtull har skickats med hjälp av uppgifter som har inhämtats enligt 28 § andra stycket och vägtullen inte betalas, ska eventuella åtgärder med anledning av underlåtenheten att betala vidtas av en myndighet.*

**Behandling av personuppgifter**

25 §

32 §<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Senaste lydelse av tidigare 25 § 2018:373. Ändringen innebär bl.a. att tredje stycket tas bort.



Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i EU:s dataskyddsförordning och i lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning samt i föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

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

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

En avgiftsupptagare, den som för avgiftsupptagarens räkning tar upp vägtullar och en *EETS-betalningsförmedlare* är personuppgiftsansvariga för den behandling av personuppgifter som *deras respektive verksamhet* innebär.

### 33 §

*Personuppgifter som har erhållits enligt 28 eller 30 § får endast behandlas för att identifiera ett fordon eller en ägare eller innehavare av ett fordon i syfte att ta upp eller driva in vägtullar.*

*Första stycket gäller även för personuppgifter som har erhållits enligt 7 § 10, om verksamheten som avgiftsupptagare bedrivs av en myndighet eller en juridisk person som även är betalningsförmedlare.*

### **Tystnadsplikt**

#### 34 §

*Den som på grund av anställning eller på något annat sätt deltar i eller har deltagit i en avgiftsupptagares verksamhet får inte obehörigen röja eller utnyttja sådana uppgifter om en EETS-betalningsförmedlares kunder som avgiftsupptagaren har fått enligt 7 § 10, om det kan antas att betalningsförmedlaren lider skada om uppgiften röjs.*

#### 26 §

Den myndighet som regeringen bestämmer ska föra ett register över

#### 35 §<sup>5</sup>

Den myndighet som regeringen bestämmer ska föra ett register över vägtullsområden, *EETS-*

<sup>5</sup> Senaste lydelse av tidigare 26 § 2018:373.

vägtullsområden och betalningsförmedlare (vägtullsregistret).

Den myndighet som avses i första stycket är personuppgiftsansvarig för behandlingen av personuppgifter i registret.

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.

28 §

Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att avgiftsupptagare på enskild väg och betalningsförmedlare följer

*betalningsförmedlare och det gemensamma kontaktställe som avses i 25 § (vägtullsregistret).*

Den myndighet som avses i första stycket är personuppgiftsansvarig för behandlingen av personuppgifter i registret.

36 §

Vägtullsregistret ska ha till ändamål att inom ramen för det europeiska systemet för elektroniska vägtullar tillhandahålla uppgifter om vägtullsområden, EETS-betalningsförmedlare och det gemensamma kontaktställe som avses i 25 §.

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

4. områdesdeklarationen, och
5. de EETS-betalningsförmedlare som avgiftsupptagaren har ingått avtal om att utföra vägtullstjänster med.

*Registret ska även innehålla uppgifter om det gemensamma kontaktstället, inklusive uppgifter om e-postadress och telefonnummer.*

37 §<sup>6</sup>

Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att avgiftsupptagare på enskild väg och EETS-betalningsförmedlare

<sup>6</sup> Senaste lydelse av tidigare 28 § 2018:373.

denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen samt över att den tekniska utrustningen i ett vägtullssystem uppfyller föreskrivna krav.

I EU:s dataskyddsförordning och i lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning samt i föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen finns bestämmelser om tillsyn över behandlingen av personuppgifter.

### 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 avgiftsupptagare 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 se till att utrustningen överensstämmer med kraven.

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

följer denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen samt över att den tekniska utrustningen i ett vägtullssystem uppfyller föreskrivna krav.

### 40 §

Om det finns skäl att tro att teknisk utrustning som är CE-märkt inte överensstämmer med de tekniska kraven enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen *eller kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/204 av den 28 november 2019 om detaljerade skyldigheter för leverantörer av vägtulltjänster i Europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS), minimiinhåll i EETS-områdesdeklarationen, elektroniska gränssnitt och krav för driftskompatibilitetskomponenter, och om upphävande av beslut 2009/750/EG*, ska tillsynsmyndigheten förelägga tillverkaren, en avgiftsupptagare eller en *EETS-betalningsförmedlare* att

Om teknisk utrustning som är CE-märkt inte överensstämmer med de tekniska kraven enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen *eller kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/204*, ska tillsynsmyndigheten förelägga tillverkaren att se till att utrustningen överensstämmer med kraven.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- |  |  |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. kraven för registrering som <i>betalningsförmedlare</i>,</li> <li>2. tekniska krav på ett elektroniskt väg-tullssystem och den for-donsutrustning som ska användas i systemet,</li> <li>3. parametrar för klassificering av fordon,</li> <li>4. tillsyn, och</li> <li>5. avgifter för ärendehantering, registrering och tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. kraven för registrering som <i>EETS-betalningsförmedlare</i>,</li> </ol> |
|--|--|

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2022.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 14 §<sup>1</sup>

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

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

I den totala avgiftsskulden ska inte räknas in

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

2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller, *eller*

3. *avgift som en EETS-betalningsförmedlare är skyldig att betala enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska väg-tullssystem.*

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2022.

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden kommit in från, Förvaltningsrätten i Stockholm, Integritetsskyddsmyndigheten, Kommerskollegium, Kronofogdemyndigheten, Skatteverket, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Åkeriföretag, Trafikverket, Transportföretagen, Transportindustriförbundet, Transportstyrelsen och BroBizz A/S.

Därutöver har yttranden inkommit från Gernandt & Danielsson Advokatbyrå KB.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Bil Sweden, Företagarna, Näringslivets Transportråd, Regelrådet, Svenskt Näringsliv och Sveriges Kommuner och Regioner.