

Promemoria

Genomförande av direktivet om elektroniska vägtullssystem

Promemorians huvudsakliga innehåll

I denna promemoria 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.

Transportstyrelsen föreslås bli avgiftsupptagare på allmän väg, gemensamt kontaktställe för EETS-betalningsförmedlare och svensk kontaktpunkt för informationsutbyte med andra länder.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2022.

Innehållsförteckning

1	Författningsförslag.....	5
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	5
1.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.....	9
1.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.....	27
1.4	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem.....	28
1.5	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.....	35
1.6	Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382).....	40
2	Bakgrund.....	43
3	Genomförande av EETS-direktivet.....	43
3.1	Syfte och tillämpningsområde.....	43
3.2	Definitioner.....	44
3.3	EETS-betalningsförmedlare.....	45
3.4	Avgiftsupptagare.....	48
3.4.1	Vem ska vara avgiftsupptagare på allmän väg?.....	48
3.4.2	Krav på vägtullssystem och områdesdeklarationer.....	49
3.4.3	Skyldigheter i förhållande till en EETS-betalningsförmedlare.....	51
3.4.4	Sekretess och tystnadsplikt hos avgiftsupptagare.....	52
3.5	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 det beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift som EETS-betalningsförmedlaren får från Transportstyrelsen framgår uppgifter om stad, datum, antal passager det datumet och totalt belopp att betala för det aktuella fordonet. EETS-betalningsförmedlaren får alltså uppgifter om tidpunkt och plats. För trängselskatt har även uppgift om vilket klockslag en passage har skett betydelse för skattens storlek. Uppgifter om klockslag och	

vilken betalstation eller kontrollpunkt som har passerats omfattas dock av absolut sekretess och kan inte lämnas ut till EETS-betalningsförmedlaren. Som det får förstås är syftet med bestämmelsen i förordningen att ge fordonsägaren möjlighet att kontrollera att fakturan från EETS-betalningsförmedlaren är korrekt. Fordonsägaren har själv rätt att vid behov ta del av de sekretessbelagda uppgifterna hos Transportstyrelsen. Sekretessen för uppgifterna kan även hävas om den enskilde samtycker till det (12 kap. 1 § OSL). Den enskilde kan alltså ge sitt samtycke till att en EETS-betalningsförmedlare eller någon som med fordonsägarens tillstånd använder fordonet, dvs. en EETS-väganvändare som inte är fordonsägare, får ta del av uppgifterna. 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). Den som träffar ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare kan alltså – uttryckligen eller underförstått – genom avtalet samtycka till att betalningsförmedlaren får ta del av uppgifter om den enskildes passager. En EETS-betalningsförmedlare behöver få tillgång till vissa sekretessbelagda uppgifter om ett fordons passager för att kunna utföra de vägtullstjänster som en EETS-väganvändare har beställt. EETS-väganvändaren bedöms därför, genom avtalet med EETS-betalningsförmedlaren, ha samtyckt till att sådana uppgifter lämnas ut. Mot denna bakgrund saknas det, liksom tidigare, skäl att införa en ny sekretessbrytande bestämmelse. I stället bör bestämmelserna i 10 kap. 1 § och 12 kap. 2 § OSL tillämpas. Bestämmelserna innebär att sekretess till skydd för en enskild inte hindrar att en uppgift lämnas till en annan enskild eller till en myndighet om den enskilde samtycker till det. EETS-

	väganvändare.....	56
3.6	Vägtullar och redovisning	59
3.7	Tekniska krav	62
3.8	Gemensamt kontaktställe och medling	63
3.9	Vägtullsregistret	63
3.10	Informationsutbyte och sekretess hos den nationella kontaktpunkten	64

3.11	Behandling av personuppgifter.....	69
3.12	Förfarandet vid beslut om en vägtull.....	72
	3.12.1 Betalningsskyldighet	72
	3.12.2 Underrättelse om beslut.....	74
3.13	Användningsförbud.....	77
4	Konsekvenser.....	78
5	Författningskommentar.....	86
5.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	86
5.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.....	89
5.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg	107

1 Författningsförslag

1.1 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 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 §¹

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 §²

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 §³

En skattepliktig bil får inte användas om trängselskatt eller tilläggsavgift inte har betalats inom den tid som anges i 12 §, 14 § tredje stycket, 15 §

¹ Senaste lydelse 2008:185.

² Senaste lydelse 2008:185.

³ Senaste lydelse 2014:1501.

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 januari 2022.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska väggtullssystem

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2013:1164) om elektroniska väggtullssystem²

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 väggtullssystem* enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullssystem i gemenskapen och kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska väggtullar 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 väggtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen, i den ursprungliga lydelsen, främja betalningen av väggtullar genom att

1. säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullssystem, och

2. underlätta gränsöverskridande utbyte av information om fordon och ägare eller innehavare av fordon.

3 §

Denna lag gäller elektroniska väggtullssystem.

Denna lag ska inte tillämpas på ett mindre och helt lokalt elektroniskt väggtullssystem om kost-

Lagen ska inte tillämpas på

1. mindre och helt lokala elektroniska väggtullssystem, om kost-

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

² Senaste lydelse av 20 § 2016:1010.

naderna 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.

naderna 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,

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 vägtullssystem*: ett tekniskt och administrativt system för att ta upp vägtullar i ett

7. *elektroniskt vägtullssystem*: ett tekniskt och administrativt system för att ta upp vägtullar i ett

vägtullsområde med stöd av fordonsutrustning,

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

vägtullsområde 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 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 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 vägtull,

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

14. tullkontextdata: den information som en avgiftsupptagare behöver för att bestämma den vägtull som ska betalas för att framföra ett fordon i ett visst vägtullsområde och för att slutföra vägtullstransaktionen,

15. väganvändare: en fysisk eller juridisk person som har träffat avtal med en betalningsförmedlare om en vägtullstjänst,

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.

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 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 *Europaparlamentets 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.

7 §³

³ Senaste lydelse 2018:373.

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,*

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

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,

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 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.

9 §

Om förutsättningarna i 5 § 1, 4, 5 eller 6 inte längre är uppfyllda eller om den registrerade begär det ska

Om förutsättningarna i 5 § 1, 4, 5 eller 6 inte längre är uppfyllda eller om den registrerade begär det, ska

registreringen som *betalningsförmedlare* återkallas.

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.*

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

En avgiftsupptagare ska 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 *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.

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

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 *betala ersättning till en EETS-betalningsförmedlare 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,

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

En *EETS-väganvändare* ska se till att nödvändig fordonsutrustning är i drift när fordonet framförs inom ett vägtullsområde.

3. fordonstrustningen används enligt betalningsförmedlarens anvisningar.

Om en väganvändare inte fullgör sina skyldigheter enligt första stycket, får betalningsförmedlaren bestämma att väganvändarens fordonstrustning 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 fordonstrustning 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 som avser ett fordon som är försett med fordonstrustning tillhandahållen av betalningsförmedlaren. Om en färdvägsdeklaration inte har skickats, är dock betalningsförmed-

En EETS-betalningsförmedlare som har träffat avtal med en EETS-väganvändare om att utföra vägtullstjänster är, i stället för EETS-väganvändaren, betalningsskyldig för en vägtull som avser ett fordon som omfattades av avtalet den dag då skattskyldigheten eller avgiftsplikten för vägtullen inträdde. Om en färdvägs-

laren och väganvändaren solidriskt 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.

19 §

I vägtullssystem baserade på korthållskommunikation ska en avgiftsupptagare, eller den som för

deklaration inte har skickats, är dock *EETS-betalningsförmedlaren* och *EETS-väganvändaren* solidriskt 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.

21 §

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 §

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

22 §

Ett elektroniskt vägtullssystem 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 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*.

avgiftsupptagarens räkning tar upp vägtullar, 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 vägtullssystem 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 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 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 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 ett obligatoriskt led i förfarandet för 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 få direkt tillgång till uppgifter i vägtrafikregistret 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 §

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.

32 §⁴

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

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 vägtullsområden *och betalningsförmedlare* (vägtullsregistret).

35 §⁵

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

⁵ Senaste lydelse av tidigare 26 § 2018:373.

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 meddelats i anslutning till lagen samt över att den tekniska

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 §⁶

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 väg tullssystem 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.

33 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

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), minimi innehåll 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.

42 §

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2022.

1.3 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 §¹

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 (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.

¹ Senaste lydelse 2014:1561.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem

dels att 14 § ska upphöra att gälla,

dels att 4–13 och 15–17 §§ ska betecknas 11–14, 17–19 och 21–26 §§,

dels att 2 och 3 §§ och de nya 11, 12, 17–19 och 21–26 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubrikerna närmast före 4, 5, 8, 11 och 15 §§ ska sättas närmast före 11, 12, 17, 21 respektive 24 §,

dels att det ska införas tio nya paragrafer, 4–10, 15, 16 och 20 §§ och närmast före 4, 6, 9, 10 och 15 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Transportstyrelsen ska

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

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

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

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

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

3 §¹

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

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

Transportstyrelsen ska höra Trafikverket och Skatteverket i frågor som angår respektive myndighet.

Första *stycket* gäller *dock* inte Svinesundsförbindelsen, som regleras särskilt i ett avtal mellan Sverige och Norge om Den nya

Första *och andra styckena* gäller inte Svinesundsförbindelsen, som regleras särskilt i ett avtal mellan Sverige och Norge om Den nya

Svinesundsförbindelsen, publicerat i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ 2015:26).

Svinesundsförbindelsen, publicerat i Sveriges internationella överenskommelser (SÖ 2015:26).

EETS-betalningsförmedlare

4 §

En EETS-betalningsförmedlare ska årligen uppdatera den information som avses i 7 § 3 och 4 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

5 §

En EETS-betalningsförmedlare ska registreras i vägtrafikregistret för ett fordon från och med den dag då ett avtal om att utföra vägtullstjänster i fråga om fordonet har träffats med en EETS-väganvändare. Endast en EETS-betalningsförmedlare per fordon får vara registrerad som betalningsskyldig för fordonet en viss dag.

Avgiftsupptagare

6 §

En sådan områdesdeklaration som avses i 11 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem ska offentliggöras senast sex månader innan ett nytt vägtullssystem börjar användas eller väsentliga ändringar i ett befintligt system börjar tillämpas.

Ett vägtullssystem ska anses ha ändrats väsentligt om förändringarna innebär att

1. en EETS-betalningsförmedlare måste ändra den tekniska utrustning som är i drift, och

2. det krävs ett förnyat godkännande från avgiftsupptagaren för att EETS-betalningsförmedlaren ska få verka i avgiftsupptagarens vägtullsområde.

7 §

Metoden för att beräkna ersättning till en EETS-betalningsförmedlare enligt 12 § andra stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem får inte vara diskriminerande. Den ska vara tydlig och tillämpas lika för alla EETS-betalningsförmedlare som är godkända att verka inom ett visst vägtullsområde.

8 §

Den information som ska bifogas ett krav på betalning av en vägtull enligt 20 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem ska innehålla uppgifter om

1. den handling och de bestämmelser som ligger till grund för kravet,

2. eventuell utrustning genom vilken handlingen eller underlåtenheten att betala vägtullen har upptäckts,

3. sanktioner,

4. hur beslutet får överklagas, och

5. rätten till information enligt artiklarna 13–15 i EU:s dataskyddsförordning.

Tekniska krav

9 §

Vid bedömning av en teknisk utrustnings lämplighet för användning enligt 24 § andra stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem ska beaktas utrustningens förmåga att fortlöpande uppfylla uppställda krav, när den används i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem.

Gemensamt kontaktställe

10 §

Transportstyrelsen är gemensamt kontaktställe enligt 25 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

Det gemensamma kontaktstället ska på begäran av en EETS-betalningsförmedlare underlätta och samordna kontakter mellan EETS-betalningsförmedlaren och avgiftsupptagare för vägtullsområden i Sverige.

4 §

Om ett organ som har anmälts av en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) enligt artikel 17 i kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta inte uppfyller föreskrivna krav, ska Transportstyrelsen anmäla det till den kommitté för elektroniska vägtullar som avses i artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen.

5 §

Kommerskollegium är förlikningsorgan enligt 24 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

11 §

Om ett organ som har anmälts av en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) enligt artikel 19 i 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 inte uppfyller föreskrivna krav, ska Transportstyrelsen anmäla det till den kommitté för elektroniska vägtullar som avses i artikel 31.1 i direktivet.

12 §

Kommerskollegium är förlikningsorgan enligt 26 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

Informationsutbyte

15 §

Transportstyrelsen är svensk kontaktpunkt enligt 27 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

16 §

Transportstyrelsen ska senast den 19 april 2023 och därefter vart tredje år skicka en rapport till kommissionen om de sökningar som myndigheten har gjort i andra medlemsstaters fordonsregister i

egenskap av svensk kontaktpunkt enligt 15 §.

Rapporten ska innehålla uppgifter om

- 1. antal sökningar,*
- 2. huruvida sökningarna har besvarats eller inte, och*
- 3. uppföljningen av obetalda vägtullar, baserad på andelen fall då information enligt 20 § lagen om elektroniska vägtullssystem har skickats.*

8 §

Transportstyrelsen ska föra vägtullsregistret enligt 26 § första stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

9 §

En avgiftsupptagare på en enskild väg ska till Transportstyrelsen lämna de uppgifter om sitt vägtullsområde som enligt 27 § andra stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem ska föras in i vägtullsregistret.

En avgiftsupptagare ska underrätta Transportstyrelsen om sambandet mellan använda parametrar för klassificering av fordon och avgiftsstrukturen i vägtullssystemet minst tre månader innan det ska användas. Uppgifterna ska föras in i vägtullsregistret.

10 §

Om en avgiftsupptagare vill använda nya parametrar för klassificering av fordon, ska *Transportstyrelsen* underrätta *Europeiska kommissionen och övriga stater inom EES om detta.*

17 §

Transportstyrelsen ska föra vägtullsregistret enligt 35 § första stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

18 §

En avgiftsupptagare på en enskild väg ska till Transportstyrelsen lämna de uppgifter om sitt vägtullsområde som enligt 36 § andra stycket lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem ska föras in i vägtullsregistret.

19 §

Om en avgiftsupptagare vill använda nya parametrar för klassificering av fordon, ska *avgiftsupptagaren* underrätta *Transportstyrelsen om detta minst sju månader innan de nya parametrarna börjar tillämpas.*

Transportstyrelsen ska ansvara för underrättelser enligt artikel 2.2 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.

20 §

Transportstyrelsen ska i slutet av varje kalenderår underrätta kommissionen om de uppgifter som finns i vägtullsregistret.

11 §

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt 28 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

12 §

En *betalningsförmedlare* ska varje år underrätta tillsynsmyndigheten om sin täckning av vägtullsområden.

13 §

Tillsynsmyndigheten ska

1. minst en gång varje år kontrollera att en *betalningsförmedlare* uppfyller kraven för registrering enligt 5 § 1 och 4–6 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, och

2. minst vartannat år granska en *betalningsförmedlares* globala riskhanteringsplan.

15 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. kraven enligt 5 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem för registrering som *betalningsförmedlare*,

2. tekniska krav på ett elektroniskt vägtullssystem och den fordonsutrustning som ska användas i systemet,

21 §

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt 37 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

22 §

En *EETS-betalningsförmedlare* ska varje år underrätta tillsynsmyndigheten om sin täckning av vägtullsområden.

23 §

Tillsynsmyndigheten ska

1. minst en gång varje år kontrollera att en *EETS-betalningsförmedlare* uppfyller kraven för registrering enligt 5 § 1 och 4–6 lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem,

2. minst vartannat år granska en *EETS-betalningsförmedlares* globala riskhanteringsplan,

3. underrätta kommissionen om åtgärder enligt 40 § första stycket lagen om elektroniska vägtullssystem, och

4. underrätta kommissionen och övriga länder inom Europeiska unionen och EES om åtgärder enligt 40 § andra stycket lagen om elektroniska vägtullssystem.

24 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. kraven enligt 5 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem för registrering som *EETS-betalningsförmedlare*,

2. tekniska krav på ett elektroniskt vägtullssystem och den fordonsutrustning som ska användas i systemet, och

3. parametrar för klassificering av fordon,

4. avgifter för ärendehantering, registrering och tillsyn enligt lagen om elektroniska vägtullssystem och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

16 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställighet av lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem och denna förordning, dock inte i fall som avses i 17 §.

17 §

Kommerskollegium får meddela föreskrifter om verkställighet av 24 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem och 5–7 §§.

3. avgifter för ärendehantering, registrering och tillsyn enligt lagen om elektroniska vägtullssystem och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

25 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställighet av lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem och denna förordning, dock inte i fall som avses i 26 §.

26 §

Kommerskollegium får meddela föreskrifter om verkställighet av 26 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem och 11–13 §§.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2022.

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

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

dels att 3, 6, 7, 9–13, 15, 16 och 19 §§ och rubriken närmast före 7 § ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 7 § ska sättas närmast före 7 a §,

dels att det ska införas tre nya paragrafer, 7 a, 9 a och 19 a §§, och närmast före 19 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Trafikverket är avgiftsupptagare på de vägar som anges i 4 §. Trafikverket tar upp avgifter på de vägar som anges i 4 §.

För Trafikverkets räkning ska Transportstyrelsen besluta om infrastrukturavgift, förseningsavgift och tilläggsavgift samt verkställa uppbörd av sådana avgifter. Beslut får fattas genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register.

6 §

Infrastrukturavgift ska inte betalas för färd med en

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

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

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

4. EG-mobilkran.

Betalningsskyldighet

Avgiftsskyldighet

7 §

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

Som ägare av bilen anses

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

2. i fråga om en bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som när avgiftsplikten inträder innehar licensen, eller

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

Betalningsskyldighet

7 a §

Den som är avgiftsskyldig är också betalningsskyldig för infrastrukturavgift, förseningsavgift och tilläggsavgift. Det gäller dock inte när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för infrastrukturavgiften enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

9 §

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

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

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

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

Om mer än en person eller EETS-betalningsförmedlare under en kalendermånad blivit betalningsskyldig för samma bil, ska ett avgiftsbeslut avseende varje betalningsskyldig fattas för den avgiftsskyldige.

9 a §

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

10 §

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

Om en infrastrukturavgift inte betalas inom den tid som anges i 9 a §, ska en förseningsavgift tas ut av den *avgiftsskyldige* med 300 kronor. Detta gäller dock inte när en EETS-betalningsförmedlare är *betalningsskyldig* för infrastrukturavgiften enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem. Förseningsavgift får tas ut av en *avgiftsskyldig* högst en gång per bil och kalendermånad.

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

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

11 §

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

Om *en* infrastrukturavgift eller förseningsavgift inte betalas inom den tid som anges i 10 § tredje stycket, ska en tilläggsavgift tas ut av den *avgiftsskyldige* med 500 kronor. *Detta gäller dock inte när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för infrastrukturavgiften enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska väg-tullssystem.* Tilläggsavgift får tas ut av en *avgiftsskyldig* högst en gång per bil och kalendermånad.

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

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

12 §¹

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

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

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

Bestämmelserna om ändring av beslut i 38 § förvaltningslagen (2017:900) tillämpas inte i fråga om beslut enligt första stycket.

13 §

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

En begäran av den *betalningsskyldige* om omprövning ska ha kommit in till Transportstyrelsen senast 60 dagar efter dagen för det första beslut som fattats i frågan. Om Transportstyrelsen på eget

En begäran av den *avgiftsskyldige* om omprövning ska ha kommit in till Transportstyrelsen senast 60 dagar efter dagen för det första beslut som fattats i frågan. Om Transportstyrelsen på eget

¹ Senaste lydelse 2018:875.

initiativ har omprövat ett beslut, ska en begäran om omprövning av beslutet ha kommit in senast 60 dagar efter beslutsdagen.

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

initiativ har omprövat ett beslut, ska en begäran om omprövning av beslutet ha kommit in senast 60 dagar efter beslutsdagen.

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

15 §

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

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

16 §

Anstånd med att betala infrastrukturavgift får beviljas om

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

2. den *avgiftsskyldige* har begärt omprövning av eller överklagat beslutet och det skulle medföra betydande skadeverkningar för den *avgiftsskyldige* eller annars framstå som oskäligt att betala avgiften.

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

19 §

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

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

Underrättelse om beslut

19 a §

Om ett beslut enligt 9 § avser en infrastrukturavgift 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 avgiftsskyldige.*

*I fråga om andra beslut än de
som avses i första stycket, ska en
EETS-betalningsförmedlare under-
rättas om beslutet om detta
påverkar betalningen av en infra-
strukturavgift som EETS-
betalningsförmedlaren är
betalningsskyldig för.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2022.

1.6 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 7 § och bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen (2019:382) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

7 §¹

Transportstyrelsen ska biträda Polismyndigheten vid samarbete enligt Prümrådsbeslutet och vid informationsutbyte enligt CBE-direktivet genom att som nationellt kontaktställe enligt artikel 12.2 i Prümrådsbeslutet respektive artikel 4.3 i CBE-direktivet automatiskt besvara förfrågningar till vägtrafikregistret från utländska kontaktställen.

Transportstyrelsen är gemensam kontaktpunkt enligt artikel 6.1 i kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 av den 4 maj 2012 om fastställande av tekniska krav för körkort som är försedda med ett lagringsmedium (mikroprocessor).

Transportstyrelsen är nationell kontaktpunkt enligt

1. artikel 18.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, *och*

2. artikel 21a i rådets förordning (EU) nr 904/2010 av den 7 oktober 2010 om administrativt samarbete och kampen mot mervärdesskattebedrägeri, för automatiska förfrågningar från utländska kontaktpunkter.

1. artikel 18.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG,

2. artikel 21a i rådets förordning (EU) nr 904/2010 av den 7 oktober 2010 om administrativt samarbete och kampen mot mervärdesskattebedrägeri, för automatiska förfrågningar från utländska kontaktpunkter, *och*

3. 27 § *lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2022.

Bilaga 1². Fordon

Nuvarande lydelse

Följande uppgifter som rör fordon ska föras in i vägtrafikregistret:

4. Uppgifter om trängselskatt

4.2 Beslut om trängselskatt och tilläggsavgift

Beslutsdatum

Den skattskyldige

5. Uppgifter om infrastrukturavgifter

5.2 Beslut om infrastrukturavgift, förseningsavgift och tilläggsavgift

Beslutsdatum

Den avgiftsskyldige

Föreslagen lydelse

Följande uppgifter som rör fordon ska föras in i vägtrafikregistret:

4. Uppgifter om trängselskatt

4.2 Beslut om trängselskatt och tilläggsavgift

Beslutsdatum

Betalningsförmedlare, med angivande av datum för avtalets tecknande

² Senaste lydelse 2020:891.

Den skattskyldige

5. Uppgifter om infrastrukturavgifter

5.2 Beslut om infrastrukturavgift, förseningsavgift och tilläggsavgift

Beslutsdatum

Betalningsförmedlare, med angivande av datum för avtalets tecknande

Den avgiftsskyldige

2 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 – Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem 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 – har genomförts i svensk rätt genom lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, förkortad LEV, och förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem, förkortad FEV.

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, nedan kallat EETS-direktivet, ska börja tillämpas den 19 oktober 2021. EETS-direktivet ersätter den tidigare EU-regleringen på området och kräver anpassningar av svensk rätt. I direktivet fastställs de villkor som är nödvändiga för att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen. 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.

3 Genomförande av EETS-direktivet

3.1 Syfte och tillämpningsområde

Förslag: Syftet med LEV ska vara att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och att underlätta gränsöverskridande utbyte av information om fordon och ägare eller innehavare av fordon för att främja betalningen av vägtullar.

Lagen ska inte tillämpas på parkeringsavgifter.

Skälen för förslaget

Lagens syfte

LEV syftar enligt 1 § till att skapa förutsättningar för att använda standardiserad fordonsutrustning i elektroniska vägtullssystem. 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 fordonets registrerings skylt. Det är alltså inte längre ett krav att en särskild fordonsutrustning används i ett elektroniskt vägtullssystem. I enlighet med artikel 1.1 a i EETS-direktivet ändras därför syftet med lagen till att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem.

EETS-direktivet har enligt artikel 1.1 b ytterligare ett syfte. När en vägtull 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 vägtull. Även syftet att underlätta informationsutbyte ska 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 och den ska därför tas bort. En nyhet i EETS-direktivet är vidare att direktivet inte ska tillämpas på parkeringsavgifter. Inte heller LEV ska därför tillämpas på sådana avgifter.

3.2 Definitioner

Förslag: Definitioner av termerna och uttrycken den europeiska elektroniska vägtullstjänsten (EETS), EETS-betalningsförmedlare, EETS-väganvändare, fordon, innehavare av ett fordon, parametrar för klassificering av fordon, tullkontextdata och vägtullstjänst ska föras in i lagen om elektroniska vägtullssystem. Vidare ska vissa definitioner ändras.

Skälen för förslaget: Flera av definitionerna i EETS-direktivet är redan införda i LEV, men behöver justeras något med anledning av det nya direktivet. I LEV används termerna avgiftsupptagare, betalningsförmedlare och väganvändare som allmänna beteckningar för huvudaktörerna i ett elektroniskt vägtullssystem. Dessa termer 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. Termen 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 (EETS) och andra sådana aktörer. I enlighet med detta föreslås att termerna EETS-betalningsförmedlare och EETS-väganvändare förs in i lagen.

I och med genomförandet av EETS-direktivet behöver ytterligare ett antal nya termer och uttryck definieras. Det handlar om den europeiska elektroniska väggtullstjänsten (EETS), fordon, innehavare av ett fordon, parametrar för klassificering av fordon, tullkontextdata och väggtullstjänst.

Termerna och uttrycken den europeiska elektroniska väggtullstjänsten (EETS), fordon och innehavare av ett fordon kräver inte någon ytterligare förklaring än den som framgår av definitionen. Innebörden av övriga termer och uttryck behöver dock utvecklas något.

Med parametrar för klassificering av fordon avses uppgifter om fordonet som har betydelse för en väggtulls storlek, t.ex. antal axlar, högsta tillåtna vikt eller typ av upphängning för släp.

Tullkontextdata är sådan information som en avgiftsupptagare baserar beräkningen av väggtull på. Det kan exempelvis röra sig om det geografiska område som omfattas av väggtull, avgiftsprinciper, vilka fordon som omfattas av väggtull och vilka parametrar för klassificering av fordon som har betydelse för beräkningen.

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

3.3 EETS-betalningsförmedlare

Förslag: En EETS-betalningsförmedlare ska inom tre år från registreringen träffa avtal om förmedling av väggtull med avgiftsupptagare i minst fyra länder för samtliga väggtullsområden som omfattas av EETS-direktivet. Avtal ska träffas för samtliga väggtullsområden 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 väggtullssystem eller andra bestämmelser som genomför EETS-direktivet, inte träffar avtal med en EETS-betalningsförmedlare om förmedling av väggtull i ett väggtullsområde, ska det inte påverka bedömningen av betalningsförmedlarens täckning.

EETS-betalningsförmedlaren ska upprätthålla täckningen av väggtullsområden. Om täckningen skulle ändras på grund av att en avgiftsupptagare inte följer lagen om elektroniska väggtullssystem eller andra bestämmelser som genomför EETS-direktivet, ska täckning av det berörda väggtullsområdet återupprättas så snart det är möjligt.

EETS-betalningsförmedlaren ska offentliggöra information om sin täckning av väggtullsområden och eventuella förändringar av den.

Inom en månad från registreringen ska EETS-betalningsförmedlaren offentliggöra eventuella planer på att utvidga sin täckning. Informationen ska uppdateras årligen.

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

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

En EETS-betalningsförmedlare ska samarbeta med en avgiftsupptagare och lämna information om berört fordon och ägare eller innehavare av fordonet om det behövs för att underrätta betalningsförmedlarens kund om en betalningsskyldighet eller när det misstänks att en vägtull inte har betalats.

Skälen för förslaget: 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 i EETS-direktivet, 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 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 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 betalnings-

förmedlaren. Ytterligare en nyhet är att samarbetet och informations-skyldigheten även ska tillämpas om det är nödvändigt för att avgifts-upptagaren 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 EETS-betalningsförmedlaren för betalningen till avgiftsupptagaren enligt 17 § LEV. Om EETS-väganvändaren 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 avgiftsupptagen 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 transponder 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 3.4.4 och 3.11.

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. Det föreslås därför en komplettering av 6 och 7 §§ LEV. De intervall inom vilka information om att en betalningsförmedlare ska utvidga sin tjänst ska uppdateras föreslås dock regleras i förordning.

Motsvarigheter till bestämmelserna i 7 § 4–6 LEV finns nu i artikel 2.5 i kommissionens genomförandeförordning. Lagens bestämmelser ska därför tas bort.

3.4 Avgiftsupptagare

3.4.1 Vem ska vara avgiftsupptagare på allmän väg?

Förslag: Transportstyrelsen ska utses till avgiftsupptagare på allmän väg, med undantag för Svinesundsbron.

Transportstyrelsen ska höra Trafikverket och Skatteverket i frågor som angår respektive myndighet.

Begreppet avgiftsupptagare ska inte användas i förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

Skälen för förslaget: 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, utom för Svinesundsbron. 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.

På Svinesundsbron är det Transportstyrelsen som ansvarar för att ta upp avgifter, men Svinesundsförbindelsen AS som sköter det faktiska uttaget. Detta regleras särskilt i två avtal mellan Sverige och Norge, varför undantag fortsatt bör göras för den bron.

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 vägavsnitt där vägtull tas ut. Detta talar för att låta Trafikverket fortsatt 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 fordon's registreringsskyltar, 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 ansvar för dessa uppgifter. Det finns vidare samordningsfördelar med att utse en myndighet till avgiftsupptagare för samtliga elektroniska vägtullssystem på allmän väg. Detta talar sammantaget för att utse Transportstyrelsen till avgiftsupptagare enligt regelverket för elektroniska vägtullssystem. 3 § FEV föreslås ändras i enlighet med detta.

Som framgår ovan tar Transportstyrelsen ut avgifter och skatter för Trafikverkets respektive Skatteverkets räkning. Trafikverket ansvarar vidare för den vägsidesutrustning som används i de elektroniska systemen för uttag av både trängselskatt och infrastrukturavgifter. Det finns därför behov av samarbete mellan myndigheterna. I frågor som angår Trafikverket eller Skatteverket bör Transportstyrelsen därför vara skyldig att höra den berörda myndigheten.

Av 3 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg framgår att Trafikverket är avgiftsupptagare på de vägar som anges i 4 § samma förordning. Innebörden är att Trafikverket är den myndighet som ansvarar för att ta upp avgifter på dessa vägar. I och med utpekandet av Transportstyrelsen som avgiftsupptagare enligt LEV, kommer begreppet att tillämpas på två olika myndigheter enligt LEV och förordningen om infrastrukturavgifter på väg. För att undvika otydlighet i fråga om användningen av begreppet bör det tas bort i den sist nämnda författningen. I 3 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg ska det i stället anges att Trafikverket tar upp avgifter på de vägar som avges i 4 §. Någon ändring i sak är inte avsedd.

3.4.2 Krav på vägtullssystem och områdesdeklarationer

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.

Områdesdeklarationen ska offentliggöras senast 6 månader innan ett nytt vägtullssystem börjar användas eller väsentliga ändringar i ett befintligt system börjar tillämpas.

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.

Skälen för förslaget: 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-betalningsförmedlars tekniska utrustning uppfyller föreskrivna krav och är lämplig att använda i avgiftsupptagarens elektroniska vägtullssystem. Planeringen ska avse både situationen när ett nytt vägtullssystem inrättas och när ett befintligt system ändras väsentligt. Avgiftsupptagaren ska enligt artikel 15.2 tillhandahålla en s.k. testmiljö där en bedömning av den tekniska utrustningen ska kunna ske. 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-betalningsförmedlars 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 föreslås genomföras genom ändringar i 11 och 14 §§ LEV. För att testerna av EETS-betalningsförmedlars tekniska utrustning och avgiftsupptagarens efterföljande godkännande av betalningsförmedlaren ska hinna bli klara i tid, föreslås att områdesdeklara-

tionen ska offentliggöras senast 6 månader innan ett nytt eller väsentligt ändrat väggtullssystem tas i drift. Denna tid föreslås framgå av 5 § FEV.

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

3.4.3 Skyldigheter i förhållande till en EETS-betalningsförmedlare

Förslag: En avgiftsupptagare ska inte få ställa sådana krav på en EETS-betalningsförmedlars tekniska utrustning som innebär att den inte är driftskompatibel med andra avgiftsupptagares elektroniska väggtullssystem.

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

Skälen för förslaget: 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 betalningsförmedlaren tekniska utrustning inte är driftskompatibel med andra avgiftsupptagares elektroniska väggtullssystem. 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 väggtullsområdet.

Enligt artikel 6.6, som har sin 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 väggtullstjänster. 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 väggtullstjänster 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 väggtullsområde. Metoden för beräkning av ersättningen kommer alltså att vara offentlig och kan därmed utgöra underlag för betalningsförmedlaren val av områden att verka i. Direktivets bestämmelser föreslås genomföras genom ett nytt andra stycke i 12 § LEV och en ny paragraf, 6 §, i FEV.

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.

3.4.4 Sekretess och tystnadsplikt hos avgiftsupptagare

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-betalningsförmedlars kunder, om det kan antas att betalningsförmedlaren lider skada om uppgiften röjs. **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 fordon's passager.

Skälen för förslaget och bedömningen*Begränsningar för utlämnande av uppgifter enligt EETS-direktivet*

Som framgår av avsnitt 3.3 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 betalningsförmedlaren's kundrelationer som anses skyddsvärd. Anledningen till att informationen ska lämnas till en avgiftsupptagare är inte att denne har ett intresse av vilka kunder EETS-betalningsförmedlaren har, utan syftet är att ge avgiftsupptagaren möjlighet att driva in en vägtull som en av förmedlaren's kunder är skyldig att betala.

Det saknas behov av sekretessreglering

I avsnitt 3.4.1 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 3.3 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 betalt 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.

Tystnadsplikt i privat verksamhet

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 föregående avsnitt torde ett behov av att inhämta uppgifter från en EETS-betalningsförmedlare endast finnas i vägtullssystem som använder transpondrar 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 uppgifter 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-betalningsförmedlars 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-betalnings-

förmedlars 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 för 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 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-betalningsförmedlars 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 för att ge avgiftsupptagaren en möjlighet att driva in en vägtull som en av 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 iakttas 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 iakttas vid bedömningen, bör tystnadsplikten enligt den nya bestämmelsen inte inskränka rätten att meddela och offentliggöra uppgifter.

Behov av en sekretessbrytande bestämmelse för uppgifter om ett fordons passager

3.5 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 det beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift som EETS-betalningsförmedlaren får från Transportstyrelsen framgår uppgifter om stad, datum, antal passager det datumet och totalt belopp att betala för det aktuella fordonet. EETS-betalningsförmedlaren får alltså uppgifter om tidpunkt och plats. För trängselskatt har även uppgift om vilket klockslag en passage har skett betydelse för skattens storlek. Uppgifter om klockslag och vilken betalstation eller kontrollpunkt som har passerats omfattas dock av absolut sekretess och kan inte lämnas ut till EETS-betalningsförmedlaren. Som det får förstås är syftet med bestämmelsen i förordningen att ge fordonsägaren möjlighet att kontrollera att fakturan från EETS-betalningsförmedlaren är korrekt. Fordonsägaren har själv rätt att vid behov ta del av de sekretessbelagda uppgifterna hos Transportstyrelsen. Sekretessen för uppgifterna kan även hävas om den enskilde samtycker till det (12 kap. 1 § OSL). Den enskilde kan alltså ge sitt samtycke till att en EETS-betalningsförmedlare eller någon som med fordonsägarens tillstånd använder fordonet, dvs. en EETS-väganvändare som inte är fordonsägare, får ta del av uppgifterna. Som regeringen anfört 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). Den som träffar ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare kan alltså – uttryckligen eller underförstått – genom avtalet samtycka till att betalningsförmedlaren får ta del av uppgifter om den enskildes passager. En EETS-betalningsförmedlare behöver få tillgång till vissa sekretessbelagda uppgifter om ett fordons passager för att kunna utföra de vägtullstjänster som en EETS-väganvändare har beställt. EETS-väganvändaren bedöms därför, genom avtalet med EETS-betalningsförmedlaren, ha samtyckt till att sådana uppgifter lämnas ut. Mot denna bakgrund saknas det, liksom tidigare, skäl att införa en ny sekretessbrytande bestämmelse. I stället bör bestämmelserna i 10 kap. 1 § och 12 kap. 2 § OSL tillämpas. Bestämmelserna innebär att sekretess till skydd för en enskild inte hindrar att en uppgift lämnas till en annan enskild eller till en myndighet om den enskilde samtycker till det. EETS-väganvändare

Förslag: En EETS-väganvändare ska se till att relevant fordonsutrustning 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.

Skälen för förslaget: 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. 15 § 2 LEV ska 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 ska därför tas bort.

Mot den bakgrunden ska 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 relevant fordonsutrustning och anpassas till att vissa krav numera framgår av kommissionens delegerade förordning.

3.6 Vägtullar och redovisning

Förslag: En EETS-betalningsförmedlare ska få fakturera en EETS-väganvändare för en vägtull. Om avgiftsupptagaren begär det, ska dock fakturan utfärdas i avgiftsupptagarens namn och på dennes uppdrag.

Vid fakturering för en passage med ett fordon som är registrerat i ett annat land inom EU eller EES 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.

Skyldigheten för en EETS-betalningsförmedlare att ge en EETS-väganvändare möjlighet att reglera sin skuld för en passage som inte har en godkänd färdvägsdeklaration, ska inte längre regleras i lagen om elektroniska vägtullssystem.

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.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 6.4 i EETS-direktivet ska en EETS-betalningsförmedlare få fakturera en EETS-väganvändare för en vägtull. En vägtull tas normalt sett upp av en avgiftsupptagare. Om avgiftsupptagaren har träffat avtal med en EETS-betalningsförmedlare om utförande av vägtullstjänster i avgiftsupptagarens vägtullsområde, ingår det dock i vägtulltjänsten att EETS-betalningsförmedlaren ska förmedla betalningen av vägtull från en väganvändare till avgiftsupptagaren. För att kunna göra detta måste EETS-betalningsförmedlaren 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. Det skulle kunna ifrågasättas att fakturan ställs ut i avgiftsupptagarens namn och skickas på dennes uppdrag, men trots detta ska betalas till EETS-betalningsförmedlaren. Denna ordning bör dock ses i ljuset av hur EETS är uppbyggt. Väganvändaren har träffat avtal med den EETS-betalningsförmedlare som betalning ska ske till om att denne ska sköta betalningen av väganvändarens vägtullar. Om vissa fakturor, trots avtalet, skulle skickas direkt till väganvändaren skulle detta bli förvirrande för väganvändaren och vägtullstjänsten skulle inte fungera som det är avsett i EETS-direktivet. Hur faktureringen ska gå till bör framgå av en ny paragraf, 18 § LEV. Enligt 19 § LEV sker väganvändarens betalning av vägtullen till EETS-betalningsförmedlaren med befriande verkan.

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. tidpunkt på dygnet eller typ av fordon.

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 2 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 framgår av avsnitt 3.10 görs bedömningen att Sverige kan 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 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 föreslås regleras i en ny paragraf, 7 §, i FEV.

Som direktivet får förstås är det inte ett krav att använda mallen för informationsbrev i bilaga II, utan det viktiga är att den betalningsskyldige 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 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 betalningsskyldige. 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 3.4.4 omfattas uppgiften om tidpunkt, dvs. klockslag, för passagen av sekretess. Uppgift om datum kan dock lämnas. Om kravet riktas direkt till fordonsägaren eller om denne har lämnat sitt samtycke till att uppgiften om tidpunkt får lämnas ut till exempelvis en EETS-betalningsförmedlare, kan den informationen lämnas på begäran. I övriga fall bedöms det vara tillräckligt att det lämnas uppgift om att den informationen kan fås via fordonsägaren.

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 en användare av fordonsutrustning 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 ska framgå av LEV.

Om en EETS-betalningsförmedlare får kännedom om att en godkänd färdvägsdeklaration saknas för ett fordons passage av en betalstation, ska betalningsförmedlaren enligt 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. 20 § LEV bör därför tas bort. Svensk rätt bedöms inte hindra att väganvändaren ges möjlighet att reglera sin skuld innan indrivning sker.

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.

3.7 Tekniska krav

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.

Bedömning: Föreskrifter om tekniska krav bör meddelas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Skälen för förslaget och bedömningen: 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 1 och 3 till kommissionens genomförandeförordning och bilaga 2 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. Bestämmelsen, som ändrar beteckning till 23 §, ska ändras så att det tydligt framgår att det inte alltid är ett krav att använda fordonsutrustning. Även ett system där ett fordons passager registreras genom fotografering av fordonets registreringsskylt räknas enligt EETS-direktivet som ett elektroniskt vägtullssystem.

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 (jfr prop. 2013/14:25 s. 120 f.), lämpligt att sådana meddelas på myndighetsnivå. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas i 33 § 2 LEV, som ändrar beteckning till 42 § 2, att meddela de mer detaljerade bestämmelser om tekniska krav som behövs enligt direktivet. I 15 § 2 FEV, som ändrar beteckning till 24 § 2, bemyndigas Transportstyrelsen att meddela sådana föreskrifter.

3.8 Gemensamt kontaktställe och medling

Förslag: Transportstyrelsen 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.

Skälen för förslaget: 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-betalningsförmedlare ska kontaktstället underlätta och samordna tidiga administrativa kontakter mellan betalningsförmedlaren och de avgiftsupptagare som ansvarar för vägtullsområden på medlemsstatens territorium.

Transportstyrelsen föreslås vara gemensamt kontaktställe i Sverige. Det bedöms lämpligt att regeringen utser myndigheten i förordning. Av förordningen bör även kontaktställets uppgifter framgå.

Av 24 § LEV, som ändrar 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, som ändrar beteckning till 11 §. 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 ska göras i 26 § LEV. Av avsnitt 3.4.3 framgår att principerna för fastställande av betalningsförmedlarens ersättning föreslås genomföras genom ett nytt andra stycke i 12 § LEV och en ny paragraf, 6 §, i FEV.

3.9 Vägtullsregistret

Förslag: Kravet på registrering i vägtullsregistret av uppgifter om det geografiska område som omfattas av vägtull, typ av vägtull och vägtullsstruktur, fordon som omfattas av vägtull, parametrar för klassificering av fordon och krav på färdvägsdeklarationer ska ersättas med ett krav på registrering av uppgifter om tullkontextdata. Även uppgift om gemensamt kontaktställe ska registreras.

Transportstyrelsen ska i slutet av varje kalenderår underrätta kommissionen om de uppgifter som finns i vägtullsregistret.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 21.1a iii i EETS-direktivet ska vägtullsregistret innehålla uppgifter om tullkontextdata. I 27 § LEV, som nu föreslås betecknas 36 §, anges inte uttryckligen att tullkontextdata ska registreras i vägtullsregistret, utan det preciseras i stället vad som omfattas av detta begrepp (andra stycket 3–6). Begreppet tullkontextdata kan enligt

artikel 2.15 i EETS-direktivet omfatta mer än de preciserade uppgifter som framgår av 27 § andra stycket 3–6 LEV. I stället för dessa uppgifter bör det därför anges att uppgifter om tullkontextdata ska registreras. Termen tullkontextdata definieras i 4 § 14 LEV som den information som en avgiftsupptagare har fastställt som nödvändig för att bestämma den vägtull som ska betalas för att framföra ett fordon i ett visst vägtullsområde och för att slutföra vägtullstransaktionen. Informationen kan därför se olika ut för olika avgiftsupptagare.

Av artikel 21.1 c i EETS-direktivet framgår att uppgifter om det gemensamma kontaktställe som ska inrättas (se avsnitt 3.8) ska registreras i vägtullsregistret. Registreringen ska inkludera uppgifter om e-postadress och telefonnummer. Kravet på registrering ska framgå av 36 § LEV.

I enlighet med artikel 21.5 i EETS-direktivet ska Transportstyrelsen i slutet av varje kalenderår underrätta kommissionen om de uppgifter som finns i vägtullsregistret. Skyldigheten bör regleras i förordning.

3.10 Informationsutbyte och sekretess hos den nationella kontaktpunkten

Förslag: 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 vägtull som skulle ha varit betald, ska uppgifter om det aktuella fordonet och dess ägare eller innehavare få utbytas elektroniskt mellan nationella kontaktpunkter. Utbyte för underrättelseändamål ska kräva att vissa villkor är uppfyllda. Utländska kontaktpunkter ska få direkt tillgång till sådana uppgifter i vägtrafikregistret. Uppgifter om bl.a. ett utländskt fordon och en passage som har lett till avgifts- eller skatteplikt för fordonet ska kunna lämnas ut utan hinder av sekretess om det behövs för att få tillgång till en uppgift om ägare eller innehavare av fordonet. Sekretessbelagda uppgifter om ägare eller innehavare av ett fordon ska inte få lämnas ut.

Transportstyrelsen ska vara svensk kontaktpunkt.

Transportstyrelsen ska få ge en avgiftsupptagare eller en aktör som för avgiftsupptagarens räkning tar upp vägtullar tillgång till uppgifter som har inhämtats från ett annat land endast om vissa villkor är uppfyllda. 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 ska bestämmelserna om gallring i vägtrafikdatalagen och vägtrafikdataförordningen gälla.

Uppgifter som har inhämtats från ett annat land ska få användas endast för att ta ut eller driva in vägtullar.

Om uppgifter har inhämtats för underrättelseändamål ska eventuella uppföljningsförfaranden i fråga om skyldigheten att betala hanteras av en myndighet.

Transportstyrelsen ska sköta Sveriges rapportering till kommissionen om informationsutbytet.

Bedömning: Transportstyrelsen bör kunna utnyttja möjligheten till informationsutbyte för att underrätta en ägare eller innehavare av ett fordon om skyldighet att betala en vägtull.

Skälen för förslaget och bedömningen

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 (2004:629) om trängselskatt och för Trafikverkets räkning beslut om infrastrukturavgifter enligt 3 § förordningen (2014:1564) 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 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 ska 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 ska även framgå att utbyte för underrättelseändamål 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.

Svensk kontaktpunkt

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-serverar som är kopplade till de nationella fordonsregistren, där svaret hämtas. Den svenska core-servern är placerad hos Transportstyrelsen. Transportstyrelsen är också ansvarig för vägtrafikregistret, där uppgifter om fordon och fordonsägare registreras. Registret innehåller även uppgifter om innehavaren av ett fordon, när det är fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år. Eftersom Transportstyrelsen ansvarar både för de uppgifter som ska utbytas och den tekniska plattform där utbytet ska ske är det lämpligt att Transportstyrelsen utses till svensk kontaktpunkt för informationsutbytet. Myndighetens uppgift regleras lämpligen i VTDF, där motsvarande andra uppgifter för myndigheten regleras.

Uppgifter som får utbytas

Eucaris är uppbyggt som en tjänst med frågor och svar. 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 1 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 1 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 1 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 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 enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. Motsvarande sekretess gäller för infrastrukturavgifter enligt 29 kap. 5 a § OSL. 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 dock 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. Av den nya paragrafen bör framgå att sekretessen inte ska 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 Transportstyrelsen hämta uppgifter från ett utländskt personregister i samband med ett ärende om trängselskatt och infrastrukturavgifter. Transportstyrelsen har 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.

De uppgifter som den nationella kontaktpunkten får genom informationsutbytet med andra länder får enligt artikel 25 i EETS-direktivet lämnas ut till en aktör som ansvarar för att ta ut en vägtull endast under vissa villkor. Endast sådana uppgifter som behövs för att aktören ska kunna få betalt för vägtullen får lämnas ut. Aktören måste följa det informationsförfarande som framgår av artikel 24, och en betalning i enlighet med detta förfarande ska ske med befriande verkan. De uppgifter som erhålls på detta sätt får bara användas för att driva in en obetald vägtull och ska raderas så snart betalning har skett eller, om betalning inte sker, inom en rimlig tid efter att aktören fått uppgifterna. Två nya paragrafer med denna innebörd föreslås (30 och 33 §§ LEV). Om betalning inte sker, bedöms det som rimligt att uppgifterna raderas senast när fordringen preskriberas.

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 över huvud taget inte behöver inledas. 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 underrättelseändamål, 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 LEV föreslås 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, 31 § LEV, med denna innebörd föreslås därför.

Rapportering till kommissionen

Av artikel 26 i EETS-direktivet framgår att medlemsstaterna senast den 19 april 2023 och därefter vart tredje år ska lämna en rapport till kommissionen om de sökningar som den nationella kontaktpunkten har gjort i andra medlemsstaters fordonsregister. Rapporten ska innehålla uppgifter om antal sökningar, om svar har erhållits eller inte och uppföljningen av obetalda vägtullar, baserad på andelen fall då information enligt den nya 20 § LEV har skickats. Av FEV bör det framgå att Transportstyrelsen ska sköta rapporteringen för Sveriges del.

3.11 Behandling av personuppgifter

Förslag: 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 1 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.

Bedömning: Det behöver inte införas några ytterligare bestämmelser om dataskydd med anledning av EETS-direktivet.

Skälen för förslaget och bedömningen: 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 32 §. Vidare finns i 26 och 27 §§ LEV, som

ändrar beteckning till 35 och 36 §§, bestämmelser om behandling av personuppgifter i vägtullsregistret.

Enligt artikel 27.1 ska dataskyddsförordningen 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 32 § 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 1 till direktivet. Av den föreslagna 28 § första stycket LEV framgår att det är uppgifter om det aktuella fordonet och dess ägare eller innehavare som får utbytas mellan nationella kontaktpunkter. Av avsnitt 3.10 framgår vidare att en precisering av de uppgifter som får utbytas ska införas i en ny förordningsbestämmelse, 15 § FEV. 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 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 beskattningsdatabasen 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 bedöms alltså redan finnas.

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 för att utgöra 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 3.10 framgår att Transportstyrelsen, i egenskap av nationell kontaktpunkt och under vissa förutsättningar, får lämna ut uppgifter som har inhämtats genom informationsutbytet enligt artikel 23 i EETS-direktivet till en aktör som ansvarar för att ta ut en vägtull. Av 30 § andra stycket LEV framgår att 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, enligt 30 § tredje stycket LEV, bestämmelserna om gallring i vägtrafikdatalagen (2019:369) och vägtrafikdataförordningen (2019:382). Här fastställs alltså 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.

Bestämmelserna i 3 kap. 6 och 8 §§ VTDF, 2 kap. 11 § lagen om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet och 30 §

andra och tredje styckena LEV bedöms sammantagna genomföra kravet på en tidsgräns för lagring av personuppgifter enligt artikel 27.2 c.

Personuppgifter som behandlas enligt direktivet ska enligt artikel 27.2 c andra stycket endast få 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, 33 § LEV. Av paragrafen ska det framgå att personuppgifter som lämnas till en avgiftsupptagare eller en aktör som tar ut vägtullar i avgiftsupptagarens ställe 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 ska framgå av lagen.

3.12 Förfarandet vid beslut om en vägtull

3.12.1 Betalningsskyldighet

Förslag: En EETS-betalningsförmedlares betalningsskyldighet ska anpassas till att system med automatisk avläsning av ett fordons registreringsskylt omfattas av EETS-direktivet. Endast en EETS-betalningsförmedlare ska vara registrerad som betalningsskyldig för ett fordon en viss dag.

I fråga om trängselskatt och infrastrukturavgifter ska det skiljas mellan den som är skatt- respektive avgiftsskyldig och den som är betalningsskyldig.

Om mer än en person eller aktör har blivit betalningsskyldig för samma bil under en kalendermånad, ska ett beslut avseende varje betalningsskyldig fattas för den skatt- eller avgiftsskyldige.

Försenings- eller tilläggsavgift ska inte tas ut vid för sen betalning av infrastrukturavgift eller trängselskatt om den avgifts- eller skattskyldige har anlitat en EETS-betalningsförmedlare för betalning av avgiften eller skatten.

Bedömning: En eventuell återbetalning av skatt eller avgift bör göras till den skatt- eller avgiftsskyldige, inte till EETS-betalningsförmedlaren.

Skälen för förslaget och bedömningen: 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 registreringsskylt

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.

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 och infrastrukturavgift är det av betydelse att betalningsskyldigheten inte delas mellan flera personer under samma dag, bl.a. med hänsyn till den s.k. flerpassage-regeln. Endast en EETS-betalningsförmedlare bör därför kunna bli betalningsskyldig för ett visst fordon under en viss dag. Betalningsskyldigheten ska 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. Även registreringen i vägtrafikregistret bör återspegla detta, dvs. endast en EETS-betalningsförmedlare bör vara registrerad som betalningsskyldig per fordon under samma dag.

Om en EETS-väganvändare har anlitat en EETS-betalningsförmedlare, är denne alltså betalningsskyldig för trängselskatt och infrastrukturavgifter som väganvändaren är ansvarig för. Detta bör framgå inte bara av LEV, utan även av lagen om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

Skattskyldig för trängselskatt är enligt 8 § lagen om trängselskatt ägaren av en skattepliktig bil. Detta ska inte ändras. För att tydliggöra att den skattskyldige inte alltid är ansvarig för den faktiska inbetalningen av skatten bör dock 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.

Motsvarande ordning bör gälla för infrastrukturavgifter. Termen betalningsskyldig används dock redan i 7 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg, där det anges att ägaren av en avgiftspliktig bil är betalningsskyldig för en infrastrukturavgift. För att åstadkomma motsvarande uppdelning som i fråga om trängselskatt mellan huvudansvaret för avgiften och den faktiska betalningsskyldigheten, bör termen betalningsskyldig användas för den som ansvarar för den faktiska betalningen av avgiften. Den som har huvudansvaret för avgiften bör i stället kallas avgiftsskyldig. Ett flertal paragrafer i förordningen behöver ändras som en följd av detta.

Som regel ska ett beslut per månad fattas för varje avgifts- eller skattepliktig bil. Undantag gäller om mer än en person under en kalendermånad har blivit skatt- eller avgiftsskyldig för samma bil. I ett sådant fall ska ett beslut fattas för varje skatt- eller avgiftsskyldig person. På motsvarande sätt bör flera skatt- eller avgiftsbeslut fattas för en kalendermånad om mer

än en person eller EETS-betalningsförmedlare under denna månad har blivit betalningsskyldig för samma bil. För den skatt- eller avgiftsskyldige ska 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. Förseningsavgift eller tilläggsavgift bör därför inte tas ut av en fordonsägare som betalar sin infrastrukturavgift eller trängselskatt via en EETS-betalningsförmedlare. Det bedöms inte heller lämpligt att påföra betalningsförmedlaren försenings- eller tilläggsavgift. Som anfördes i nämnda proposition bör sanktioner för det fall en EETS-betalningsförmedlare inte sköter sina åtaganden i förhållande till en avgiftsupptagare i stället regleras i parternas avtal. Att försenings- eller tilläggsavgift inte ska tas ut när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för infrastrukturavgift eller trängselskatt bör framgå av lagen om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

Om det blir fråga om återbetalning av skatt eller avgift, uppkommer frågan till vem återbetalningen ska ske, EETS-betalningsförmedlaren eller den skatt- eller avgiftsskyldige. En begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift inverkar inte på skyldigheten att betala skatten eller avgiften. Eftersom en EETS-betalningsförmedlare alltså kommer att behöva betala skatten eller avgiften i avvaktan på den slutliga prövningen, är det rimligt att tro att förmedlaren även kommer att kräva betalt av sin kund. För det fall det beslutas om återbetalning är det därför rimligt att den sker till den skatt- eller avgiftsskyldige.

3.12.2 Underrättelse om beslut

Förslag: Ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift som en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för ska skickas till betalningsförmedlaren i stället för till den skatt- eller avgiftsskyldige. I fråga om andra beslut som avser trängselskatt eller infrastrukturavgift ska betalningsförmedlaren underrättas om beslutet om detta påverkar betalningen av trängselskatt eller infrastrukturavgift 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 överklagande av beslutet.

Skälen för förslaget: 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 obehövligt. Om parten får överklaga beslutet, ska han eller hon även underrättas om hur det går till.

I avsnitt 3.4.1 föreslås Transportstyrelsen bli 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 betalningsförmedlaren och inte till väganvändaren. Detta innebär att avgiftsupptagaren inte bör skicka ett beslut om skatt eller infrastrukturavgift till väganvändaren, utan till dennes betalningsförmedlare. Enligt artikel 10.2 betalar nämligen väganvändaren en vägtull med befriande verkan till sin betalningsförmedlare. **Det bör alltså införas en särskild ordning för underrättelser om beslut i dessa fall.** Detta bedöms vara möjligt eftersom det av 4 § förvaltningslagen framgår att lagen är subsidiär i förhållande till andra lagar och förordningar. Av lagen om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgifter på väg bör det därför framgå att i de fall den skatt- eller avgiftsskyldige har anlitat en EETS-betalningsförmedlare, ska ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift inte skickas till den skatt- eller avgiftsskyldige, utan till dennes EETS-betalningsförmedlare.

En fråga blir då om en sådan ordning uppfyller kraven på rättssäkerhet för den enskilda 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 betalningsförmedlarens 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 fordon's registreringsskyltar bör betalningsförmedlaren i stället kontrollera att det registreringsnummer som avgiftsupptagaren har uppgett tillhör en av betalningsförmedlarens kunder.** I fråga om automatisk avläsning av ett fordon's registreringsskylt 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. Att ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift skickas till en betalningsförmedlare ändrar inte förhållandet att det endast är fordonsägaren **som kan begära omprövning av beslutet eller överklaga ett omprövningsbeslut.** Det behöver därför i LEV säkerställas att EETS-väganvändare ges möjlighet **att begära omprövning av ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift som en EETS-betalningsförmedlars faktura grundas på och att överklaga ett omprövningsbeslut.** Av 8 § LEV ska det därför framgå att om en faktura från en EETS-betalningsförmedlare till en EETS-väganvändare baseras på ett myndighetsbeslut om en vägtull, ska fakturan, utöver det som framgår

av artikel 2.6 i kommissionens genomförandeförordning, innehålla uppgifter om hur och när 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. Om den skatt- eller avgiftsskyldige anser att beslutet är felaktigt, kan omprövning begäras senast 60 dagar efter dagen för det första beslut som fattats i frågan. Det bedöms därmed finnas tillräcklig tid för att betalningsförmedlaren ska hinna underrätta en väganvändare om ett beslut i sådan tid att omprövning kan begäras. Omprövningsbeslutet kan i sin tur överklagas inom tre veckor från den dag då sökanden fick del av beslutet. Som framgår nedan kommer ett omprövningsbeslut att skickas direkt till den skatt- eller avgiftsskyldige 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 eller infrastrukturavgifter förs in i lagen om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgifter på väg. En sådan ordning föreslås därför.

En annan fråga är hur underrättelser av övriga beslut enligt lagen om trängselskatt och förordningen om infrastrukturavgifter på väg ska ske. Som framgår av avsnitt 3.12.1 ska tilläggsavgift och förseningsavgift inte tas ut när en EETS-betalningsförmedlare har anlåtats. Några sådana beslut kommer alltså inte att skickas till betalningsförmedlaren. Det finns dock även andra beslut som kan fattas enligt författningarna, t.ex. beslut om omprövning, anstånd, befrielse eller återbetalning i fråga om skatt eller avgift. Dessa beslut kännetecknas ofta av att de på olika sätt avser en ny prövning av ett tidigare fattat myndighetsbeslut. Den förnyade prövningen initieras av den skatt- eller avgiftsskyldige eller av beslutsmyndigheten och omfattas därmed inte direkt av den vägtullstjänst som en EETS-betalningsförmedlare tillhandahåller. Det är därför mindre lämpligt att skicka sådana beslut till en betalningsförmedlare. I den mån beslutet påverkar betalningen av trängselskatt eller infrastrukturavgift som betalningsförmedlaren är betalningsskyldig för är det dock viktigt att betalningsförmedlaren får kännedom om beslutet. Den här typen av beslut bör därför skickas till den skatt- eller avgiftsskyldige i enlighet med förvaltningslagens bestämmelser, men med en underrättelse till EETS-betalningsförmedlaren i de fall beslutet påverkar den betalning som förmedlaren ansvarar för. 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 anlåt en EETS-betalningsförmedlare. Detta bedöms gälla i frågor som omfattas av den

utförda vägtullstjänsten, främst förmedlingen av betalning från EETS-väganvändaren till avgiftsupptagaren. Direktivet bedöms därför inte hindra en reglering som säkerställer att väganvändaren ges möjlighet att överklaga eller på annat sätt begära en justering av det bakomliggande myndighetsbeslutet.

Om ett beslut om skatt eller avgift avser ett fordon som är registrerat utomlands, har avgiftsupptagaren i regel inte kännedom om ägaren eller innehavaren av fordonet. I de fall fordonet 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 den skatt- eller avgiftsskyldige är det som framgår i föregående stycke i de flesta fall den personen som själv hör 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. I de troligen ganska få fall där myndigheten inte har kännedom om den person som ett beslut ska skickas till torde det kunna lösas genom en kontakt med en eventuell betalningsförmedlare eller med en myndighet i det land i vilket fordonet är registrerat.

3.13 Användningsförbud

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.

Skälen för förslaget: Enligt 18 a § lagen om trängselskatt och 14 § lagen (2014:52) 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 17 § LEV är utgångspunkten att en betalningsförmedlare tar över betalningsansvaret från de väganvändare som förmedlaren har avtal med. Väganvändaren betalar vägtullen med befriande verkan till sin betalningsförmedlare, se 18 § LEV. Om betalningsförmedlaren inte skulle fullgöra sin betalningsskyldighet, är det inget som ska drabba väganvändaren. I den totala avgiftsskuld som ska ligga till grund för ett användningsförbud ska därför inte skatt eller avgift som en betalningsförmedlare är skyldig att betala enligt 17 § LEV räknas in.

4 Konsekvenser

Bedömning: Förslagen innebär att såväl systemen för trängselskatt i Göteborg och Stockholm som systemen för infrastrukturavgifter på Motalabron och Sundsvallsbron kommer att omfattas av lagstiftningen om elektroniska vägtullssystem.

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

Förslagen innebär relativt stora lättnader för EETS-betalningsförmedlarna. De 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 bedöms förslagen få positiva effekter i form av minskad administration om en EETS-betalningsförmedlare anlitas.

Transportstyrelsen föreslås få vissa nya uppgifter. Myndigheten utses till avgiftsupptagare på allmän väg enligt LEV, svensk kontaktpunkt för gränsöverskridande informationsutbyte av uppgifter om fordon och ägare eller innehavare av fordon och gemensamt kontaktställe för EETS-betalningsförmedlare. Förslagen förväntas medföra vissa utvecklingskostnader och kan eventuellt även medföra ökade administrationskostnader för Transportstyrelsen. Kostnaderna bedöms rymmas inom de befintliga anslagsramarna eller finansieras med intäkter från infrastrukturavgifter.

De eventuella kostnader som kan uppstå för Skatteverket och Trafikverket bedöms vara ringa och rymmas inom de befintliga anslagsramarna eller finansieras med intäkter från infrastrukturavgifter.

Det gränsöverskridande informationsutbytet förväntas medföra att i princip alla utländska fordonsägare bör kunna nås av svenska beslut om vägtull och därmed få till följd att sådana vägtullar 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.

Skälen för bedömningen

Huvudsakliga förändringar

Den föreslagna regleringen av elektroniska vägtullssystem syftar till att genomföra EETS-direktivet i svensk rätt. EETS-direktivet ersätter den tidigare EU-regleringen på området och kräver anpassningar av svensk rätt. EETS-direktivet innebär följande huvudsakliga förändringar jämfört med hittillsvarande lagstiftning:

- 1 Syfte och tillämpningsområde utökas. Utöver att säkerställa driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem ska lagstiftningen underlätta gränsöverskridande informations-

- utbyte av uppgifter om fordon och ägare eller innehavare av fordon när en vägtull inte betalas.
- 2 Det gränsöverskridande informationsutbytet får även användas 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. Informationsutbytet ska göras elektroniskt mellan nationella kontaktpunkter.
 - 3 Ett elektroniskt vägtullssystem innefattar nu även system för uttag av vägtullar genom automatisk avläsning av ett fordons registreringsskylt. Det är alltså inte längre ett krav att en särskild fordonsutrustning används i ett elektroniskt vägtullssystem.
 - 4 EETS-betalningsförmedlare behöver inte längre inom 24 månader ingå avtal som omfattar alla avgiftsupptagare i samtliga vägtullsområden som omfattas av EETS-direktivet. En EETS-betalningsförmedlare ska i stället 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. Avtal ska träffas för samtliga vägtullsområden i ett land inom två år från tidpunkten då det första avtalet i det landet ingicks.
 - 5 EETS-betalningsförmedlare behöver inte längre, i de fall en fordonsutrustning krävs, förse alla typer av fordon med fordonsutrustning utan kan välja att rikta sig till enbart tunga fordon eller enbart lätta fordon. Till och med den 31 december 2027 får betalningsförmedlare förse användare av lätta fordon med fordonsutrustning som lämpar sig för användning endast av 5,8 GHz mikrovågsteknik.

Eftersom EETS ännu inte är operativt finns stora osäkerheter kring hur stora konsekvenser anpassningarna i regelverket i praktiken kommer att föra med sig och när dessa kommer att uppstå.

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 fortsatt att vara frivilligt för väganvändarna att teckna kontrakt med en EETS-betalningsförmedlare.

EETS-direktivet innebär att även vägtullssystem som inte kräver installation av fordonsutrustning ska omfattas av regelverket. Det får för Sveriges del till följd att såväl systemen för trängselskatt i Göteborg och Stockholm som systemen för infrastrukturavgifter på Motalabron och Sundsvallsbron omfattas. Det blir alltså möjligt att betala vägtull i dessa system via en betalningsförmedlare. Avgiftssystemen på Svinesundsbron och Öresundsbron omfattas sedan tidigare av lagstiftningen på området.

EETS-betalningsförmedlare kommer utan begränsning att kunna välja i vilka länder de ska etablera sig. I det fall 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 Centraleuropa vilket är bättre än ingen driftskompatibilitet alls.

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.

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 fordonets registreringsskylt. Det innebär för Sveriges del att såväl systemen för trängselskatt i Göteborg och Stockholm som systemen för infrastrukturavgifter på Motalabron och Sundsvallsbron omfattas. Det får till följd att även avgiftsupptagare för dessa system är skyldiga att på icke-diskriminerande grunder godta alla EETS-betalningsförmedlare som uppfyller villkoren i avgiftsupptagarens områdesdeklaration. Avgiftssystemen på Svinesundsbron och 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 bedöms medföra några större konsekvenser för avgiftsupptagaren eftersom ersättning torde betalas även utan detta krav, men då reglerat i avtalet med EETS-betalningsförmedlaren.

Konsekvenser för betalningsförmedlare

EETS-direktivet innebär relativt stora lättnader för EETS-betalningsförmedlarna. De behöver inte längre ingå avtal med avgiftsupptagare i samtliga vägtullsområden som omfattas av direktivet. 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.

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

Det bedöms att 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 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 betalningsförmedlarens val av områden att verka i.

Det är svårt att i dagsläget bedöma hur marknaden för betalningsförmedlare kommer att utvecklas. Bedömningen är att det inte finns 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.

Offentligfinansiella effekter

Transportstyrelsen

Det föreslås att Transportstyrelsen 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 blir Transportstyrelsen 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 kommer Transportstyrelsen även att bli avgiftsupptagare för systemet för uttag av infrastrukturavgifter på den bron.

Det föreslås även att Transportstyrelsen 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. Förutom de vägtullsområden som Transportstyrelsen är avgiftsupptagare för innebär förslagen att samordning krävs med Øresundsbro Konsortiet.

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 Transportstyrelsen 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 såväl uppgifterna att förhandla om och tillämpa avtalsvillkoren som 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.

Transportstyrelsen föreslås även bli svensk kontaktpunkt för det gränsöverskridande informationsutbytet av uppgifter om fordon och ägare eller innehavare av fordon i enlighet med EETS-direktivet. Utbytet av uppgifter ska ske via nationella kontaktpunkter genom den tekniska plattformen Eucaris.

Transportstyrelsen kommer att behöva göra 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. Kostnader för anpassning av centralsystemet bedöms uppgå till 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. 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.

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 bedöms 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.

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.

Trafikverket

Transportstyrelsen ska höra Trafikverket i frågor som angår Trafikverket. Det arbete detta medför hos Trafikverket bör kunna betraktas som kostnader för administration av vägtullssystemet och därmed finansieras inom befintliga ramar på anslag 1:11 trängselskatt i Stockholm och anslag 1:14 trängselskatt i Göteborg samt med inkomster från infrastrukturavgifter.

Skatteverket

Transportstyrelsen ska höra Skatteverket i frågor som angår Skatteverket. Det arbete detta medför hos Skatteverket bör kunna betraktas som kostnader för administration av vägtullssystemet och därmed finansieras inom befintliga ramar på anslag 1:11 trängselskatt i Stockholm och anslag 1:14 trängselskatt i Göteborg.

Övriga effekter på trängselskattesystemen

I dagsläget är det endast 12 utländska vägtrafikregister som Transportstyrelsen har tillgång till och därmed kan få uppgifter om fordonsägare från för att fatta beslut om trängselskatt och infrastrukturavgift. Under 2019 stod dessa länder för ca 60 % 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 utländska fordonsägare nu förväntas kunna beskattas är svårbedömd. Förutsatt att övriga utländska fordonsägare i genomsnitt ska betala lika mycket i trängselskatt som fordonsägare från dessa länder 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 beroende på att i princip alla utländska fordonsägare nu 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 ringa.

Eftersom EETS-väganvändare som tecknat avtal med en EETS-betalningsförmedlare inte kommer att påföras någon tilläggsavgift förväntas intäkterna från tilläggsavgifter kopplade till trängselskatten, i vart fall på sikt, komma att minska. 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 proportionerligt 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 % av de skattskyldiga som i dag passerar Stockholm och Göteborg anslutit sig till en EETS-betalningsförmedlare. Andelen kan dock vara både högre och lägre. Med dagens storlek på intäkter från tilläggsavgift skulle det på sikt motsvara ett årligt intäktsbortfall på 20 miljoner kronor om det är 10 % som är anslutna till en EETS-betalningsförmedlare medan det på sikt skulle motsvara ett årligt intäktsbortfall på 10 miljoner kronor om 5 % anslutit sig till en EETS-betalningsförmedlare och 40 miljoner kronor om 20 % är anslutna till en EETS-betalningsförmedlare.

Incitamenten för att teckna avtal med en EETS-betalningsförmedlare bedöms 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 ovan beskrivits. Detta illustrerar också svårigheterna i att bedöma vilka offentliga finansiella effekter genomförandet av EETS-direktivet får.

Övriga effekter på infrastrukturavgiftssystemen

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

Under 2019 stod de utländska fordon som Transportstyrelsen för närvarande kan få uppgift om ägaren till och därmed fakturera för ca 60 %

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, så 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.

5 Författningskommentar

5.1 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.

I fråga om andra beslut än de som avses i första stycket ska en EETS-betalningsförmedlare underrättas om beslutet om detta 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 3.12.2.

Paragrafen avser situationen när en skattskyldig har anlitat en sådan EETS-betalningsförmedlare som avses i 4 § 5 lagen om elektroniska vägtullssystem, förkortad LEV. 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 räkning.

Enligt *första stycket* ska ett beslut om trängselskatt eller rättelse av ett sådant beslut inte skickas till den skattskyldige, utan till dennes EETS-betalningsförmedlare, om betalningsförmedlaren är betalningsskyldig för trängselskatten enligt 17 § LEV. Att EETS-betalningsförmedlaren är solidariskt betalningsskyldig för trängselskatt är tillräckligt för att beslutet ska skickas till denne. En EETS-betalningsförmedlare är inte betalningsskyldig för skatten om väganvändaren har använt en fordonsutrustning, t.ex. en transponder, som inte är godkänd och som finns upptagen på en förteckning över sådan utrustning som avses i 7 § 6 LEV. Denna ordning för vem som ska underrättas om ett beslut gäller i stället för bestämmelsen i 33 § förvaltningslagen (2017:900). Av 8 § LEV framgår att den skattskyldige, i fakturan från EETS-betalningsförmedlaren, kommer att få all relevant information för att kunna ta till vara sina rättigheter, bl.a. information om överklagande av det bakomliggande beslutet.

Andra stycket reglerar underrättelser av andra beslut som avser trängselskatt än de som avses i första stycket, t.ex. beslut om omprövning eller anstånd med betalning av skatt. Sådana beslut, som ofta förutsätter att den skattskyldige är aktiv, t.ex. genom att ansöka om en åtgärd, ska skickas till den skattskyldige. När ett sådant beslut påverkar EETS-betalningsförmedlaren betalningsansvar ska denne underrättas om beslutet. En underrättelse kan ske på olika sätt och behöver inte avse beslutet i dess helhet.

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 3.12.1.

Huvudregeln är att den skattskyldige också är betalningsskyldig för trängselskatt och en eventuell tilläggsavgift. Undantag görs när den skattskyldige 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 den skattskyldige. Om avgiftsupptagaren inte har fått någon uppgift som bekräftar att ett fordon befinner sig eller har befunnit sig inom dennes vägtullsområde, är dock betalningsförmedlaren och den skattskyldige solidariskt betalningsskyldiga för trängselskatten. 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 avseende varje betalningsskyldig fattas för den skattskyldige.

I paragrafen regleras beskattningsbeslut. Övervägandena finns i avsnitt 3.12.1.

Ett nytt *tredje stycke* läggs till paragrafen. Stycket avser situationen när den skattskyldige inte är betalningsskyldig för skatten under en hel kalendermånad. Den skattskyldige kan exempelvis ha anlitat en EETS-betalningsförmedlare som avses i 4 § 5 lagen om elektroniska vägtullssystem, förkortad LEV, för betalning av skatten under en del av kalendermånaden eller så kan den skattskyldige ha bytt betalningsförmedlare 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 betalningsskyldig 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 gånger den skattskyldige har bytt betalningsförmedlare respektive själv 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 och införs av författningstekniska skäl.

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 3.12.1.

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. Av 3 § förordningen om elektroniska vägtullssystem framgår att Transportstyrelsen är avgiftsupptagare i trängselskattesystemen och att Skatteverket ska höras i frågor som angår myndigheten.

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 3.13.

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.

5.2 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 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 övergripandet syftet med lagen. Genom ändringen genomförs artikel 1.1 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 3.1.

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.

Punkten 2 syftar 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 person eller aktör.

3 § Denna lag gäller elektroniska vägtullssystem.

Lagen 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 *andra* stycket 1 ska anmäla detta till den myndighet som regeringen bestämmer.

Paragrafen reglerar lagens tillämpningsområde. Genom ändringarna genomförs artiklarna 1.2 och 1.3 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

Av det nya *första stycket* framgår lagens tillämpningsområde. Vad som avses med elektroniska vägtullssystem framgår av 4 § 7.

Det hittillsvarande *första stycket* ändras och blir ett *andra stycke*. Stycket kompletteras med ett undantag från lagens tillämpningsområde för parkeringsavgifter. Vidare delas stycket in i punkter.

Det hittillsvarande *andra stycket* ändras och blir ett *tredje stycke*. Ändringen är en följd av att *andra 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 inom ett eller flera vägtullsområden, för ett eller flera slags fordon,

4. europeisk 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 enlighet med direktiv 2019/520/EU i den stat inom EES där förmedlaren är etablerad 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,

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 registrerings skylt,

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 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 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 vägtull,

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

14. tullkontextdata: den information som en avgiftsupptagare behöver för att bestämma den vägtull som ska betalas för att framföra ett fordon i ett visst vägtullsområde och för att slutföra vägtullstransaktionen,

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 en anpassad fordonsutrustning och se till att funktionaliteten 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.

Paragrafen innehåller definitioner av vissa centrala ord och uttryck. Genom ändringarna genomförs delar av artikel 2 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 3.3.

I *första stycket* görs 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 19.

En definition av den europeiska elektroniska vägtullstjänsten (EETS) förs in i en ny *punkt 4*. EETS är en 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 respektive avgiftsupptagare får EETS-väganvändaren en faktura som omfattar alla vägtullar som avser vägtullsområden som EETS-betalningsförmedlaren verkar i, oavsett land, och som EETS-väganvändaren har blivit betalningsskyldig för under en viss period.

I en ny *punkt 5* definieras EETS-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. EETS-väganvändare omfattas, till skillnad från andra väganvändare, av de rättigheter och skyldigheter som enligt lagen gäller för 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 fordons registrerings skylt.

Termen 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.

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 funnit sig i vägtullsområdet.

Av en ny *punkt 11* framgår att bestämmelserna i ett fordons registreringsland avgör vem som, utan att vara fordonsägare, 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.

Som exempel på parametrar för klassificering av fordon som kan omfattas av den nya *punkten 12* kan nämnas antal axlar, vikt och utsläppsklass.

Punkten 13 motsvarar hittillsvarande *punkten 7*.

Av en ny *punkt 14* framgår att tullkontextdata är specifik för varje avgiftsupptagare. Den information som omfattas kan avse uppgifter om ett fordon, t.ex. antal axlar, vikt och utsläppsklass, men även uppgifter om dag eller tid för färden. Med information som krävs för att slutföra en vägtullstransaktion avses t.ex. faktureringsadress eller uppgift om betalningsförmedlare.

Den hittillsvarande *punkten 8* ändras och blir *punkt 15*. Ändringen innebär att det avtal som en väganvändare träffar med en betalningsförmedlare avser utförande av en vägtullstjänst, inte enbart betalningsförmedling.

Punkterna 16 och *17* motsvarar hittillsvarande *punkterna 9* respektive *10*.

Termen vägtullstjänst definieras i en ny *punkt 18*. En vägtullstjänst ger en användare 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. En väganvändare behöver inte ha någon kontakt med avgiftsupptagaren, utan all kontakt inom ramen för vägtullstjänsten sker med betalningsförmedlaren.

Andra stycket är oförändrat.

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 3.3.

Ändringen innebär att termen *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 *utföra vägtullstjänster* med avgiftsupptagare för samtliga vägtullsområden som omfattas av denna lag eller av *direktiv 2019/520/EU*, i *minst fyra länder*. Inom

två år från den tidpunkt då det första avtalet träffades 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 bestämmelser som genomför direktiv 2019/520/EU, 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.

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 bestämmelser som genomför direktiv 2019/520/EU, 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 3.3.

I *första stycket* ändras kravet på täckning av vägtullsområden. En EETS-betalningsförmedlares verksamhet ska omfatta samtliga vägtullsområden i minst fyra länder, inom tre år från registreringen. Att vägtullsområdena ska omfattas av denna lag eller 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 med en EETS-väganvändare informera denne om den behandling av personuppgifter som avtalet medför och om EETS-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. 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,

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.

Paragrafen reglerar en *EETS*-betalningsförmedlares skyldigheter. Genom ändringarna i paragrafen genomförs artikel 5.3, 5.7, 5.8 och 10.1 andra meningen i *EETS*-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 3.3.

I *punkten 1* ersätts uttrycket "förmedling av vägtull" och termen 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.

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.

I *punkten 5* ersätts termen väganvändare och uttrycket "förmedling av vägtull" med *EETS*-väganvändare respektive "utförande av vägtullstjänster". Ändringarna är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

I *punkten 6* ersätts termen väganvändare med *EETS*-väganvändare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

Punkten 7 motsvarar den hittillsvarande *punkten 8*.

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 hur hög 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.

I *punkten 9* utvidgas skyldigheten att samarbeta med en avgiftsupptagare till att även gälla när det behövs för att underrätta någon om en skyldighet att betala en vägtull.

Den nya *punkten 10*, som genomför artikel 5.8 andra och tredje meningarna i *EETS*-direktivet, reglerar en avgiftsupptagares rätt till information för att kunna framställa krav på betalning av en vägtull eller när det misstänks att en vägtull inte har betalats. Den *EETS*-betalningsförmedlare som det berörda fordonet är kopplad till ska i en sådan situation lämna ut information till avgiftsupptagaren om fordonet

och den kund som är ägare eller innehavare av 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 vara inte godkänd och som är upptagen på en sådan förteckning som avses i punkten 6.

8 § *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.*

Paragrafen reglerar innehållet i en faktura från en EETS-betalningsförmedlare. Övervägandena finns i avsnitt 3.12.2.

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 och när det bakomliggande myndighetsbeslutet kan 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), minimiinnehåll i EETS-områdesdeklarationen, elektroniska gränssnitt och krav för driftskompatibilitetskomponenter, och om upphävande av beslut 2009/750/EG. Det avser 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 3.2.

Ändringen innebär att termen 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 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 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 3.2 och 3.4.2.

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. Vidare ska inte bara tekniska krav uppfyllas utan även krav på förfarandet.

Med krav på förfarandet 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 termen 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 avsnitt 3.2 och 3.4.2.

I *första meningen* ändras termen 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 vägtullssystem 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-betalningsförmedlaren tekniska utrustning inte är driftskompatibel med andra avgiftsupptagares elektroniska vägtullssystem.*

Avgiftsupptagaren ska *betala ersättning till en EETS-betalningsförmedlare som utför 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 avsnitt 3.2 och 3.4.3.

I *första stycket första meningen* ändras termen 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 inte följer av EETS-direktivet, om de innebär att betalningsförmedlaren tekniska utrustning, t.ex. en transponder, inte går att använda i andra avgiftsupptagares elektroniska vägtullssystem.

Andra stycket är nytt och ersätter det hittillsvarande 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 hänför sig till en *EETS-betalningsförmedlare* med vilken denne har ett avtal om att utföra 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 3.2.

Ändringarna innebär att termen *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 avsnitt 3.2 och 3.4.2.

I *första stycket* ersätts termen *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 därför 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 *nödvändig fordonsutrustning* är i drift när fordonet framförs inom ett vägtullsområde.

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 avsnitt 3.2 och 3.5.

I *första stycket* ersätts termen väganvändare med EETS-väganvändare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §. Ändringen till nödvändig fordonsutrustning är en följd av att en väganvändare kan träffa avtal med flera betalningsförmedlare och därmed ha flera fordonsutrustningar i fordonet. Skyldigheten avser den specifika fordonsutrustning som är nödvändig att använda i det aktuella vägtullsområdet. Fordonsutrustning är inte nödvändig att använda i alla vägtullsområden.

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 skyldigheter 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 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 *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.

Paragrafen reglerar vägtullar. Genom ändringen genomförs artikel 6.5 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 3.2 och 3.6.

I *första stycket första meningen* ersätts termen 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 termen 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 *EETS-väganvändaren*, betalningsskyldig 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.

Paragrafen reglerar en betalningsförmedlars betalningsskyldighet. Genom ändringarna genomförs artikel 8.2 och 8.3 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 3.2, 3.5 och 3.12.1.

Första stycket anpassas till de ändrade definitionerna i 4 § och till att system med automatisk avläsning av ett fordons registrerings skylt ska omfattas av lagen. En *EETS-betalningsförmedlars* betalningsskyldighet gäller för fordon som omfattas av ett avtal som denne har tecknat med en

EETS-väganvändare, oavsett om fordonet är försett med en fordonsutrustning eller inte. För att betalningsförmedlaren ska bli betalningsskyldig krävs att avtalet gällde den dag då skattskyldigheten eller avgiftsplikten för fordonet inträdde, 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.

Andra stycket tydliggörs med anledning av att fordonsutrustning inte är nödvändig att använda i alla vägtullsområden. Vidare ersätts termen betalningsförmedlare med EETS-betalningsförmedlare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

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.*

Paragrafen, som är ny, reglerar fakturering. Genom paragrafen genomförs artikel 6.4 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 3.6.

Av paragrafen framgår att en EETS-betalningsförmedlare får fakturera en EETS-väganvändare för en vägtull. Detta är en följd av att EETS-betalningsförmedlaren har träffat avtal med en avgiftsupptagare om utförande av vägtullstjänster i avgiftsupptagarens vägtullsområde, vilket inkluderar förmedling av betalning för en vägtull. Avgiftsupptagaren har rätt att begära att det av fakturan framgår att vägtullen tas ut på uppdrag av avgiftsupptagaren. Betalning sker dock med befriande verkan till EETS-betalningsförmedlaren enligt 19 §.

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 3.2.

Ändringarna innebär att termerna 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 även om fakturan har utfärdats i avgiftsupptagarens namn och på dennes uppdrag i enlighet med 18 §.

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.

Paragrafen, som är ny, reglerar krav på information i samband med fakturering av en vägtull. Genom paragrafen genomförs artikel 24 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 3.6.

Kravet i *första stycket* på att lämna viss information i samband med fakturering av en vägtull 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. I fråga om trängselskatt och infrastrukturavgifter så inkluderar myndighetsbeslutet om skatt eller avgift mycket av den information som ska lämnas, exempelvis information om den handling som ligger till grund för kravet och hur man överklagar beslutet.

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 3.2.

Ändringarna innebär att termerna 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 hittillsvarande 21 § och reglerar ekonomisk redovisning av verksamheter. Genom ändringen genomförs delar av artikel 9 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 3.6.

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

23 § Ett elektroniskt vägtullssystem och den fordonsutrustning som *används* i systemet ska uppfylla föreskrivna tekniska krav.

Paragrafen motsvarar hittillsvarande 22 § och reglerar tekniska krav. Övervägandena finns i avsnitt 3.7.

Ändringen är en följd av att det inte alltid är ett krav att använda fordonsutrustning i ett elektroniskt vägtullssystem.

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 3.8.

Det gemensamma kontaktstället kommer att regleras i 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 hittillsvarande 24 § och reglerar ett förlikningsorgan. Genom ändringen genomförs artikel 11 och 12.1 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 3.2 och 3.8.

I *första stycket* ersätts termen *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.

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 3.10.

Den svenska kontaktpunkten kommer att regleras i förordning. Den information som kan utbytas är information om fordon och ägare eller innehavare av fordon.

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.

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 3.10.

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 1 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 (2009:400) 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 Transportstyrelsen inte vet vem ägaren är.

Enligt det *tredje stycket* ska sekretess fortsatt 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 få direkt tillgång till uppgifter i vägtrafikregistret om ett fordon och dess ägare eller innehavare, under de förutsättningar som anges i 28 §.

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 3.10.

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 § 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.

Paragrafen, som är ny, reglerar förutsättningarna för vidarebefordran av uppgifter som har inhämtats från ett annat land. Genom paragrafen genomförs artikel 25 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 3.10.

I *första stycket* regleras till vem och under vilka förutsättningar den svenska kontaktpunkten får vidarebefordra sådana uppgifter om fordon

och ägare eller innehavare av fordon som har inhämtats från ett annat land. Uppgifterna får endast lämnas till någon som ansvarar för att ta upp vägtullar, t.ex. en avgiftsupptagare eller någon som har anlitats för att ta upp vägtullar i avgiftsupptagarens ställe.

Av *punkten 1* framgår att uppgifterna ska vara nödvändiga för att ett krav på betalning ska kunna framställas.

Information om bl.a. den handling som ligger till grund för kravet och följderna av att inte betala vägtullen ska enligt *punkten 2* bifogas kravet på betalning. Informationen ska om möjligt skrivas på samma språk som fordonets registreringsbevis är skrivet på och annars på något av de officiella språken i det land där fordonet är registrerat.

Enligt *punkten 3* ska betalning till aktören ske med befriande verkan för att paragrafen ska bli tillämplig. En avgiftsupptagare som har delegerat upptaget av vägtullar till en annan aktör ska alltså inte också kunna kräva betalt för samma vägtull.

Andra stycket reglerar radering av de uppgifter som har mottagits.

Av *tredje stycket* framgår att särskilda bestämmelser om gallring gäller för uppgifter som har registrerats i vägtrafikregistret.

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.

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 3.10.

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

32 § 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 3.11.

Ändringarna i *andra stycket* innebär att personuppgiftsansvaret för avgiftsupptagare omfattar all behandling av personuppgifter som verksamheten som avgiftsupptagare innebär, inte enbart den behandling av person-

uppgifter 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. Termen betalningsförmedlare ändras till EETS-betalningsförmedlare i enlighet med de ändrade definitionerna i 4 §.

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.

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 3.11.

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 användningsbegränsning 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 detta finns bestämmelser om sekretess i bl.a. 27 kap. 1 §, 29 kap. 5 a § och den föreslagna 29 kap. 5 c § OSL och bestämmelser om tystnadsplikt i 34 §.

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.

Paragrafen, som är ny, reglerar tystnadsplikt. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 5.8 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 3.4.4.

I första stycket 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.

35 § 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 avsnitt 3.2 och 3.9.

I *första stycket* ersätts termen 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.

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

1. avgiftsupptagare,
2. den teknik som används i vägtullssystemet,
3. tullkontextdata,
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.

Paragrafen motsvarar hittillsvarande 27 § och reglerar ändamålet med och innehållet i vägtullsregistret. Genom ändringarna genomförs artikel 21.1 i EETS-direktivet. Övervägandena finns i avsnitten 3.2 och 3.9.

I *första stycket* utökas ändamålet med vägtullregistret till att även avse att tillhandahålla uppgifter om det gemensamma kontaktställe för betalningsförmedlare som ska inrättas enligt 25 §. Vidare ersätts termen betalningsförmedlare med EETS-betalningsförmedlare i enlighet med de ändrade definitionerna i 4 §.

I *andra stycket* ändras vissa termer och uttryck för att motsvara de ändrade definitionerna i 4 §. Vidare justeras de uppgifter om vägtullsområden som registret ska innehålla. Den nya *punkten 3* ersätter de tidigare punkterna 3–6. Termen tullkontextdata definieras i 4 § 14 som den information som en avgiftsupptagare har fastställt som nödvändig för att bestämma den vägtull som ska betalas för att framföra ett fordon i ett visst vägtullsområde och för att slutföra vägtullstransaktionen. Det kan exempelvis avse information om typ av fordon och färdvägsdeklarationer, dvs. uppgifter som visar att ett fordon vid en viss tidpunkt befinner sig i

eller har befunnit sig i vägtullsområdet. Informationen kan se olika ut för olika avgiftsupptagare.

Av det nya *tredje stycket* framgår att uppgifter om det gemensamma kontaktstället ska registreras i vägtullsregistret. Bland de uppgifter som ska registreras ingår uppgifter om e-postadress och telefonnummer.

37 § 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 3.2.

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

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 vägtullstjänster i Europeiska systemet för elektroniska vägtullstjänster (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

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 avsnitt 3.2 och 3.7.

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 termen betalningsförmedlare med EETS-betalningsförmedlare. Ändringen är en följd av de ändrade definitionerna i 4 §.

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

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

2. tekniska krav på ett elektroniskt väggtullssystem 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.

Paragrafen motsvarar hittillsvarande 33 § och reglerar bemyndiganden att meddela föreskrifter. Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

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

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

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 väggtullssystem.

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 3.13.

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.