

From:

Subject: Remiss av förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:10) om elektroniska vägtullssystem

Categories: Maria

Hej,

Transportstyrelsen har publicerat material avseende ett föreskriftsarbete för Elektroniska vägtullssystem på sin webbplats. För att ta del av materialet är du välkommen till vår webbplats – <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/remiss-elektroniska-vagtullssystem/>

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen.. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen **tillhanda senast den 30 maj 2022**. **Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2020-10 i svaret.**

Om det finns frågor i ärendet är kontaktpersoner undertecknad alternativt Jonny Geidne.

Vänliga hälsningar

Astrid Edlund

Transportstyrelsen

Fordonsinformation
Direkt: 010-49 56 018
Mobil: 0730-37 36 15

Läs om hur Transportstyrelsen behandlar dina personuppgifter på www.transportstyrelsen.se/personuppgifter

Tänk på miljön innan du skriver ut din e-post / Think before you print

Remiss

Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:10) om elektroniska väg tullssystem

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

Bakgrund till förslaget

EU-direktiv 2004/52/EG och EU-beslut 2009/750/EG har ersatts av direktiv 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftkompatibilitet mellan elektroniska väg tullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.

I Sverige har vi system för uttag av trängselskatt och infrastrukturavgift. I båda dessa system används s.k. automatisk registreringsnummer igenkänning (ANPR, automatic number plate recognition) som utgångspunkt för beskattning/avgift. Nytt i direktiv 2019/520 jämfört med det tidigare direktivet är att ANPR nu definieras som en elektronisk väg tull. Detta innebär att de svenska systemen för trängselskatt och infrastrukturavgift måste anpassas till regleringen i det nya direktivet. Vidare följer att Transportstyrelsens gällande föreskrifter avseende elektroniska väg tullsystem TSFS 2014:10, i sin tur behöver anpassas till ett uttag av elektroniska väg tullar via ANPR istället för som tidigare, uttag via användning av en transponder.

I det nya direktivet 2019/520 definieras ANPR-system som en elektronisk väg tull. Det innebär att en väganvändare som passerar något av de svenska systemen för trängselskatt eller infrastrukturavgift ska kunna betala sina passager med hjälp av en så kallad betalningsförmedlare. Syftet med det är att väganvändaren ska få en samlad faktura för samtliga tullbelagda vägar denne kört på i Europa.

Nuvarande föreskrifter bygger också på tanken om en samlad faktura, men utgår från att identifieringen av passager sker genom mikrovågsteknik (DSRC) och fångas med hjälp av en ombordenhet (OBE). I och med inkluderingen av ANPR i definitionen av elektronisk vägtull är en ombordenhet inte längre nödvändig. Därav behöver Transportstyrelsens föreskrifter för elektroniska vägtullar ändras.

Förslagets innehåll i korthet

Förslaget innebär huvudsakligen att kapitel 5 och kapitel 7 i nuvarande föreskrift ska upphävas. Dessa två områden regleras i och med införlivandet av direktiv 2019/520 i Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/204 av den 28 november 2019 samt i Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/203 av den 28 november 2019.

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft den 1 juli 2022.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 30 maj 2022. Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2020-10 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

kontakt@transportstyrelsen.se

eller till

Transportstyrelsen
Avdelning Fordonsinformation
701 88 Örebro

Transportstyrelsen kommer att sammanställa och kommentera de remissynpunkter som kommer in, och därefter publicera sammanställningen och kommentarerna på hemsidan. Remissynpunkter som innehåller sekretessbelagda uppgifter eller personuppgifter kommer dock inte att publiceras.

Kontaktpersoner

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Jonny Geidne, utredare, telefon 010-495 65 84,
e-post: jonny.geidne@transportstyrelsen.se

Astrid Edlund, utredare, telefon 010-495 60 18
e-post: astrid.edlund@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning

Astrid Edlund
Utredare/föreskriftsamordnare

Sändlista

1. Bilimportörernas
2. BIL SWEDEN
3. Biluthyrarna Sverige
4. Integritetsskyddsmyndigheten
5. Ekonomistyrningsverket
6. Förvaltningsrätten i Karlstad
7. Justitiekanslern
8. Kommerskollegium
9. Motorbranschens Riksförbund
10. Motormännens Riksförbund
11. Polismyndigheten
12. Regelrådet
13. Riksdagens Ombudsmän
14. Skatteverket
15. Gröna bilister
16. Energigas Sverige
17. Föreningen elbil Sverige

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:10) om vägtullssystem;

TSFS 2022:[Nr]

Utkom från trycket
den [Välj ett datum]

beslutade den [Välj ett datum]

VÄGTRAFIK

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 27 § förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem

dels att 5 och 7 kap. ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 1 §, 2 kap. 1 §, 4 kap. 2 § och 6 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

1 kap.

1 § Dessa föreskrifter innehåller närmare bestämmelser om 5 och 23 §§ lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

2 kap.

1 § Elektroniska vägtullssystem i Sverige ska uppfylla de tekniska krav som finns i kapitel IV till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.

4 kap.

2 § Den fordonsutrustning som betalningsförmedlaren förser användarna med ska uppfylla de tekniska kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.

6 kap.

1 § Detta kapitel innehåller närmare bestämmelser om särredovisning enligt 22 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.

Denna författning träder i kraft den 1 juli 2022.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Jonny Geidne
(Fordonsinformation)

Remiss

Konsekvensutredning av ändring av föreskrifter (TSFS 2014:10) om elektroniska vägtullssystem;

Transportstyrelsens förslag:

Att föreskrifterna (TSFS 2014:10) om elektroniska vägtullssystem ändras med anledning av införande av direktiv (EU) 2019/520 och revidering av lag (2013:1164) och förordning (2014:59) om elektroniska vägtullssystem.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Det europeiska regelverket, som det föreslagna svenska regelverket vilar på, har sin grund i den europeiska transportpolitiken. För att uppnå ekonomisk tillväxt och välstånd är det nödvändigt med en effektiv inre marknad som möjliggör smidig, snabb och säker rörlighet för varor och personer i hela unionen. För att underlätta finansiering och förvaltning av väginfrastrukturer har EU:s transportpolitik konsekvent främjat principerna ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar”.

Vägtullar, dvs. pålagor som bygger på köravstånd, typ av fordon och/eller tidpunkt är ett rättvist och effektivt sätt att genomföra dessa principer på, enligt EU-kommissionen och används i allt högre grad. Idag är miljontals väganvändare (bilister och vägtransportörer) abonnenter på elektroniska vägtullssystem. Vägtullar som inte är driftskompatibla utgör ett hot mot den europeiska transportpolitiken eftersom de försvårar den fria rörligheten och genomförandet av en effektiv inre marknad.

För att säkerställa driftskompatibilitet mellan olika vägtullsområden inrättade Europakommissionen direktiv (2004/52/EG) om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen. Några år senare tillkom kommissionsbeslutet (2009/750/EG) om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta.

I mars 2019 upphävdes dessa två regleringar och ersattes av direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen.

Direktivet anger förutsättningarna för en marknadsbaserad tjänst som innebär att väganvändaren bara behöver ett kontrakt och en ombordenhet för att kunna köra sömlöst i flera elektroniska vägtullssystem i unionen.

Utöver vad som framgår ovan underlättar inrättandet av elektroniska vägtullssystem i direktivets mening avgiftsupptagningen generellt och särskilt från utländska fordon.

Riksdagen har infört lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem och regeringen har infört en förordning (2014:59) om elektroniska vägtullssystem. Dessa bestämmelser täcker inte in alla de regler som finns på EU-nivå, i form av ovan nämnda direktiv och kommissionsbeslut. Det behövs därför föreskrifter om elektroniska vägtullssystem som fullföljer implementeringen av gemenskapsrätten i den svenska nationella rättsordningen.

2. Vad ska uppnås?

Föreskriftsförslaget avser att ta om hand det behov av ändringar av nuvarande föreskrifter som införandet av direktiv 2019/520 och den därpå följande ändringen av lag (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem för med sig.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om regleringen inte genomförs, fullgör inte Sverige sina skyldigheter som medlem i EU. Det uppstår vidare en situation där föreskrifter reglerar vad som redan regleras inom EU-förordning.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Arbetet med att implementera nämnda EU-regler i den nationella förordningen förutsätter att Transportstyrelsen ska utfärda föreskrifter. Det bedöms därför inte finnas några alternativ till detta.

3.3 Regleringsalternativ

Regleringsalternativet innebär att hänvisningar till direktiv 2019/520 ändras. Ändringarna avser dels tekniska krav på elektroniska vägtullssystem och tekniska krav avseende den fordonsutrustning som betalningsförmedlaren förser användarna med. Dels hänvisningen till direktivet vad gäller bestämmelser om särredovisning. Det innebär vidare att 5 kap. "Innehållet i en områdesdeklaration" och 7 kap. "Parametrar för klassificering av fordon m.m." tas bort för att undvika dubbelreglering, då innehållet i de delarna numera hanteras i förordning.

4. Vilka är berörda?

Föreskriften berör Transportstyrelsen samt följande aktörer.

Väganvändarna	Ges möjlighet att betala trängselskatt och infrastrukturavgifter via en betalningsförmedlare.
Avgiftsupptagare	Öresundsbrokonsortiet och Transportstyrelsen
Betalningsförmedlare	I dagsläget BroBizz AS, AutoPASS och Öresundsbrokonsortiet.

På sikt ytterligare betalningsförmedlare som agerar inom ramen för den europeiska interoperabla vägtulltjänsten EETS.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Ändringen av föreskrifterna bedöms inte ge några konsekvenser för företag så innehållet i sak inte ändras. Ändringen innebär endast uppdaterade hänvisningar samt att regleringar flyttas.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Inte aktuellt.

5.2 Medborgare

Inga konsekvenser har identifierats för medborgare.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Inga konsekvenser har identifierats för staten, kommuner eller regioner.

5.4 Miljö

Inga konsekvenser har identifierats för miljö.

5.5 Externa effekter

Inga externa effekter har identifierats.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Den svenska regleringen är en följd av implementering av EU-rättsregler där regleringsalternativ saknas. För Transportstyrelsens del är utrymmet för föreskrifter begränsat av EU-reglerna samt kraven i lag och förordning. Några alternativa förslag till föreskrifter har inte tagits fram eller analyserats.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Föreskrifterna grundar sig på 27 § förordning (2014:59) om elektroniska vägtullssystem.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen innebär en strikt implementering av EU-regleringen och den bedöms även överensstämma med andra internationella regler som Sverige måste följa.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Sverige skulle ha implementerat EU-lagstiftningen i oktober 2021. Föreskrifterna bör träda i kraft samtidigt med lag- och förordningsförslagen, nämligen den 1 juli 2022. Det finns behov av vissa informationsinsatser om möjligheten för väganvändare att betala vägtullar elektroniskt.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Regleringen bedöms inte påverka funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen bedöms inte påverka hänsynsmålet.

C. Företag

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

13. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

14. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

15. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

16. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag				
Medborgare				
Staten m.fl.				
Externa effekter				
Totalt				

E. Samråd

Transportstyrelsen har haft löpande kontakt med Infrastrukturdepartementet under revideringen av lag och förordning. Samråd utöver dialogen med departementet är inte aktuell.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Jonny Geidne

jonny.geidne@transportstyrelsen.se

Tel: 010-495 65 84 alt 076-421 1627

Remiss