

Kopia till

peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

i.remissvar@regeringskansliet.se

Promemoria Genomförande av direktivet om elektroniska vägtullssystem

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att myndigheten utses till avgiftsupptagare på allmän väg.

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att myndigheten utses som gemensamt kontaktställe för EETS-betalningsförmedlare.

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att myndigheten blir svensk kontaktpunkt för informationsutbyte med andra länder.

Transportstyrelsen kan dock se att vissa delar behöver förtydligas. Det förekommer bl a en sammanblandning av begreppen "EETS-väganvändare", "fordonsägare" och i viss mån "den enskilde". Det finns inget krav på att EETS-väganvändare är samma person som fordonsägare. Tillämpningen för dessa är olika när det gäller hanteringen av sekretessbelagda uppgifter samt rättigheten att begära omprövning.

Transportstyrelsens synpunkter

3.4.1 Vem ska vara avgiftsupptagare på allmän väg?

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att myndigheten utses till avgiftsupptagare på allmän väg, med undantag för Svinesundsbron.

Behov av en sekretessbrytande bestämmelse för uppgifter om ett fordons passager

Transportstyrelsen anser att "stad" bör bytas ut till "tullområde".

Transportstyrelsen har noterat att begreppen "EETS-väganvändare", "fordonsägare" och i viss mån "den enskilde" emellanåt används synonymt. Begreppen har olika innebörd och det finns inget krav på att en EETS-

väganvändare och fordonsägare ska vara samma person. Begreppen behöver nog särskiljas då de har helt olika betydelse och tillämpning.

Detta blir särskilt tydligt när det gäller bestämmelserna om enskilda partsinsyn och sekretess för passageuppgifter (10 kap. resp. 27 kap. i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)). I avsnittet anges att fordonsägaren själv har rätt att vid behov ta del av de sekretessbelagda uppgifterna hos Transportstyrelsen, men också att den enskilde med samtycke kan medge att uppgifterna lämnas ut till andra än fordonsägaren. Enligt Transportstyrelsens sätt att se på det kommer ett sådant samtycke

inte kunna fastställas eftersom Transportstyrelsen och EETS-betalningsförmedlaren inte kommer ha kännedom om vem som är fordonsägare gällande de utländska fordonen. De uppgifter Transportstyrelsen kan dela med sig av till en EETS-betalningsförmedlare och vidare till EETS-väganvändaren är därmed begränsad. Transportstyrelsen ställer sig därför tveksam till om Sverige på ett tillfredsställande sätt uppfyller artikel 2.6 i kommissionens genomförandeförordning eftersom det krävs ett samtycke om att lämna ut sekretessbelagda uppgifter (tidpunkt och plats för passage). Om det hade funnits ett krav att fordonsägaren behövt teckna avtalet med EETS-betalningsförmedlaren hade Transportstyrelsen godtagit resonemanget, men nu saknas godkännandet mellan fordonsägaren och EETS-väganvändaren.

Vidare innebär förslagen i promemorian att sekretesskyddet riktas mot den skattskyldige. Då EETS-väganvändaren och den skattskyldige inte är givet samma person menar Transportstyrelsen att det primärt är den förre som bör skyddas av sekretess. Detta eftersom det är EETS-väganvändarens integritet som primärt kan skadas om uppgifter om passager hanteras på otillbörligt sätt.

Transportstyrelsen delar inte uppfattningen att syftet med bestämmelsen i genomförandeförordningen är att ge fordonsägaren möjlighet att kontrollera fakturan, utan anser att den syftar till att ge EETS-väganvändaren denna möjlighet.

3.6 Vägtullar och redovisning

Transportstyrelsen anser att den nya 18 § som ska reglera hur faktureringen ska gå till behöver förtydligas (sid 19). Paragrafen kan lätt misstolkas som att fakturan ska utfärdas i avgiftsupptagarens namn, men att uppgiften om att det sker på avgiftsupptagarens uppdrag får vara med om avgiftsupptagaren begär det. Transportstyrelsen anser att det behöver framgå att fakturering kan ske i avgiftsupptagarens namn om denne begär det, men att så inte måste ske. Transportstyrelsen anser att 20 § också behöver ses över då det inte är tillräckligt tydligt att informationen som ska lämnas endast

gäller vid beslut som Transportstyrelsen aviserar direkt till fordonsägaren (sid 19). Paragrafen är inte tillämplig för de fall då det finns en EETS-betalningsförmedlare. Av avsnittet framgår även att faktura från EETS-betalningsförmedlaren ska innehålla uppgifter om tid och plats för passagen, om inte EETS-väganvändaren godkänner annat. Transportstyrelsen vill återigen poängtera att det inte är upp till EETS-väganvändaren utan fordonsägaren att godkänna eller inte godkänna det.

3.8 Gemensamt kontaktställe och medling

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att myndigheten ska vara gemensamt kontaktställe för EETS-betalningsförmedlare.

3.10 Informationsutbyte och sekretess hos den nationella kontaktpunkten

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att myndigheten ska vara svensk kontaktpunkt.

Transportstyrelsen vill särskilt uppmärksamma att personuppgifter kan komma att tilldelas ett skyddsvärde efter det att de delats från en kontaktpunkt till en annan. Av avsnittet framgår att sekretessbelagd information om personer med skyddad identitet inte ska lämnas ut till en utländsk kontaktpunkt. Utöver detta, hänvisar promemorian, till artikel 23 och 27 i EETS-direktivet där det framgår att mottagaren ska säkerställa att personuppgifter hanteras på ett korrekt sätt. Information om att en person har skyddad identitet är en uppgift som kan förändras från en dag till en annan. För att möjliggöra en korrekt hantering av informationen är det därför av stor vikt att utländsk kontaktpunkt tillser att denne håller sin information uppdaterad och med en adekvat skyddsnivå.

3.12.1 Betalningsskyldighet

Transportstyrelsen anser att det behövs en reglering i vägtrafikdataförordningen (2009:382) att uppgift om "betalningsskyldig" ska finnas registrerad i vägtrafikregistret, på motsvarande sätt som skatt- eller avgiftsskyldig ska finnas. Eftersom Transportstyrelsen inte kommer att kunna ha en skatt- eller avgiftsskyldig registrerad på besluten skulle Transportstyrelsen vilja ha möjlighet att kunna registrera EETS-

betalningsförmedlaren som betalningsskyldig i vägtrafikregistret för att kunna använda uppgiften vid beslutsfattandet.

Transportstyrelsen anser också att det behöver förtydligas vilket ansvar som EETS-väganvändaren anses ha för betalning av skatten eller avgiften. Av avsnittet framgår att om en EETS-väganvändare har anlitat en EETS-betalningsförmedlare är denne betalningsskyldig för trängselskatt och

infrastrukturavgifter som EETS-väganvändaren är ansvarig för (sid 73). Enligt Transportstyrelsen bedömning har EETS-väganvändaren inget ansvar för trängselskatten eller infrastrukturavgifterna, utan det är återigen fordonsägaren som bär ansvar i form av skatt- eller avgiftsskyldig.

I promemorian föreslås att återbetalning ska ske till skatt- eller avgiftsskyldig (sid 74). Transportstyrelsen delar inte den uppfattningen, utan anser att återbetalning ska ske till EETS-betalningsförmedlaren. Transportstyrelsen kan inte återbetala till skatt- eller avgiftsskyldig (fordonsägaren) när det är EETS-betalningsförmedlaren som är betalningsskyldig och i sin tur EETS-väganvändaren som har betalat till EETS-betalningsförmedlaren. Sker återbetalning via EETS-betalningsförmedlaren får denne i sin tur se till att berörd EETS-väganvändare mottar återbetalningen. Det gör även att Transportstyrelsen inte behöver efterfråga och hantera kontouppgifter och genomföra eventuella utlandsutbetalningar.

3.12.2 Underrättelse om beslut

Transportstyrelsen anser att 8 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem behöver ändras. Ordet ”överklagande” bör bytas till ”omprövning”.

I promemorian (sid 75) framgår:

”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.”

Transportstyrelsen vill återigen påpeka att det inte nödvändigtvis är den som är skatt- eller avgiftsskyldig som tecknat avtal med EETS-betalningsförmedlaren.

I avsnittet påpekas även att fordonsägaren har rätt att begära omprövning, men samtidigt nämns kraven på rättssäkerhet för den enskilde EETS-väganvändaren, vilken återigen inte behöver vara fordonsägaren. Formuleringen i 8 § innebär inte att fordonsägaren måste underrättas om sin rättighet att begära omprövning. Istället skulle EETS-väganvändaren enligt 8 § informeras om möjligheten, men denne har inte rätt att begära omprövning om denne inte även kan visa att den är fordonsägaren. Att 8 § reglerar att EETS-väganvändaren ska informeras om möjligheten att överklaga anser Transportstyrelsen alltså inte är tillräckligt för att fordonsägaren ska anses ha informerats om sina rättigheter.

Transportstyrelsen kan också se att det uppstår problem då det gäller uppgifterna som ligger till grund för beslutet (tidpunkt och plats för passage). Den informationen får inte delas med EETS- väganvändaren eller

EETS-betalningsförmedlaren utan fordonsägarens godkännande (se kommentar ovan i avsnitt 3.6).

Sammanfattningsvis anser Transportstyrelsen att problem relaterade till möjligheten att dela passageinformation och möjligheten till omprövning skulle till viss del lösas om skattskyldigheten flyttas från fordonsägaren och istället riktas mot EETS-väganvändaren. Alternativt att EETS-väganvändaren likställs med skattskyldig i frågor som gäller passageinformation och omprövning.

4 Konsekvenser

Transportstyrelsen är tveksam till om kostnaderna för indrivning av skatt och avgift för utländska fordon kommer att bli betydligt lägre än idag om betalning sker via en EETS-betalningsförmedlare (sid 82). Nivåerna för ersättning till EETS-betalningsförmedlarna är inte satta och avtalen med de aviseringspartners som hanterar utländska aviseringar i dag är under upphandling. Som Transportstyrelsen bedömer det råder det därmed osäkerhet kring kostnaderna för respektive alternativ.

Även när det gäller skatt- och avgiftsuttag av utländska fordon vars ägare eventuellt skulle kunna identifieras med hjälp av EUCARIS-tjänsten så innebär det inte nödvändigtvis en billigare hantering för Transportstyrelsen. Avtalen med myndighetens aviseringspartner ger ingen differentierad ersättning beroende på om de varit hjälpsamma vid identifiering eller inte.

Beroende på när olika tekniska standarder blir fastställda kan det även innebära mer eller mindre utveckling, beroende på vilken fas Transportstyrelsens projekt av nytt kundreskontrasystem är i. Om utvecklingen av nya systemlösningar senare även skulle visa sig komma att användas i väldigt låg utsträckning kan man även anse att utvecklingskostnaderna skulle bli stora i relation till antalet användare, dvs. sett till hur många som väljer att teckna avtal med en EETS-betalningsförmedlare.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Anita Johansson, direktör Jan-Olov Öhrn, strateg Jonny Geidne och utredare Louise Hagström, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör