

Kopia till

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar - Elvägsutredningens betänkande - Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73)

Sammanfattning

Transportstyrelsen ser positivt på utredningens intentioner och att det införs lagstiftning inom området, men anser att det behövs ytterligare utredning och kompletteringar av angivna förslag då det finns vissa brister och frågetecken avseende föreslagna författningsändringar och att en långsiktig finansiering av förslagen saknas.

Utredningen redogör för vad man anser ska krävas för att få tillträde till elvägsanläggningar och förutsätter att detta ska regleras genom myndighetsföreskrifter som Transportstyrelsen meddelar. Transportstyrelsen anser att förslagen behöver kompletteras med en reglering på högre nivå då nuvarande förslag är utformade som en ramlagstiftning med endast övergripande bestämmelser.

Utredningen lämnar inga förslag om ikraftträdande. Transportstyrelsen lämnar heller inget förslag om detta då ytterligare utredning av myndighetens nuvarande systemlösningar först behöver genomföras. Men Transportstyrelsen vill informera, i likhet med tidigare remissvar, om att myndigheten har flera pågående omfattande utvecklingsarbeten, som nytt IT-stöd för kundreskontra/bokföring och uppdraget med att ta fram en ny IT-lösning för nytt vägtrafikregister, som medför att det finns begränsade resurser för att initiera och driva ytterligare ett utvecklingsarbete i den omfattning som utredningen fordrar.

För Transportstyrelsen väntas förslagen innebära tillkommande kostnader: dels i form av framtagande av föreskrifter, dels i form av systemutveckling för att hantera debitering och administration av en ny statlig avgift. Hanteringen av en ny avgift kommer också medföra ökade löpande kostnader för Transportstyrelsen, bland annat inom ärendehandläggning och drift av ny eller utökad IT-lösning. De tillkommande kostnaderna kommer inte kunna tas inom de befintliga anslagsramarna.

Transportstyrelsens synpunkter

Allmänna synpunkter

Transportstyrelsen ser en problematik med att göra fordonsägaren eller på motsvarande sätt innehavaren, betalningsskyldig för brukaravgiften. Vilken part som är betalningsansvarig bör istället kunna regleras via de avtal/kontrakt Trafikverket tecknar med de som önskar tillträde till elvägarna. Om ägaren/innehavaren är betalningsskyldig innebär det att Trafikverket måste styrka att ägaren/innehavaren är den som står för kontraktet. Detta blir inte minst problematiskt för utländska fordon då vare sig Trafikverket eller Transportstyrelsen har tillgång till utländska fordonsregister eller ägaruppgifter.

Benämningen *brukaravgift* ser vi riskerar att uppfattas som otydlig och kan blandas ihop med andra avgifter som Transportstyrelsen tar ut. Transportstyrelsen föreslår därför att avgiften benämns ”elvägsavgift” eller något liknande där det framgår tydligt vad som avses.

Transportstyrelsen konstaterar att utredningen inte har tagit upp om brukaravgiften ska ses som en fordonsrelaterad skuld och därmed omfattas av lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter. Vi önskar ett förtydligande om detta i det fortsatta arbetet så det inte råder någon osäkerhet kring det.

Transportstyrelsen saknar även uppgifter eller resonemang i utredning kring vad som ska gälla för betalningsskyldigheten när ett elvägsfordon byter ägare.

Utredaren föreslår att kostnadsränta bör tas ut för brukaravgift vid anstånd på motsvarande sätt som gäller för infrastrukturavgift. Transportstyrelsen vill här upplysa om att det på myndigheten pågår ett arbete med en framställan angående att ta bort kostnadsränta rörande infrastrukturavgifter. Bakgrunden till det arbetet är att beloppen är så låga att det ofta blir mer kostsamt för staten att ta ut kostnadsränta än att inte göra det. Vi anser därför att ett liknande förfarande för brukaravgiften bör utredas närmare om det ska ingå i förordningen om villkor i elvägssystem.

1.2 Förslag till lag om villkor i elvägssystem

Definitioner 2 §

I 2 § förslaget om villkor i elvägssystem anges en definition av elvägsfordon. Samtidigt i samma stycke finns också en hänvisning till definitionerna i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:650) om vägtrafikdefinitioner. Transportstyrelsen anser att man också bör överväga att föra in begreppet elvägsfordon i lagen om

vägtrafikdefinitioner och hänvisa till den lagen från lagen om villkor i elvägssystem. Genom en sådan författningsteknisk lösning skulle man vid behov kunna använda begreppet elvägsfordon i andra författningar som hänvisar till lagen om vägtrafikdefinitioner, till exempel om de skulle uppstå behov att meddela särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter för elvägsfordon med stöd av trafikförordningen (1998:1276).

1.3 Förslag till förordning om villkor i elvägssystem

Betalning av avgifter 12 §

Transportstyrelsen önskar en tydligare definition av huruvida en betalning har bokförts på ”*det särskilda kontot*”. Transportstyrelsen har inga särskilda konton likt Skatteverkets upplägg med så kallat skattekonto.

Transportstyrelsens systemlösning är uppbyggd kring olika bankgironummer dit betalningar görs där inbetalningen matchas mot en debitering i de fall man betalat på korrekt sätt. Samma skrivning återfinns i lagstiftningen avseende trängselskatt och infrastrukturavgifter och orsakar i vissa situationer en del bekymmer för myndigheten, exempelvis när betalningar görs med rätt belopp och referens men till fel bankgironummer. Utan en tydligare definition är det svårt för Transportstyrelsen att i vissa fall avgöra om betalningen skett till ”*det särskilda kontot*”.

Uteslutning av elvägsfordon från elvägssystemet 21 §

Transportstyrelsen noterar att man knutit uteslutningen från elvägssystemet enbart till elvägsfordon och inte också till den som är betalningsskyldig. Transportstyrelsen anser att det kan finnas fördelar med att knyta uteslutningen även till den som står för kontraktet då berörd part därmed utesluts från att teckna avtal så länge det finns obetalda skulder.

Detta bör delvis kunna lösas genom att Trafikverket inte tecknar avtal med dem som bedöms ha bristande betalningsvilja.

Vidare i samma paragraf framgår att minst två månader ska ha gått från den dag då ett belopp överstigande 5 000 kronor senast skulle ha betalats innan fordonet kan uteslutas. Transportstyrelsen anser här att man bör beakta de standarder för uteslutning/frånkoppling som redan finns inom branschen eller regleras via lagstiftning. Om detta inte redan gjorts i utredningen bör det undersökas närmare i det kommande arbetet så uteslutning/avstängning sker i ett liknande intervall som regleras för övrig elhandel.

Transportstyrelsen ser också en risk i att en allt för kort tid gör att förseningsavgifter, tilläggsavgifter och påminnelser eventuellt kanske inte hinner skickas ut innan man riskerar att uteslutas.

Bemyndiganden 22 §

I 22 § i förslaget till förordning om villkor i elvägssystemet finns bestämmelser om bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter i vissa avseenden, bland annat om elvägsfordon.

Transportstyrelsen anser att det är lämpligt att använda samma begrepp här som i fordonsförordningen (2009:211); beskaffenhet och utrustning, istället för tekniska egenskaper. Det blir då tydligt att det även innefattar utrustning som inte omfattas av fordonets helfordonsgodkännande.

I första stycket 3. har vi förslag på omskrivning till att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter *om verkställigheten av 13–16 §§*

7.5.3 Avgiftsupptagare och beslutsfattare

I avsnittet föreslås att Trafikverket, som kommer äga och förvalta infrastrukturen för statliga elvägar, är avgiftsupptagare för brukaravgiften och att Transportstyrelsen på deras uppdrag fattar beslut om brukaravgift samt hanterar tillkommande försenings- och tilläggsavgifter.

I en tidigare remiss, förordning om ändring i förordningen (2014:59) om elektroniska vägtullssystem, föreslås att Transportstyrelsen ska vara avgiftsupptagare istället för Trafikverket, enligt nedan:

3 § 1 Nuvarande lydelse:

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

3 § 1 *Föreslagen lydelse:*

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.

Elvägar är visserligen inte definierad som elektroniska vägtullar i nuläget, men för att hålla en stringent linje anser Transportstyrelsen att detta behöver utredas närmare för att undvika framtida oklarheter med begreppet avgiftsupptagare.

7.5.4 Om tekniska krav på elvägsfordon samt 7.5.5 Om villkor för tillträde till en elvägsanläggning, begränsningar i tillgången till el samt villkor för frånkoppling respektive uteslutning

I detta stycke finns bland annat beskrivet villkor för tillträde till elvägsanläggning, om frånkoppling och avstängning. Det anges att det i vart fall bör inkludera krav på att elfordonets ägare har tecknat avtal med elvägsanläggningen. Om Transportstyrelsen ges bemyndigande att meddela

föreskrifter om tillträde till en elvägsanläggningen, och ett undertecknat avtal är en grundläggande förutsättning för det, borde det framgå redan av lagen eller förordningen att det ska finnas ett avtal. Vidare borde då också anges, som står i beskrivningen, att villkoren i avtalet ska vara icke-diskriminerande, objektiva och transparenta.

Transportstyrelsen anser även att de andra grundläggande kraven för tillträde, som att fordonet ska uppfylla föreskrivna krav på beskaffenhet och utrustning, bör återfinnas genom lagstiftning på en högre nivå och inte i föreskrifter som meddelas av Transportstyrelsen. Frågan om hur utrustningen eller elvägsfordonet ska godkännas eller hur det på annat sätt ska kunna kontrolleras att fordonet och dess utrustning uppfyller kraven anser Transportstyrelsen inte är omhändertagen genom författningsförslagen, och kan således inte besvaras genom föreskrifter som meddelas av Transportstyrelsen.

Utredningen tar upp att uteslutning från elvägsanläggning torde aktualiseras när fordonet eller dess utrustning inte uppfyller föreskrivna tekniska krav eller vid bristande betalning. Det ska även vara möjlighet att koppla från fordon från anläggningen vid nätkapacitetsbrist enligt föreskrifter som meddelas av Transportstyrelsen. Trafikverket ska fatta beslut om fränkoppling respektive uteslutning. Här anser Transportstyrelsen att man bör utreda vidare om uteslutning inte också borde kunna ske på civilrättslig basis utifrån det avtal som ska finnas, i vart fall när det gäller uteslutning på grund av bristande betalning.

7.5.9 Avgiftsplikt och avgiftspliktiga fordon

I lag (2004:629) om trängselskatt fastslås i 8§ att fordonsägaren är skattskyldig. Dock övergår betalningsskyldigheten via 17§ i lag 2013:1164 om elektroniska vägtullsavgifter i praktiken till den som står för kontraktet med den som i det sammanhanget benämns betalningsförmedlare.

I promemorians förslag till utformningen av elvägssystemet motsvarar Trafikverket betalningsförmedlaren så till vida att de är avtalspart till användaren av elvägen. Transportstyrelsens menar därför att det också är lämpligt att betalningsskyldigheten för användandet av elvägen styrs till den som innehar avtalet med Trafikverket. Transportstyrelsen anser vidare att det är lämpligt att elvägsanvändaren är betalningsskyldig då kontraktsinnehavaren i annat fall rimligen, endast kan vara fordonsägaren. Detta måste då säkerställas innan kontrakt kan skrivas vilket riskerar att påtagligt försvåra användandet av elvägen. Detta stämmer också väl med den översiktsbild som finns bl.a. på s 14 i utredningen. Där används benämningen "elvägsanvändare" och inte fordonsägare/brukare.

7.5.11 Avgift då brukaravgift inte betalats i rätt tid

Förslaget i utredningen är ett upplägg liknande det för infrastrukturavgifter med en inledande förseningsavgift om 300 kr med en följande tilläggsavgift om 2000 kr. Transportstyrelsen förstår motiveringen att 2000 kr i förseningsavgift är rimligt ur ett proportionalitetsperspektiv och följer samma logik som befintlig infrastrukturavgift, men det förefaller inte lika rimligt i relation till förseningsavgifter/tillägg där privata aktörer är motparten. Att ladda under färd kan ses som ”rullande tankning”. Om en sådan faktura inte betalas i tid riskerar ägaren ett tillägg på totalt 2300 kr utöver kostnaden på fakturan. Motsvarande tillägg för till exempel en obetald bränslefaktura är väsentligt lägre. Transportstyrelsens menar att det kan bli svårt att motivera skillnaden.

Storleken på försenings- och tilläggsavgifter är också något Transportstyrelsen dagligen hanterar i kontakter med fordonsägare, och inte sällan handlar det då om att den ses som oskälig i förhållande till det belopp som inte betalats in i tid. Transportstyrelsen förstår att ekonomiska styrmedel är ett effektivt sätt att öka betalviljan, men det kan inte heller uteslutas att de föreslagna nivåerna på försenings- och tilläggsavgifterna kan riskera att bromsa utvecklingen avseende användandet av elvägar och acceptans för systemet.

7.5.15 Behandling av personuppgifter

Registerlagstiftningen reglerar vilka sökbegrepp som får användas vid sökning efter uppgifter i vägtrafikregistret. Ur ett dataskyddsperspektiv är det vid sökning i vägtrafikregistret endast tillåtet att använda begrepp som har stöd i registerlagstiftningen.

Utredningen föreslår ingen ny registerlagstiftning eller komplettering av nuvarande bestämmelser. Den föreslagna modellen för debitering likställs med uttag av trängselskatt och infrastrukturavgifter på väg. Vilka uppgifter som får föras in i fråga om uttag av sådana skatter och avgifter regleras genom bilaga 1, vägtrafikdatalagen (2019:369). Underlåtelse att föra in begrepp i registerlagstiftningen som kan vara nödvändiga för debitering av brukaravgiften innebär att Transportstyrelsen inte får tillämpa sådana begrepp. Transportstyrelsen ser en risk i att hamna i ett läge där myndigheten saknar rättslig grund att tillämpa vissa begrepp som är nödvändiga för att kunna verkställa en rättssäker debitering. I och med att utvecklingen av ett debiteringssystem för brukaravgifter tas fram behöver Transportstyrelsen utreda detta närmare.

8.6.2 Transportstyrelsen

För Transportstyrelsen väntas förslagen innebära tillkommande kostnader: dels i form av framtagande av föreskrifter, dels i form av systemutveckling för att hantera debitering och administration av en ny statlig avgift. De tillkommande kostnaderna kommer inte kunna tas inom de befintliga anslagsramarna utan Transportstyrelsen behöver utökad finansiering av såväl de initiala kostnaderna som de löpande kostnaderna.

Transportstyrelsen har i nuläget inga tillägg att göra till den preliminära kostnadskalkyl utredningen redovisar. De bedömda kostnaderna för systemanpassning utgår i utredningen från att dagens centralsystem kan användas för att hantera beslut och debitering av avgifter vilket fortsättningsvis är det utvecklingsscenario Transportstyrelsen ser som mest troligt.

Transportstyrelsen vill dock påpeka att de ekonomiska uppgifter som lämnats till utredningen är mycket preliminära uppskattningar och att myndigheten behöver mer tid för att fortsätta utredningen om det är möjligt att anpassa dagens system eller om en dyrare uppgradering kan behövas. Om man landar i att systemanpassningarna kommer att klassas som investeringar behöver Transportstyrelsens låneram anpassas för att täcka investeringarna.

När systemet är i gång är det rimligt att Transportstyrelsen får disponera avgiftsintäkter för att täcka myndighetens kostnader, i likhet med dagens finansiering av kostnader för infrastrukturavgifter. I annat fall behöver Transportstyrelsen anslagsmedel för att täcka kostnaderna. Inledningsvis ser vi att det bör krävas anslagsmedel, då det inte finns några intäkter för myndigheten att avräkna. Beroende på intäkternas omfattning när systemet är igång, om intäkterna inte räcker för att täcka Transportstyrelsens kostnader, kan det vara nödvändigt med tillskott av anslagsmedel.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Jan-Olov Öhrn, Johnny Geidne, Karin Edvardsson och utredare Zandra Karlsson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör