



PM

Hantering av utländska fordon i svenska vägavgiftssystem

Jonas Sundberg, Sweco Infrastructure/Blekinge Tekniska Högskola



ARENA

Transporter bidrar till ekonomisk och social utveckling men orsakar också negativa effekter av olika slag, exempelvis utsläpp, trängsel, slitage, trafikolyckor och buller. Dessa effekter kan värderas ekonomiskt och betraktas som kostnader. Att låta fordonsägare till fullo stå för dessa kostnader kallas internalisering av externa kostnader.

Dagens skattesystem gör det svårt att uppnå konkurrensneutralitet mellan olika transportslag och mellan transportföretag från olika länder.

ARENA-projektet utvecklar ett framtidsinriktat vägavgiftssystem för tunga fordon, som svar på de utmaningar som dagens problemställning innebär och etablerar en försöksverksamhet för att demonstrera praktiska lösningar. Med detta arbete lägger ARENA också grunden för en forskningsmiljö inom e-transaktioner.

ARENA är en samarbetsplattform för intressenter inom vägavgiftsområdet. Målet är att samla kunskap och kompetens inom vetenskap, näringsliv och offentlig sektor för brukaravgifters möjligheter och begränsningar i en komplex, internationell och konkurrensutsatt telematikmiljö.

ARENA finansieras av Trafikverket, VINNOVA och Europeiska regionala utvecklingsfonden.

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	1
Bakgrund och problembeskrivning	2
Denna PM.....	2
Förutsättningar	3
Förslag till lösningsmodell	5
Processbeskrivning för tunga lastfordon.....	5
Processbeskrivning för personbilar	12
Särskilda kommentarer.....	13
Konsekvensbeskrivning	15
Bilaga: Termer och begrepp	16

Bakgrund och problembeskrivning

Avgiftssystem i vägtrafiken blir allt vanligare och även i Sverige pågår eller planeras införandet av ett antal nya vägavgiftssystem. I samband med införandet av trängselskatten i Stockholm aktualiserades frågan om hur utländska fordon skall hanteras i dessa system. Beslutet i Stockholm blev att de skulle undantas från trängselskatt, då fordonsägaren definierades som specifikt skatteskyldig och det ansågs omöjligt att med kort varsel etablera en metod för att identifiera ägare av utländska fordon och verkställa indrivning av skatten. En viktig aspekt var dessutom att Stockholm endast i mindre utsträckning trafikerades av utländska fordon inom det skattepliktiga området.

Situationen har sedan dess förändrats. Framst genom att det sk. EFC direktivet och dess associerade beslut fastställer en ordning för interoperabla vägavgiftssystem i Europa (EETS, först för lastbilar men senare också för personbilar), men också genom etableringen av EasyGo-samarbetet som har skapat en fungerande modell för effektiv inkrävning av avgifter också för tillfälliga besökare i vägtullsanläggningar i Norden. Göteborg, som står i tur för att införa trängselskatt, har också en betydligt större andel utländska fordon som påverkas av skatten, i synnerhet eftersom också genomfartstrafik på E6 kommer att bli skattepliktig.

Det finns således flera tunga argument för att utländska fordon skall omfattas av nya vägavgiftssystem som etableras, och viktigast är rättvisaspekten. Den svenska åkerinäringen motsätter sig vägavgifter som inte på ett rättvist sätt också betalas av utländska åkare¹. Undantag för dessa snedvrider konkurrensen, och gör det politiskt svårt att genomföra ytterligare etableringar av vägavgiftssystem.

Men för att det skall vara möjligt att på ett effektivt sätt hantera debitering, och också sanktioner, av utländska fordon (och/eller deras ägare) så måste flera viktiga frågor lösas. Allra viktigast är att etablera ett konsekvent förhållningssätt så att samma villkor råder i hela landet. Vi kan inte ha en ordning där olika förhållningssätt gäller i olika tullanläggningar.

Denna PM

Denna PM beskriver en tänkbar modell för hur utländska (dvs fordon registrerade i utlandet) fordon kan hanteras i svenska vägavgiftssystem utifrån antagandet att de skall betala enligt samma villkor som inhemska fordon. Beskrivningen är framtagen av ARENA-projektet som underlag för diskussion vid en workshop i ämnet, och skall således betraktas som ett inspel till en diskussion snarare än en färdig lösning. Det finns också ett antal frågeställningar (vilka redovisas) som måste lösas för att den föreslagna modellen skall kunna implementeras.

En av de grundläggande frågorna, i första hand för tunga lastfordon, är huruvida en färdvägs- och distansbaserad skatt (t.ex. kilometerskatt) är införd i landet eller ej. Den föreslagna lösningen presenteras utifrån två alternativ: Med, respektive utan en sådan ”färdvägsskatt”.

För att spara utrymme så är beskrivningen uppbyggd så att mest detaljer ges i de inledande exemplen och successivt hänvisas bakåt till redovisade lösningar. Det blir då också möjligt att se hur systemets olika delar kan samutnyttjas. Några särskilt viktiga frågeställningar diskuteras mer utförligt i slutet av dokumentet.

¹ Senast i Svensk Åkeritidning 2 september

Förutsättningar

Lösningförslaget bygger på ett antal förutsättningar av olika karaktär:

EETS² gäller

En grundläggande förutsättning är att det sk. EFC-direktivet, som definierar den europeiska vägavgiftstjänsten EETS, är implementerat i Sverige. Direktivet föreskriver, med olika måldatum för tunga fordon resp. personbilar, att alla europeiska Avgiftsupptagare skall acceptera kunder med avtal enligt EETS.

I perspektivet att utländska fordon skall betala svenska vägavgifter är vi i huvudsak gynnade av EETS på samma sätt som vi är gynnade av att EasyGo-samarbetet redan möjliggör en effektiv hantering av i stort sett alla norska och ett par hundra tusen danska fordon.

Eftersom EETS bygger på att fordonets identitet fastställs genom elektronisk id. och att ställföreträdande betalningsansvar tas av Betalningsförmedlare, så måste den svenska lagstiftningen avseende trängselskatter modifiera sin syn på betalningsansvar, i alla fall för utländska fordon.

Det nordiska EasyGo-samarbetet utvecklas vidare

De nordiska länderna samarbetar sedan 2007 genom EasyGo-tjänsten som innebär att alla transpondrar för vägavgifter i nord (BroBizz respektive Autopass³) kan läsas i alla betalstationer för elektronisk betalning. Kunden får dessutom alla avgifter på en gemensam faktura. Ordningen är väldigt lik den som är tänkt att gälla för EETS, och innebär också att en utgivare av transponder är ställföreträdande betalningspliktig. Inkrävning av avgift från slutkund görs av den som är utgivare av den använda fordonsenheten. Förslagen i denna PM bygger på att samarbetet inom EasyGo utvecklas vidare och blir en grundbult också för ett svenskt system.

Fordonets hemvist påverkar inte avgiften

En ytterligare viktig aspekt är att europeisk lagstiftning förbjuder negativ diskriminering av utländska eller tillfälliga besökare i vägavgiftssystem. Man får alltså (i princip) inte ta mer betalt av utländska åkare med motivet att processen är dyrare. Sådan likabehandling bör betraktas som en förutsättning för utformning av vägavgiftssystem.

Betalstationer utan bommar

Modellen utgår också från att vägavgiftssystem i Sverige etableras med friflödesteknik. Det innebär att fordon inte stoppas när de passerar en betalstation. Förutom vid ev. gränsstationer (färdvägsskatten) har vi inte heller möjlighet att ge signaler till utpekade fordon.

² European Electronic Toll Service, enligt direktivet EC/2004/52

³ Från 2012 planeras också den Österrikiska GO-Box att ingå i EasyGo

Etablering av ”ett svenskt system”

En viktig förutsättning är att alla vägavgiftssystem i Sverige samordnas så att de ur ett kundperspektiv upplevs som ”ett system”, dvs kunderna får en samlingsfaktura på alla upplupna avgifter, och om transponder⁴ används så fungerar samma transponder i alla system (jfr. EasyGo).

I antagandet ingår då också att det blir en svensk part som blir de svenska vägavgiftssystemens ”ansikte utåt” v.b. att träffa avtal med utländska Betalningsförmedlare, och också att ingå i de samarbetsformer för informationsutbyte som kommer att krävas.

Transportstyrelsen har en samordnande funktion för trängselskatter och statliga vägavgiftssystem

En ytterligare utgångspunkt är att alla vägavgifter associerade till ett visst fordon samlas och administreras av Transportstyrelsen (eller någon annan myndighet som har rätt att hålla och utveckla fordonsregister) som svarar för inkrävning av avgift och beivrande av icke-betalande. Transportstyrelsen förutsätts också ingå bi- och multilaterala avtal med andra registerhållande myndigheter, Betalningsförmedlare m.fl. i syfte att effektivisera avgiftsupptagningen.

En intressant fråga är huruvida Transportstyrelsen också kommer att etableras som svensk Betalningsförmedlare, dvs utgivare av transponddrar för nationellt och internationellt bruk.

Öresunds- och Svinesunds broarna står utanför förslaget (men är OK)

Av olika anledningar kommer våra gränsbroar mot Danmark och Norge att undantas från det presenterade förslaget. Öresundsbron har bommar och har full betalningsskyldighet för utländska fordon. Svinesundsbron drivs i praktiken som ett norskt Autopass-system, och har också implementerat betalningsskyldighet för utländska fordon. Både Svinesund och Öresund omfattas av EasyGo-samarbetet. Det är inte orimligt att det uppstår liknande ”öar” också innanför Sveriges gränser (eller?), men det behöver inte påverka systemupplägget.

Färdvägsskatt för tunga lastfordon beaktas

Den föreslagna lösningen förutsätter inte att färdvägsskatt (t.ex. kilometerskatt) är implementerad, men för tunga lastfordon så redovisas olika lösningar med resp. då en sådan skatt påverkar förutsättningarna. Viktiga delar av systemets funktionalitet m.a.p. utländska lastbilar kan då lösas vid gränspassage. Frågeställningarna är i princip inte begränsade till att gälla endast tunga lastfordon; t.ex. Danmark planerar en färdvägsskatt för samtliga fordon.

Dock visar det sig att färdvägsskatt eller ej i sig inte har betydelse för lösningsmodellen. I stort sett samma procedurer måste genomföras vid vägtullar för att hantera personbilar i systemet.

⁴ Kallas ibland ”elektronisk bricka” eller ”betaldosa” e.d.

Förslag till lösningsmodell

Nedan presenteras ett förslag till lösningsmodell uppdelad på tunga lastfordon (som potentiellt omfattas av en svensk färdvägsskatt och/eller ansluter sig till EETS inom den tidsram som gäller för tunga lastfordon, dvs. 2012) respektive personbilar (där EETS föreskriver interoperabilitet från 2015).

Lösningssmodellen är utformad som ”processbeskrivningar” där vi följer ett fordon från det kommer in i landet tills det lämnar landet, via passage av eventuella vägtullsanläggningar. Beskrivningen är inte alls applicerbar på inhemska fordon där helt andra registerförutsättningar råder. Separata processer redovisas för lastfordon respektive personbilar.

Varje delprocess beskrivs som en följd av funktioner som styrs av olika beslut. Besluten (romber i figurer) beskrivs i fetstil nedan medan funktionerna är numrerade och understrukna (och beskrivs med rektanglar i figurer).

Processbeskrivning för tunga lastfordon

Med tunga lastfordon avser vi fordon i yrkesmässig trafik med en maximalvikt överstigande 3,5 ton.

Lösningssmodellen bygger på att vi följer det utländska fordonet och betraktar dess möten med svenska vägavgiftssystem. Det finns flera viktiga aspekter som beaktas i processen: Huruvida vi har färdvägsskatt, om fordonet är en registrerad EETS kund etc.

Lösningssmodellen utgår också från att uppgifter om alla fordon som är betalningsskyldiga hålls i ett register med ”konton” som debiteras upplupna skatter och avgifter och som krediteras genomförda betalningar. Detta ”HGV⁵-register” etablerades inom ramen för EasyGo som en lösning på att BroBizz (SE och DK) och Autopass (NO) -systemen tillämpade olika principer för att identifiera lastbilar⁶.

1. Infart över nationsgräns

Har Sverige färdvägsskatt?

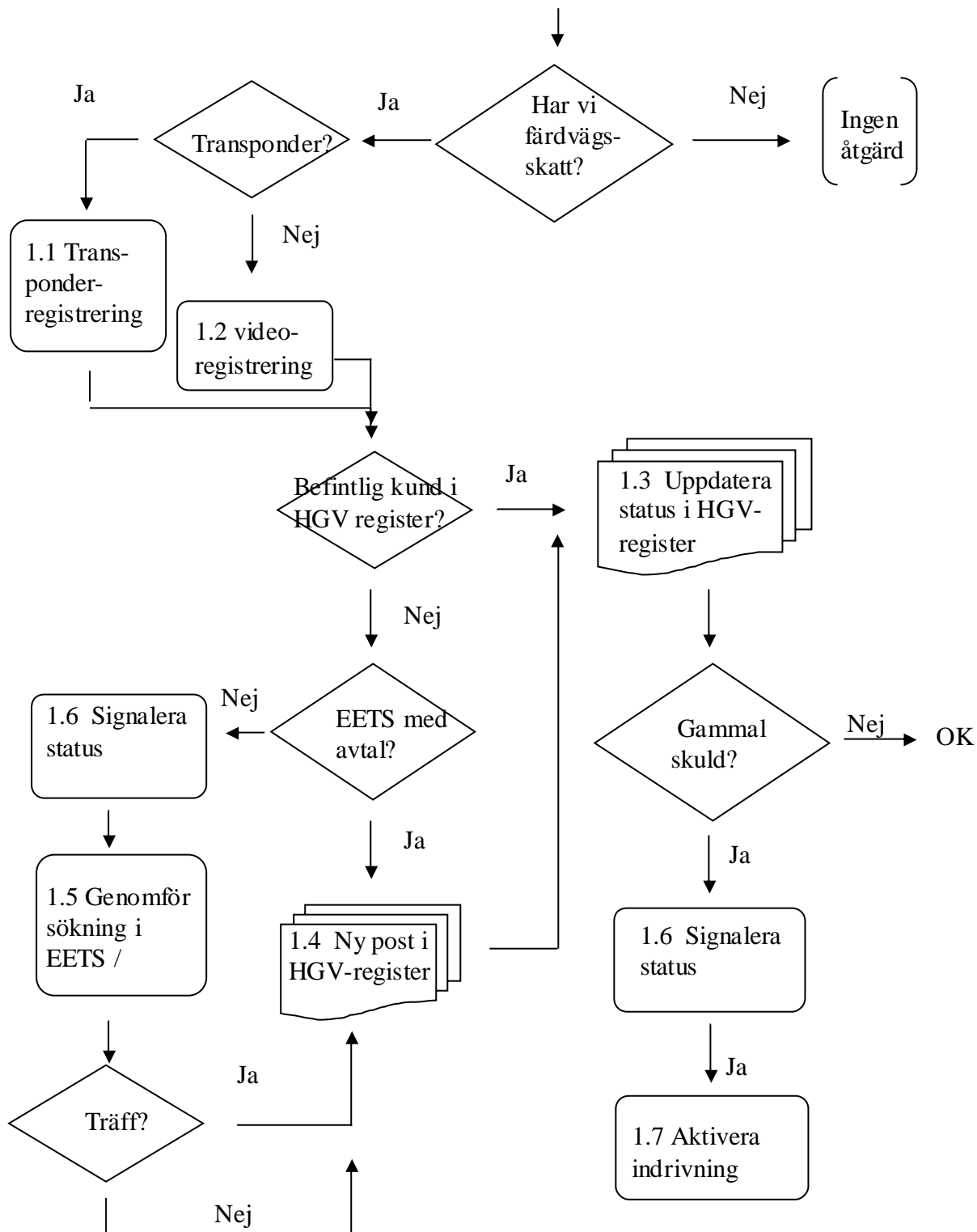
Om färdvägsskatt är införd i landet så registreras alla tunga lastfordon (max totalvikt över 3,5 ton) som passerar in över gränsen och funktionaliteten nedan aktiveras. Utan en sådan skatt så händer ingenting vid gränspassage – gå vidare till avsnitt 2.

En viktig aspekt avseende färdvägsskatten är att den kopplas till obligatorisk användning av fordonsutrustning som också har transponderfunktionalitet. Att köra utan fordonsenhet innebär således att fordonet/föraren/ägaren associeras med någon form av sanktion. Dock kan

⁵ Heavy Goods Vehicles

⁶ Senaste nytt från diskussionen inom CREATE-projektet som syftar till att införliva Österrike i EasyGo, är att den norska principen om ”vitlistor”, vilket i praktiken är ett utvecklat HGV-register, kommer att gälla inom EasyGo-samarbetet.

vi sannolikt inte kräva att fordonsenheten är aktiv vid gränspassagen, utan måste acceptera att den installeras och aktiveras



1.1 Transponderregistrering

Såväl inom EasyGo som det europeiska EETS-systemet så är identifiering mha transponder⁷ implementerat och standardiserat. Fordon med aktiv transponder kan därmed direkt identifieras med en elektronisk id. och knyts till en utgivare av transpondern. Om den avlästa transpondern inte är utgiven av en organisation (EasyGo, EETS betalningsförmedlare) med vilken Transportstyrelsen (avgiftsupptagare) har avtal, så betraktas fordonet som icke-utrustat med transponder (med undantag för att vi får en ledtråd till utgivaren i signalen från transpondern⁸).

1.2 Videoregistrering

Där ingen transpondersignal registreras tas en bild av registreringsskylten som avkodas och ger registerbeteckning och nationalitet (i bästa fall). Vi ger också en signal genom vägsidesutrustning (VMS-skyld med symbol eller text, ljussignal e.d.) till föraren att han/hon måste skaffa elektronisk fordonsenhet.

Är detta en befintlig kund i vårt HGV-register?

Inom ramen för EasyGo har det etablerats ett ”kundregister” över alla aktiva lastfordon som observeras i betalstationer. Registret motiveras av att systemen i Danmark och Norge använder helt olika lösningar för att identifiera lastbilar. Registret som sådant kan ses som en utvidgning av det svenska fordonsregistret som också är ett ”kontosystem” kopplat till bl.a. trängselskatter och andra vägavgifter. Av registret framgår vem som är betalningsskyldig för upplupna avgifter och skatter, vilket kan vara en betalningsförmedlare enligt EETS.

Observera att denna kontroll kan göras också mot videobild av registreringsskyld. Det är dock viktigt att notera att olika ”kunder” kommer att ha olika status, t.ex. beroende på om det finns anslutning till EETS betalningsförmedlare eller ej.

1.3 Uppdatering av status i HGV register

Fordon som observeras fara in i landet markeras som aktiva. Vi kan då förvänta oss en deklARATION för färdvägsskatt inom de tidsramar systemet definierat.

Ny kund med EETS-avtal?

Om fordonet ej tidigare har registrerats i det nordiska HGV-registret men transpondersignalen visar att fordonet är knutet till en EETS-operatör med vilken vi har avtal så är det enkelt:

1.4 Skapa ny post i HGV-registret

Vi kan skapa denna registerpost och ev. komplettera med fordonsdata som vi hämtar från den anslutna betalningsförmedlaren.

⁷ Fordonsenhet som kommunicerar med radiovägor enligt DSRC-protokollet – t.ex. BroBizz, Autopass,

⁸ DSRC standarden definierar denna informationsmängd utanför säkerhetslösningar

1.5 Genomför sökning – ”Broadcast”

Värre är det om fordonet inte kan ”identifieras”. Baserat på information från videoregistreringen söker vi i associerade internationella system efter uppgifter om fordonsägare. Observera att transpondersignaler från fordonsenheter vars utgivare ej har avtal med Sverige betraktas som icke-existerande.

Oavsett om vi får träff genom sökningen eller ej så lägger vi upp en ny registerpost i HGV-registret och ger den status aktiv. Dock måste det framgå i HGV-registret huruvida fordonet är associerat med någon som faktiskt kan betala; en ägare eller en betalningsförmedlare enligt EETS. En registerpost med bara registerbeteckning har lägre status.

Denna funktion diskuteras mer i detalj nedan!

1.6 Signalera status vid infart

Om allt är OK i samband med att fordonet passerar in i landet är det lämpligt att signalera detta. Framförallt kan det vara nödvändigt att ge föraren information om att allting inte är OK i samband med inpassering i samband med färdvägsskatt: Ett fordon som inte har en EETS fordonsenhet med avtal och kan ge transpondersignal bör uppmärksammas på detta.

(placeringen i flödesschemat ovan kan diskuteras...)

Gammal skuld?

Gammal skuld är en status som indikerar att fordonet (dess ägare) inte har uppfyllt de krav som ställts m.a.p. deklaration eller betalning. Status gammal skuld indikerar alltid att indrivning av skuld är aktiverad.

1.7 Aktivera indrivning

Om vi observerar att ett fordon kör in i landet som står i skuld sedan tidigare map obetalda skatter och avgifter eller uteblivna deklarationer, så får fordonet förutom status aktiv (1.3) också status att indrivning av skuld skall göras. Om fordonet under sin vistelse i landet stoppas i kontroll (av något slag), eller av annat skäl, skall den myndighet som genomför kontrollen också kunna ”genomföra sanktion på plats” om sådan skuld finns.

2. Passage av tullanläggning

Den föreslagna modellen utgår från att svenska tullanläggningar är byggda för friflödesdebitering och automatisk betalning. Det finns m.a.o. inga bommar eller andra spärrar i anslutning till betalstationen och ej heller några faciliteter för manuell betalning⁹. Anläggningen är ej heller byggd för att kunna ge signaler till föraren (funktionen 1.6 *Signalera status vid infart* är därmed inte implementerad i tullanläggningar)

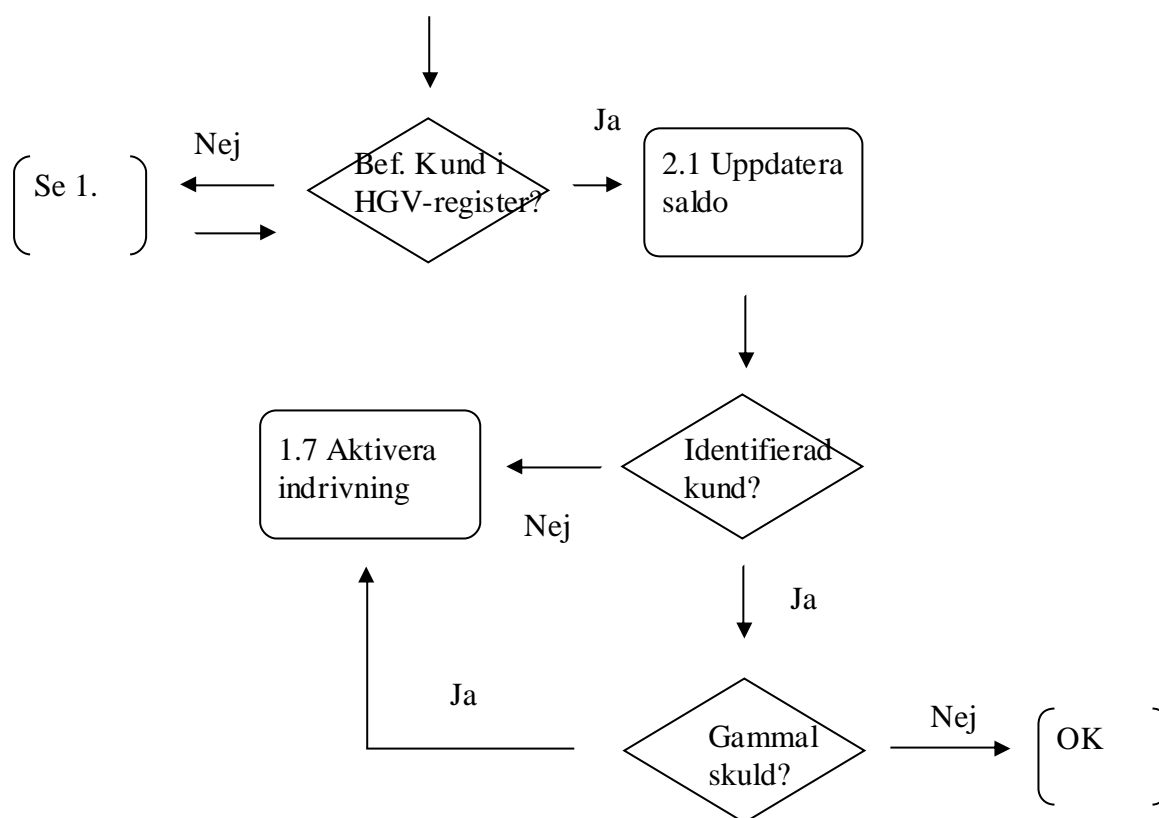
Processen *Passage av tullanläggning* blir i praktiken precis samma process (bortsett från signalen) som vid *Infart över nationsgräns* fram till och med att frågan **Är detta en befintlig**

⁹ Öresundsbron tillämpar bommar och skiljer sig från denna princip

kund i HG V- registret? kan besvaras med ja, dvs en ny post har lagts till om kunden tidigare varit okänd. Det är rimligt att tänka sig att det nödvändiga identifikationsarbetet i huvudsak klaras av i samband med *Infart över nationsgräns* om färdvägsskatt är etablerad, men det kan ju alltid dyka upp helt nya, tidigare ej observerade, utländska fordon också i tullanläggning.

Den stora skillnaden i den fortsatta processen är att betalningsskyldighet inte uppstår omedelbart när nationsgräns passeras, medan den uppstår vid passage av tullgräns.

Nedanstående figur tar därmed sin start med denna fråga.



2.1 Uppdatera saldo i HG V- registret

I samband med passage av betalstationen belastas fordonet med den aktuella avgiften. I praktiken debiteras fordonets konto i HG V- registret.

Identifierad kund?

Svaret på denna fråga ges av fordonets status: Ett fordon som finns i HG V- registret men som saknar association till någon som betalar (dvs ej identifierad kund) innebär en avsevärd risk för utebliven betalning. Sådana fordon skall direkt bli föremål för sanktion.

1.7 Aktivera indrivning

Icke-associerat fordon som har en skuld bör få status att indrivning av skuld skall göras. Om fordonet senare stoppas i rutinkontroll, eller av annat skäl, skall den myndighet som genomför kontrollen också kunna ”genomföra sanktion på plats” om sådan skuld finns.

Betalningsproblem?

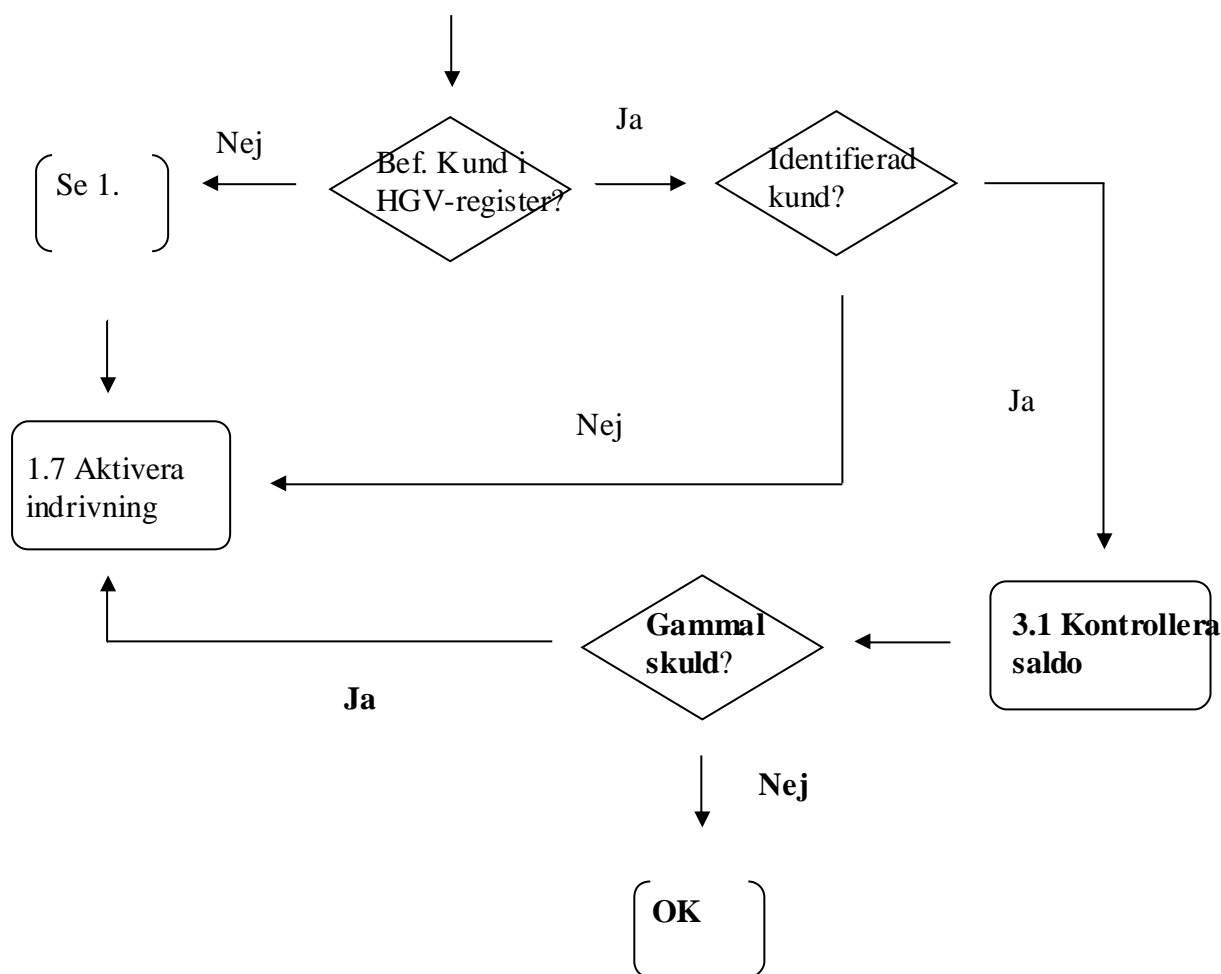
Om vi upptäcker en kund i en vägtullsänläggning som har tidigare obetalda skatter eller avgifter (eller uteblivna deklARATIONER), så aktiveras indrivning. Poängen med att aktivera funktionen är att vi kan statusmarkera att fordonet är aktivt i landet och således kan underställas sanktion i samband med någon form av kontroll e.d.

3. Utfart över nationsgräns

Om vi inte har färdvägsskatt skall vi inte förvänta oss att det ges någon form av systemstöd vid utfart, dvs det sker ingen registrering i samband med utfart från landet.

Med färdvägsskatt blir processen *Utfart över nationsgräns* i praktiken precis samma process som vid *Infart över nationsgräns* fram till och med att frågan **Är detta en befintlig kund i HGV-registret?** kan besvaras med ja, dvs en ny post har lagts till om kunden tidigare varit okänd. I det fallet har vi givetvis ett problem eftersom en uppenbart betalningspliktig kund inte är tidigare registrerad. Sanktion skall då vidtas direkt.

Nedanstående figur tar därmed sin start med denna fråga.



Identifierad kund?

Svaret på denna fråga ges av fordonets status: Ett fordon som finns i HGV-registret men som saknar association till någon som betalar innebär en avsevärd risk för utebliven betalning.

1.7 Aktivera indrivning

Icke-associerat fordon som har en skuld bör få status att indrivning av skuld skall göras. Om fordonet senare stoppas i rutinkontroll, eller av annat skäl, skall den myndighet som genomför kontrollen också kunna ”genomföra sanktion på plats” om sådan skuld finns.

Indrivning aktiveras också om det kända fordonet är associerat med uteblivna betalningar eller deklarerationer.

3.1 Kontrollera saldo

I ARENAs modell för ett svenskt system med färdvägsskatt är det uppställt regler för hur ofta etc. färdväg / skatt skall deklareraras och när betalning skall ha inkommit. I samband med utfart ur landet görs en kontroll av att uppställda regler är följda. Om så inte är fallet aktiveras indrivningsprocessen direkt.

Gammal skuld?

Om vi upptäcker en kund i en vägtullsanläggning som har tidigare obetalda skatter eller avgifter (eller uteblivna deklARATIONER), så aktiveras indrivning. Poängen med att aktivera funktionen är att vi kan statusmarkera att fordonet är aktivt i landet och således kan underställas sanktion i samband med någon form av kontroll e.d.

Processbeskrivning för personbilar

Processbeskrivningen för personbilar är identisk med processbeskrivningen för lastbils passage av vägtulls anläggning med några viktiga skillnader:

Utökat fordonsregister (ej HGV-register)

Vi bygger ett register motsvarande HGV-registret också för personbilar. Där det i exemplen ovan refereras till HGV-register gäller alltså Personbilsregister. Funktionaliteten är i grund och botten densamma.

EETS kommer mycket senare

Eftersom EETS för personbilar kommer att dröja (minst) tre år efter introduktion för HGV, så kommer delar av funktionaliteten att implementeras med fördröjning, t.ex. utökning av register mm.

Ingen registrering vid infart i landet

De delprocesser som är definierad för Infart eller Utfart över nationsgräns är inte aktiva för personbilar, utan alla process-steg gäller vid Passage av tullanläggning.

Särskilda kommentarer

Några funktioner kräver särskilda kommentarer enligt ovan:

1.5 Genomför sökning – ”Broadcast”

Denna funktion aktiveras när vi har ett fordon som inte kan associera till en specifik betalningsansvarig; antingen har vi läst av en ”icke-EETS” eller ”icke-EasyGo” transponder (eller snarare en transponder med en utgivare med vilken vi inte har avtal) eller så har vi en videobild av en registreringsskylt.

I fallet med transponder så vet vi genom den signal vi fått vem som är utgivare av transpondern, och vi vet således vem som har information om ägaren. I detta fall vänder vi oss direkt till utgivande TSP. Dom kan vägra, och i det fallet tvingas vi istället använda fordonets registreringsbeteckning som underlag för indrivning. I bästa fall så får vi informationen och kan komplettera HGV- eller det utökade fordonsregistret.

Med en bild av registreringsskylten kan vi identifiera nationstillhörighet. Med vissa länder har vi avtal (FI, NO, DK, ...) och kan få ut registerinformation, förhoppningsvis över det överenskomna EUCARIS-gränssnittet. Möjligen kommer europeiska initiativ som eNFORCE att också skapa möjligheter för svenska myndigheter att hämta hem registerinformation i samband med sanktion.

1.7 Aktivera indrivning

En knäckfråga i sammanhanget är på vilken bas indrivningen sker: Om Sverige har ett avgiftssystem som baseras på videobilder av registreringsskyltar i första hand, ev. som förstahandsval, och trängselskattens nuvarande metodik är förebild, så uppstår kontrollavgift först efter att en faktura konstateras obetald. Någon egentlig sanktion finns alltså inte ännu på bordet.

Obetalda fakturor skall ge status gammal skuld i registret.

Det är möjligt att, som de norska avgiftssystemen, använda det brittiska EPC för indrivning av utestående avgifter, men i värsta fall då för att driva in den enkla vägtullen utan kontrollavgift. Det blir hiskligt dyrt....

Således måste det ses som en grundläggande förutsättning att det etableras bi- eller multilaterala samarbeten med andra länders registermyndigheter för att få fram registerdata över EUCARIS utan större vedermödor.

Identifierad kund?

Grunden i betalssystemet är att identifikationen av någon juridisk person som betalningsansvarig för ett observerat fordon. Dvs någon som fakturan kan skickas till. Det räcker inte med att observera en registreringsskylt – den bakomliggande ägaren måste identifieras. Modellen bygger på att flera steg används i en hierarki:

1. Nationella fordon tas ur vårt eget fordonsregister

2. Nordiska fordon söks i första hand genom EasyGo och nordiska överenskommelser om registerdata
3. Vi söker därefter hos alla avtalade EETS Betalningsförmedlare om det observerade fordonet tillhör deras kunder, och därmed omfattas av EETS
4. Sedan hör vi hos alla andra Betalningsförmedlare, där vi i bästa fall har avtal om registersamarbete
5. Sedan använder vi EUCARIS, eNFORCE eller andra system för utbyte av registerdata
6. Sedan skickar vi ett uppdrag till EPC att ta reda på vem det är...
7. O.s.v.
8. Under tiden aktiverar vi ”indrivning i fält” om det blir möjligt tex. i samband med vägsideskontroll.

Detta innebär att vi kan acceptera att kostnaden för att identifiera ett fordon överstiger den potentiella intäkten. Detta görs för att mycket tydligt markera att inga gratisåkare accepteras.

Konsekvensbeskrivning

Vad innebär detta att vi måste göra? För att ovanstående modell skall fungera så måste vi:

- Kunna bygga upp HGV- och utökade personbilsregister som successivt kompletteras med information om fordon och deras ägare som underlag för debitering och sanktion. Om EasyGo utvecklas till att utnyttja vitlista för alla nordiska system så är detta en viktig utgångspunkt.
- Om vi har färdvägsskatt, få tillstånd att registrera tunga lastfordon som kör in i eller lämnar landet med transponder och/eller video.
- Kunna genomföra en sanktionsåtgärd för fordon som har status ”gammal skuld” eller ”oidentifierad”, när de observeras i vägnätet i samband med kontroll e.d. Den myndighet som svarar för vägsideskontroller behöver således realtidsinformation om fordons status i fordonsregistret.
- Ansluta oss till europeiska initiativ som EUCARIS, eNFORCE etc.
- Sluta bi- eller multilaterala avtal med så många utländska registerhållande myndigheter som det är möjligt.
- Etablera en nationell Avgiftsupptagare som svarar för att administrera nödvändiga register och driva uppbörd och sanktioner.
- Fundera på om vi också ska etablera en nationell Betalningsförmedlare?
- Utveckla lagstiftningen för Trängselskatt så att den blir kompatibel med EETS (EFC-direktivet) som innebär elektronisk identifikation och ställföreträdande betalningsansvar.

Bilaga: Termer och begrepp

Denna PM använder ett antal termer och begrepp som är kända för en ganska snäv krets:

Avgiftsupptagare

En svensk översättning av termen *Toll Charger* som bl.a. används i EFC-direktivet. Avgiftsupptagaren är den organisation för vars syfte avgiften eller skatten samlas in (hit räknar vi även ev. ställföreträdare som utför rollen på delegation). I ett svenskt avgiftssystem kommer naturligt Transportstyrelsen att fungera som Avgiftsupptagare, möjligen på delegation av Skatteverket.

Betalningsförmidlare

En svensk översättning av *Toll Service Provider*, en organisation som tillhandahåller betalningsmedel och ev. funktion i elektroniska vägavgiftssystem. En särskild variant är en s.k. *EETS-Provider* som tillhandahåller en europeisk betaltjänst enligt EFC-direktivet.

EETS – European Electronic Toll Service

En tjänst som definierats genom det s.k. EFC-direktivet 2004/52 och dess uppföljande beslut 2009/750 . Direktivet är implementerat i svensk lagstiftning.

Vitlista

Borde kallas Statuslista. En förteckning över alla abonnenter i vägtullsystem och deras status.

HGV = Heavy Goods Vehicles

Lastfordon med en maximal totalvikt överstigande 3,5 ton.

ARENA rapporter

ARENA REPORT 2010:02 PM Hantering av utländska fordon i svenska vägavgiftssystem. Sundberg, J., SWECO Infrastructure

ARENA REPORT 2010:01 "Transport policy vs. distance-based road user charging tariff scheme design". Karlsson, M., SWECO Infrastructure

ARENA REPORT 2008:14 "Summary of ARENA RUC Seminar 3".,

ARENA REPORT 2008:13 "Published papers until 2008"

ARENA REPORT 2008:12 "ARENA RUC Seminar 1 & 2 – Summary of the seminars"., Forss, M., Gustafsson, I., and Källström, L., NetPort.Karlshamn

ARENA REPORT 2008:11 "PM kring kostnadsberäkning"., Sundberg, J., SWECO Infrastructure

ARENA REPORT 2008:10 "ARENA DEMO"., Janusson, U., Berg, P and Udin, C., SWECO Infrastructure

ARENA REPORT 2008:9 "PM kring legala frågeställningar"., Sundberg, J., SWECO Infrastructure

ARENA REPORT 2008:8 "A Criteria-Based Approach to Evaluating Road User Charging Systems"., Davidsson, P and Persson, J A., Blekinge Institute of Technology

ARENA REPORT 2008:7 "Hotanalys för positionsangivelsekedjan"., Boldt, M and Carlsson, B., Blekinge Institute of Technology.

ARENA REPORT 2008:6 "Dimensioning study for road user charging". Eliasson, C and Fiedler, M., Blekinge Institute of Technology.

ARENA REPORT 2008:5 . "A market based approach to achieve EFC interoperability in Europe"., Hamilton, C J., Policy Technology

ARENA REPORT 2008:4 "A New Approach to Control in the ARENA concept for HGV kilometre tax in Sweden"., Sundberg, J., SWECO Infrastructure

ARENA REPORT 2008:3 "A kilometre tax for heavy goods vehicles in Sweden – A conceptual systems design. Part 2: Proposals for systems design"., Sundberg, J., Janusson, U., and Sjöström, T., SWECO Infrastructure

ARENA REPORT 2008:2 "A kilometre tax for heavy goods vehicles in Sweden – A conceptual systems design. Part 1: Requirements and preconditions"., Sundberg, J., Janusson, U., and Sjöström, T., SWECO Infrastructure

ARENA REPORT 2008:1 "Kilometerskatt i Sverige – ett konceptförslag". Slutrapport ARENA 1., NetPort.Karlshamn, SWECO, BMT Transport Solutions GmbH



ARENA
NetPort.Karlshamn
Biblioteksgatan 4 • 37435 Karlshamn

Cooperation partners:



www.arena-ruc.se



En investering för framtiden



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden