



Infrastrukturavgifter på väg

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition 2013/14:25 Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem. I propositionen föreslår regeringen två nya lagar, lagen om infrastrukturavgifter på väg och lagen om elektroniska vägtullssystem, samt följdändringar i ett antal befintliga lagar. I detta betänkande behandlas den del av propositionen som rör infrastrukturavgifter på väg. I betänkandet behandlas vidare tre motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2013. Yrkandena handlar om finansiering av statlig infrastruktur i Sundsvall, avgiftsfri E4 i Sundsvall och utländska fordon. Med anledning av propositionen har det väckts fem följdmotioner som också behandlas i betänkandet. Den föreslagna lagen om elektroniska vägtullssystem har tidigare under innevarande riksmöte behandlats av utskottet och antogs av riksdagen den 17 december 2013 (bet. 2013/14:TU4, rskr. 2013/14:132).

Den föreslagna lagen om infrastrukturavgifter på väg anger på vilket sätt sådana avgifter får tas ut och genomför samtidigt det s.k. Eurovinjett-direktivet i de delar som rör vägtullar i form av infrastrukturavgifter. I detta sammanhang framhåller utskottet att man ser allvarigt på de motsättningar som uppstått mellan staten å den ena sidan och Motala och Sundsvalls kommuner å den andra, mot bakgrund av hur infrastrukturavgifterna föreslås beräknas på de nya broar över Motalaviken och Sundsvallsfjärden. Utskottet noterar vidare att propositionen tyvärr inte innehåller några förslag som innebär att även utländska fordon ska omfattas av infrastrukturavgifter på väg. Utskottet är emellertid tillfreds med de lösningar som kommit till stånd med de aktuella kommunerna, och med den redogörelse som regeringen har lämnat när det gäller hur man avser att säkerställa att ett regelverk för avgiftsplikt och trängselskatt för utländska fordon ska träda i kraft senast den 1 januari 2015.

Utskottet föreslår därför att riksdagen antar regeringens proposition 2013/14:25 punkterna 1 och 3–8, delvis bifaller proposition 2013/14:25 punkt 6 samt antar utskottets förslag i bilaga 3 till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden som behandlas i betänkandet.

I betänkandet finns en reservation (SD) och ett särskilt yttrande (V).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Bakgrund	6
Propositionens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden	8
Infrastrukturavgifter på väg	8
Reservation	16
Infrastrukturavgifter på väg (SD)	16
Särskilt yttrande	18
Infrastrukturavgifter på väg (V)	18
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	19
Propositionen	19
Följdmotionerna	19
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013	20
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	22
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets lagförslag	38

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Infrastrukturavgifter på väg

Riksdagen

a) antar regeringens förslag till

1. lag om infrastrukturavgifter på väg,
 2. lag om ändring i väglagen (1971:948),
 3. lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden,
 4. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.,
 5. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400),
 6. lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460) och
- b) antar utskottets förslag i bilaga 3 till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2013/14:25 punkterna 1, 3–5, 7 och 8, bifaller delvis proposition 2013/14:25 punkt 6 och avslår motionerna 2013/14:T1 av Ingemar Nilsson och Johan Andersson (båda S) yrkandena 1 och 2 i denna del,

2013/14:T2 av Tony Wiklander m.fl. (SD) i denna del,

2013/14:T3 av Siv Holma m.fl. (V) i denna del,

2013/14:T4 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 i denna del och 2–4,

2013/14:T5 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 1 i denna del och 2–4,

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 1,

2013/14:T468 av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (båda S) och

2013/14:T527 av Johnny Skalin (SD).

Reservation (SD)

Stockholm den 21 januari 2014

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Roza Güclü Hedin (S), Johan Andersson (S) och Johnny Skalin (SD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition 2013/14:25 Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem som överlämnades till riksdagen den 15 oktober 2013. Den i propositionen föreslagna lagen om elektroniska vägtullssystem antogs av riksdagen den 17 december 2013 (bet. 2013/14:TU4, rskr. 2013/14:132). De återstående delarna i propositionen som rör infrastrukturavgifter på väg behandlas i detta betänkande. I betänkandet behandlas också fem följdmotioner som väckts med anledning av propositionen, samt tre motioner den allmänna motionstiden 2013 om dels finansiering av statlig infrastruktur i Sundsvall, dels avgiftsfri E4 i Sundsvall, dels utländska fordon.

Bakgrunden till regeringens proposition är att riksdagen har beslutat (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348) att vissa vägprojekt som ingår i planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 delvis ska finansieras med infrastrukturavgifter. Mot bakgrund av bl.a. detta beslutade regeringen den 9 juni 2011 att tillsätta en utredning (2011 års vägtullsutredning) med uppdrag att ta fram författningsförslag för uttag av sådana avgifter. Enligt uppdraget skulle utredaren även undersöka villkoren för att ta ut avgifter för användandet av väginfrastruktur för fordon som inte är registrerade i Sverige samt analysera och lämna förslag till en ny reglering i vissa frågor om trängselskatt. De vägprojekt som i sammanhanget är aktuella för uttag av infrastrukturavgifter är bl.a. de nya broarna över Sundsvallsfjärden och Motalaviken (dir. 2011:47). I ett tilläggsdirektiv beslutade regeringen den 14 juni 2012 att utredaren även skulle ta fram förslag till hur Europeiska kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta, det s.k. EETS-beslutet, ska genomföras i svensk rätt (dir. 2012:65). Utredningen överlämnade i september 2012 delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägavgiftssystem (SOU 2012:60), vilket också ligger till grund för regeringens aktuella proposition. Utredningens slutbetänkande överlämnades i februari 2013.

Under utformningen av propositionen har regeringen tagit del av Lagrådets synpunkter och utformat förslagen i enlighet med dessa.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) informerade tillsammans med företrädare för Motala och Sundsvalls kommuner den 22 oktober utskottet om hur man ser på de medfinansieringsavtal som Trafikverket ingått med respektive kommun. I samma ärende rörande avtalen och för att lämna närmare information om den aktuella propositionen besökte statssekreterare Ingela Bendrot från Näringsdepartementet och generaldirektör Gunnar Malm från Trafikverket utskottet vid dess sammanträde den 14 november

2013. Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd och statssekreterare Ingela Bendrot lämnade ytterligare information i ärendet vid utskottssammanträdet den 21 januari 2014.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut och motionsförslagen återges i bilaga 1, och regeringens lagförslag i proposition 2013/14:25 återfinns i bilaga 2.

Bakgrund

En ny bro i Motala (riksväg 50) har nyligen öppnats för trafik, och en ny bro uppförs för närvarande i Sundsvall (E4). Som framgår av det föregående är dessa broar aktuella för uttag av infrastrukturavgifter. Det följer av att riksdagen har beslutat att broarna delvis ska finansieras med lån vars kapitalkostnader ska återbetalas med inkomster från infrastrukturavgifter.

För att infrastrukturavgifter ska kunna tas ut på de nya broarna aktualiseras ett genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU, (Eurovinjettdirektivet). Direktivet kräver inte att medlemsstaterna inför vägavgifter eller vägtullar, men om sådana tas ut för tunga fordon på vägar som ingår i TEN-T-nätverket eller som är av motorvägsstandard, måste direktivets bestämmelser följas.

Vidare är det regeringens avsikt att registreringen av fordonspassager på de nya broarna ska ske genom fotografering av registreringsskyltar och på sikt genom avläsning av transpondersignaler. Med hänsyn till att transpondrar ska kunna användas för registrering i ett vägtullssystem aktualiseras även ett genomförande av kommissionens beslut om det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (EETS).

För att kunna koppla en registreringsskylt till rätt fordonsägare krävs uppgifter från vägtrafikregistret. Regeringens avsikt är att på sikt införa avgiftsplikt även för utländska fordon. Även frågan om utbyte av registeruppgifter med andra länder blir därmed aktuell.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår i propositionen två nya lagar, lagen om infrastrukturavgifter på väg och lagen om elektroniska vägtullssystem, samt följdändringar i ett antal befintliga lagar. Eftersom utskottet i detta betänkande endast tar ställning till propositionen i den del som rör infrastrukturavgifter på väg refereras propositionen nedan enbart i denna del.

Genom den föreslagna lagen om infrastrukturavgifter på väg genomförs Eurovinjettdirektivet i de delar som rör vägtullar i form av infrastrukturavgifter. Lagen ska, med vissa begränsningar, gälla för infrastrukturavgifter

på allmänna vägar utom färjor och för infrastrukturavgifter för tunga godsfordon på enskilda vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar. I huvudsak innehåller lagen bestämmelser om beräkning av infrastrukturavgifter.

De nya lagarna och de föreslagna lagändringarna förslås träda i kraft den 1 mars 2014, utom i fråga om lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden som förslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utskottets överväganden

Infrastrukturavgifter på väg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om infrastrukturavgifter på väg och bifaller helt eller delvis de föreslagna följdändringarna. Riksdagen antar vidare utskottets förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Riksdagen avslår därmed samtliga motionsyrkanden som behandlas i betänkandet.

Jämför reservation (SD) och särskilt yttrande (V).

Propositionen

Inledande kommentarer

Som nämnts ovan har riksdagen tidigare under innevarande riksmöte beslutat att anta den i propositionen föreslagna lagen om elektroniska vägavgiftssystem. Utskottet behandlar i detta betänkande således övriga delar av propositionen som innefattar lagen om infrastrukturavgifter på väg samt följdändringar i ett antal befintliga lagar.

När det gäller den föreslagna regleringen av infrastrukturavgifter på väg föranleds denna av att avgifter ska tas ut för färd på de nya broarna som byggs i Motala och Sundsvall. Att avgifter ska tas ut beror på att investeringarna i dessa broar delvis finansieras med lån. Lånefinansieringen har godkänts av riksdagen under förutsättning att kapitalkostnaderna finansieras med avgifter (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348). Regeringens proposition behandlar således inte frågan om avgifter för färd på de nya broarna ska införas, utan *hur* det ska ske. Inte heller behandlas frågor om införande av någon annan typ av pålaga för brukande av väg eller borttagande av någon redan existerande pålaga.

En ny lag om infrastrukturavgifter på väg

När det gäller på vilket sätt de av riksdagen beslutade infrastrukturavgifterna ska tas ut har Sverige att förhålla sig till Eurovinjettdirektivets bestämmelser om vägtullar. Av propositionen framgår att Eurovinjettdirektivet är tillämpligt på fordonsskatter, tidsbaserade vägavgifter och distansbaserade vägtullar som tas ut för tunga lastbilar, dvs. lastbilar som inklusive eventuellt släp har en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton. Personbilar och lätta lastbilar omfattas inte. Syftet med direktivet är att avlägsna snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna, och därför ska avgiftssystemen harmonieras för de tunga

lastbilarna. I propositionen anges att direktivet inte kräver att medlemsstaterna inför vägavgifter eller vägtullar, men att om sådana tas ut måste direktivets bestämmelser följas.

Genom en ny lag, lagen om infrastrukturavgifter på väg, föreslår regeringen att Eurovinjettdirektivets bestämmelser om infrastrukturavgifter i övergripande delar ska genomföras i svensk rätt. Lagen avser att reglera bl.a. avgifternas storlek och hur avgifterna ska fördelas mellan olika fordonskategorier. Av propositionen framgår att infrastrukturavgifterna, när det gäller allmänna vägar, ska bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna inte överstiger kostnaderna för uppförande och utveckling av det vägvägsnitt som avgifterna avser samt för uppförande, underhåll, drift och utveckling av tillhörande avgiftssystem. Endast kostnader som har finansierats med lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter och kostnader som ska finansieras direkt med intäkter från infrastrukturavgifter ska ingå i kostnadsunderlaget. Avgifterna ska enligt förslaget baseras på en tidsperiod som motsvarar infrastrukturens planerade livslängd eller en annan tid som inte understiger 20 år. I propositionen anges att man vid fastställandet av avgiftsnivåerna måste ta hänsyn till flera faktorer. Syftet med infrastrukturavgifterna är som bekant att finansiera den avgiftsbelagda infrastrukturen. Alltför höga avgifter bedöms emellertid kunna leda till undanträngningseffekter, med ineffektivt utnyttjande av infrastrukturen som följd. Såväl avgiftsnivåerna som avgiftsstrukturen måste enligt regeringen kunna motiveras utifrån uppgifter om faktiska och prognostiserade kostnader och trafikflöden. Här konstateras det i propositionen att det är Trafikverket som kommer att ha den information som krävs för att ta fram det kostnadsunderlag som ska ligga till grund för beräkningen av avgifternas storlek. Regeringen bedömer därför att Trafikverket bör bemyndigas att meddela föreskrifter om infrastrukturavgifternas storlek på de allmänna vägarna.

När det gäller fördelningen av kostnaderna mellan olika fordonskategorier föreslås att den ska ske mellan olika kategorier av bilar utifrån deras beräknade andelar av kostnaderna. Varje fordonskategori ska alltså som huvudregel bära sin beräknade andel av kostnaderna för ett vägvägsnitt och tillhörande avgiftssystem. En andel ska kunna räknas upp om det kan motiveras med att högre kostnader kan härledas till en viss typ av fordon. De beräknade andelarna ska enligt förslaget kontrolleras regelbundet och vid behov justeras. Den bedömning som regeringen gör i frågan om vilka fordon som ska omfattas av infrastrukturavgifterna är att alla bilar, dvs. personbilar, lastbilar och bussar, som vid avgiftspliktens inträde är införda i vägtrafikregistret eller brukas med stöd av saluvagnslicens som huvudregel bör omfattas av avgiftsplikt på avgiftsbelagda allmänna vägar. Enligt denna uppfattning bör utgångspunkten vara att bestämmelserna om infrastrukturavgifter ska vara så enhetliga som möjligt för alla avgiftsbelagda sträckor på det allmänna vägnätet.

När det gäller avgiftsuttag av utländska fordon anför regeringen dels att det är rimligt att infrastrukturavgifter ska betalas för alla fordon oavsett ursprung, dels att ett system som inte skiljer mellan svenska och utländska fordon upplevs som mer rättvist och bidrar till acceptansen av systemet. I propositionen pekar regeringen på att vissa administrativa och ekonomiska hinder visserligen kan försvåra ett avgiftsuttag av utländska fordon, men att den samlade bedömningen är att även utländska fordon på sikt bör omfattas av en skyldighet att betala infrastrukturavgifter på allmän väg.

Ikraftträdande

Den nya lagen om infrastrukturavgifter på väg liksom följdändringarna i väglagen, lagen om indrivning av statliga fordringar m.m., lagen om vägtrafikregister, offentlighets- och sekretesslagen och kameraövervakningslagen föreslås träda i kraft den 1 mars 2014.

Lagen om ändring i lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Enligt artikel 2.3 i Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska konventionens parter underrätta generalsekreteraren i Europarådet eller OECD om de ändringar i förteckningen över skatter och avgifter som konventionen ska tillämpas på. En sådan ändring träder i kraft den första dagen i den månad som följer på utgången av en tidsrymd om tre månader efter den dag depositarien mottagit underrättelsen. Med hänsyn till detta är det enligt regeringen inte möjligt att nu avgöra vid vilken tidpunkt ändringen ska träda i kraft. I lagförslaget anges därför att lagen träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Motionerna

I kommittémotion 2013/14:T4 föreslår Anders Ygeman m.fl. (S) i yrkande 1 att riksdagen avslår regeringens förslag i propositionen. Som skäl för avslaget anför motionärerna dels att regeringen inte har löst frågan om trängselskatt och vägtullar i form av infrastrukturavgifter för utländska fordon, dels att regeringen bryter ingångna avtal med Motala och Sundsvalls kommun. Motionärerna menar att det är omöjligt att ta ställning till propositionen så länge dessa frågor inte är lösta. I samma motion, yrkandena 2–4, begär motionärerna dessutom tillkännagivanden om att regeringen ska återkomma med en ny proposition som innebär att de ingångna avtalen med Motala och Sundsvalls kommuner kan hållas, att trängselskatt för utländska fordon kan införas omgående, och att vägtullar i form av infrastrukturavgifter ska betalas även av utländska fordon.

Ingemar Nilsson och Johan Andersson, (båda S) framhåller i motion 2013/14:T1 yrkande 1 att det inte är acceptabelt att regeringen i efterhand ändrar ingångna avtal med de aktuella kommunerna. Det anses inte vara rimligt att kommuninvånarna ska betala respektive bro två gånger, dels genom medfinansiering, dels genom broavgifter. Vid sådana finansierings-

lösningar ska det under inga omständigheter vara möjligt för staten att frångå gällande avtal. Den föreslagna broavgiftsstrukturen skulle enligt motionärerna dessutom motverka ambitionen att minska biltrafiken i stadskärnorna. I yrkande 2 samma motion begär motionärerna mot denna bakgrund att riksdagen avslår regeringens proposition. När det gäller ambitionen att minska biltrafiken i de aktuella stadskärnorna framförs liknande tankar av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (båda S) i motion 2013/14:T468. I motionen anges att en avgift för personbilstrafiken kommer att få negativa konsekvenser för miljön i Sundsvall. Dessutom hotas Sundsvalls kommun av böter av EU på grund av dålig luftkvalitet, och när staten nu äntligen drar E4:an förbi staden sker det på ett sätt som innebär att miljöproblemen i de centrala delarna kvarstår.

Ett avslag på regeringens proposition föreslås också i kommittémotion 2013/14:T5 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 1. Motionärerna anger dels att de föredrar en lastbilsskatt i stället för det omoderna Eurovinjettsystemet, dels att de vill införa trängselskatt även för utländska fordon, dels att finansieringslösningarna för broarna i Sundsvall och Motala gör att staten bryter ingångna avtal med kommunerna. I motionen föreslås vidare i yrkandena 2–4 att riksdagen ska tillkännage för regeringen att denna ska återkomma med en ny proposition som innebär att trängselskatt för utländska fordon ska kunna införas omgående, att de ingångna avtalen med Motala kommun och Sundsvalls kommun i fråga om broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden hålls och att vägtullar i form av infrastrukturavgifter ska betalas även av utländska fordon.

När det gäller ett införande av ett avgiftssystem även för utländska fordon framförs sådana tankar också av Anita Brodén m.fl. (FP) i motion 2013/14:T351 yrkande 1. Motionärerna anser att ett sådant system bl.a. skulle innebära dels att samma regler kommer att gälla för såväl utländska som svenska åkare, dels en bättre kostnadstäckning för det vägsitage som den utländska trafiken står för.

I motion 2013/14:T2 begär Tony Wiklander m.fl. (SD) att riksdagen avslår regeringens proposition. Motionärerna menar att ett uttag av infrastrukturavgifter särskilt skulle drabba den redan hårt utsatta svenska åkerinäringen då avgifterna till en början inte ska betalas av utländska åkerier. Detta anses bidra till att ytterligare snedvrida konkurrensen mellan svenska och utländska åkerier. De föreslagna avgifterna anses även kunna leda till att trafikanterna använder sig av den gamla avgiftsfria vägen genom tätbebyggda områden, vilket skulle medföra att syftet med investeringarna inte uppnås. Vidare anser motionärerna att de föreslagna infrastrukturavgifterna är ett sätt att ta ut en ny skatt för något som trafikanterna redan betalar via vägtrafikskatten.

Även Siv Holma m.fl. (V) föreslår i kommittémotion 2013/14:T3 att riksdagen avslår regeringens proposition. I motionen framförs bl.a. att konsekvenserna för miljön inte berörs i propositionen. Motivet för att bygga en ny bro över Sundsvallsfjärden var att styra trafiken bort från stadens cent-

rum. Enligt motionärerna riskerar regeringens förslag, där personbilar omfattas av avgiftsplikt, att inte få avsedd effekt för miljön. Vidare framförs att Vänsterpartiet delar Sundsvalls kommuns invändning att personbilar ska undantas från avgiftsplikt för färd på bron över Sundsvallsfjärden. I motionen pekas vidare på att förutsättningarna nu även förändrats när det gäller avgifter på den nya bron över Motalaviken.

I motion 2013/14:T527 av Johnny Skalin (SD) anförs att regeringens förslag om att privatbilisterna ska betala en broavgift för att färdas på E4 Sundsvall är ytterst provocativt i ett läge där skattebetalarna lokalt, trots att europavägarna i huvudsak är statens ansvar, är med och finansierar brobygget. Av motionen framgår också att regeringens förslag att avgiftsbelägga personbilstrafiken inte bör genomföras.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Utskottet vill inledningsvis påminna om att detta betänkande endast behandlar den del av propositionen som rör infrastrukturavgifter på väg. Den i propositionen föreslagna lagen om elektroniska vägtullssystem har tidigare under innevarande riksmöte behandlats av utskottet, och antogs av riksdagen den 17 december 2013 (bet. 2013/14:TU4, rskr. 2013/14:132).

När det gäller infrastrukturavgifter på väg kan utskottet konstatera att riksdagen har beslutat att sådana avgifter ska tas ut för färd på de nya broarna som byggs i Motala och Sundsvall. Att avgifter ska tas ut följer av att investeringarna i dessa broar delvis finansieras med lån. Lånefinansieringen har godkänts av riksdagen under förutsättning att kapitalkostnaderna finansieras med avgifter (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348).

Eftersom en förutsättning i riksdagsbeslutet är att lånen ska betalas tillbaka med avgifter måste dessa tas ut i enlighet med de rättsprinciper som gäller för distinktionen mellan avgift och skatt. Av dessa följer bl.a. att en avgift som huvudregel endast ska motsvara kostnaden för det som tillhandahålls och att delegering av beslutskompetens kan ske i fråga om avgifter men inte när det gäller skatt.

Ytterligare en förutsättning för att kunna ta ut avgifter är att om vägavgifter eller vägtullar införs för tunga fordon på TEN-T-vägnätet eller på vägar av motorvägsstandard måste Eurovinjettdirektivet följas. Eurovinjettdirektivet reglerar bl.a. hur avgifterna ska beräknas, och syftet med direktivet är att avlägsna snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna.

Infrastrukturavgifternas storlek och fördelning

I likhet med regeringen anser utskottet att infrastrukturavgifter ger en möjlighet att under vissa förutsättningar helt eller delvis finansiera uppförande och utveckling av väginfrastruktur. När det sedan gäller avgifternas storlek

och fördelning kan utskottet konstatera att svenska rättsprinciper om distinktionen mellan avgift och skatt måste beaktas, samt att Eurovinjettdirektivets bestämmelser måste följas på vägar inom TEN-T-vägnätet och på vägar med motorvägsstandard. Av dessa förutsättningar följer att en avgift endast ska motsvara kostnaden för det som tillhandahålls och att en fordonskategori inte får belastas med kostnader som är hänförliga till en annan kategori.

I ljuset av dessa förutsättningar vill utskottet uppmärksamma de motsättningar som uppstått mellan staten å den ena sidan och Motala och Sundsvalls kommuner å den andra när det gäller de avgifter som ska tas ut på broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden. Av de beskrivningar som SKL, de berörda kommunerna, Trafikverket och Näringsdepartementet redovisat vid besök hos utskottet framgår att det finns skilda tolkningar av innehållet i de medfinansieringsavtal som Trafikverket har träffat med Motala och Sundsvalls kommuner. De skilda uppfattningarna rör främst på vilket sätt de avgifter som delvis ska finansiera de aktuella broarna ska tas ut. Enligt utskottets mening framgår det tydligt att dessa avtal har ingåtts under oklara förutsättningar. Exempelvis anges det i 2011 års vägtullsutrednings delbetänkande (SOU 2012:60) att avgifterna på Motalabron i finansieringsavtalet mellan Trafikverket och Motala kommun beräknats till mer än tio gånger högre för lastbilar än för personbilar. Utredningens och regeringens ställningstagande om att skapa ett enhetligt regelsystem där alla broarna ska omfattas av Eurovinjettdirektivets regler, innebär att förutsättningarna för finansieringen av Motalabron ändras. Eftersom lastbilskollektivet inte kan betala mer än sin andel av kostnaderna måste avgifterna alltså bestämmas till andra belopp än de som framgår av avtalet. I delbetänkandet anges vidare att det i avtalet mellan Vägverket och Sundsvall har införts ett undantag för personbilar att betala broavgifter. Lastbilskollektivet har i kalkylerna fått ta en större del av kostnaden än vad som kan hänföras till lastbilstrafiken. Även här strider alltså enligt utredaren avgiftsberäkningarna mot principerna i Eurovinjettdirektivet och principerna om gränsdragningen mellan skatt och avgift. Därför måste avgifterna räknas om även för detta vägavsnitt. Beräkningarna har utgått från att lastbilskollektivet ska betala mycket mer än det faktiskt får, vilket innebär att det delvis saknas finansiering.

Till följd av dessa otydligheter har SKL i ett yttrande (dnr. 12/5870) till Finansdepartementet angående Vägtullsutredningens delbetänkande (SOU 2012:60) framfört att man har utgått från att de ifrågavarande broarna ska byggas men anser att det är oacceptabelt att avtalen med de aktuella kommunerna har förhandlats utifrån oklara och ofullständiga förutsättningar. Detta har enligt SKL lett till stor osäkerhet för avtalens status och man framhåller vidare att det är oacceptabelt av regeringen att i efterhand ändra förutsättningarna för finansieringen. Detta resonemang framfördes även när SKL och företrädare för de berörda kommunerna besökte utskottet den 22

oktober 2013. SKL meddelade under besöket att man mot denna bakgrund var tvungen att avråda kommunerna från att i fortsättningen ingå dylika finansieringsavtal med staten.

Utskottet finner likt SKL att det är oacceptabelt att staten förhandlar fram sådana finansieringslösningar utifrån så oklara och ofullständiga förutsättningar som tydligt varit fallet för broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden. Utskottet ser vidare allvarligt på SKL:s ställningstagande om att avråda kommunerna att i fortsättningen ingå medfinansieringsavtal med staten. Detta undergräver statens trovärdighet som avtalspart och riskerar enligt utskottets mening att missgynna den framtida utvecklingen av svensk trafikinfrastruktur. Utskottet välkomnar därför de ansträngningar som regeringen har gjort för att lösa den uppkomna situationen och ser positivt på de åtgärder som har vidtagits.

Utländska fordon

Utskottet vill slå fast att det är angeläget att även utländska fordon omfattas av infrastrukturavgifter. I propositionen finns inga sådana förslag. Utskottet vill här påpeka att det faktum att utländska fordon varken omfattas av de nu föreslagna infrastrukturavgifterna eller av trängselskatt innebär att snedvridningen av konkurrensen mellan de kommersiella fordonen tillåts att fortgå. Detta medför även att systemen för infrastrukturavgifter och trängselskatt riskerar att ifrågasättas eftersom de inte upplevs som rättvisa. En sådan utveckling måste undvikas. Även SKL framhåller i sitt ovan nämnda yttrande till Finansdepartementet att en förutsättning för det aktuella förslaget genomförande och legitimitet är att även utländska fordon ska omfattas av regelverket. Vidare vill utskottet framhålla att ett sådant regelverk också kommer att leda till minskad trängsel och mindre miljöpåverkan från trafiken. Utskottet vill samtidigt påminna om att intäkterna från utländska fordon är en viktig finansieringskälla.

I propositionen anges emellertid att utländska fordon på sikt ska omfattas av infrastrukturavgifter. Det anges vidare att ett införande av utländska fordon i regelverket för infrastrukturavgifter och i lagen om trängselskatt bör samordnas eftersom samordnings- och stordriftsvinsterna av detta är betydande. Enligt information från Näringsdepartementet har det under beredningen av den nu framlagda propositionen emellertid tillkommit oförutsedda komplikationer av juridisk och teknisk karaktär som gör att regeringen avser att återkomma med ett förslag som reglerar avgifter och trängselskatt för utländska fordon. Utskottet har även fått information om att dessa komplikationer är på väg att lösas och noterar att regeringen den 28 november 2013 beslutat att ge Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram betalningslösningar för utländska fordon rörande infrastrukturavgifter på väg och trängselskatt. Dessa lösningar ska enligt uppdragsbeskrivningen vara färdiga att tas i bruk senast den 1 januari 2015. Av uppdragsbeskrivningen framgår vidare att för att regeringen ska kunna fatta beslut i lagstiftningsärenden ska Transportstyrelsen senast den 31 mars 2014 respek-

tive den 11 augusti rapportera till Regeringskansliet hur uppdraget fortskrider. Utskottet är positivt till det pågående arbetet och vill understryka vikten av att infrastrukturavgifter för svenska och utländska fordon och trängselskatt för utländska fordon kan införas så snart det är möjligt, dock senast den 1 januari 2015. Enligt en redogörelse som regeringen lämnade vid utskottssammanträdet den 12 december 2013 avser regeringen att baserat på Transportstyrelsens redovisning av ovanstående uppdrag ta fram en lagrådsremiss om införande av skatte- respektive avgiftsplikt för utländska fordon att tas fram. Lagrådsremissen är tänkt att beslutas i maj/juni 2014. Efter att lagrådsbehandling skett uppger regeringen att en proposition kommer att tas fram. Eftersom propositionen medför finansiella konsekvenser är avsikten att den ska behandlas parallellt med budgetpropositionen för 2015. Regeringens avsikt uppgavs vidare vara att lagförslagen, och därmed skatte- och avgiftsplikt för utländska fordon, ska träda i kraft senast den 1 januari 2015. Avgiftsplikt för svenska fordon kommer att införas först i samband med att motsvarande plikt införs för utländska fordon, dvs. senast den 1 januari 2015. Regeringen angav avslutningsvis att denna i 2014 års ekonomiska vårproposition tydligt kommer att redovisa det pågående arbetet samt tidsplanen för att utländska fordon senast den 1 januari 2015 ska omfattas av reglerna om infrastrukturavgift och trängselskatt.

Utskottet välkomnar regeringens redogörelse av denna angelägna fråga och är tillfreds med de åtgärder som regeringen planerar att vidta för att säkerställa att även utländska fordon ska omfattas av infrastrukturavgifter och trängselskatt.

Lagteknisk justering

Under beredningen av detta ärende har utskottet fått uppgifter om att 6 § i regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister inte innehåller den senaste lydelsen. Utskottet föreslår därför i bilaga 3 nödvändiga ändringar för att korrigera detta.

Sammanfattande bedömning

Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår utskottet att riksdagen antar regeringens proposition 2013/14:25 punkterna 1 och 3–8, delvis bifaller proposition 2013/14:25 punkt 6 samt antar utskottets förslag i bilaga 3 till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden som behandlas i betänkandet.

Reservation

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservation.

Infrastrukturavgifter på väg (SD)

av Johnny Skalin (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till

1. lag om infrastrukturavgifter på väg,
2. lag om ändring i väglagen (1971:948),
3. lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden,
4. lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.,
5. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
6. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400),
7. lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460).

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2013/14:T1 av Ingemar Nilsson och Johan Andersson (båda S) yrkande 2 i denna del,

2013/14:T2 av Tony Wiklander m.fl. (SD) i denna del,

2013/14:T3 av Siv Holma m.fl. (V) i denna del,

2013/14:T4 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1 i denna del och

2013/14:T5 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 1 i denna del, bifaller delvis motionerna

2013/14:T1 av Ingemar Nilsson och Johan Andersson (båda S) yrkande 1,

2013/14:T4 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2 och 3,

2013/14:T5 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3,

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP) yrkande 1,

2013/14:T468 av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (båda S) och

2013/14:T527 av Johnny Skalin (SD) samt

avslår proposition 2013/14:25 punkterna 1 och 3–8 samt motionerna

2013/14:T4 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4 och

2013/14:T5 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 4.

Ställningstagande

Att införa ytterligare pålagor för trafikanterna anser vi i Sverigedemokraterna vara fel väg att gå. För det första innebär regeringens förslag att den redan hårt prövade svenska åkeribranschen åläggs att betala ännu en

avgift. Regeringens proposition innehåller dessutom inte några förslag som innebär att utländska fordon ska betala infrastrukturavgifter. Regeringen anger att utländska fordon på sikt ska tas med i systemet, men när detta ska ske vet man inte. Det bidrar till att öka den redan snedvridna konkurrensen mellan svenska och utländska fordon.

För det andra leder ett uttag av infrastrukturavgifter på nya vägar till att trafiken styrs till de gamla avgiftsfria vägarna. Eftersom nya vägar och broar byggs för att leda trafiken ut ur tätbebyggda områden och minska luftföroreningarna för de boende medför regeringens förslag att man inte vinner något med investeringen i den nya vägen eller bron.

För det tredje anser vi att trafikanterna genom att betala vägtrafikskatt redan är med och betalar för investeringar i infrastrukturen. Vi menar att ett införande av infrastrukturavgifter är ett sätt att smyga in en ny skatt för något som trafikanterna redan betalar för. För att undvika dubbelbeskattning väljer regeringen att kalla pålagan för avgift.

Det är vår bestämda uppfattning att investeringar i våra vägnät ska styras och finansieras av staten. Då uppnås bästa möjliga framkomlighet och minsta möjliga miljöförstöring, utan att de boende i en kommun påförs extra avgifter. Enligt vår mening bör riksdagen fatta ett principbeslut om att statliga europavägar och broar inte ska avgiftsbeläggas.

Mot denna bakgrund föreslår jag att riksdagen avslår regeringens proposition 2013/14:25 och bifaller motionsyrkanden om avslag på propositionen samt delvis bifaller övriga motionsyrkanden.

Särskilt yttrande

Infrastrukturavgifter på väg (V)

Siv Holma (V) anför:

I Vänsterpartiets motion skriver vi att regeringens förslag där personbilar omfattas av avgiftsplikt riskerar att inte få avsedd effekt för miljön. När det gäller avgifternas storlek och fördelning måste dock Eurovinjettdirektivets bestämmelser om vägtullar i form av infrastrukturavgifter genomföras i svensk rätt samtidigt som distinktionen mellan skatt och avgift måste beaktas. Att undanta personbilar från avgiftssystemet skulle enligt 2011 års vägtullsutredning både strida mot reglerna i Eurovinjettdirektivet och mot de rättsprinciper som gäller för distinktionen mellan avgift och skatt. Av denna anledning ställer jag mig bakom majoritetens uppfattning att bifalla regeringens förslag om infrastrukturavgifter på väg.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2013/14:25 Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om infrastrukturavgifter på väg.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.
7. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).
8. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460).

Följdmotionerna

2013/14:T1 av Ingemar Nilsson och Johan Andersson (båda S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om finansiering av infrastruktur.
2. Riksdagen avslår proposition 2013/14:25.
I denna del.

2013/14:T2 av Tony Wiklander m.fl. (SD):

Riksdagen avslår proposition 2013/14:25.

I denna del.

2013/14:T3 av Siv Holma m.fl. (V):

Riksdagen avslår proposition 2013/14:25 Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem.

I denna del.

2013/14:T4 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen avslår regeringens förslag i proposition 2013/14:25.
I denna del.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma till riksdagen med en ny proposition som innebär att de tidigare ingångna avtalen mellan staten och Motala kommun och Sundsvalls kommun när det gäller broarna över Motalaviken och Sundsvallfjärden hålls.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast ska återkomma med en ny proposition till riksdagen så att trängselskatt för utländska fordon kan införas omgående.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med en ny proposition till riksdagen för att vägtullar i form av infrastrukturavgifter ska betalas även av utländska fordon.

2013/14:T5 av Annika Lillemets m.fl. (MP):

1. Riksdagen avslår förslagen i regeringens proposition 2013/14:25 Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem.
I denna del.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast ska återkomma med en ny proposition till riksdagen för att trängselskatt för utländska fordon ska kunna införas omgående.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återkomma med en ny proposition till riksdagen som innebär att de tidigare ingångna avtalen med Motala kommun och Sundsvalls kommun i fråga om broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden hålls.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med en ny proposition till riksdagen för att vägtullar i form av infrastrukturavgifter ska betalas även av utländska fordon.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013

2013/14:T351 av Anita Brodén m.fl. (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett smidigt avgiftssystem för utlandsregistrerade fordon.

2013/14:T468 av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för finansieringen av statlig infrastruktur i Sundsvall.

2013/14:T527 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att befria alla privatbilister från avgift på E4 Sundsvall.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs¹ följande

Tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller

1. infrastrukturavgifter på allmänna vägar utom färjor, och
2. infrastrukturavgifter för tunga godsfordon på enskilda vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar.

Lagen gäller dock inte infrastrukturavgifter som avses i första stycket 1 om avgifterna omfattas av krav på differentiering utifrån EURO-utsläppsklass enligt 10 §.

2 § För färd på vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller på andra motorvägar får infrastrukturavgifter tas ut för fordon som omfattas av lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, dock endast för användandet av ett vägavsnitt i form av en bro eller en tunnel eller en väg genom ett bergspass.

Definitioner

3 § I denna lag betyder

avgiftssystem: ett tekniskt och administrativt system som används för uttag av infrastrukturavgifter på ett vägavsnitt,

EURO-utsläppsklass: en sådan utsläppsklass för ett fordon som avses i bilaga 0 till Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer², senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU³, och 31 § avgasreningslagen (2011:318),

infrastrukturavgift: en distansbaserad avgift som tas ut för att täcka kostnader för uppförande, drift, underhåll och utveckling av ett vägavsnitt med tillhörande avgiftssystem,

prioriterade projekt av europeiskt intresse: de vägavsnitt i Sverige som anges i bilaga III till Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (omarbetning)⁴,

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42, Celex 31999L0062), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU (EUT L 269, 14.10.2011, s. 1, Celex 32011L0076).

² EGT L 187, 20.7.1999, s. 42 (Celex 31999L0062).

³ EUT L 269, 14.10.2011, s. 1 (Celex 32011L0076).

⁴ EUT L 204, 5.8.2010, s. 1 (Celex 32010D0661).

TEN-T-vägnätet: det vägnät som definieras i bilaga I, avsnitt 2 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga II till beslutet,

tungt godsfordon: ett motorfordon eller en ledad motorfordonskombination som har en totalvikt över 3 500 kilogram och som är avsedd för eller används för godstransport på väg,

vägavsnitt: en avgränsad del av infrastrukturen.

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.

Avgiftssystemet

4 § Infrastrukturavgifter ska tas ut och drivas in på ett sätt som påverkar trafikflödet så lite som möjligt och som gör att normal trafik-säkerhetsstandard upprätthålls.

Ett avgiftssystem får inte medföra omotiverade nackdelar för användare som inte regelbundet använder vägnätet. Om avgiftssystemet kräver användning av fordonsutrustning som avses i lagen (0000:00) om elektroniska vägtullssystem, ska den som tar ut infrastrukturavgiften se till att alla användare kan få tillgång till sådan utrustning. Fordonsutrustningen ska uppfylla de tekniska kraven i nämnda lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

Beräkning av infrastrukturavgifter

Kostnadsunderlag

Allmänna vägar

5 § Infrastrukturavgifter som avses i 1 § första stycket 1 ska bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna inte överstiger kostnaderna för uppförande och utveckling av det vägavsnitt som avgifterna avser samt för uppförande, underhåll, drift och utveckling av tillhörande avgiftssystem. Endast kostnader som har finansierats med lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter och kostnader som ska finansieras direkt med intäkter från infrastrukturavgifter ska ingå i kostnadsunderlaget.

Infrastrukturavgifter ska baseras på en tidsperiod som motsvarar infrastrukturens planerade livslängd eller en annan tid som inte understiger 20 år.

Andra stycket gäller inte infrastrukturavgifter som tas ut för färd på bron på Europaväg 6 över Svinesund, så länge det ursprungliga avgiftssystemet på bron används och inte ändras i väsentlig omfattning.

6 § De kostnader som avses i 5 § första stycket ska fördelas mellan olika kategorier av bilar utifrån deras beräknade andelar av kostnaderna. Kostnaderna för en kategori av bilar får på motsvarande sätt fördelas mellan olika typer av bilar inom kategorin.

Den andel av kostnaderna som kan hänföras till respektive kategori eller typ av bilar ska motsvara deras beräknade andel av trafiken på väg-

avsnittet. Om högre kostnader för att uppföra och underhålla infrastrukturen kan hänföras till en viss kategori av bilar, får den andel av kostnaderna som ska bäras av den kategorin justeras i motsvarande mån. Detsamma gäller om högre kostnader kan hänföras till en viss typ av bil inom en kategori.

De beräknade andelar av kostnaderna som ska hänföras till olika kategorier och typer av bilar ska kontrolleras regelbundet och vid behov justeras.

Enskilda vägar

7 § Infrastrukturavgifter som avses i 1 § första stycket 2 ska bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna inte överstiger den andel av kostnaderna som kan hänföras till tunga godsfordon och som avser uppförande, underhåll, drift och utveckling av det vägvagnsnitt som avgifterna avser och tillhörande avgiftssystem. I kostnadsunderlaget får det även ingå rimlig avkastning på kapital och en rimlig vinstmarginal.

Infrastrukturavgifter ska baseras på en tidsperiod som motsvarar infrastrukturens planerade livslängd eller en annan tid som inte understiger 20 år.

8 § Den andel av kostnaderna enligt 7 § första stycket som ska hänföras till tunga godsfordon ska motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägvagnsnittet. De tunga godsfordonens andel av kostnaderna får på motsvarande sätt fördelas mellan olika typer av tunga godsfordon. Om kostnaderna för att uppföra och underhålla infrastrukturen blir högre på grund av den tunga trafiken, får den andel av kostnaderna som ska bäras av tunga godsfordon justeras i motsvarande mån. Detsamma gäller om högre kostnader kan hänföras till en viss typ av tunga godsfordon.

De tunga godsfordonens beräknade andel av kostnaderna ska kontrolleras regelbundet och vid behov justeras.

9 § Bestämmelserna i 7 § andra stycket och 8 § gäller inte infrastrukturavgifter som tas ut för färd på Öresundsbron, så länge det ursprungliga avgiftssystemet på bron används och inte ändras i väsentlig omfattning.

Differentiering av infrastrukturavgifter

10 § Infrastrukturavgifter för tunga godsfordon på vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar ska differentieras i enlighet med fordonens EURO-utsläppsklass. Ingen avgift får vara mer än dubbelt så hög som den avgift som tas ut för ett likvärdigt fordon som uppfyller det strängaste utsläppskravet.

Kravet på differentiering enligt första stycket gäller inte om

1. det allvarligt skulle skada avgiftssystemens enhetlighet,
2. det inte är tekniskt genomförbart, eller
3. om det skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från det berörda vägvagnsnittet med negativa konsekvenser för trafiksäkerhet och folkhälsa som följd.

11 § Om uppgift om ett fordon's EURO-utsläppsklass inte finns tillgänglig när ett beslut om infrastrukturavgift ska fattas, får infrastrukturavgift tas ut med högst det belopp som gäller för likvärdiga fordon med utsläppsklass EURO 0.

12 § Infrastrukturavgifter som avses i 1 § första stycket 2 får differentieras beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid, för att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen eller för att optimera användningen av eller främja trafiksäkerheten på det berörda vägnätet, om

1. differentieringen är tydlig, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor,

2. ingen avgift är mer än 175 procent högre än den genomsnittliga avgiften för motsvarande fordon,

3. högre avgifter för att minska trängsel tas ut under högst fem timmar per dag, och

4. differentiering för att minska trängsel innebär högre avgiftsnivåer under perioder då många fordonspassager äger rum och lägre avgiftsnivåer under övriga tider.

En differentiering enligt första stycket får inte utformas så att de totala avgiftsintäkterna ökar. Om en intäktsökning trots detta skulle uppstå ska differentieringens struktur ändras inom två år efter utgången av det kalenderår när intäktsökningen uppstod.

13 § Infrastrukturavgifter som avser ett prioriterat projekt av europeiskt intresse får differentieras på annat sätt än som anges i 10 § och 12 § första stycket för att säkra projektets lönsamhet, om ett sådant vägnät är direkt konkurrensutsatt i förhållande till andra sätt att färdas med ett fordon än på väg. En sådan differentiering

1. ska leda till en avgiftsstruktur som är linjär, proportionell, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor, och

2. får inte leda till att kostnader förs över på användare som inte omfattas av differentieringen i form av höjda avgifter.

Om infrastrukturavgifter som avses i första stycket differentieras i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen eller för att optimera användningen av eller främja trafiksäkerheten på det berörda vägnätet, ska differentieringen ske beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid.

Bestämmelserna i 12 § andra stycket ska tillämpas vid differentiering enligt första och andra styckena.

Personuppgiftsansvar

14 § Den som tar ut infrastrukturavgifter på vägar som avses i 1 § första stycket 2 är personuppgiftsansvarig enligt personuppgiftslagen (1998:204) för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

I fråga om infrastrukturavgifter på vägar som avses i 1 § första stycket 1 finns bestämmelser om personuppgiftsansvar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Verkställighet

15 § Om en infrastrukturavgift på allmän väg inte betalas i rätt tid ska avgiften lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

Ett beslut enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Bemyndiganden

16 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om vägar som avses i 1 § första stycket 1 meddela föreskrifter om

1. vilka vägavsnitt som ska avgiftsbeläggas,
2. vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt,
3. infrastrukturavgiftens storlek,
4. avgiftspliktens inträde, och
5. beslut om och betalning av infrastrukturavgift.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar meddela föreskrifter om rapportering.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014.

3 Förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948)

Härigenom föreskrivs att 29 § väglagen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 §¹

Regeringen kan bestämma att avgift får tas ut för begagnande av väg.

Närmare föreskrifter om sådana avgifter meddelas av regeringen.

Regeringen får meddela föreskrifter om avgift för färd på en färja.

Ytterligare bestämmelser om avgifter för att använda en väg finns i lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014.

¹ Senaste lydelse 1988:413.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga 2

Förteckning över de svenska skatter och avgifter som konventionen tillämpas på

Konventionen tillämpas på de skatter och avgifter som utgår enligt följande lagar.

Artikel 2 punkt 1 a:

- i) Kupongskattelagen (1970:624), lagen (1990:659) om särskild löneskatt på vissa förvärvsinkomster, lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., lagen (1991:687) om särskild löneskatt på pensionskostnader, inkomstskattelagen (1999:1229).
- ii) Lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel.
- iii) Lagen (1947:577) om statlig förmögenhetsskatt.

Artikel 2 punkt 1 b:

- i) Begravningslagen (1990:1144), lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund.
- ii) Lagen (1994:1920) om allmän löneavgift, lagen (1994:1744) om allmän pensionsavgift, socialavgiftslagen (2000:980).
- iii) A. Lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt.
 B. Lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.
 C. Mervärdesskattelagen (1994:200).
 D. Lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel, lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel, lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt, lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus, lagen (1998:506) om punkt-skattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.

E. Lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, fordonsskattelagen (1988:327), lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.
G. Lagen (1972:435) om överlastavgift.

Föreslagen lydelse

Bilaga 2¹

Förteckning över de svenska skatter och avgifter som konventionen tillämpas på

Konventionen tillämpas på de skatter och avgifter som utgår enligt följande lagar.

Artikel 2 punkt 1 a:

- i) Kupongskattelagen (1970:624), lagen (1990:659) om särskild löneskatt på vissa förvärvsinkomster, lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., lagen (1991:687) om särskild löneskatt på pensionskostnader, inkomstskattelagen (1999:1229).
- ii) Lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel.
- iii) Lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt.

Artikel 2 punkt 1 b:

- i) Begravningslagen (1990:1144), lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund.
- ii) Lagen (1994:1920) om allmän löneavgift, lagen (1994:1744) om allmän pensionsavgift, socialavgiftslagen (2000:980).
- iii) A. Lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt.
B. Lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.
C. Mervärdesskattelagen (1994:200).
D. Lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel, lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel, lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt, lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus, lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineralolja-produkter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.

¹ Senaste lydelse 2003:761.

E. Lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, fordonsskattelagen (1988:327), lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.
G. Lagen (1972:435) om överlastavgift *samt lagen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg.*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

5 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Under indrivningen gäller bestämmelserna i 7 kap. 14 § utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön för böter och viten samt för fordringar som påförts enligt bestämmelserna i

- | | |
|---|-------------------------------------|
| 1. lagen (1972:435) om överlastavgift, | |
| 2. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, | |
| 3. vägtrafikskattelagen (2006:227), | |
| 4. lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, | |
| 5. lagen (1994:419) om brottsofferfond, | |
| 6. skatteförfarandelagen (2011:1244), | |
| 7. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, | |
| 8. 19 kap. socialförsäkrings- | 8. 19 kap. socialförsäkrings- |
| balken, <i>eller</i> | balken, |
| 9. lagen (2004:629) om träng- | 9. lagen (2004:629) om trängsel- |
| selskatt. | skatt, <i>eller</i> |
| | 10. lagen (0000:00) om infra- |
| | strukturavgifter på väg, i fråga om |
| | avgifter på allmän väg. |

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014.

¹ Senaste lydelse 2011:1355.

6 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §¹

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
- b) förarutbildning och förarprov,
- c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,
- b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller gods-transporter,
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,
6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,
7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), och
8. a) den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och
- b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina

¹ Senaste lydelse 2010:488.

skyldigheter enligt lagen skyldigheter enligt
(2004:629) om trängselskatt. 1. lagen (2004:629) om träng-
selskatt, *eller*
2. *lagen (0000:00) om infra-
strukturavgifter på väg eller före-
skrifter som har meddelats med
stöd av den lagen.*

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014.

7 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs i fråga om offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

dels att 29 kap. 14 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas två nya paragrafer, 29 kap. 5 a och 5 b §§, samt närmast efter 29 kap. 5 § och närmast före 29 kap. 5 a och 5 b §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 kap.

Infrastrukturavgift

*Verksamhet som avser
infrastrukturavgift*

5 a §

Sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg eller fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.

I beslut om infrastrukturavgift gäller dock sekretessen endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst tjugo år.

Mål hos domstol

5 b §

Sekretessen enligt 5 a § gäller för uppgift i mål hos domstol, om det kan antas att den enskilde lider skada eller men om uppgiften röjs. Detsamma gäller uppgift som med anledning av ett överklagande hos domstol registreras hos en annan myndighet enligt 5 kap. 2 § första stycket 3 eller 4. Får en domstol i ett mål från en annan myndighet en sekretessreglerad uppgift och saknar uppgiften betydelse i målet,

*blir dock sekretessbestämmelsen
tillämplig på uppgiften även hos
domstolen.*

14 §

Den tystnadsplikt som följer av 1, 2 och 6 §§ inskränker rätten enligt 1 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 1 och 2 §§ yttrandefrihetsgrundlagen att meddela och offentliggöra uppgifter.

Den tystnadsplikt som följer av 1, 2, 5 a och 6 §§ inskränker rätten enligt 1 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 1 och 2 §§ yttrandefrihetsgrundlagen att meddela och offentliggöra uppgifter.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014.

8 Förslag till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460)

Härigenom föreskrivs att 10 § kameraövervakningslagen (2013:460) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §

Tillstånd till kameraövervakning krävs inte

1. vid övervakning som sker med en övervakningskamera som för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön är uppsatt på ett fordon, en maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren,

2. vid övervakning som bedrivs av Trafikverket

a) i form av vägtrafikövervakning, *eller*

b) vid en betalstation som avses i *bilagan* till lagen (2004:629) om trängselskatt och som sker för att samla in endast uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas,

a) i form av vägtrafikövervakning,

b) vid en betalstation som avses i *bilagorna* till lagen (2004:629) om trängselskatt och som sker för att samla in endast uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas, *eller*

c) vid en betalstation på allmän väg som används vid uttag av infrastrukturavgifter enligt lagen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg och som sker för att samla in endast uppgifter som behövs för att beslut om infrastrukturavgift ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan avgift betalas,

3. vid sådan trafikövervakning i en vägtunnel som avses i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och som bedrivs av någon annan tunnelhållare än Trafikverket,

4. vid övervakning som en polismyndighet bedriver vid automatisk hastighetsövervakning,

5. vid övervakning som sker för att skydda en byggnad, en annan anläggning eller ett område som enligt 4 § 4, 5 § 1–4 eller 6 § första stycket skyddslagen (2010:305) har förklarats vara skyddsobjekt, om övervakningen endast omfattar skyddsobjektet eller ett område i dess omedelbara närhet,

6. vid övervakning som Försvarsmakten bedriver från fordon, fartyg eller luftfartyg som ett led i en militär insats eller militär övning eller som behövs för att prova utrustning för sådan övervakning, *eller*

7. vid övervakning i ett kasino som avses i kasinolagen (1999:355), om övervakningen har till syfte att förebygga, avslöja eller utreda brott eller lösa tvister om spel mellan spelare och den som anordnar spelet.

Undantaget från tillståndsplikten i första stycket 5 gäller inte för sådana byggnader, andra anläggningar och områden som används för eller är avsedda för fredstida krishantering enligt 4 § 4 skyddslagen.

Vid övervakning enligt första stycket 7 får inte avlyssning eller upptagning av ljud ske utan tillstånd.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014.

BILAGA 3

Utskottets lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

*Regeringens förslag**Utskottets förslag*

6 §

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
- b) förarutbildning och förarprov,
- c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,
- b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,
6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,
7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), och
8. a) den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt

1. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller
2. lagen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2014.