

Betänkandet Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system (SOU 2022:13)

Sammanfattning

Transportstyrelsen är positiv till de olika förslag som lämnas till ett nytt miljöstyrande system, men har följande synpunkter.

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning om att omfattningen av det skattepliktiga vägnätet behöver utvärderas en viss tid efter införandet av det nya systemet.

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning om att det är nödvändigt med vidare analyser om eventuell avledning av trafik till icke-skattepliktiga vägar.

Transportstyrelsen kan se att det kommer att vara svårt för Transportstyrelsen att i efterhand identifiera och kräva in sanktionsavgifter av ägare/innehavare av utländska fordon som körts utan transponder.

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning om att information som kan erhållas från kontrollsystemet också skulle kunna användas för förbättrad kontroll av regelverket kring cabotagetransporter.

Transportstyrelsen anser att det behöver tydliggöras om personuppgiftsansvaret mellan Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Skatteverket.

Transportstyrelsen bedömer att uppgifter om yrkeschaufförer och deras uppgifter om förflyttningar inte är mindre känsliga än privatpersoners.

Transportstyrelsen kan se att analysen i utredningen behöver breddas till att utreda fler perspektiv utifrån informationssäkerhet.

Transportstyrelsens synpunkter

2.4.2 Styrmedel avseende godstransporter på järnväg, till sjöss och med flyg

Transportstyrelsen anser att i det fortsatta arbetet skulle det vara intressant med en bedömning om det med förslaget med den avståndsbaserade skatten och differentieringen finns någon risk för överflyttning från vägtransporter till flygtransporter. Rubriken omnämner flyg, men resonemang kring flyg saknas i texten.

5.3 Det beskattade vägnätet

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning om att omfattningen av det skattepliktiga vägnätet behöver utvärderas en viss tid efter införandet av det nya systemet (sid 89). Transportstyrelsen kan också se att det är viktigt att en eventuell framtida lagstiftning utformas på ett sådant sätt att det är ”enkelt” att revidera vägnätets omfattning utifrån de problem och behov som uppmärksammas efter ikraftträdandet.

5.4 Bör det göras tillägg i det skattepliktiga vägnätet för att undvika avledning?

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning om att det är nödvändigt med vidare analyser om eventuell avledning av trafik till icke-skattepliktiga vägar. Det finns en risk för att tung trafik avleds till vägar med sämre framkomlighet och trafiksäkerhet än vägar som föreslås omfattas. På det kommunala vägnätet kan det finnas genvägar eller parallella vägar som skulle kunna få en ökad mängd tung trafik på grund av avledning med försämrad framkomlighet, bullernivåer och luftföroreningar som följd. Enligt Transportstyrelsens mening är frågan om skattenivåer av avgörande betydelse för att kunna bedöma risken för avledning.

8.3.4 Sammanfattning – systemet för uttag av skatt och kontrollsystemet

Transportstyrelsen noterar att med förslaget att kontrollera den avståndsbaserade skatten kommer det med största sannolikhet att behöva utföras kontroller på väg och att den kontrollen kommer att genomföras i huvudsak av Polismyndigheten. Transportstyrelsen kan se att det kommer att vara svårt för Transportstyrelsen att i efterhand identifiera och kräva in sanktionsavgifter av ägare/innehavare av utländska fordon som körts utan transponder. De fordon som det handlar om är tunga lastbilar som kommer från exempelvis Turkiet, Belarus och Ukraina och som inte kommer att finnas i systemet Eucaris Toll. Transportstyrelsen tycker att det därför vore positivt om det kan tas fram ett motsvarande system som finns i Belgien.

8.5 Kontrollsystemet och förbättrade möjligheter till kontroll av andra regelverk

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning om att information som kan erhållas från kontrollsystemet också skulle kunna användas för förbättrad kontroll av regelverket kring cabotagetransporter. För att kontrollerna av cabotage ska bli effektiv krävs emellertid att det finns kontrollpunkter vid så många gränsövergångar som möjligt.

8.6.2 Personlig integritet och förbättrade möjligheter till kontroll

Transportstyrelsen bedömer att uppgifter om yrkeschaufförer och deras uppgifter om förflyttningar inte är mindre känsliga än privatpersoners (sid. 189). Vissa yrkesförare sover tidvis i sina fordon vilket delvis suddar ut gränsen mellan yrkesförare och privatperson.

8.7.4 Behandling av personuppgifter

Transportstyrelsen anser att det behöver tydliggöras om personuppgiftsansvaret mellan Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Skatteverket. Det bör tydliggöras hur personuppgiftsansvaret ska fördelas och om det föreligger några personuppgiftsbiträdesrelationer och behov av att teckna personuppgiftsbiträdesavtal enligt artikel 28 i dataskyddsförordningen.

I utredningen framgår att Polismyndigheten kommer att behandla personuppgifter, såsom uppgifter om registreringsnummer, fordonets ägare, innehavare och adress, men det framkommer inte hur personuppgiftsansvaret kommer att se ut. Det är oklart om Polismyndigheten kommer att vara personuppgiftsbiträde. Detta behöver tydliggöras i kommande reglering. Det kan även behöva förtydligas för Skatteverket hur det är tänkt med personuppgiftsuppdelningen mellan Transportstyrelsen och Skatteverket.

8.8.1 Utredningens förslag till lösning

Transportstyrelsen saknar en informationssäkerhetsanalys utifrån ett säkerhetsskyddsperspektiv samt en analys som fokuseras kring förslagets påverkan på skyddet av transporter av farligt gods.

Transportstyrelsen innehar och förvaltar redan idag på uppdrag av staten uppgiftssamling rörande fordons infrastruktur- och trängselpassager i syfte att driva in betalning av ägarna till fordonen. Informationssäkerhetsanalyser visar att denna uppgiftssamling är skyddsvärd utifrån att den, utöver personuppgifter, innehåller geografisk positionering (tid, datum, belopp och betalstation) av fordon samt passagebilder på fordon och dess registreringsnummer.

I utredningen föreslås ett IT-system som skulle innehålla en samlad informationsmängd. Den informationsmängden skulle kunna anses innehålla mer detaljerad information om ett fordon's rörelsemönster, gränspassager och vilka rutter som åkerier har. Vissa åkerier är väldigt specialiserade på viss typ av last. I det fall det handlar om åkerier som har ADR-tillstånd så kan de transportera farligt gods såsom flygbränsle, explosiva ämnen, smittförande ämnen och radioaktiva ämnen. Vidare finns åkerier som transporterar monetär värdefull last där det finns en ökad risk för stöld. I det fall informationsuppgift om vilken last ett fordon transporterar inte återfinns i föreslaget IT-system så kan det anses som relativt enkelt att dra slutsatser kring vad lasten innefattar då vissa åkerier är väldigt specialiserade i vad de transporterar. Ju större informationsmängden i föreslaget system blir i form av lagring av data ju mer kartläggning över tid av fordon/åkeriers rörelsemönster kan göras. Ett IT-system som det föreslagna kan därför förutspå ha ett högt skyddsvärde utifrån de uppgifter det innehåller. Det kan även anses som att risken för otillåtet cyberintrång för att komma åt denna information skulle vara högre.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog biträdande avdelningschef Anna Berggrund, verksjurist Fredrik Forsanäs, utredare Jonathan Sundin och utredare Louise Hagström, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör