

## RP 109/2006 rd

### **Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om system för inkassering av elektroniska vägtullar**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I propositionen föreslås en lag om system för inkassering av elektroniska vägtullar. Syftet med lagen är att bestämma om de nödvändiga villkoren för driftskompatibilitet mellan system för elektroniska vägtullar inom Europeiska gemenskapen. Genom den föreslagna lagen skall Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen verkställas.

De system för elektroniska vägtullar som tas i användning i medlemsstaterna skall uppfylla de tekniska grundvillkoren i direktivet, så att det kan säkras att alla system för avgiftsbetalning i gemenskapen ur användarens synvinkel sett är kompatibla inom gemenskapens hela område. Genom direktivet bestäms om tre olika tekniska lösningar som

ligger till grund för det europeiska systemet för elektroniska vägtullar. Dessa är satellitbaserad positionsbestämning (GNSS), mobilkommunikation enligt GSM/GPRS-standarderna och mikrovågsteknik. Rekommendationen är att de nya system för inkassering av elektroniska vägtullar som tas i bruk skall använda den ovan nämnda satellitbaserade positionsbestämnings- och mobilkommunikationstekniken.

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst. Trots att syftet med den föreslagna lagen inte är att föreskriva om vägtullar är det nödvändigt att lagen träder i kraft så att de genomföranderättsakter som kommissionen utfärdar i framtiden kan genomföras nationellt.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....</b>	<b>1</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....</b>	<b>2</b>
<b>ALLMÄN MOTIVERING.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Nuläge .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Allmänt .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. Andra länder .....</b>	<b>3</b>
<b>1.3. Lagstiftningen i Europeiska gemenskapen .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Målsättning.....</b>	<b>5</b>
<b>3. Propositionens konsekvenser .....</b>	<b>6</b>
<b>4. Beredning av propositionen .....</b>	<b>6</b>
<b>DETALJMOTIVERING.....</b>	<b>7</b>
<b>1. Lagförslag.....</b>	<b>7</b>
<b>2. Närmare bestämmelser och föreskrifter.....</b>	<b>7</b>
<b>3. Ikraftträdande.....</b>	<b>7</b>
<b>4. Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....</b>	<b>8</b>
<b>LAGFÖRSLAGEN.....</b>	<b>9</b>
<b>om system för inkassering av elektroniska vägtullar .....</b>	<b>9</b>

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge

#### 1.1. Allmänt

I Finland inkasseras inte några vägtullar. I Finland finns inte heller någon gällande lagstiftning om vägtullar eller om inkassering av sådana.

Med vägtullar avses en sådan avgift som tas ut för körning på en viss väg, i ett visst vägnät eller inom ett visst område på motsvarande sätt som det t.ex. inkasseras en avgift för parkering i en parkeringsanläggning. När tekniken utvecklas har systemen kunnat byggas med automatik så att det är onödigt att stanna vid en vägtull. System för elektroniska vägtullar togs i bruk i vissa europeiska länder i början av 1990-talet på motorvägar som är baserade på koncession där vägtullsavgiften används för att bygga infrastruktur och finansiera underhållet. Den primära avsikten med elektrifieringen av vägavgifter är att snabba upp avgiftsbetalningen vid vägtullstationen och därmed öka deras kapacitet utan att trafiken förlorar i smidighet och säkerhet. Automatiseringen minskar även riskerna med penningtransporter, eftersom användningen av kontanter minskar på vägtullstationerna.

Med elektronisk vägtull avses att avgiften tas ut automatiskt utan att fordonet stannas. Det finns flera olika automatiska system för elektroniska vägtullar. Fordonets registerskylt kan fotograferas och identifieras, varvid fordonet inte behöver någon särskild utrustning. Fordonet kan också vara försett med en utrustning som kommunicerar med en detektor invid vägen eller med en apparat som med hjälp av satellitbaserad positionsbestämning följer bilens färd. Parallellt med det automatiska systemet skall det dessutom alltid finnas även ett alternativt sätt att betala avgiften genom att stanna vid tullstationen eller genom att lösa in körtillstånd på förhand.

I Europa finns det ca 25 000 kilometer kommersiella tullvägar. Dessutom finns det vägar där den tunga trafiken betalar skatt eller någon annan avgift. Vanligen finansieras investeringar i motorvägar med avgifterna el-

ler inkasseras miljöavgift av den tunga trafik som kör igenom känsliga områden. Samma teknik används i allt högre grad i trängselavgiftssystemen, som blivit allmänna i stadsregioner. Avgifterna gäller alla fordon, men de kan vara i användning t.ex. bara en viss tid och i en viss riktning. Orsaken till att bygga vägtullsystem i stadsregionerna är behovet att minska trafiken och miljö- och säkerhetsolägenheterna.

De elektroniska systemen för avgiftsbetalning kan vara i nyckelposition även när informationssamhället utvecklas för vägtrafiken, för samma utrustning som monterats i bilarna kan man använda för telematiktjänster och säkerhetssystem som producerar mervärde för resenärerna. Dessa är bl.a. automatiska nödsamtal vid olycka och information i realtid om trafikförhållanden och restider. I framtiden kommer det att finnas avsevärd efterfrågan på vägtullsystem och därtill hörande komponenter, såsom terminaler, i Europa och även vidsträcktare. Den finska industrin kunde ha goda förutsättningar för framgång på marknaden för den nya generationens vägtullsystem utifrån sitt starka informations- och kommunikationstekniska kunnande.

#### 1.2. Andra länder

I Europa har olika system för inkassering av elektroniska vägtullar tagits i bruk, först på den lokala och sedan på den nationella nivån, men dessa system är inte sinsemellan kompatibla. Detta har lett till nya problem för vägtrafikanterna, som måste ha olika slags fordonsutrustningar, om de vill röra sig smidigt på vägtullstationerna utan att stanna. När den internationella trafiken ökar är det rekommendabelt att sådana system skulle vara kompatibla i hela Europa.

Sverige är med i eurovinjett-samarbetet. För den tunga trafiken har det införts en tidsbaserad avgift för hela huvudvägsnätet. I Sverige har man även grundligt undersökt möjligheterna och lämpligheten att ta i bruk vägtullar som ersätter den kilometerbaserade eurovinjettavgiften för den tunga trafiken. För närvarande provas även trängselavgifter i

Stockholm under sju månader. Försöket ansluter sig till ett mera omfattande försökspaket för trafiken i anslutning till projekt för förbättring av kollektivtrafiken och anslutningsparkering. Målet med försöket är att öka effektiviteten hos trafiksystemet så att trafikstockningarna och belastningen på miljön minskar.

I Norge har det varit möjligt att ta ut väg-tullar allt sedan 1963. För närvarande finns det ca 80 avgiftbelagda vägavsnitt och stads-system. Norge har det riksomfattande drifts-kompatibla betalningssystemet AutoPass. I landet finns det ca 40 operatörer inom väg-tullsystemet.

Schweiz har sedan 2001 haft i drift ett väg-tullsystem som grundar sig på färdskrivare och smartkort. Vid övervakning av systemet används rörelsedetektorer och GPS-positionsbestämning. I de tunga fordon (över 3,5 t) som är registrerade i Schweiz är det obligatoriskt med utrustning som samlar upp-gifter för avgiften. Avgiften samlas från hela vägnätet. Utrustningen har veterligen instal-lerats i ca 80 000 fordon.

I Tyskland har man från början av 2005 övergått till Toll Collect-systemet i fråga om vägtullar för den tunga trafiken. Systemet grundar sig på en digital karta, GPS-positionsbestämning och GSM-nät för över-föring av fakturainformation. Tillsvidare har det i Tyskland installerats ca 500 000 for-donsutrustningar. Inkassering av avgiften sker bara i motorvägsnätet. Dessutom förbe-reds det i många länder, såsom Storbritanni-en och Sverige, för närvarande inkassering av vägtullar baserad på positionsbestämning.

Av länderna i Kontinentaleuropa är det bara Finland, Estland, Lettland och Litauen som inte har vägtullar eller system för att kassera in dem.

### 1.3. Lagstiftningen i Europeiska gemen-skapen

I fråga om Europeiska gemenskapens lag-stiftning inverkar främst kraven på jämlik behandling av alla vägtrafikanter och obe-gränsad handel på principerna för system för inkassering av vägtullar. Dessa krav har framlagts även i artiklarna 75—77 i EG-fördraget.

Jämlik behandling av användarna avser att

alla som använder samma väg på samma tid och under samma förhållanden betalar var och en lika stor avgift. Regelbundna använ-dare kan, om de så önskar, använda en elek-tronisk fordonsutrustning, men tillfälliga an-vändare skall erbjudas ett alternativt, enkelt betalningssätt. Avgiften skall vara densamma oavsett betalningssättet. Kravet på obegrän-sad handel avser att systemet för vägtullar inte får hindra fri rörlighet för varor och tjänster.

Syftet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska väg-tullsystem i gemenskapen, nedan *driftskom-patibilitetsdirektivet*, är att skapa ett europe-iskt system för inkassering av elektroniska vägtullar. I direktivet fastställs de krav ge-nom vilka en alleuropeisk tjänst kan tas i an-vändning så snart som möjligt i hela det väg-nät där vägtullar inkasseras. Tjänsten grundar sig på en princip enligt vilken varje kund måste ingå endast ett avtal och bara en ut-rustning skall installeras i varje bil. För att genomföra detta måste de tillåtna teknikerna begränsas och en alleuropeisk vägtullstjänst skapas.

I driftkompatibilitetsdirektivet behandlas inte egentlig vägavgiftspolitik. Direktivet be-gränsar inte heller de eventuella alternativen för medlemsstaternas eller gemenskapens kommande vägavgiftspolitik. De valda tek-niska lösningarna möjliggör genomförande av alla slags politik som planerats på unions-nivå och i medlemsstaterna. Det europeiska elektroniska vägavgiftssystem som skapas genom driftskompatibilitetsdirektivet gäller endast sättet att inkassera väg- eller använd-ningsavgifter.

Driftskompatibilitetsdirektivet skall tilläm-pas på elektronisk inkassering av alla slags vägavgifter på hela gemenskapens vägnät, inklusive vägar i och utanför städer, motor-vägar, riksvägar och stamvägar, samt i olika anläggningar som tunnlar, på broar och fär-jor. Direktivet tillämpas inte på andra än elektroniska inkasseringssystem. Det tilläm-pas inte heller på sådana elektroniska system för inkassering av elektroniska vägtullar som inte förutsätter installation av utrustning i fordonen, såsom t.ex. den bildidentifiering av fordonets registerskylt som används för trängselavgifterna i London. Direktivet till-

lämpas inte heller på små, enbart lokala system, där kostnaderna för att följa direktivets krav skulle vara oproportionerligt höga i förhållande till nyttan.

I direktivet bestäms om de tre tekniska lösningar som det europeiska systemet för elektroniska väggtullar grundas på. Dessa är satellitbaserad positionsbestämning (GNSS), mobilkommunikation enligt GSM – GPRS-standarden och mikrovågsteknik för korta avstånd med frekvensen 5,8 GHz. Mikrovågstekniksystemen är allmänna, eftersom de är enklare och äldre teknik. I de systemen måste fordonet gå genom kontrollställen där fordonet identifieras så att fordonsutrustningen kommunicerar med utrustningen invid vägen med hjälp av radiovågor utan att fordonet stannar. Kostnader uppkommer när utrustningen invid vägen byggs och av den behövliga kameraövervakningen som behövs för att kontrollera axelantalet eller fordonets släpvagn. Å andra sidan är fordonsutrustningen billigare för mikrovågssystemet än för det satellitbaserade systemet. Satellitutrustning används inte ännu någon annanstans än i Tyskland. Det system som grundar sig på satellitbaserad positionsbestämning behöver för driften en digital karta och en satellitbaserad positioneringsutrustning samt ett särskilt kommunikationssystem, som enligt dagens uppfattning förnuftigast kan genomföras med hjälp av ett mobilnät. Utrustning invid vägen behövs inte för annat än övervakning, varför man sparar i fråga om konstruktioner invid vägen. Systemet som grundar sig på satellitbaserad positionsbestämning är flexibla-re att genomföra och möjliggör väggtullar på ett större område av vägnätet. I direktivet rekommenderas att satellitbaserad positionsbestämnings- och mobilkommunikationsteknik används i systemen för inkassering av väggtullar.

Kommissionen förbinder sig i fortsättningen att utveckla det europeiska systemet för elektroniska väggtullar utifrån de element som räknas upp i bilagan till direktivet. I bilagan uppräknas de element som är väsentligt viktiga vid definition och användning av det europeiska systemet för elektroniska väggtullar. Dessa element delas upp i bilagan i tekniska frågor, frågor avseende förfarandet och rättsliga frågor. Kommissionen fattar beslut om en noggrannare definition av det europeiska

systemet för elektroniska väggtullar. Kommissionen biträds av en kommitté som behandlar elektroniska väggtullsystem.

Utrustningarna i det europeiska systemet för elektroniska väggtullar skall särskilt vara i överensstämmelse med kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/5/EG av den 9 mars 1999 om radioutrustning och teleterminalutrustning och om ömsesidigt erkännande av utrustningens överensstämmelse och rådets direktiv av den 3 maj 1989 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet (89/336/EEG).

I Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, nedan *vinjettdirektivet* har det på medlemsstaterna ställts krav om väggtullar. I enlighet med vinjettdirektivet skall det för användning av fordon inkasseras minst den årliga minimifordonsskatt som ställts i bilagan till direktivet. Varje lands fordonsskatt gäller endast de fordon som registrerats i respektive land. Vinjettdirektivet gäller endast över tunga fordon som väger över 12 ton. Väggtullar kan med stöd av direktivet inkasseras endast av dem som använder motorvägar eller andra flerfiliga vägar av motorvägstyp eller av dem som använder broar, tunnlar och bergspass. Direktivet möjliggör inkassering av väggtullar som en årlig avgift eller för utländska fordon även på basis av en kortare tidsperiod eller som avgifter som beror på fordonsprestationen. Betydelsefullt är att det inte i vinjettdirektivet åläggs skyldighet att inkassera väggtullar.

## 2. Målsättning

Propositionens mål är att verkställa driftskompatibilitetsdirektivet. I syfte att uppnå direktivets mål är det nödvändigt att alla medlemsstaterna förbinder sig att utnyttja samma slags tekniska lösningar för inkassering av väggtullar.

I finsk lagstiftning ingår inte för närvarande bestämmelser om system för inkassering av väggtullar och direktivet kan inte annars heller implementeras i gällande nationella författning. Verkställigheten måste därför genomföras genom ny författning.

### 3. Propositionens konsekvenser

Propositionen har inte ekonomiska eller administrativa konsekvenser.

De vägnät och särskilda ställen som mest används för finländska transporter är Öresundsbron och Stora Bält-bron i Danmark, de tyska motorvägarna samt det norska vägnätet, som har flera system för vägtullar. De finländska transportföretag som regelbundet rör sig på avgiftsbelagda vägnät har i någon mån skaffat sig fordonsutrustningar för vägtullsystem. Fordonsutrustningar för danska system finns åtminstone i 180 fordon och utrustningar för tyska system finns i ca 650 fordon. Genom verkställande av förslaget i alla gemenskapens medlemsstater säkras att även de utrustningar som installeras och monteras i finländska fordon är kompatibla med de system för inkassering av elektroniska vägtullar som används i Europa. Alla system i gemenskapens medlemsländer är avsedda att fungera med samma fordonsutrustning och avgifterna faktureras efteråt med en enda räkning.

### 4. Beredning av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. När propositionen har beretts har utlåtanden inbegärts av justitieministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Vägförvaltningen, Fordonsförvaltningscentralen, Banförvaltningscentralen, Kommunikationsverket, Tullstyrelsen, Vägaffärsverket, SAD, städerna Helsingfors, Esbo och Vanda, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Linja-autoliitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Automobilförbundet rf, Finlands Kommunförbund rf och Finlands Näringsliv rf.

Förslaget fick ett positivt mottagande i utlåtandena. Det ansågs vara viktigt att säkerställa driftskompatibiliteten mellan system för inkassering av vägtullar i takt med att den här typen av avgifter blir vanligare. I några utlåtanden betonades också att den lagstiftning som eventuellt införs senare om egentliga avgifter för användning av vägar eller andra avgifter är en process som är fristående från den nu föreslagna lagen.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslag

**1 §. Syftet med lagen.** Genom lagen skall man enligt förslaget förbinda sig att följa samma tekniker för inkassering av vägtullar som i de övriga medlemsländerna i EG, så att vägtrafikanten inte blir tvungen att skaffa otaliga olika utrustningar för att betala avgifterna.

**2 §. Lagens tillämpningsområde.** Lagens tillämpningsområde skall motsvara tillämpningsområdet för driftskompatibilitetsdirektivet. Direktivets tillämpningsområde definieras i artikel 1. Lagen tillämpas på inkassering av avgiften för körning på en viss väg, inom ett visst vägnät eller inom ett visst område automatiskt, utan att fordonet stannas, med hjälp av ett visst system med en utrustning för inkasseringssystemet som finns i fordonet. Lagen tillämpas inte på system där utrustning inte finns eller om vägavgiften inkasseras mycket lokalt.

**3 §. Tekniska specifikationer för system för inkassering av elektroniska vägtullar.** Enligt artikel 2 i driftskompatibilitetsdirektivet uppräknas de tekniska lösningar vilka det europeiska systemet för inkassering av elektroniska vägtullar som skall skapas grundar sig på. I artikel 2.3 i direktivet rekommenderas att systemen för inkassering av vägtullar skall grunda sig på satellitbaserad positionsbestämnings- och mobilkommunikationsteknik. Vid stiftandet av denna lag är det inte nödvändigt att för Finlands del välja mellan de i direktivet nämnda olika teknikerna, så alla de tekniska alternativen i artikel 2 skall enligt förslaget uppräknas i 3 §.

**4 §. Identifiering av det europeiska systemet för inkassering av elektroniska vägtullar.** Avsikten är att kommissionen skall utfärda noggrannare bestämmelser om det europeiska systemet för inkassering av elektroniska vägtullar. Kommissionen biträds av en kommitté som behandlar vägavgiftssystem och i vars arbete medlemsstaterna deltar. De avgöranden kommittén kommer fram till skall verkställas nationellt. Valet av teknik styrs också av standarder. Av de nämnda orsakerna föreslås att i 2 mom. införs ett bemyndi-

gande att genom förordning av statsrådet utfärda noggrannare bestämmelser om systemens tekniska villkor och villkor avseende förfarandet.

**5 §. Ikraftträdande.** Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt. Med stöd av artikel 2 i direktivet skall alla nya system för inkassering av elektroniska vägtullar som tas i bruk efter den 1 januari 2007 grunda sig på en eller flera tekniker i direktivet. Fastän det i Finland inte finns några system för inkassering av elektroniska vägtullar är det nödvändigt att så snart som möjligt bringa i kraft en i lagen ingående befogenhet. På detta sätt kan de genomföranderättsakter som kommissionen i framtiden eventuellt utfärdar med stöd av kompatibilitetsdirektivet genomföras så flexibelt som möjligt.

### 2. Närmare bestämmelser och föreskrifter

I 4 § i den föreslagna lagen skall det införas ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda noggrannare bestämmelser om de krav som kommissionen ställt på system för inkassering av elektroniska vägtullar. Bestämmelser som utfärdas genom förordning av statsrådet skulle främst vara av teknisk natur eller i övrigt av mindre samhälls- och politisk betydelse.

### 3. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt. Den tidsfrist som getts medlemsstaterna för verkställande av direktivet om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen gick ut den 20 november 2005. Finland är skyldigt att meddela kommissionen om direktivets verkställande. Kommissionen har med ett brev av den 14 november 2005 bett Finland redogöra för hur verkställandet av direktivet framskrider. Finland har i detta sammanhang meddelat kommissionen med ett brev av kommunikationsministeriet daterat den 29 december 2005 att direktivet kommer att verkställas så snart som möjligt genom nationell lagstiftning.

#### 4. Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Med stöd av 81 § 2 mom. i grundlagen utfärdas genom lag om bestämmelser om avgifter samt om de allmänna grunderna för storleken av avgifter för de statliga myndigheternas tjänsteåtgärder, tjänster och övriga verksamhet. Vägtullarna kan också anses vara skatt, varvid den lagstiftning som gäller fastställandet av dem skall utfärdas på ett sätt som fyller kraven i grundlagen. Den föreslagna lagen innefattar inte sådana bestämmelser.

Den föreslagna lagen innefattar inte heller några bestämmelser om de medborgerliga rättigheter eller skyldigheter som är tryggade genom grundlagen. Om man senare nationellt kommer att bestämma om vägtullar skall man samtidigt bestämma bl.a. om de därtill

anslutna frågorna som gäller skyddet av personuppgifter.

Den föreslagna lagen omfattar ett bemyndigande att senare vid behov genom förordning av statsrådet bestämma om det europeiska systemet för inkassering av elektroniska vägtullar. Med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet kan kommissionen utfärda om sådana verkställande gemenskapsbestämmelser. I lagen är det nödvändigt att för detta ändamål införa ett bemyndigande så att de gemenskapsrättsakter som utfärdas utifrån kommittologiförfarande vid behov smidigt kan verkställas nationellt, då de inte kräver reglering på lagnivå.

Regeringen anser att propositionen kan behandlas i normal lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:



## Lag

### om system för inkassering av elektroniska vägtullar

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

##### *Lagens syfte*

I denna lag bestäms om de villkor för system för inkassering av elektroniska vägtullar som är nödvändiga för att säkerställa driftskompatibilitet mellan dessa system i Europeiska gemenskapen.

#### 2 §

##### *Lagens tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på sådana system för inkassering av elektroniska vägtullar som kräver installation eller montering av elektroteknisk utrustning vid fordon.

Med elektronisk vägtull avses automatisk inkassering av en avgift. I systemet identifieras fordonet elektroniskt för inkassering av avgiften.

Denna lag gäller inte sådana system för inkassering av vägtullar där inkasseringen av vägtullar inte sker automatiskt eller där fordonet inte förses med någon särskild elektroteknisk utrustning som ingår i systemet. Denna lag gäller inte heller små och lokala system för inkassering av vägtullar.

#### 3 §

##### *Tekniska specifikationer för system för inkassering av elektroniska vägtullar*

Systemen för inkassering av elektroniska vägtullar skall grunda sig på en av eller en kombination av följande tekniker:

- 1) satellitbaserad positionsbestämning (GNSS),
- 2) mobilkommunikation enligt GSM/GPRS-standarden,
- 3) mikrovågsteknik med frekvensen 5,8 GHz.

#### 4 §

##### *Identifiering av det europeiska systemet för inkassering av elektroniska vägtullar*

Det europeiska systemet för inkassering av elektroniska vägtullar grundar sig på de element som uppräknas i bilagan till Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen.

Genom förordning av statsrådet kan närmare bestämmelser utfärdas om de tekniska villkor eller villkor avseende förfarandet som ingår i bilagan till det i 1 mom. nämnda direktivet och som det elektroniska vägtullssystemet skall uppfylla.

5 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

Helsingfors den 1 september 2006

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*