

Lagrådremiss

Infrastrukturavgifter – sanktioner och utländska fordon

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Visby den 3 juli 2014

Catharina Elmsäter-Svärd

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås lagändringar i fråga om infrastrukturavgifter på väg. Om infrastrukturavgifter inte betalas i rätt tid, ska olika sanktioner kunna drabba den betalningsskyldige. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska kunna meddela föreskrifter om att avgifter, förseningsavgift och tilläggsavgift ska tas ut om en infrastrukturavgift inte betalas i rätt tid. Fordonet ska vidare, som huvudregel, inte få användas om den totala avgiftsskulden uppgår till mer än 5 000 kronor och minst sex månader har gått sedan minst det beloppet senast skulle ha betalats. Om en bil används i strid med ett meddelat användningsförbud, ska en polisman eller en bilinspektör ta hand om fordonets registreringsskyltar. Ett fordon ska även kunna tas i anspråk för betalning av statens fordringar på infrastrukturavgift, förseningsavgift och tilläggsavgift. Infrastrukturavgifter bör betalas för passager som sker även med utländska fordon.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2015.

Innehållsförteckning

1	Beslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter	9
2.3	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	10
3	Ärendet och dess beredning	11
4	Utländska fordon	11
4.1	Avgiftsplikt	11
4.2	Betalning	13
4.2.1	Föreslagna betalningslösningar	13
4.2.2	Aviseringspartner	14
4.2.3	Sätt att betala infrastrukturavgift	14
5	Sanktioner	17
5.1	Administrativa sanktionsavgifter	17
5.1.1	Bemyndigande i fråga om sanktioner	17
5.1.2	Förseningsavgift och tilläggsavgift	19
5.1.3	Sekretess	21
5.2	Övriga sanktioner	22
5.2.1	Användningsförbud och avskyltning	22
5.2.2	Ianspråktagande av fordon	26
5.2.3	Lagförslagets förhållande till Europakonventionen och regeringsformen	27
5.2.4	Ikraftträdandebestämmelser	29
6	Beräkning av infrastrukturavgifter	30
7	Konsekvenser	31
7.1	Utländska fordon	31
7.1.1	Konsekvenser för fordonsägarna	31
7.1.2	Offentligfinansiella konsekvenser	32
7.2	Sanktioner	33
7.2.1	Konsekvenser för trafikanterna	33
7.2.2	Offentligfinansiella konsekvenser	34
7.3	Sammanfattning	34
8	Författningskommentar	36
8.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg	36
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter	38

8.3	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	38
Bilaga 1	Sammanfattning – i nu relevanta delar – av delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60)	39
Bilaga 2	Sammanfattning – i nu relevanta delar – av slutbetänkandet Trängselskatt – delegation och utländska fordon (SOU 2013:3)	43
Bilaga 3	Författningsförslag i betänkandena SOU 2012:60 och SOU 2013:3 (i aktuella delar).....	46
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanser avseende SOU 2012:60.....	50
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanser avseende SOU 2013:3.....	51

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg,
2. lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter,
3. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

2 Lagtext

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

dels att nuvarande 14–16 §§ ska betecknas 18–20 §§,

dels att 6 och de nya 19 och 20 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubrikerna närmast före 14, 15 och 16 §§ ska sättas närmast före 18, 19 respektive 20 §,

dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 14–17 §§, och närmast före 14 och 17 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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 vägavsnittet. 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.

Den andel av kostnaderna *enligt 5 § första stycket första meningen* som kan hänföras till respektive kategori eller typ av bilar ska motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. 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. *Om kostnaderna för en viss kategori av bilar, eller en viss typ av bil inom en kategori, helt eller delvis finansieras med andra medel än lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter eller direkt med intäkter från infrastrukturavgifter, ska de kostnader som ska bäras av den kategorin eller typen av bil justeras i motsvarande mån.*

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

Användningsförbud

14 §

En avgiftspliktig bil får inte användas om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6 inte har betalats inom föreskriven tid. Användningsförbud inträder dock först när

1. den totala avgiftsskulden uppgår till mer än 5 000 kronor, och

2. minst sex månader har gått från den dag då ett belopp överstigande 5 000 kronor senast skulle ha betalats.

Användningsförbudet gäller till dess den skuld som har föranlett förbudet har betalats.

Bilen får dock användas, om det är fråga om

1. avgift som en tidigare ägare av bilen är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet, eller

2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

Om det finns särskilda skäl, får den myndighet som regeringen bestämmer medge att en viss bil får användas trots bestämmelserna i första stycket.

15 §

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6, som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

16 §

Om en bil används i strid med 14 §, ska en polisman eller bilinspektör ta hand om bilens registreringsskyltar.

Den som enligt första stycket har tagit hand om bilens registreringsskyltar får medge att bilen förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Överklagande

17 §

Beslut enligt 14 § fjärde stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

19 §

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.

Om en infrastrukturavgift på allmän väg eller en avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6 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 utskönningsbalken ske.

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

20 §

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.
4. avgiftspliktens inträde,
5. beslut om och betalning av infrastrukturavgift, och
6. avgifter med anledning av utebliven 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 januari 2015.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller rätt att ta fordon i anspråk för betalning av

1. statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,

2. statens fordringar på trängselskatt eller avgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt,

3. statens fordringar på fordonskatt eller avgift avseende fordonskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), *och*

4. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

3. statens fordringar på fordonskatt eller avgift avseende fordonskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227),

4. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, *och*

5. statens fordringar på avgift enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

2. Lagen tillämpas inte på sådana infrastrukturavgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

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

Härigenom föreskrivs att 29 kap. 5 a § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 kap.

5 a §¹

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.

Sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg, *avgift med anledning av utebliven betalning av infrastrukturavgift*, eller fastställande av underlag för bestämmande av sådana avgifter för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.

I beslut om *sådana avgifter som avses i första stycket* gäller dock sekretessen endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

¹ Senaste lydelse 2014:57.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade den 9 juni 2011 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att bland annat ta fram författningsförslag avseende uttag av avgifter vid användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet (dir. 2011:47). Utredaren skulle även undersöka villkoren för att ta ut avgift för användandet av väginfrastruktur för fordon som inte är registrerade i Sverige. Vidare ingick i utredarens uppdrag att analysera och lämna förslag till ny reglering i vissa frågor rörande trängselskatt.

Den 14 juni 2012 beslutade regeringen att utredaren, utöver vad som framgick av redan beslutade direktiv, 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, som antog namnet 2011 års vägtullsutredning, överlämnade i september 2012 delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägavgiftssystem (SOU 2012:60). Utredningens slutbetänkande Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3) överlämnades i februari 2013.

De huvudsakliga delarna av utredningens delbetänkande har behandlats i propositionen Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem (prop. 2013/14:25). Denna proposition behandlar återstående delar av utredningens delbetänkande, dvs. avgiftsplikt för utländska fordon och tilläggsavgift vid utebliven betalning, och utredningens slutbetänkande, i de delar som rör infrastrukturavgifter.

En sammanfattning av utredningens delbetänkande, i nu relevanta delar, finns i *bilaga 1*.

En sammanfattning av utredningens slutbetänkande, i nu relevanta delar, finns i *bilaga 2*. Slutbetänkandets lagförslag finns i *bilaga 3*.

Utredningens delbetänkande har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. En remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2013/283/TE).

Utredningens slutbetänkande har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. En remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2013/5217/TE).

4 Utländska fordon

4.1 Avgiftsplikt

Regeringens bedömning: Fordon som är registrerade i ett annat land än Sverige bör som huvudregel omfattas av avgiftsplikt på avgiftsbelagda allmänna vägar.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Kommerskollegium, Ekonomistyrningsverket, Trafikverket, Trafikanalys, Helsingborgs stad, Malmö stad, Region Skåne, Motormännens Riksförbund, Stockholms stad, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Kommuner och Landsting*, är positivt inställda till att även utländska bilar ska omfattas av regelverket. *Skatteverket* anser att effekterna av att även utländska fordon ska omfattas av avgiftsplikt bör analyseras närmare.

Skälen för regeringens bedömning: 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, Eurovinjett-direktivet, syftar till att förhindra en snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i EU. Vägtullar ska enligt direktivet tas ut av alla operatörer oavsett i vilken medlemsstat de har sitt ursprung eller är etablerade samt i förhållande till den utsträckning i vilken de använder vägnätet. I propositionen *Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem* (prop. 2013/14:25) uttalade regeringen, mot bakgrund av direktivets syfte, att utgångspunkten måste vara att samtliga fordon, även utländska, ska omfattas av en skyldighet att betala infrastrukturavgift på väg. Även utanför Eurovinjettdirektivets tillämpningsområde ansåg regeringen att det är rimligt att infrastrukturavgifter ska betalas för alla fordon oavsett ursprung. Ett system som inte skiljer mellan svenska och utländska fordon upplevs som mer rättvist, vilket bidrar till acceptansen av systemet. Med hänsyn till de samordningsvinster som kan uppnås om utländska fordon samordnat införs i regelverket för infrastrukturavgifter och i lagen om trängselskatt, var regeringens samlade bedömning dock att utländska fordon först på sikt borde omfattas av en skyldighet att betala infrastrukturavgifter på allmän väg.

Riksdagen har vid behandlingen av propositionen *Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem* betonat vikten av att infrastrukturavgifter för svenska och utländska fordon och trängselskatt för utländska fordon kan införas så snart det är möjligt och senast den 1 januari 2015.

En omständighet som kan tala emot att låta utländska fordon omfattas av avgiftsplikt är de praktiska svårigheter som är förknippade med att ta betalt för dessa fordonspassager. Som framgår av avsnitt 4.2.3 bedömer regeringen dock att det finns möjligheter för svenska myndigheter att kunna ta betalt för passager med utländska fordon, även om ett fullständigt avgiftsupptag för dessa fordon inte kan garanteras. De brister i uppbördssystemet som är förknippade med utländska fordon bör enligt regeringens uppfattning ställas mot alternativet att undanta utländska fordon från avgiftsplikt. Vid en sådan avvägning anser regeringen att bristerna är av sådan art att de kan accepteras. Regeringens samlade bedömning är således att även utländska fordon bör omfattas av en skyldighet att betala infrastrukturavgifter på allmän väg. Skyldigheten bör, i enlighet med bemyndigandet i 16 § första stycket 2 lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, regleras i förordning.

Det bör dock framhållas att även om utländska fordon kommer att omfattas av avgiftsplikt, så är regeringens uppfattning att de undantag som regeringen har för avsikt att införa för svenska fordon (se prop. 2013/14:25 s. 60 f.) även bör gälla för utländska fordon. Undantag

kommer då att göras för fordon som exempelvis utryckningsfordon, EG-mobilkranar och bussar med totalvikt av minst 14 ton.

Regeringens avsikt är att utländska fordon även ska omfattas av skatteplikt i fråga om trängselskatt. Detta innebär att utländska fordon behandlas likvärdigt i respektive system för infrastrukturavgifter och trängselskatt. I sammanhanget kan dock erinras om att bestämmelserna i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall kan innebära skattebefrielse för fordon i en främmande stats militära styrka.

4.2 Betalning

4.2.1 Föreslagna betalningslösningar

Transportstyrelsen har i rapporten *Utländska fordon i svenska vägtullssystem* lämnat förslag till hur betalning av infrastrukturavgifter för utländska fordon ska kunna ske. Transportstyrelsen förordar en transponderlösning och en upphandlad aviseringslösning samt på sikt eventuellt en aviseringslösning i egen regi. Som komplement till dessa betalningslösningar avser Transportstyrelsen att tillhandahålla en internetbaserad betaltjänst.

Transponderlösningen innebär att fordonspassager registreras genom avläsning av signaler från en transponder som är monterad i fordonets framruta. Fordonet behöver således inte stanna för att betala sin avgift, utan fordonsägaren faktureras i stället i efterhand av transponderutgivaren, som har tillgång till nödvändiga uppgifter om fordonsägaren. För närvarande finns två tänkbara olika transponderlösningar, den europeiska tjänsten EETS och den betallösning som erbjuds inom ramen för det skandinaviska samarbetet EasyGo.

Eftersom inte alla fordon kommer att vara utrustade med en transponder finns det enligt Transportstyrelsen behov av kompletterande betalningslösningar.

Enligt rapporten förordas i första hand en lösning där fordonsägarna aviseras en betalningsanmodan. Uppgifter om ägare av svenskregrerade fordon finns i vägtrafikregistret. Transportstyrelsen har däremot inte motsvarande tillgång till uppgifter om ägare av utländska fordon. I dessa fall är i stället avsikten att en aviseringspartner med erfarenhet att driva in fordringar från utländska gäldenärer ska upphandlas. På sikt, efter att ha närmare undersökt möjligheten att träffa bilaterala avtal med andra länder om utbyte av uppgifter om fordonsägare, har myndigheten för avsikt att ta ställning till om avisering genom en upphandlad aviseringspartner eller avisering i egen regi är att föredra.

I andra hand förordas, som komplement till transponderlösningen, en internetbaserad betaltjänst. Lösningen innebär att en utländsk fordonsägare betalar sin infrastrukturavgift med ett betal- eller kreditkort på en av Transportstyrelsen anvisad webbplats. På webbplatsen ska fordonsägaren ange fordonets registreringsnummer och landskod. Om en skuld finns registrerad för det aktuella fordonet anges det belopp som ska betalas. Skulle någon skuld inte finnas registrerad informeras fordonsägaren om att beslut om infrastrukturavgifter fattas månadsvis, varför det kan finnas skäl att besöka webbplatsen vid ett senare tillfälle.

4.2.2 Aviseringspartner

Av utredningens betänkanden framgår att det finns privata bolag som sköter inkassering av böter, vägtullar, trängselavgifter m.m. på trafikens område för utländska fordon. Exempelvis rör det sig om trängselavgifter vägtullar, parkeringsböter, fortkörningsböter och andra trafikförseelser. På uppdrag av sina uppdragsgivare vidtar bolagen rättsliga åtgärder såsom indrivning och liknande.

Det finns exempel på bolag i Europa som har tillgång till ägaruppgifter i fordonsregister i mer än 20 europeiska länder och som på så sätt täcker 85 procent av EU:s befolkning. Förfarandet innebär att bolaget skickar en faktura som motsvarar den lokala avgiften, dvs. utan extra påslag. Bolaget har konton i olika länder till vilka enskilda kan betala sina pålagor. Om den enskilde inte betalar avgiften vidtar bolaget de åtgärder som avtalas med uppdragsgivaren. I vissa länder har bolagen lokalkontor.

4.2.3 Sätt att betala infrastrukturavgift

Regeringens bedömning: Det bör finnas förutsättningar för Transportstyrelsen att ta betalt för infrastrukturavgifter för färd på allmän väg med ett fordon som inte är registrerat i Sverige.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Domstolsverket* anser att ett utbyte med andra länder avseende uppgifter om fordonsägare bör vara i drift vid bestämmelsernas ikraftträdande. *Trafikanalys* påpekar att information till utländska fordonsägare om betalningsmöjligheter måste vara mycket tydlig. *Helsingborgs stad*, *Malmö stad* och *Region Skåne* understryker vikten av att hitta fungerande metoder för att kunna ta ut avgifter även av utländska fordon. Enligt *Datainspektionen* är informationsutbyte med europeiska myndigheter och anlitan av privata bolag inte oproblematiskt ur integritetssynpunkt och behöver analyseras ytterligare.

Skälen för regeringens bedömning

Av propositionen *Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem* (prop. 2013/14:25, s. 72 f.) framgår att regeringens avsikt är att betalning av infrastrukturavgifter ska kunna ske dels direkt till Transportstyrelsen, dels, när ett transpondersystem införs, via en betalningsförmedlare. Betalningsskyldig för en infrastrukturavgift på allmän väg ska vara fordonets ägare, eller i vissa fall innehavare (nämnda prop., s. 67 f.).

I praktiken kommer betalning genom faktura baserad på fotografering av registreringsskylten att vara huvudregeln för svenskregistrerade fordon. Denna betalningsmetod förutsätter att bilens registreringsnummer vid beslutet kan kopplas ihop med en fordonsägare. För svenskregistrerade fordon sker detta genom att passageuppgifterna jämförs med vägtrafikregistrets uppgifter om fordonsägare. Eftersom Transportstyrelsen inte har direkt tillgång till trafikregister i andra länder kan hanteringen av betalningar för utländska fordon inte ske på samma automatiserade sätt

som för svenska fordon. Införande av avgiftsplikt även för utländska fordon aktualiserar därmed ytterligare metoder att ta betalt för avgifterna.

Även de utländska fordon som passerar ett avgiftsbelagt vägavsnitt kommer att registreras med hjälp av kamera eller, i förekommande fall, transponder. Redan vid införandet av lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg gjorde regeringen bedömningen att utländska fordon på sikt borde omfattas av avgiftsplikt. De överväganden som gjordes då i fråga om avvägning mellan intresset av övervakning och enskildas intresse av att inte bli övervakade, behandling av personuppgifter hos Transportstyrelsen, gallring av uppgifter och frågor om offentlighet och sekretess, omfattar således även utländska fordon. Regeringen hänvisar därför till vad som tidigare uttalats i dessa frågor (prop. 2013/14:25, s. 77 f.). De betalningslösningar som Transportstyrelsen väljer att använda måste förstås, i enlighet med *Datainspektionens* synpunkter, analyseras och finnas godtagbara ur ett integritetsperspektiv.

Informationsutbyte med andra länder

Det förekommer ett omfattande informationsutbyte mellan de europeiska myndigheter som ansvarar för nationella register över fordonsuppgifter. Det samarbete som för närvarande finns inom EU angående utbyte av uppgifter om fordonsägare omfattar dock endast sådana situationer där en straffrättslig åtgärd övervägs. Det uppgiftsutbyte som i övrigt förekommer mellan EU-länderna avser endast uppgifter om fordonen som sådana. Trots att det alltså inte inom EU förekommer något organiserat utbyte av uppgifter om fordonsägare annat än då en straffrättslig åtgärd övervägs torde bilaterala överenskommelser om utbyte av sådana uppgifter kunna träffas mellan olika länder. Det kan här noteras att Transportstyrelsen redan i dag har möjlighet att ingå en sådan internationell överenskommelse som berör frågor om utbyte av information på elektronisk väg inom styrelsens kompetensområde, se 20 kap. 10 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Regeringen har förståelse för *Domstolsverkets* uppfattning att det är angeläget att ett fungerande uppgiftsutbyte med andra länder kommer till stånd så snart som möjligt. Enligt Transportstyrelsens bedömning är det dock inte möjligt att på kort sikt få till stånd sådana avtal. I vart fall inledningsvis måste således andra lösningar finnas.

Betalning via transponder

Infrastrukturavgifter för fordon som har en godkänd transponder kommer, när ett transpondersystem införs, att betalas via en betalningsförmedlare, jfr prop. 2013/14:25, avsnitt 6. I förhållande till avgiftsupptagaren är det således betalningsförmedlaren som ansvarar för att infrastrukturavgiften betalas. Den betalningsförmedlare som har tillhandahållit transpondern har uppgift om fordonets ägare och kräver i sin tur betalning av denne. Uppgifter om fordonet finns också hos betalningsförmedlaren och är i vissa fall även lagrade i transpondern. Transportstyrelsen har därmed möjlighet att fatta beslut om rätt avgiftsnivå, för det fall olika avgiftsnivåer tillämpas för olika kategorier av fordon. I vart fall inledningsvis kommer dock flertalet fordon inte att

vara utrustade med en transponder, varför även andra möjligheter att betala infrastrukturavgiften måste finnas.

Aviseringspartner

Det finns företag som har specialiserat sig på att på uppdrag utfärda och administrera avgifts- och bötesförelägganden som har utfärdats till utländska fordonsägare. Av Transportstyrelsens rapport framgår att myndigheten har tänkt upphandla en aviseringspartner med erfarenhet att driva in fordringar från utländska gäldenärer. En sådan upphandling pågår för närvarande. Ägare till utländska fordon kommer med denna lösning att aviseras Transportstyrelsens betalningsanmodan via aviseringspartnern.

Regelverket för beräkning av infrastrukturavgifter möjliggör, under vissa förutsättningar, olika avgiftsnivåer för olika kategorier av fordon. För att Transportstyrelsen ska kunna fatta beslut med rätt avgiftsnivå angiven krävs därför att myndigheten får tillgång till uppgifter om fordonet innan avgiftsbeslutet fattas. För närvarande är det endast via aviseringspartnern som Transportstyrelsen har möjlighet att få tillgång till sådana uppgifter. Innan ett beslut om infrastrukturavgift har fattats omfattas dock uppgifter om passager av en betalstation av absolut sekretess, dvs. någon prövning av om skada kan uppstå om uppgifterna lämnas ut görs inte (29 kap. 5 a § första stycket offentlighets- och sekretesslagen [2009:400], förkortad OSL). Sekretessbestämmelsen innebär således att Transportstyrelsen inte kan lämna ut uppgifter till aviseringspartnern om registreringsnummer på de fordon som har passerat en betalstation och som myndigheten vill ha närmare uppgifter om. Enligt 10 kap. 2 § OSL hindrar dock sekretess inte att uppgift lämnas till en enskild om det är nödvändigt för att den utlämnande myndigheten ska kunna fullgöra sin verksamhet. Transportstyrelsen kommer i förordning att få till uppgift att fatta beslut om infrastrukturavgift för de fordon som passerar en betalstation på vissa angivna allmänna vägar. För att myndigheten ska kunna fullgöra detta åliggande är det, som framgår ovan, nödvändigt att myndigheten får lämna uppgifter om passager som sker med utländska fordon till aviseringspartnern.

I fråga om hanteringen av personuppgifter så framgår det av 7 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister att Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för vägtrafikregistret. Av 30 § personuppgiftslagen (1998:204) framgår att Transportstyrelsen har möjlighet att anlita ett personuppgiftsbiträde som får behandla personuppgifter för Transportstyrelsens räkning. Ett avtal ska upprättas mellan den personuppgiftsansvarige och personuppgiftsbiträdet, och personuppgiftsbiträdet får endast behandla personuppgifter i enlighet med instruktioner från den personuppgiftsansvarige. En sådan instruktion kan t.ex. innefatta tystnadsplikt.

Mot ovanstående bakgrund, och under förutsättning att aviseringslösningen utformas i enlighet med gällande bestämmelser i fråga om bland annat sekretess och personuppgiftshantering, ser regeringen inga hinder mot den aviseringslösning som Transportstyrelsen föreslår.

Betaltjänst på internet

Av Transportstyrelsens rapport framgår att myndigheten anser att den även bör tillhandhålla en internetbaserad betaltjänst, där fordonsägaren kan betala sin infrastrukturavgift med betal- eller kreditkort så snart beslut om avgift är fattat. Regeringen delar Transportstyrelsens uppfattning att det är önskvärt att införa ett alternativt sätt att frivilligt betala sina infrastrukturavgifter direkt till Transportstyrelsen för de utländska fordonsägare som inte har en transponder. En betaltjänst på internet skulle kunna vara ett lämpligt sätt att möjliggöra för trafikanter som uppehåller sig i Sverige under en kort period att betala sina infrastrukturavgifter direkt till Transportstyrelsen. Huruvida en sådan tjänst är lämplig att införa blir dock beroende av hur systemet för betalning av infrastrukturavgifter utformas. En förutsättning för en sådan tjänst är vidare att den utformas i enlighet med gällande lagstiftning bl.a. om personuppgiftshantering och sekretess.

Sammanfattning

Sammantaget anser regeringen således att det finns möjligheter för Transportstyrelsen att kunna ta betalt för avgiftsbelagda passager med utländska fordon. Den eller de betallösningar som Transportstyrelsen inledningsvis anser bör användas, bör efter en tid utvärderas och vid behov justeras eller ersättas. Möjligheten att träffa avtal med andra länder om utbyte av uppgifter om fordonsägare bör särskilt undersökas och utvärderas.

Utländska fordonsägare kommer att få upplysning om att infrastrukturavgifter ska betalas och hur detta ska ske genom allmän information. Liksom *Trafikanalys* anser regeringen att kraven på sådan information bör ställas högt. Om betalning sker via en transponder eller via en aviseringspartner kommer dock de utländska fordonsägarna att aviseras en betalningsuppsmaning. Till skillnad från utredningens förslag blir därmed den allmänna informationen inte det enda sättet för dessa fordonsägare att få kännedom om den betalningsskyldighet som han eller hon har ådragit sig, vilket påverkar kraven på informationen. Förutom tydlig information på plats vid de avgiftsbelagda vägvagnsnitten och på Transportstyrelsens webbplats anser regeringen att det är lämpligt att informationen sprids på olika sätt vid landets gränser och på exempelvis turistbyråer.

5 Sanktioner

5.1 Administrativa sanktionsavgifter

5.1.1 Bemyndigande i fråga om sanktioner

<p>Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska i fråga om allmänna vägar få meddela föreskrifter om avgifter vid utebliven betalning av infrastrukturavgift.</p>
--

Utredningens förslag: Överensstämmet med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har uttalat sig särskilt om förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Ett system med infrastrukturavgifter förutsätter att det sker kontroll av att betalning fullgörs. Vilka betalningsmetoder som kan komma i fråga har redogjorts för i avsnitt 4.2.3. Om betalning inte sker inom föreskriven tid måste någon form av påtryckning kunna utövas. Frågor om kontroll och sanktioner har stor betydelse för att ett system ska upplevas som trovärdigt och rättvist, vilket i sin tur har betydelse för om trafikanterna ska acceptera systemet. Om påförda infrastrukturavgifter inte betalas i tid, ska således en sanktion drabba den betalningsskyldige. Enligt 16 § första stycket 5 lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om beslut om och betalning av infrastrukturavgifter. Regeringen anser att ett motsvarande bemyndigande bör införas i fråga om rätten att meddela föreskrifter om avgifter vid utebliven betalning av infrastrukturavgifter.

I fråga om möjligheten att delegera föreskriftsrätten beträffande sanktionsavgifter av förevarande slag kan följande sägas. Det som utmärker sanktionsavgifter är att de betalas till det allmänna och utgör en form av ekonomisk påföljd för överträdelse av särskilda författningsbestämmelser (se. prop. 1983/84:192 s. 9, även s. 35).

Sanktionsavgifter berördes inte särskilt i förarbetena till RF. Frågan om sanktionsavgifternas förhållande till avgifter i RF:s mening aktualiserades i samband med behandlingen av ett lagstiftningsärende om sanktionsavgifter vid överträdelser av import- och exportregleringar (prop. 1983/84:192, SkU 1983/84:46, rskr.1983/84:357). Av lagstiftningsärendet framgår att sanktionsavgifter inte ansågs kunna delegeras enligt dåvarande 8 kap. 9 § RF (prop. 1983/84:192 s. 31, 37 och 43; se även Lagrådet i prop. 1993/94:68 s. 71–73). Däremot ansågs delegation vara möjlig enligt dåvarande 8 kap. 7 § RF, om föreskrifterna rymdes inom något av de där uppräknade ämnesområdena.

Det torde numera vara klart att sanktionsavgifterna intar en mellanställning mellan ”egentliga” avgifter och brottspåföljder (se SOU 2007:96 s. 51). Föreskriftsrätten beträffande de nu aktuella sanktionsavgifterna kan därmed delegeras till regeringen enligt 8 kap. 3 § RF, under förutsättning att sanktionsavgifterna inte kan betecknas som ”rättsverkan av brott”, dvs. att överträdelsen som ligger till grund för sanktionsavgiften inte är belagd med straff. De nu aktuella försenings- och tilläggsavgifterna ska tas ut vid utebliven betalning av infrastrukturavgifter. Sanktionsavgifterna förutsätter således inte att något brott är begånget.

5.1.2 Förseningsavgift och tilläggsavgift

Regeringens bedömning: Om en infrastrukturavgift inte betalas inom den tid som har angetts i en betalningsupplmaning, bör särskilda avgifter, först en förseningsavgift och därefter en tilläggsavgift, kunna tas ut.

Regeringens förslag: Om en förseningsavgift eller tilläggsavgift inte betalas i rätt tid ska avgiften lämnas för indrivning.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning och förslag. Utredningen föreslog bl.a. att förseningsavgiften skulle uppgå till ett visst belopp.

Remissinstanserna: *Kronofogdemyndigheten* anser att det bör tydliggöras om dröjsmålsavgift ska tas ut eller inte. *Trafikverket* anser att det bör tydliggöras om tilläggsavgiften är en sanktionsavgift eller inte. *Transportstyrelsen* välkomnar förslaget om förseningsavgift och anser att en betalningsskyldig ska kunna påföras en tilläggsavgift högst en gång per bil och beslutsperiod, på motsvarande sätt som gäller för trängselskatt. *Trafikanalys* anser att det finns ett behov av de föreslagna möjligheterna till sanktioner, under de förutsättningar som anges i utredningen. *Mölnåls stad* har inget att erinra mot föreslagna sanktioner.

Skålen för regeringens bedömning och förslag: Som framgår av avsnitt 5.1.1 anser regeringen att en sanktion ska drabba en betalningsskyldig som inte betalar sin infrastrukturavgift inom föreskriven tid. Har betalning inte skett i tid ska den betalningsskyldige skriftligen uppmanas att betala avgiften. Kostnaden för det allmänna för att skicka en betalningsupplmaning bör inte bäras av systemet, utan av den person som inte betalar sin avgift inom föreskriven tid. En särskild avgift bör således tas ut i dessa fall. Utöver att täcka kostnaden för utskick av betalningsupplmaningen anser regeringen att avgiften även bör syfta till att förmå den enskilde att betala avgiften. Avgiftens storlek bör bestämmas med hänsyn härtill.

För att den särskilda avgiften ska fungera som ett effektivt påtryckningsmedel för att förmå de betalningsskyldiga att betala sina infrastrukturavgifter bör avgiften vara av en viss storlek. Härtill kommer den omständigheten att en bristande betalning måste uppgå till en viss nivå för att indrivning av beloppet ska komma i fråga, vilket bedöms nödvändigt för att ge systemet erforderlig tyngd. Vid bedömningen av den särskilda avgiftens storlek bör dock även beaktas att beslut om infrastrukturavgift kan komma att uppgå till relativt låga belopp om de endast avser någon eller några få passager.

För att tillgodose dels syftet med en särskild avgift, dels se till att denna blir proportionell i förhållande till det belopp som ska betalas, anser regeringen att det är lämpligt att avgift tas ut i två steg. Om en infrastrukturavgift inte betalas inom den tid som har angetts i beslutet ska den betalningsskyldige skriftligen uppmanas att betala avgiften och en förseningsavgift. Förseningsavgiften ska fungera som ett första påtryckningsmedel för att förmå den betalningsskyldige att betala sin infrastrukturavgift. Avgiftens storlek bör i enlighet härmed inte vara alltför hög, men ändå så pass hög att den får avsedd effekt som påtrycknings-

medel. Utredningen föreslog att förseningsavgiften skulle uppgå till 100 kronor. Regeringen anser dock att beloppet för närvarande bör uppgå till 300 kronor.

Om den betalningsskyldige inte betalar sin infrastrukturavgift eller den förseningsavgift som påförts, anser regeringen att ytterligare en särskild avgift, en tilläggsavgift, ska påföras den betalningsskyldige. Avgiften syftar, liksom förseningsavgiften, till att förmå den betalningsskyldige att betala sin avgift, men även till att inskräpa vikten av att betala infrastrukturavgifter inom föreskriven tid. Eftersom den betalningsskyldige i dessa fall redan har fått en påminnelse om betalningsskyldigheten anser regeringen att det är motiverat att tilläggsavgiften uppgår till ett högre belopp än förseningsavgiften. Regeringen anser att tilläggsavgiften för närvarande bör bestämmas till 500 kronor.

Utredningens förslag innehöll inte någon bestämmelse om att en betalningsskyldig ska kunna påföras en tilläggsavgift högst en gång per bil och beslutsperiod. Liksom *Transportstyrelsen* anser emellertid regeringen att en betalningsskyldig ska kunna påföras en förseningsavgift respektive tilläggsavgift högst en gång per bil och beslutsperiod, på motsvarande sätt som gäller för tilläggsavgiften enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

I fråga om en fordonsägare som använder transponder och betalar sin infrastrukturavgift via en betalningsförmedlare som avses i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem gäller särskilda bestämmelser. Enligt 18 § nämnda lag betalar en fordonsägare infrastrukturavgiften till sin betalningsförmedlare med befriande verkan. Det är således betalningsförmedlaren som är betalningsskyldig för avgiften i förhållande till avgiftsupptagaren. Om betalningsförmedlaren inte skulle fullgöra sitt åtagande är det inte något som ska drabba den enskilde. Förseningsavgift och tilläggsavgift bör därför inte tas ut av en fordonsägare som betalar sin infrastrukturavgift via en betalningsförmedlare som avses i lagen om elektroniska vägtullssystem. Utredningen har inte föreslagit att försenings- och tilläggsavgift i stället ska påföras betalningsförmedlaren. Inte heller regeringen anser att det vore en lämplig ordning. Sanktioner för det fall betalningsförmedlaren inte sköter sina åtaganden i förhållande till avgiftsupptagaren bör i stället regleras i parternas avtal.

Bestämmelserna om verkställighet i 15 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg ska gälla även för de förseningsavgifter och tilläggsavgifter som tas ut. Detta bör uttryckligen framgå av lagen, se föreslagna lydelse av 19 §.

Kronofogdemyndigheten har efterlyst ett tydliggörande i fråga om dröjsmålsavgift ska tas ut eller inte. Om en infrastrukturavgift inte betalas i tid ska, som framgår ovan, en förseningsavgift och, i förekommande fall, en tilläggsavgift tas ut. Obetalda belopp ska vidare lämnas för indrivning. Enligt regeringens uppfattning, och i likhet med vad som gäller för trängselskatt, utgör detta tillräckliga påtryckningsmedel för att betalning ska ske i rätt tid. Någon dröjsmålsavgift ska därför inte tas ut.

5.1.3 Sekretess

Regeringens förslag: Sekretess ska gälla i verksamhet som avser bestämmande av avgift med anledning av utebliven betalning av infrastrukturavgift eller fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens. I utredningens lagförslag angavs dock inte uttryckligen avgift med anledning av utebliven betalning av infrastrukturavgift.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har uttalat sig särskilt om förslagen.

Skälen för regeringens förslag: Sekretess gäller enligt 29 kap. 5 a § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL, 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.

Motsvarande sekretess gäller enligt 27 kap. 1 § OSL i fråga om skatt, bland annat trängselskatt. Av paragrafens tredje stycke framgår att med skatt avses även expeditionsavgift och tilläggsavgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

Som framgår av prop. 2013/14:25, s. 88 f., anser regeringen att det är mycket angeläget att den enskildes integritet värnas så långt det är möjligt inom ramen för systemet med infrastrukturavgifter på väg. Sekretess bör således gälla även i verksamhet som avser bestämmande av förseningsavgift och tilläggsavgift inom ramen för systemet för infrastrukturavgifter på väg eller fastställande av underlag för bestämmande av sådana avgifter för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. Regeringen anser att detta bör framgå uttryckligen av lagen. På så sätt kommer systemet för infrastrukturavgifter att motsvara vad som gäller i fråga om tilläggsavgift enligt lagen om trängselskatt.

5.2 Övriga sanktioner

5.2.1 Användningsförbud och avskyltning

Regeringens förslag: En avgiftspliktig bil ska inte få användas om infrastrukturavgift på allmän väg, förseningsavgift eller tilläggsavgift inte har betalats inom föreskriven tid och det totala avgiftsbeloppet uppgår till mer än 5 000 kronor och sex månader har gått sedan minst det beloppet senast skulle ha betalats. Förbudet ska gälla till dess den skuld som har föranlett förbudet har betalats.

Undantag från användningsförbudet ska gälla under vissa förutsättningar. Den myndighet som regeringen bestämmer ska även besluta om undantag från användningsförbudet om det finns särskilda skäl.

Beslut om undantag från bestämmelsen om användningsförbud ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

En polisman eller en bilinspektör ska avskylta en bil som används i strid mot ett användningsförbud.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Enligt utredningens förslag skulle ett användningsförbud inträda när det obetalda beloppet uppgick till mer än 1 000 kronor och när minst två månader hade förflutit sedan minst det beloppet skulle ha betalats. Fordonsägaren skulle vidare vara skyldig att se till att bilen inte användes i strid mot bestämmelserna om användningsförbud.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Stockholm* avstyrker förslaget eftersom åtgärderna framstår som oproportionerliga, särskilt med beaktande av de föreslagna tids- och beloppsgränserna. *Åklagarmyndigheten* anser att utredningens förslag synes vara väl avvägt. *Kronofogdemyndigheten* är positiv till förslaget, men påpekar att det finns en risk för svårigheter att tolka 24 a § i förslaget till ändring av förordningen om infrastrukturavgifter på väg. *Transportstyrelsen* delar utredningens bedömning att myndigheten ska besluta om undantag från användningsförbud. *Trafikanalys* anser att det finns ett behov av de föreslagna sanktionerna under de förutsättningar som anges i utredningen. *Mölnadalens kommun* har inget att erinra mot föreslagna sanktioner. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att ett användningsförbud under föreslagna omständigheter är en aningen drastisk åtgärd.

Skälen för regeringens förslag

Bakgrund

Utredningen har föreslagit att ett avgiftspliktigt fordon inte ska få användas om infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift inte har betalats i rätt tid. Förbudet ska dock endast inträda om det sammanlagda skuldbeloppet uppgår till mer än 1 000 kronor och minst två månader har gått sedan beloppet senast skulle ha betalats. Motsvarande förslag lämnades i fråga om trängselskattepliktiga fordon.

För att förmå fordonsägare att betala infrastrukturavgifter i tid är det nödvändigt att ha effektiva sanktioner. Härvid kan en jämförelse göras med trängselskattesystemet. Den skattskyldige påförs enligt 14 § lagen

(2004:629) om trängselskatt en särskild avgift (tilläggsavgift) med 500 kronor om trängselskatten inte betalas i rätt tid. Det är trots denna tilläggsavgift en relativt stor andel av fordonsägarna som inte betalar trängselskatten i tid. Det finns också en grupp fordonsägare som inte heller betalar skatten sedan tilläggsavgiften påförts. I regeringens proposition 2013/14:176 Fordonsrelaterade skulder finns en utförlig beskrivning av problemet kring skulder för obetald trängselskatt. Exempelvis kan nämnas att beslut om tilläggsavgift för 2011 omfattade 113 miljoner kronor, medan endast 83 miljoner kronor betalades in. Visserligen är det en viss förskjutning av beslut och inbetalning över kalenderåret, men beloppen har varit relativt konstanta under årens lopp. Dessutom har en liten grupp om cirka 100 gäldenärer obetalda trängselskatteskulder på tillsammans cirka 20 miljoner kronor. I propositionen redogörs särskilt för problemet med s.k. fordonsmålvakter (prop. 2013/14:176, s. 11 f.).

Regeringen kommer att ta ställning till behovet av ytterligare sanktioner än tilläggsavgiften i trängselskattesystemet vid behandlingen av utredningens slutbetänkande i de delar som rör trängselskatt. Det förhållandet att det är så många som, trots tilläggsavgiften om 500 kronor, inte betalar trängselskatten i rätt tid utgör dock enligt regeringens uppfattning skäl att överväga om det bör införas ytterligare sanktioner än de föreslagna försenings- och tilläggsavgifterna även vid utebliven betalning av infrastrukturavgifter. Regeringen anser att det i preventivt syfte är viktigt att det också finns andra sanktioner än avgifter, som träffar själva användningen av fordonet.

Användningsförbud

Enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227) får ett skattepliktigt fordon inte användas om fordonsskatten inte har betalats inom den tid som bestämts i lagen. Av 3 § samma lag följer att om ett fordon används i strid med 1 § och två månader har gått från den dag, då den skatt som har föranlett användningsförbudet senaste skulle ha betalats, ska polisen ta om hand om fordonets registreringsskyltar. En fordonsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid med 1 § sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 3 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader. En fordonsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas på något annat sätt i strid med 1 § döms till penningböter (4 § samma kapitel).

Ett liknande förbud att använda ett fordon om infrastrukturavgifter inte betalas i tid framstår som en lämplig åtgärd för att ytterligare inskräpa vikten av att betala avgifterna i rätt tid. Som *Svenska Bussbranschens Riksförbund* har antytt är dock ett förbud att använda sitt fordon en ingripande åtgärd för den enskilde. Liksom *Kammarrätten i Stockholm* anser regeringen att ett användningsförbud, under de omständigheter som utredningen har föreslagit, därmed inte kan anses proportionerligt. För att en så ingripande åtgärd som ett användningsförbud ska anses vara proportionerlig, bör den inte träffa dem som vid ett fåtal tillfällen har betalat sina avgifter för sent. Åtgärden är i stället ett lämpligt påtryckningsmedel för att förmå dem som upprepade gånger och under

en längre tid har underlåtit att betala infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift att betala dessa. För att ett användningsförbud ska anses proportionerligt bör dessutom krävas att ett mer betydande belopp kvarstår obetalt.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att åtgärderna ska bli aktuella först när det obetalda beloppet uppgår till mer än 5 000 kronor och minst 6 månader har förflutit sedan åtminstone det beloppet senast skulle ha betalats. En sådan ordning innebär att obetalda infrastrukturavgifter avseende enstaka passager inte medför användningsförbud. Under dessa omständigheter framstår förslaget, enligt regeringens uppfattning, som rimligt avvägt i förhållande till den nyttjanderättsinskränkning som det medför för den enskilde. Ett användningsförbud bör, liksom när det gäller fordonskatten, kopplas till att fordonets registreringsskyltar kan tas om hand om förbudet överträds (s.k. avskyltning). På grund av åtgärdernas ingripande karaktär anser regeringen att regleringen ska ske i lag.

Kronfogdemyndigheten har påpekat att det finns en risk för tolknings- svårigheter avseende 24 a § i förslaget till ändring i förordningen om infrastrukturavgifter på väg. Av utredningens författningsskomentar till bestämmelsen framgår att hela den skuld som medfört användningsförbud ska vara betald innan användningsförbudet upphör. Enligt Kronofogdemyndigheten är det oklart om detta också innefattar sådana poster som förfallit till betalning efter det att gränsen om 1 000 kronor uppnåddes och användningsförbud inträdde. Enligt regeringen bör användningsförbudet upphöra att gälla när hela den skuld på vilken användningsförbudet grundades, dvs. den skuld som fanns när användningsförbud inträdde, är betald. Om det vid detta tillfälle finns ytterligare skulder, får en ny bedömning göras av om dessa uppfyller rekvisiten för ett nytt användningsförbud. Det finns vidare enligt Kronofogdemyndigheten risk för otydlighet i och med det faktum att regeln enligt utredningen ska gälla separat för trängselskatt respektive infrastrukturavgifter. Redan i dag kan användningsförbud inträda separat om inte fordonskatt respektive vägavgift enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon betalas. Regeringen anser det mest lämpligt att de nu föreslagna reglerna endast omfattar infrastrukturavgifter och att användningsförbud kan inträda särskilt vid obetald trängselskatt.

Av prop. 2013/14:25, s. 65 f., framgår att regeringens uppfattning är att fordonets ägare, eller i vissa fall innehavare, ska vara betalningsskyldig för en infrastrukturavgift. Det är alltså inte föraren som är ansvarig för att pålagorna är betalda utan ägaren. Föraren får dock, vid en kontroll, ta konsekvenserna av ägarens eventuella underlåtenhet att betala sina avgifter, på så sätt att bilen inte får användas förrän betalning har skett, om kriterierna för ett användningsförbud är uppfyllda. Någon möjlighet för polisen att kvarhålla ett fordon vars ägare inte betalar självmant bör dock inte införas.

Undantag från användningsförbud

Liksom i fråga om fordonskatt anser regeringen att undantag från användningsförbudet bör gälla i vissa fall (jfr 6 kap. 1 § andra och tredje styckena och 6 kap. 2 § vägtrafikskattelagen). Undantagen innebär för

det första att en tidigare ägares skuld, som har beslutats efter ett ägarbyte, inte ska medföra användningsförbud för den nya köparen. Passager som har företagits under en viss period omfattas av sekretess. En köpare av en bil kan alltså inte med framgång undersöka om det kommer att fattas beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift för perioden innan ägarbytet. Om den tidigare ägaren inte betalar skulden ska det inte drabba den nye ägaren. För det andra ska användningsförbud inte inträda om fordonsägaren har fått anstånd med att betala pålagan.

En bil ska vidare, även om förutsättningarna för användningsförbud är uppfyllda, få användas om det finns särskilda skäl och den myndighet som regeringen bestämmer medger att bilen får användas. I fråga om vad som är särskilda skäl kan vägledning hämtas från motsvarande bestämmelser om fordonsskatt. Ett exempel på sådana skäl kan vara en fordonsägare som använder sitt fordon yrkesmässigt och betalar av sin skuld enligt en med Kronofogdemyndigheten uppgjord avbetalningsplan. Regeringen har för avsikt att utse Transportstyrelsen till beslutande myndighet.

Ett beslut om att inte medge att ett fordon får användas p.g.a. särskilda skäl ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Hänvisningen till allmän förvaltningsdomstol innebär att 14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar blir tillämplig. Av bestämmelsen följer att ett beslut ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats, om det inte för visst slag av mål föreskrivs annat. Eftersom de aktuella besluten kommer att fattas av Transportstyrelsen i Örebro innebär detta att besluten kommer att överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad. Enligt regeringens bedömning kommer antalet överklagade beslut att bli få. Det kan därmed vara en fördel att en förvaltningsrätt hanterar samtliga överklagade beslut. Regeringen anser därmed inte att det finns skäl att införa några särskilda forumbestämmelser för dessa fall.

Slutligen ska undantag från användningsförbudet gälla om bilen har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo eller om bilen tillhör ett konkursbo (jfr 6 kap. 2 § vägtrafikskattelagen).

Avskyltning

Om en bil används trots att den är belagd med användningsförbud ska en polisman eller en bilinspektör omhändertaga registreringsskyltarna (s.k. avskyltning). Avskyltning ska alltså kunna ske så snart användningsförbudet överträtts. Det är en skillnad mot i fordonsskattesammanhang, där användningsförbudet inträder direkt när skatten inte betalats, men en överträdelse av förbudet inte leder till någon avskyltning under de första två månaderna. En fordonsägare som uppsåtligt eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid med ett meddelat användningsförbud, men utan att fordonet är avskyltat, kan dock dömas till penningböter. Skillnaden motiveras av att den obetalda infrastrukturavgiften, innan användningsförbudet aktualiseras, har varit föremål för både förseningsavgift och tilläggsavgift. Den enskilde har således vid upprepade tillfällen uppmanats att betala sin skuld och är därmed väl medveten om densamma.

Av 17 kap. 1 § 4 jämförd med 6 kap. 12 § och 7 kap. 6 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister följer att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet brukar ett registrerat fordon utan registreringsskylt döms till penningböter. Även ägaren av fordonet kan dömas till samma straff om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet brukades. Att föra ett avskyltat fordon är således redan straffbelagt. Enligt regeringens uppfattning behöver det därmed inte införas några särskilda ansvarsbestämmelser för överträdelse av ett användningsförbud. Regeringen anser därmed att det inte heller finns behov av att reglera en skyldighet för fordonsägaren att se till att fordonet inte används i strid med bestämmelserna i lagen.

I vissa fall kan det vara olämpligt att ett fordons färd avbryts direkt vid en kontroll. Det kan t.ex. vara fallet om fordonet skulle utgöra en trafikfara om det lämnades på kontrollplatsen eller om fordonet är lastat med gods som skulle kunna innebära problem om det lämnades på platsen, t.ex. levande djur eller kylvaror. Den polisman eller bilinspektör som har tagit hand om ett fordons registreringsskyltar bör därför kunna medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

5.2.2 Ianspråktagande av fordon

Regeringens förslag: Rätten att ta i anspråk ett fordon enligt lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter ska även gälla för fordringar på avgifter enligt lagen om infrastrukturavgifter på väg och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kronofogdemyndigheten* är positiv till förslaget. *Transportstyrelsen* välkomnar förslaget, men framhåller behovet av en möjlighet till undantag för det fall fordonet bytt ägare. *Trafikanalys* anser att det finns ett behov av denna möjlighet till sanktion, under de förutsättningar som anges i utredningen. *Mölnbalds kommun* har inget att erinra mot föreslagna sanktioner.

Skälen för regeringens förslag: En ny lag, lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av fordringar på vissa skatter och avgifter, trädde i kraft den 1 juli 2014 (jfr propositionen Fordonsrelaterade skulder [prop. 2013/14:176]). Syftet med lagen är att dels minska de restförda fordonsrelaterade skulderna till det allmänna, dels minska incitamentet att använda s.k. fordonsmålvakter. Genom att låta en fordonsmålvakt, normalt en person utan utmättningsbara tillgångar, stå som registrerad ägare för ett fordon kan den civilrättslige ägaren och brukaren undandra sig det betalningsansvar som följer av ett fordonsinnehav.

Det allmänna ska, genom Kronofogdemyndigheten, kunna ta i anspråk ett fordon som föranleder debitering av vissa fordonsrelaterade skatter och avgifter. Ett ianspråktagande av ett fordon kommer endast att bli aktuellt i ett pågående utsköningsmål hos Kronofogdemyndigheten. När

sådana fordonsrelaterade skulder som omfattas av den nya lagen lämnas till Kronofogdemyndigheten för indrivning hos den registrerade ägaren av det aktuella fordonet görs det en tillgångsundersökning. Om Kronofogdemyndigheten i det pågående utsokningsmålet finner att gäldenären (fordonets registrerade ägare) saknar utmätningsbara tillgångar som räcker till betalning av skulderna och Kronofogdemyndigheten finner att fordonet inte tillhör gäldenären eller kan anses tillhöra denne kommer Kronofogdemyndigheten, om det är fråga om fordringar på skatter eller avgifter som omfattas av den nya lagen, att med stöd av lagen kunna ianspråka fordonet.

En fordran på infrastrukturavgift är, liksom övriga fordringar som omfattas av den nya lagen om ianspråktagande, relaterad till ett visst fordon. Fordringar på infrastrukturavgifter uppvisar även i övrigt stora likheter med särskilt fordringar på trängselskatt, vilka omfattas av den nya lagen. Regeringen anser därför att även infrastrukturavgifter enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, och de förseningsavgifter och tilläggsavgifter som föreslås i avsnitt 5.1.2, ska utgöra en möjlig grund för ianspråktagande av ett fordon enligt den nya lagen.

Av avsnitt 4.1 framgår att regeringen anser att utländska fordon ska omfattas av skyldigheten att betala infrastrukturavgifter. Detta medför att den nya lagen om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av fordringar på vissa skatter och avgifter även kommer att omfatta utländska fordon.

Transportstyrelsens synpunkt, att det finns behov av en möjlighet till undantag för det fall fordonet bytt ägare, framfördes även då propositionen Fordonsrelaterade skulder behandlades. Regeringen ansåg då att ett sådant undantag inte borde införas (nämnda prop. s. 46 f.). Enligt regeringens uppfattning finns det inte skäl att nu göra någon annan bedömning.

5.2.3 Lagförslagets förhållande till Europakonventionen och regeringsformen

Sedan den 1 januari 1995 gäller den europeiska konventionen av den 4 november 1950 angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, förkortad Europakonventionen, samt flertalet av konventionens tilläggsprotokoll som svensk lag (lagen [1994:1219] om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna). Enligt 2 kap. 19 § regeringsformen gäller att lagar och föreskrifter inte får meddelas i strid med Sveriges åtaganden enligt Europakonventionen.

I artikel 1 i Europakonventionens första tilläggsprotokoll anges att varje fysisk eller juridisk person ska ha rätt till respekt för sin egendom. Därutöver anges att ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser. Bestämmelserna inskränker dock inte en stats rätt att genomföra sådan lagstiftning som staten finner nödvändig för att reglera nyttjandet av egendom i överensstämmelse med det allmännas intresse eller för att säkerställa betalning av skatter eller andra pålagor eller av böter eller viten.

När det gäller egendomsskyddets omfattning har Europadomstolen framhållit att artikel 1 innehåller tre regler: i den första fastslås principen att egendom ska respekteras, i den andra uppställs villkoren för att någon ska få berövas sin egendom och i den tredje behandlas frågan om hur ägarens rätt att utnyttja sin egendom får begränsas. Domstolens syn på tolkningen har klargjorts i ett flertal rättsfall, däribland *Sporrong och Lönnroth mot Sverige*, dom den 23 september 1982 i mål nr 7151/75 och 7152/75, och *James m.fl. mot Förenade Konungariket*, dom den 21 februari 1986 i mål nr 8793/79.

Regeringens överväganden i fråga om hur den nya lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter förhåller sig till Europakonventionen och regeringsformen finns i propositionen Fordonsrelaterade skulder (prop. 2013/14:176 s. 51 f.). De ställningstaganden som regeringen gjort i nämnda proposition är relevanta även i fråga om de ändringar av den nya lagen som nu föreslås.

En sådan begränsning i rätten att använda sitt fordon som regeringen föreslår i avsnitt 5.2.1, utgör en inskränkning av rätten till egendomsskydd enligt det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen. Lagstiftning som staten finner nödvändig att genomföra för att reglera nyttjandet av egendom i överensstämmelse med det allmännas intresse eller för att säkerställa betalning av bland annat skatter eller andra pålagor är dock tillåten. En förutsättning för att en sådan rådighetsinskränkning ska vara tillåten är att de negativa verkningarna för den enskilde står i rimlig proportion till de allmännyttiga vinster som kan uppnås. Jfr bl.a. Effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet (Ds 2004:24) s. 25 f., Förverkande av fordon vid trafikbrott (Ds 2012:42) s. 32 f., och Fordonsrelaterade skulder (prop. 2013/14:176) s. 51 f.

Vid den proportionalitetsbedömning som ska göras i det aktuella fallet måste särskilt vägas syftet att säkerställa betalning för det allmännas fordringar mot de ingrepp i den enskildes äganderätt som en begränsning i rätten att nyttja sitt fordon medför.

Som framgår av propositionen Fordonsrelaterade skulder (s. 52) har cirka 100 000 gäldenärer skulder avseende fordonsskatt, trängselskatt och parkeringsavgifter. De sammanlagda skulderna uppgår till närmare 1,9 miljarder kronor, varav de 100 mest skuldtyngda gäldenärerna tillsammans står för en skuldsumma på över 340 miljoner kronor. Mot bakgrund av denna betalningshistorik anser regeringen att de påtryckningsmedel som finns för att förmå enskilda att betala trängselskatt inte är tillräckliga och att det krävs ytterligare åtgärder.

Det är inte acceptabelt att så stora skulder inte betalas. Vid införandet av ett system för infrastrukturavgifter är det därför av vikt att systemet utformas så att det blir så effektivt som möjligt. Förslaget om användningsförbud kan, liksom förslaget om ianspråktagande av fordon, förväntas bidra till att antalet personer som notoriskt underlåter att betala sina avgifter blir färre än de annars skulle ha varit. Genom förslaget uppstår även en preventiv effekt, eftersom personer som i dag undandrar sig betalningsansvar kan förväntas att i ökad utsträckning göra rätt för sig utan att några indrivningsåtgärder behöver vidtas. Det skapar förtroende hos dem som redan fullgör sina skyldigheter. De fordon som kommer att

bli föremål för en nyttjanderättsbegränsning är fordon vars ägare regelmässigt undandrar sig betalningsansvar.

Mot denna bakgrund och med hänsyn till förslaget syfte anser regeringen att förslaget om användningsförbud för ett fordon, med de ändringar av betalningstid och belopp som föreslås i avsnitt 5.2.1, sammantaget framstår som rimligt avvägt i förhållande till den nyttjanderättsinskränkning som det medför för den enskilde. Nyttjanderättsbegränsningen får enligt regeringens mening därmed anses förenlig med Europakonventionen.

Enligt 2 kap. 15 § första stycket regeringsformen är vars och ens egendom tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller något annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Med "expropriation eller annat sådant förfogande" avses att en förmögenhetsrätt – dvs. äganderätt eller annan rätt med ett ekonomiskt värde, t.ex. nyttjanderätt, servitut eller vägrätt – tvångsvis överförs eller tas i anspråk. Inskränkningar i rätten att använda lös egendom faller utanför bestämmelsens tillämpningsområde (prop. 2009/10:80 s. 164.). Det nu föreslagna användningsförbudet bedöms mot den bakgrunden inte omfattas av bestämmelserna om egendomsskydd i regeringsformen.

5.2.4 Ikraftträdandebestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2015. Ändringarna i lagen om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av vissa skatter och avgifter ska dock inte tillämpas på avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Utredningens förslag: Förslaget om tilläggsavgift föreslogs träda i kraft den 1 juli 2013, medan övriga författningsändringar föreslogs träda i kraft den 1 januari 2014. Ändringarna i lagen om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av vissa skatter och avgifter skulle inte tillämpas på avgifter som hade beslutats före ikraftträdandet.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att ett i kraftträdande den 1 januari 2014 inte ger mycket tid till att genomföra de förändringar som utredningens förslag föranleder. *Transportstyrelsen* anser att samtliga författningsförslag, även de som rör trängselskatt, bör träda i kraft den 1 januari 2014.

Skälen för regeringens förslag: De föreslagna lagändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2015. I likhet med ikraftträdandebestämmelserna till den nya lagen om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av vissa skatter och avgifter, bör dock ändringarna i nämnda lag inte omfatta skulder som debiterats före ikraftträdandet (jfr prop. 2013/14:176 s. 66).

6 Beräkning av infrastrukturavgifter

Regeringens förslag: Den beräknade andel av kostnaderna för ett vägavsnitt och tillhörande avgiftssystem som ska hänföras till en viss kategori av bilar ska kunna justeras om kostnaderna för den kategorin helt eller delvis ska finansieras med andra medel än lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter eller direkt med intäkter från infrastrukturavgifter.

Bestämmelserna ska träda i kraft den 1 januari 2015.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens förslag. Utredningens författningsförslag innehöll dock inte någon uttrycklig skrivning i fråga om beräkning av infrastrukturavgifter i den situation som regeringens förslag avser.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har uttalat sig särskilt i frågan. *Trafikverket* har underhand framfört att det vore önskvärt att lagtexten förtydligas i fråga om beräkning av infrastrukturavgifter när kostnaderna för en viss kategori av fordon helt eller delvis ska betalas med andra medel än avgifter.

Skälen för regeringens förslag: Hur infrastrukturavgifter på allmänna vägar ska beräknas och fördelas mellan olika kategorier av bilar framgår av 5 och 6 §§ lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. Utgångspunkten är att kostnaderna för uppförande av ett visst vägavsnitt, med tillhörande avgiftssystem, ska fördelas mellan olika kategorier av bilar utifrån deras beräknade andelar av kostnaderna. Respektive kategoris andel av kostnaderna ska som huvudregel motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om högre kostnader kan hänföras till en viss kategori av bilar, får dock denna kategoris andel av kostnaderna ökas i motsvarande mån.

Av propositionen *Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska väg-tullssystem* (prop. 2013/14:25 s. 54) framgår att det även kan förekomma situationer då en kategori av avgiftspliktiga bilar ska betala mindre än sin andel av kostnaderna för en allmän väg eller helt undantas från avgiftsplikt. Detta kan exempelvis bli fallet om staten vill subventionera en viss kategori av bilar. Skillnaden finansieras i ett sådant fall på annat sätt än med avgiftsintäkter, t.ex. med anslag. Subvention av en kategori av bilar får således inte innebära att en annan kategori av bilar belastas med kostnader som är hänförliga till den kategori som har subventionerats. Regeringen delar *Trafikverkets* underhand framförda uppfattning att det i lagen bör tydliggöras att de kostnader som ska bäras av den kategori av bilar som har subventionerats ska justeras.

I likhet med övriga ändringar som föreslås i denna remiss bör dessa ändringar träda i kraft den 1 januari 2015.

7 Konsekvenser

7.1 Utländska fordon

Avsikten med den föreslagna regleringen är att utländska fordon ska träffas av infrastrukturavgift i samma omfattning som de svenska. Ett system som inte skiljer mellan svenska och utländska fordon förhindrar snedvridning av konkurrensen och upplevs som mer rättvist, vilket bidrar till acceptansen av systemet.

7.1.1 Konsekvenser för fordonsägarna

Uttag av infrastrukturavgift för utländska fordon innebär förstas utgifter för de fordonsägare vars fordon är registrerade i ett annat land än Sverige och passerar en avgiftsbelagd allmän väg i Sverige. Andelen utländska fordon på de nu aktuella broarna i Motala och Sundsvall bedöms, enligt Transportstyrelsens rapport *Utländska fordon i svenska vägtullsystem* (dnr N2013/5217/TE), uppgå till ca 2,5 procent på årsbasis. De undantag som regeringen har för avsikt att införa för svenska fordon (se prop. 2013/14:25 s. 60 f.) bör även gälla för utländska fordon. Undantag kommer då att göras för utryckningsfordon, EG-mobilkranar och bussar med en totalvikt av minst 14 ton.

Transportstyrelsen avser tillhandahålla två möjliga betalningslösningar för att betala infrastrukturavgifter för utländska fordon: transponderbetalning och avisering av betalningsanmodan. Eventuellt kan det också bli aktuellt med en tredje betalningslösning, internetbaserad betaltjänst. Transportstyrelsen avgör vilken/vilka betalningslösningar som kommer att erbjudas.

De fordon, utländska och svenska, som är utrustade med en transponder som är ansluten till EasyGo- eller en EETS-betalningsförmedlare identifieras med hjälp av transpondern och betalar via betalningsförmedlaren, enligt överenskommelse med denna.

Merparten av fordonen bedöms dock inte vara utrustade med en transponder. Dessa kommer istället att identifieras med hjälp av fotografering av registreringsskylten och aviseras en betalningsanmodan enligt de ägaruppgifter som finns i hemlandets fordonsregister. Transportstyrelsen kommer för detta ändamål att teckna avtal med en aviseringspartner som har tillgång till uppgifter i merparten av de europeiska ländernas fordonsregister. På sikt kan det även bli aktuellt att Transportstyrelsen aviseras i egen regi. Detta förutsätter dock att Transportstyrelsen tecknar avtal med respektive land för att få tillgång till fordonsägaruppgifter.

Ett fullständigt avgiftsupptag från utländska fordon kommer inte att kunna garanteras med tanke på de praktiska svårigheter som finns avseende att identifiera och ta betalt av den betalningsskyldige. Detta kan uppfattas som negativt ur likabehandlings- och konkurrenssynpunkt. Regeringen bedömer dock att den kombination av tekniska lösningar som planeras ger rimliga förutsättningar för upptag av avgifterna även från utländska fordonsägare, i synnerhet på sikt då systemet är intrimmat och användningen av transponddrar bedöms öka.

7.1.2 Offentligfinansiella konsekvenser

Transportstyrelsen kommer att sköta en stor del av den praktiska hanteringen av avgiftsupptaget för utländska fordon. Transportstyrelsen har byggt upp ett s.k. centralsystem för hantering av upptag av trängsel-skatter och infrastrukturavgifter. Utveckling av detta centralsystem behövs för att kunna hantera utländska fordon och tillhandahålla betal-tjänster för dessa.

Infrastrukturavgiftssystemen ska bära en rättvisande andel av drifts-kostnaden för centralsystemet. Kostnaden inkluderar drift, förvaltning och licenser för it-systemet inklusive betaltjänsterna, hantering av inkommande och utgående handlingar inklusive porto, kundtjänst samt löpande information om systemet. Dessa kostnader bör finansieras med avgiftsintäkterna. Kapitalkostnaderna kopplade till utvecklingen av det nationella centralsystemet för hantering av utländska fordon avses dock i sin helhet belasta anslagen för trängselkattesystemen i Stockholm och Göteborg.

Förslaget om utländska fordon kommer att innebära ökade intäkter från infrastrukturavgifterna men även ökade driftskostnader. Storleken på dessa intäkter och kostnader är dock svåra att uppskatta innan de föreslagna reglerna har tillämpats en tid. Osäkerheterna i uppskattningarna beror bl.a. på hur Transportstyrelsens avtal med aviseringspartnern kommer att se ut, vilka fordonsregister aviseringspartnern har tillgång till, betalningsbenägenheten hos utländska fordonsägare samt hur många passager som i genomsnitt görs per beslut.

Nedanstående uppskattningar baseras på att intäkter inledningsvis fås från 50 procent av de utländska fordonen och att av dessa betalar 95 procent sin infrastrukturavgift inom förfallotiden, medan 5 procent av dem betalar först efter att en förseningsavgift eller förseningsavgift och tilläggsavgift påförts. Transportstyrelsen uppskattar att resultatet från utländska fordon i Motala och Sundsvall inledningsvis genererar ett underskott på 0,1 miljoner kronor per år. Resultatet från utländska fordon bör dock kunna öka efterhand som betalningslösningarna för dessa trimmas in.

I samband med uppstarten av avgiftssystemen krävs särskilda informationsinsatser av engångskaraktär. Kostnaden för detta bedöms av Transportstyrelsen uppgå till drygt 3 miljoner kronor per system och bör finansieras från anslaget för väghållning (se prop. 2013/14:25 s. 146 f.). Transportstyrelsen bedömer att såväl information till utländska som svenska fordonsägare ryms inom detta belopp.

Övriga tillkommande kostnader som uppstår hos Trafikverket i samband med att utländska fordon träffas av infrastrukturavgift i samma utsträckning som svenska bedöms som marginella och finansieras av avgiftsintäkterna.

Tillkommande kostnader som uppstår hos Kronofogdemyndigheten och Domstolarna i samband med uttag av infrastrukturavgift för utländska fordon bedöms även de som marginella och ryms inom myndigheternas befintliga anslagsramar. Kronofogdemyndigheten menar visserligen i sitt remissyttrande att utredningen, i sin beräkning av antalet förväntade indrivningsuppdrag riktade mot ägare till utländska fordon, inte i tillräcklig utsträckning tagit hänsyn till risken att utländska

fordonsägare, av misstag eller brist på information, i högre grad än svenska fordonsägare kommer att underlåta att erlægga infrastrukturavgift i rätt tid. Detta får förstås utifrån att vägtullsutredningen föreslog undantag från förvaltningslagens (1986:223) krav på motivering och under rättelse av beslut, men då avisering nu görs så torde problemet vara betydligt mindre.

7.2 Sanktioner

Ett system med infrastrukturavgifter förutsätter att det sker kontroll av att betalning fullgörs. Om betalning inte sker inom föreskriven tid måste någon form av påtryckning kunna utövas. Frågor om kontroll och sanktioner har stor betydelse för att ett system ska upplevas som trovärdigt och rättvist, vilket i sin tur har betydelse för om trafikanterna ska acceptera systemet.

7.2.1 Konsekvenser för trafikanterna

De fordonsägare som inte betalar sin infrastrukturavgift inom den tid som har angetts i en betalningsuppmaning kommer att påföras en förseningsavgift på 300 kronor. Om infrastrukturavgift eller förseningsavgift inte betalas inom den tid som har angetts i en betalningsuppmaning kommer dessutom en tilläggsavgift att tas ut med 500 kronor. Förseningsavgift och tilläggsavgift får påföras en betalningsskyldig högst en gång per bil och betalningsperiod.

Tilläggsavgiften syftar, liksom förseningsavgiften, till att förmå den betalningsskyldige att betala sin avgift, men även till att inskräpa vikten av att betala infrastrukturavgifter inom föreskriven tid. Förseningsavgift och tilläggsavgift ska dock inte tas ut av en fordonsägare som betalar sin infrastrukturavgift via en betalningsförmedlare eftersom det i detta fall är betalningsförmedlaren som är betalningsskyldig i förhållande till avgiftsupptagaren.

I det fall infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift inte har betalats inom föreskriven tid och det totala avgiftsbeloppet uppgår till mer än 5 000 kr och sex månader har gått sedan minst det beloppet senast skulle ha betalats ska bilen beläggas med användningsförbud. Förbudet ska gälla till dess skulden har betalats. Det är fordonsägarens skyldighet att säkerställa att användningsförbudet följs. Föraren får dock, vid en kontroll, ta konsekvensen av fordonsägarens underlåtenhet på så sätt att bilen inte får användas förrän betalning har skett.

Om bilen används trots att den är belagd med användningsförbud ska polis omhändertar registrerings skyltarna (s.k. avskyltning). Avskyltning ska kunna ske så snart användningsförbudet överträtts.

Det allmänna ska, genom Kronofogdemyndigheten, kunna ta i anspråk ett fordon baserat på fordran om infrastrukturavgift. En ny lag, lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av fordringar på vissa skatter och avgifter, trädde i kraft den 1 juli 2014. Regeringen anser att infrastrukturavgifter och tillhörande förseningsavgifter och tilläggsavgifter ska utgöra en möjlig grund för ianspråktagande av ett fordon

enligt den nya lagen. De eventuella merkostnader detta medför för Kronofogdemyndigheten bedöms vara marginella och rymmas inom befintliga ekonomiska ramar.

7.2.2 Offentligfinansiella konsekvenser

Hantering av förseningsavgift och tilläggsavgift för infrastrukturavgift kräver vissa systemanpassningar i Transportstyrelsens centralssystem. Transportstyrelsen bedömer att systemanpassningarna kostar 2 miljoner kronor och att de årliga driftkostnaderna ökar med 1–2 miljoner kronor. Dessa kostnader bör finansieras av avgiftsintäkterna.

För polisen tillkommer arbetsuppgifter i form av kontroll av om infrastrukturavgift har betalats, eventuell avskyltning samt utfärdande av böter för det fall att fordonet brukas trots att det är avskyltat. Sådana arbetsuppgifter ingår redan för trafikpolisen i och med kontroller av vägavgift, fordonsskatt, överlast med mera. Eftersom arbetsuppgifterna ska ske i samband med annan kontroll på väg bedöms merarbetet för polisen kunna hanteras inom befintlig anslagsram.

Med dagens reglering kan polisen inte utfärda ordningsbot avseende ett utländskt fordon som framförs trots att det är avskyltat. Ett strafföreläggande kan dock utfärdas av en åklagare. De ökade resurser som krävs på Åklagarmyndigheten med anledning av detta bedöms rymmas inom befintliga ekonomiska ramar.

Beslut om undantag från användningsförbud bedöms inte medföra något större antal mål i domstolarna utan kan hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Förslaget om förseningsavgift och tilläggsavgift kommer att innebära ökade intäkter från infrastrukturavgifterna. Storleken på dessa intäkter är dock svåra att uppskatta innan de föreslagna reglerna har tillämpats en tid. Osäkerheterna i uppskattningarna beror bl.a. på betalningsbenägenheten hos fordonsägare samt hur många passager som i genomsnitt görs per beslut. Baserat på erfarenheter från trängselskatt i Göteborg och Stockholm uppskattar Transportstyrelsen att det i fallen med Motala och Sundsvall sammanlagt rör sig om i vart fall 3,7 miljoner kronor per år för de svenske registrerade fordonen. Intäkter från sanktionsavgifter för utländska fordon ingår i uppskattningen av resultatet för utländska fordon i avsnitt 7.1.2 ovan.

7.3 Sammanfattning

Sammantaget anser regeringen att utländska fordon ska träffas av infrastrukturavgift i samma omfattning som de svenska. Detta är en viktig fråga ur rättvisesynpunkt. Under ett intrimningsskede bedöms resultatet från utländska fordon visserligen ge ett underskott men detta förväntas uppvägas av intäkterna från sanktionsavgifterna. Med hänsyn till de praktiska svårigheter som är förknippade med att ta betalt för utländska fordon och att detta är en ny företeelse i Sverige, som inte är direkt jämförbar med de förhållanden som råder i andra länder som idag tar betalt

för utländska fordon, anses det rimligt att det tar en tid att skapa effektivitet i systemet.

Regeringen har för avsikt att införa trängselskatt för utländska fordon. Enhetlig hantering av utländska fordon avseende trängselskatt och infrastrukturavgifter är ytterligare ett argument för att införa infrastrukturavgift för utländska fordon, inte minst för att detta underlättar de informationsinsatser som riktas till de utländska fordonsägarna.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

6 §

Paragrafen reglerar hur de kostnader som avses i 5 § första stycket ska fördelas mellan olika kategorier och typer av bilar. Paragrafen behandlas i avsnitt 6.

I paragrafens *andra stycke* tydliggörs hur kostnaderna för ett vägvagnssnitt ska fördelas om de kostnader som kan hänföras till en viss kategori av bilar, eller en viss typ av bil inom en kategori, helt eller delvis ska finansieras på annat sätt än med avgifter. Bestämmelsen kan exempelvis bli tillämplig om kostnaderna för en viss kategori av bilar helt eller delvis finansieras med anslag.

14 §

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om förbud att använda en bil. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.1.

Första stycket innehåller de kriterier som ska vara uppfyllda för att användningsförbud ska inträda. Det ska finnas skulder hänförliga till bilen avseende infrastrukturavgifter och avgifter som har påförts fordonsägaren på grund av utebliven betalning av infrastrukturavgifter, uppgående till ett belopp som överstiger 5 000 kronor. Beloppet ska vidare ha varit förfallet till betalning under minst sex månader. Användningsförbudet inträder så snart kriterierna är uppfyllda.

I *andra stycket* regleras användningsförbudets längd. Förbudet gäller till dess den skuld som har föranlett förbudet har betalats. Om det vid detta tillfälle finns nya skulder, ska en ny bedömning göras av om dessa uppfyller rekvisiten för ett nytt användningsförbud.

I *tredje stycket* redovisas de undantagssituationer då en bil får användas trots att infrastrukturavgifter inte har betalats. Enligt *punkten 1* ska en avgift som har påförts en tidigare ägare av fordonet, efter att ägarbyte skett, inte påverka den nya ägarens rätt att använda fordonet. Om anstånd med betalning av infrastrukturavgifter gäller får, enligt *punkten 2*, dessa avgifter inte ligga till grund för ett användningsförbud. Användningsförbud inträder dock om anståndet löper ut utan att avgifterna har betalats och övriga förutsättningar för ett förbud är uppfyllda.

I *fjärde stycket* finns en dispensmöjlighet från bestämmelserna om användningsförbud. En förutsättning för dispens är att särskilda skäl anses föreligga. I fråga om vad som är att anse som särskilda skäl kan vägledning hämtas från motsvarande bestämmelser om fordonsskatt (jfr 6 kap. 1 § tredje stycket vägtrafikskattelagen [2006:227]). Ett exempel på ett sådant skäl kan vara en fordonsägare som använder sitt fordon yrkesmässigt och betalar av sin skuld enligt en med Kronofogdemyndigheten uppgjord avbetalningsplan. Bestämmelsen ska tillämpas restriktivt. Sådana beslut får överklagas enligt nu föreslagna 17 §, jfr nedan.

15 §

I paragrafen, som är ny, regleras vissa undantag från bestämmelserna om användningsförbud särskilt. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.1.

En bil som har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo får användas av den nye ägaren, trots att avgifter som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Undantaget gäller även om bilen säljs vidare av den som har förvärvat den vid försäljningen. Motsvarande ordning ska gälla även för fordon som tillhör ett konkursbo.

16 §

Paragrafen är ny och behandlas i avsnitt 5.2.1. I paragrafen regleras omhändertagande av en bils registreringsskyltar i de fall bilen har använts i strid med ett användningsförbud.

Av *första stycket* framgår att registreringsskyltarna ska tas om hand så snart ett användningsförbud har överträtts. Användningsförbud enligt 14 § inträder inte förrän det finns obetalda avgifter knutna till fordonet som uppgår till mer än 5 000 kr och minst sex månader har gått sedan hela beloppet senast skulle ha betalats. Den enskilde kommer därmed att ha fått påminnelser om sin skuld och blivit påförd både förseningsavgift och tilläggsavgift innan ett användningsförbud aktualiseras. Den enskilde torde därmed inte vara ovetande om att han har skulder uppgående till ett belopp som medför att fordonet inte får användas.

Flyttning av fordonet enligt *andra stycket* bör bl.a. medges om fordonet annars skulle utgöra en trafikfara eller om det är lastat med gods som skulle kunna innebära problem om färden avbröts direkt, t.ex. levande djur eller kylvaror.

17 §

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om överklagande av beslut. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.1.

Av *första stycket* framgår att den enda typ av beslut enligt lagen som får överklagas till allmän förvaltningsdomstol är beslut som avser medgivande av att ett fordon, på grund av särskilda skäl, får användas trots att förutsättningarna för ett användningsförbud är uppfyllda. De beslut som i praktiken kan överklagas är beslut om att inte medge att ett fordon får användas. Vilken förvaltningsdomstol som kommer att vara behörig i det enskilda fallet framgår av 14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

Enligt *andra stycket* krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

19 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om verkställighet av infrastrukturavgifter på allmän väg och behandlas i avsnitt 5.1.2.

I paragrafens *första stycke* görs ett tillägg som innebär att även förseningsavgift eller tilläggsavgift som har påförts en betalningsskyldig, på grund av att betalning av infrastrukturavgift inte har skett i rätt tid, ska lämnas för indrivning.

20 §

Paragrafen reglerar bemyndiganden och behandlas i avsnitt 5.1.1.

En *ny sjätte punkt* läggs till paragrafens *första stycke*. Tillägget innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges rätt att meddela föreskrifter om att avgifter ska tas ut om en infrastrukturavgift inte betalas i rätt tid.

8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

1 §

Paragrafen reglerar lagens tillämpningsområde och behandlas i avsnitt 5.2.2.

En *ny femte punkt* läggs till paragrafen. Tillägget innebär att rätten att ta ett fordon i anspråk även gäller för betalning av statens fordringar på infrastrukturavgift och förseningsavgift eller tilläggsavgift, som har utfärdats på grund av utebliven betalning av en infrastrukturavgift.

8.3 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

29 kap.

5 a §

I paragrafen regleras sekretess för verksamhet som avser infrastrukturavgifter på väg. Paragrafen behandlas i avsnitt 5.1.3.

I paragrafens *första stycke* görs ett tillägg som innebär att även verksamhet som avser bestämmande av eller fastställande av underlag för bestämmande av förseningsavgift eller tilläggsavgift med anledning av utebliven betalning av infrastrukturavgift, ska omfattas av sekretess enligt bestämmelsen.

Även *andra stycket* ändras så att bestämmelsen omfattar förseningsavgift och tilläggsavgift med anledning av utebliven betalning av infrastrukturavgift.

Sammanfattning – i nu relevanta delar – av delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60)

Utredningens uppdrag

Den särskilda utredaren ska ta fram författningsförslag avseende uttag av avgifter vid användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet. Utredaren ska även undersöka villkoren för att ta ut avgift för användandet av väginfrastruktur för fordon som inte är registrerade i Sverige. Förslag ska lämnas på hur ett avgiftsuttag för sådana fordon kan utformas. Vidare ska utredaren lämna de författningsförslag som genomförandet av kommissionens beslut (EG) nr 750/2009 om det europeiska systemet för elektroniska vägtullar kräver.

Utredningens uppdrag i den del som avser trängselskatt ska presenteras i ett slutbetänkande senast den 15 februari 2013.

Infrastrukturavgifter på väg

Utredningen har kunnat konstatera att Eurovinjettdirektivet (EG) nr 62/1999 måste genomföras i svensk rätt när avgifter på broar ska tas ut. Syftet med Eurovinjettdirektivet är att avlägsna snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna. Därför ska avgiftssystemen harmonieras för de tunga lastbilarna, dvs. lastbilar som inklusive eventuellt släp har en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton. Direktivet tvingar inte medlemsstaterna att införa vägavgifter och vägtullar, men om sådana tas ut måste direktivets villkor följas. Direktivet är bland annat tillämpligt på distansbaserade vägtullar, exempelvis infrastrukturavgifter. Personbilar, bussar och lätta lastbilar omfattas inte av direktivets bestämmelser.

Eurovinjettdirektivet reglerar bland annat hur avgifterna ska beräknas. En av de viktigaste principerna är den om återvinning av kostnaderna, dvs. att avgifterna ska beräknas utifrån kostnaden för att uppföra och driva det aktuella vägavsnittet. Kostnaderna får inte vältras över på lastbilskollektivet utan ska fördelas på olika fordon utifrån deras andel av kostnaderna. Vidare får inte kostnaderna skrivas av på kortare tid än 20 år. Direktivet medger inte heller att rabatter utformas hur som helst eller att differentiering sker på annat sätt än som anges där förutom i vissa angivna undantagsfall.

Eurovinjettdirektivets bestämmelser om infrastrukturavgifter ska alltså genomföras i det svenska rättssystemet. När Eurovinjettdirektivet genomförs ska de nya bestämmelserna enligt utredningens förslag ges en generell innebörd. Reglerna ska alltså omfatta alla allmänna vägar, dvs. även andra vägar än dem som omfattas av direktivets tillämpningsområde (som är det transeuropeiska vägnätet och motorvägsnät). Enskilda vägar ska endast omfattas av bestämmelserna om de ingår i det transeuropeiska vägnätet (dvs. Öresundsbron) eller är motorvägar. Bestämmelserna ska även tillämpas på andra typer av bilar än tunga

lastbilar, exempelvis personbilar. Undantag ska göras för utryckningsfordon och EG-mobilkrantar.

Vid bestämningen av avgifternas storlek måste hänsyn både tas till Eurovinjettdirektivets bestämmelser och de svenska principerna om vad som är en skatt och vad som är en avgift. Infrastrukturavgifterna måste mot denna bakgrund bestämmas så att de inte överstiger kostnaderna för uppförande, underhåll, drift och utveckling av just det vägvagnsnitt och det vägtullssystem som man betalar för att passera.

Infrastrukturavgiften kan och bör enligt utredningens bedömning utformas på ett sådant sätt att den i regeringsformens mening är en avgift. Direktivet ställer krav på differentiering på grund av EURO-utsläppsklass. En sådan differentiering medför enligt utredningens bedömning inte att det blir fråga om en skatt, så länge differentieringen är marginell. Utgångspunkten vid fastställandet av avgiftsnivåerna är att de måste bestämmas till en rimlig nivå, baserat på kostnaden för motprestationen för den aktuella kategorin avgiftspliktiga fordon, och att intäkterna inte får överstiga kostnaderna för den aktuella infrastrukturinvesteringen. Om kostnaderna för att uppföra bron är lika för olika fordonskategorier är det inte möjligt att differentiera avgifterna mer än marginellt. En större skillnad måste finansieras med anslag.

Dessa principer har inte fullt ut beaktats vid ingåendet av avtalen avseende de nya broarna i Motala, Sundsvall och Skurusundet. De förutsättningar som har legat till grund för avtalen kan mot bakgrund av nämnda principer enligt utredningens bedömning inte styra utformningen av reglerna om infrastrukturavgifter.

Utredningen föreslår att avgifternas nivåer på de allmänna vägarna ska bestämmas av Trafikverket, som har tillgång till uppgifter om kostnaderna för att bygga infrastrukturen, trafikflöden och annat som behövs för att kunna ta ställning till avgiftens belopp. Eftersom broarna ännu inte är färdigbyggda finns inga slutliga uppgifter om kostnaderna för uppförandet. Utredningen kan därför inte föreslå några avgiftsnivåer.

Öresundsbro Konsortiet ska omfattas av vissa bestämmelser om differentiering, principen om att avgifterna endast ska finansiera investeringen och bestämmelserna om tillsyn och rapportering. Nationella regler, dvs. bestämmelser som inte har sin grund i Eurovinjettdirektivet, ska inte tillämpas på Öresundsbro Konsortiet.

Bestämmelserna ska föras in i en generell lag och i en gemensam förordning för de olika vägvagnsnitten (utom Svinesundsbron). Bestämmelsen i 29 § väglagen (1971:948) ska ändras till att endast avse avgift för användande av färja.

Utredningen anser att utländska fordon kan och ska omfattas av reglerna om infrastrukturavgifter på väg. De problem som finns kring tillgång till andra länders vägtrafikregister måste enligt utredningens uppfattning anses överkomliga. Det finns olika möjligheter till utbyte med andra länder av uppgifter om fordonsägare, även om sådant utbyte kan vara förknippat med kostnader. Utsikterna att kunna sluta överenskommelser med de andra nordiska länderna om kostnadsfritt utbyte av ägaruppgifter bedöms dock vara goda. Bristen på automatisk tillgång till trafikregister i andra länder innebär att den enskilde i vissa fall inte kan underrättas om beslut avseende infrastrukturavgift. Beslutet får därmed aldrig laga kraft. Uppgifter som ligger till grund för beslutet kan då inte

heller gallras förrän vid preskriptionen. Detta är brister som enligt utredningens mening kan accepteras.

För att underlätta för de utländska fordonsägarna att betala infrastrukturavgifterna ska, förutom sådan videoregistrering (ANPR) som i dag används i trängselskattesystemet, även transponder (DSRC) kunna användas. Svenska fordonsägare ska också kunna använda transponder. Något krav på transponder ska dock inte införas, varken för utländska eller svenska fordon.

Fordonets ägare ska vara betalningsskyldig för avgiften.

Infrastrukturavgift på allmän väg ska betalas kvartalsvis. Om den enskilde begär det kan kortare betalningsperioder medges. Om betalning sker genom betalningsförmedlare enligt den föreslagna lagen om elektroniska vägavgiftssystem (se följande avsnitt) ska avgiften betalas månadsvis.

Tilläggsavgift ska tas ut vid utebliven betalning av infrastrukturavgift på allmän väg. Om en bil har utrustats med transponder som är kopplad till ett avtal med en betalningsförmedlare enligt den föreslagna lagen om elektroniska vägavgiftssystem, ska tilläggsavgift inte tas ut av den betalningsskyldige.

Betalning av infrastrukturavgift på allmän väg ska ske vid samma tidpunkt för utländska som för svenska fordon. Betalning för passage av betaltation för utländska fordon ska dock i första hand ske genom betalningsförmedlare eller på nätet. Ett undantag från motiverings- och undermålningskyldigheten enligt förvaltningslagen (1986:223) ska införas för de utländska fordonen såvitt avser beslutet att ta ut infrastrukturavgift. Om betalning inte sker inom föreskriven tid ska en underrättelse skickas och en tilläggsavgift tas ut.

Integritetsaspekten bör hanteras på samma sätt som i systemet med trängselskatter. I fråga om allmän kameraövervakning, behandling av personuppgifter och sekretess ska liknande bestämmelser tas in som i dag finns i systemet med trängselskatter.

Väghållaren ska vara ansvarig för avgiftsupptaget. På allmän väg ska alltså Trafikverket vara avgiftsupptagare. Transportstyrelsen ska dock, för Trafikverkets räkning, sköta administrationen av avgiftsupptaget. Transportstyrelsen ska med andra ord besluta om att ta ut avgiften och handlägga ansökningar om befrielse, anstånd, betalningsperiodens längd m.m. Transportstyrelsen ska också meddela föreskrifter i de delarna.

Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över avgiftssättningen på enskilda vägar, dvs. i nuläget endast Öresundsbro Konsortiets avgiftssättning. Tillsynsmyndigheten ska kunna besluta om de förelägganden och förbud som behövs. Förelägganden och förbud ska kunna förenas med vite.

Infrastrukturavgiften bör specialdestineras för att användas för att finansiera samma vägavsnitt som den tas ut på.

Ett beslut om att ta ut infrastrukturavgift och tilläggsavgift ska kunna överklagas. En särskild forumregel ska införas. Beslut om infrastrukturavgift på allmän väg ska således överklagas till den domstol inom vars domkrets den enskilde är bosatt. Beslut avseende utländska fordon ska överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad. Det ska inte, som i trängselskattehanvändande, införas en ovillkorlig rätt till muntlig förhandling i mål om tilläggsavgift.

Utredningen kommer att behandla frågan om påminnelse- och sanktionsavgifter i det fortsatta arbetet. I det sammanhanget kommer utredningen också att utreda om andra kontroll- och sanktionsåtgärder ska införas. Utredningen lämnar därför inga förslag i det avseendet i detta delbetänkande.

Konsekvenser

De kostnader som uppstår för Trafikverket och Transportstyrelsen för att ta ut infrastrukturavgifterna och driva vägtullssystemen ska täckas av intäkterna från avgifterna. I det beloppet ska då också ligga kostnader för att fatta beslut om infrastrukturavgift och tilläggsavgift, omprövning, befrielse och anstånd. Någon ytterligare finansiering krävs därför inte i det avseendet. För de myndigheter som i mindre mån berörs av reglerna, dvs. domstolarna och Kronofogdemyndigheten, bedöms kostnaderna rymmas inom befintlig ram. Tillsynen av systemet ska finansieras med särskilda tillsynsavgifter.

Informationsinsatser bedöms kosta drygt tre miljoner kronor. Kostnaden ska finansieras med anslag och bedöms rymmas inom befintliga ramar.

Den utländska trafiken i samtliga vägtullsområden bedöms sammanlagt uppgå till omkring tre procent. De möjliga bruttointäkterna från den utländska fordonsflottan kan mycket grovt uppskattas till omkring sju miljoner kronor per år för de tre broarna. Beroende på möjligheter och sätt att betala kan nettointäkterna för de olika betalningssystemen variera kraftigt. Utredningen har som ovan nämnts föreslagit en kombination av betalningssätt, för att kunna få in en så stor andel avgifter som möjligt. Utredningen ska i sitt fortsatta arbete behandla frågan om utländska fordon ska omfattas av trängselskatt. Konsekvensanalysen kan därför komma att justeras i denna del.

Ikraftträdande

Den nya bron i Motala förväntas öppnas för trafik under hösten 2013. Då måste ett regelverk finnas på plats. Bestämmelserna föreslås därför träda i kraft den 1 juli 2013.

Sammanfattning – i nu relevanta delar – av slutbetänkandet Trängselskatt – delegation och utländska fordon (SOU 2013:3)

Utredningens uppdrag

Utredaren ska analysera förutsättningarna för och lämna förslag till vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller sådan skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen och som tas ut i form av trängselskatt. Utredaren ska också lämna förslag till hur en sådan delegation kan utformas.

Utredaren ska även undersöka villkoren för att ta ut trängselskatt för fordon som inte är registrerade i Sverige. Förslag ska lämnas på hur ett skatteuttag för sådana fordon kan utformas. I det sammanhanget ska även utformningen av påminnelse- och sanktionsavgifter vid utebliven betalning analyseras. Utredaren ska ta ställning till hur framtida höjningar av trängselskatten bör utformas och på vilket eller vilka sätt sådana höjningar bör genomföras. I uppdraget ingår även att överväga vilka allmänna förvaltningsdomstolar som ska pröva mål om trängselskatt som första instans.

Utredaren ska vidare ta ställning till de författningsändringar som kan aktualiseras och lämna förslag till sådana ändringar. I uppdraget ingår inte att föreslå ändringar i grundlag. En konsekvensbeskrivning ska göras av förslagen. Utredaren ska även bedöma förslagens påverkan på intäkterna från trängselskatt i Stockholm och Göteborg.

I uppdraget ingår bland annat också att ta fram författningsförslag till uttag av avgifter vid användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet. Det har utredningen gjort i delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem, SOU 2012:60.

Utländska fordon

Utländska fordon ska omfattas av trängselskatt.

För att kunna ta betalt för passager som görs av fordon som är registrerade i utlandet krävs bland annat tillgång till andra länders motsvarighet till vägtrafikregistret. Det finns möjligheter till utbyte med andra länder av uppgifter om fordonsägare. Sådant utbyte kan vara förknippat med kostnader. Utsikterna att kunna sluta överenskommelser med de andra nordiska länderna om kostnadsfritt utbyte av ägaruppgifter bedöms dock vara goda.

Utländska fordonsägare ska betala genom transponder eller på internet. Om betalning inte gjorts i tid ska en underrättelse skickas och en förseningsavgift tas ut.

Det kan konstateras att i och med att det numera finns ett nytt indrivningsdirektiv, som omfattar alla skatter och avgifter, kan trängselskatt avseende utländska fordon drivas in i EU.

Den som har ett särskilt parkeringsstillstånd för funktionshindrade enligt bestämmelserna i ett land inom EES ska efter ansökan medges undantag från trängselskatteplikt för en viss bil.

Betalning av trängselskatt

Utvecklingen inom EU gör att alltfler vägtullsystem accepterar betalning med stöd av transponder. Därmed blir det fler transpondrar i den internationella trafiken. Den tillkommande kostnaden för investering av ett system med transponder är försumbar. Samtidigt är kostnaderna för administrationen för transponder väsentligen lägre än videoregistrering, särskilt för de utländska fordonen. Utredningen föreslår därför att transponder ska användas som ett komplement till videoregistrering.

Som sagts ovan ska utländska fordonsägare betala trängselskatten med stöd av transponder eller på internet. Om betalning inte sker inom föreskriven tid ska en underrättelse skickas och förseningsavgift tas ut.

Ett undantag från motiverings- och underrättelseskyldigheten enligt förvaltningslagen (1986:223) ska införas för de utländska fordonsägarna såvitt avser beslutet att ta ut trängselskatt. Sådan skyldighet ska dock fullgöras på begäran och senast vid påminnelse om betalning, dvs. när en underrättelse skickas ut.

Betalningsreglerna ska justeras så att trängselskatt som huvudregel betalas kvartalsvis för att i möjligaste mån undvika debiteringar av låga belopp. Om den enskilde begär det ska en betalningsperiod om en månad medges. Om betalning sker genom betalningsförmedlare enligt den föreslagna lagen om elektroniska vägtullsystem ska trängselskatten betalas månadsvis.

Sanktioner avseende trängselskatt och infrastrukturavgifter på väg

En förseningsavgift om 100 kronor ska tas ut om trängselskatten eller infrastrukturavgiften inte har betalats i tid. Avgiftens storlek ska bestämmas av regeringen.

Om förseningsavgift påförts men pålagorna ändå inte betalas ska en tilläggsavgift tas ut. Tilläggsavgiftens storlek ska behållas oförändrad.

Det krävs ytterligare sanktionsåtgärder, förutom förseningsavgift och tilläggsavgift.

Om infrastrukturavgift, trängselskatt, förseningsavgift eller tilläggsavgift inte betalats i rätt tid, ska fordonet inte få användas. Sådant användningsförbud ska dock inte inträda förrän det obetalda beloppet uppgår till mer än 1 000 kr och två månader förflutit sedan minst det beloppet skulle ha betalats.

Polisen ska avskylta fordonet om det används i strid mot användningsförbudet.

Några nya straffbestämmelser kopplade till användningsförbudet eller avskyltningen föreslås inte.

Om en gäldenär som är betalningsskyldig för trängselskatt, infrastrukturavgifter, förseningsavgift och tilläggsavgift vid utmätning saknar utmätningssbara tillgångar, ska Kronofogdemyndigheten få ta i anspråk det fordon som gett upphov till skatterna och avgifterna oavsett vem som äger fordonet.

Konsekvenser

Förslagen får konsekvenser för kommunerna, Transportstyrelsen, Skatteverket, polisen, Åklagarmyndigheten, Kronofogdemyndigheten och domstolarna. De tillkommande kostnaderna bedöms dock vara marginella och rymmas inom befintliga ramar. För Transportstyrelsen innebär förslagen om transponder och kvartalsbeslut dessutom betydande besparingar. De investeringar som krävs med anledning av de utländska fordonsgarnas betalningsmöjligheter kommer att uppvägas av inbesparingarna. Förslagen om kvartalsbeslut och förseningsavgifter innebär att intäkterna från tilläggsavgifterna kommer att minska. Det bör enligt utredningens bedömning finnas utrymme för att finansiera förslagen inom ramen för trängselskattesystemen.

Ikraftträdande

Samtliga förslag ska träda i kraft den 1 januari 2014.

Författningsförslag i betänkandena SOU 2012:60 och SOU 2013:3 (i aktuella delar)

Förslag till lag om ändring i lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs att lagen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SOU 2012:60

Föreslagen lydelse

4 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka vägvagnsnitt infrastrukturavgift ska tas ut för,
2. vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt,
3. avgiftspliktens inträde,
4. principerna för att beräkna och ta ut avgift,
5. betalning,
6. *tilläggsavgift* med anledning av utebliven betalning,
7. anstånd och befrielse,
8. tillsyn,
9. avgifter för tillsyn, och
10. rapportering.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka vägvagnsnitt infrastrukturavgift ska tas ut för,
2. vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt,
3. avgiftspliktens inträde,
4. principerna för att beräkna och ta ut avgift,
5. betalning,
6. *sanktioner* med anledning av utebliven betalning,
7. anstånd och befrielse,
8. tillsyn,
9. avgifter för tillsyn, och
10. rapportering.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.

Förslag till lag om ändring i lagen (0000:00) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (0000:00) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt Ds 2012:7

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller rätt att ta fordon i anspråk för

1. statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,

2. statens fordringar på fordons-skatt eller avgift avseende fordons-skatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), *och*

3. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Denna lag gäller rätt att ta fordon i anspråk för

1. statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,

2. statens fordringar på fordons-skatt eller avgift avseende fordons-skatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227),

3. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

4. *statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt, och*

5. *statens fordringar på avgift enligt lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014, men tillämpas inte på sådana skatter och avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

Förslag till förordning om ändring i förordningen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg

dels att 19–21 och 24 §§ ska ha följande lydelse

dels att det ska införas fem nya paragrafer, 18 a, 24 a–d §§, samt närmast före 18 a, 24 a och 24 c §§ tre nya rubriker av följande lydelse.

Lydelse enligt SOU 2012:60

Föreslagen lydelse (i aktuella delar)

Användningsförbud

24 a §

En avgiftspliktig bil får inte användas, om

1. infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift inte har betalats inom den tid som anges i 17, 18 a eller 19 §§,

2. obetald infrastrukturavgift, förseningsavgift och tilläggsavgift sammanlagt uppgår till mer än 1 000 kronor, och

3. två månader har gått från den dag då skulden enligt 2 senast skulle ha betalats.

Användningsförbudet gäller till dess skulden enligt första stycket 2 har betalats.

Bilen får dock användas, om

1. det är fråga om avgift som en tidigare ägare av bilen är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet,

2. det är fråga om avgift för vilken anstånd med betalningen gäller, eller

3. det finns särskilda skäl och Transportstyrelsen medger att en viss bil får användas trots bestämmelserna i första stycket.

24 b §

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturavgift, som en tidigare

ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för bil som tillhör ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

Kontrollbestämmelser

24 c §

Ägaren av en bil är skyldig att se till att bilen inte används i strid mot bestämmelserna i 24 a §.

24 d §

Om en bil används i strid mot 24 a §, ska en polisman ta hand om bilens registreringsskyltar.

Den polisman som har tagit hand om registreringsskyltar får medge att bilen förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

När en registreringsskylt omhändertas enligt denna paragraf ska bestämmelserna i 12 och 13 §§ vägtrafikskatteförordningen (2006:242) tillämpas.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2014.
 2. Äldre bestämmelser gäller för passager som har gjorts före ikraftträdandet.

Förteckning över remissinstanser avseende SOU 2012:60

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över betänkandet SOU 2012:60, dnr Fi2012/3786, vilken senare bytt diarienummer till N2013/283/TE. Riksdagens ombudsmän (JO), Hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Förvaltningsrätten i Härnösand, Justitiekanslern (JK), Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Datainspektionen, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Kommerskollegium, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Ekonomistyrningsverket, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Transportforskningsinstitutet (VTI), Konkurrensverket, Helsingborgs stad, Malmö stad, Motala kommun, Nacka kommun, Norrköpings kommun, Stockholms stad, Sundsvalls kommun, Trelleborgs kommun, Värmdö kommun, Örnsköldsvik kommun, Region Skåne, Stockholms läns landsting, DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder, Elöverkänsligas Riksförbund, Personskadeförbundet RTP, Journalistförbundet, Motormännens Riksförbund, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Svenska Taxiförbundet, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Sveriges Byggindustrier, Sveriges Kommuner och Landsting, Öresundsbrokonsortiet

Regelrådet, Vadstena kommun, Ödeshög kommun har inkommit med svar, men därvid anfört att de avstår från att lämna synpunkter.

Eslövs kommun, Hudiksvalls kommun, Karlskoga kommun, Mjölby kommun, Nordanstig kommun, Partille kommun, Skövde kommun, Sollefteå kommun, Stenungssunds kommun, Strömstads kommun, Timrå kommun, Örebro kommun, Norrbottens läns landsting, Västra Götalandsregionen, Regionförbundet Östsam, Helsingborgs Hamn, Lika Unika, Scandlines AB, Svenska Transportarbetareförbundet (Transport), Svenskt Näringsliv, Sveriges Radio, Sveriges Redareförening, Sveriges Åkeriföretag, Taxiägarnas Riksförbund och TransportGruppen har avstått från att inkomma med svar.

Förteckning över remissinstanser avseende SOU 2013:3 Bilaga 5

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över betänkandet SOU 2013:3, dnr Fi2013/552 och N2013/5257/TE. Riksdagens ombudsman (JO), Kamrarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Linköping, Justitiekanslern (JK), Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Konsumentverket, Datainspektionen, Stockholms Handelskammare, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Ekonomistyrningsverket, Kronofogdemyndigheten, Skatteverket, Juridiska institutionen – Handelshögskolan – vid Göteborgs universitet, Lunds universitet – juridiska fakultetsstyrelsen, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Allingsås kommun, Gnesta kommun, Göteborgs kommun, Huddinge kommun, Kungsbacka kommun, Lidingö kommun, Linköpings kommun, Malmö kommun, Mölndals kommun, Solna kommun, Stockholms kommun, Sundbybergs kommun, Uppsala kommun, Vellinge kommun, Landstinget i Uppsala län, Stockholms läns landsting, Västra Götalands läns landsting, Bil Sweden, Göteborgsregionens kommunalförbund, Journalistförbundet, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Storstockholms Lokaltrafik (SL), Svensk Handel, Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges Transportindustriförbund och Västtrafik AB.

Regelrådet, Eslövs kommun, Falkenbergs kommun, Motala kommun, Upplands Väsby kommun och Skåne läns landsting har inkommit med svar, men därvid anfört att de avstår från att lämna synpunkter.

Västsvenska Industri- och handelskammaren, Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan, Borlänge kommun, Burlövs kommun, Lerums kommun, Nacka kommun, Partille kommun, Sollentuna kommun, Sundsvalls kommun, Växjö kommun, Landstinget i Östergötland, Västerbottens läns landsting, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Föreningen Gröna Bilister, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Transportarbetareförbundet (Transport), Sveriges Köpmanaförbund, Sveriges Radio och Sveriges Åkeriföretag har avstått från att inkomma med svar.

Därutöver har yttrande inkommit från Sydsvenska Industri- och handelskammaren, Transportgruppen och Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting.