

Promemoria

Nya regler om trängselskatt

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas förslag på ändringar i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Förslaget innebär att det nuvarande miljöbilsundantaget upphör att gälla den 1 januari 2009 i stället för den 1 augusti 2012. Dock föreslås att undantaget ska fortsätta att gälla fram till den 1 augusti 2012 för bil som har registrerats i vägtrafikregistret före den 1 januari 2009 och som kvarstår i samma ägares hand. Anledningen till förslaget om förtida upphörande av miljöbilsundantaget är att antalet miljöbilar har ökat i snabb takt och att nuvarande regler därför riskerar att motverka trängselskattens huvudsyfte om minskad trängsel i Stockholm.

Dagens regler för Lidingötrafiken orsakar höga administrationskostnader och även tillämpningsproblem. I promemorian föreslås bland annat av dessa skäl att den nuvarande s.k. Lidingöregeln, som under vissa förutsättningar undantar trafik till och från Lidingö från trängselskatt, ska upphöra att gälla samt att betalstationerna vid Ropsten ska tas bort. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2009.

En ny undantagsregel för trafik i relationen Tranebergsbron – Essingeleden norrut föreslås. Enligt denna regel ska skatt inte tas ut för fordon som inom fem minuter passerar både betalstationen vid Trafikplats Lindhagensgatan och betalstationen vid Trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen, såvitt gäller den senare vid färd från eller mot Tranebergsbron. Även detta förslag, som syftar till att råda bot på ett problem med placeringen av betalstationerna, föreslås träda i kraft den 1 januari 2009.

Slutligen föreslås att sanktioner med avseende på obetald trängselskatt och obetalda tilläggsavgifter införs den 1 januari 2009, motsvarande de sanktioner som finns avseende obetald fordonsskatt. Anledningen är att det i dag saknas sanktioner samtidigt som det finns betydande skulder avseende trängselskatt och tilläggsavgifter restförda hos Kronofogdemyndigheten. De föreslagna sanktionerna innefattar förbud att använda det fordon som den obetalda skatten eller avgiften avser samt – vid användning i strid mot förbudet – omhändertagande av fordonets registreringsskyltar och straffrättsliga påföljder.

Innehållsförteckning

1	Lagtext.....	3
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	3
1.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	9
2	Bakgrund	10
3	Undantag från trängselskatt för miljöbilar	10
3.1	Inledning	10
3.2	Förändringar i trafiksituationen i Stockholm	11
3.3	Förtida upphörande av miljöbilsundantaget.....	12
4	Undantag från trängselskatt för trafik på vissa platser.....	12
4.1	Nuvarande regler om trängselskatt för trafik till och från Lidingö kommun	12
4.2	Nya regler om trängselskatt för trafik till och från Lidingö kommun.....	13
4.3	Nytt undantag för trafik i relationen Tranebergsbron–Essingeleden norrut.....	14
5	Förbud att använda fordon vid obetald trängselskatt och tilläggsavgift.....	15
6	Konsekvenser av förslaget.....	16
6.1	Effekter för de skattskyldiga	16
6.2	Offentligfinansiella effekter	16
7	Författningskommentar.....	18
7.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	18
7.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	21

1 Lagtext

1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:629) om trängselskatt dels att 5 § och bilagan till lagen ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas sju nya paragrafer, 24–30 §§, samt närmast före 24 och 26 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

Skattepliktig är inte

1. bil som är registrerad på ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från skatteplikt i Sverige

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton, *eller*

4. bil som enligt uppgift i vägtrafikregistret är utrustad med teknik för drift

a) helt eller delvis med elektricitet eller annan gas än gasol, eller

b) med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller

5. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

4. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

Förbud att använda fordon på grund av att trängselskatt eller tilläggsavgift inte har betalats

24 §

Ett skattepliktigt fordon får inte användas, om trängselskatt eller tilläggsavgift som har påförts med avseende på användning av fordonet inte har betalats i rätt tid. Användningsförbudet gäller till dess skatten eller avgiften har betalats.

Fordonet får dock användas, om det är fråga om

1. skatt eller avgift som avser

¹ Senaste lydelse 2007:616.

kalendermånad mer än två år tillbaka i tiden,

2. skatt eller avgift som en tidigare ägare av fordonet är skyldig att betala och som har påförts genom beslut efter ägarbytet, eller

3. skatt eller avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

Om det finns särskilda skäl, ska Skatteverket medge att ett visst fordon får användas trots bestämmelserna i första stycket.

25 §

Om ett fordon har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får det användas av den nya ägaren även om trängsel-skatt eller tilläggsavgift, som en tidigare ägare är skyldig att betala, inte har betalats.

Användning av fordon trots att trängsel-skatt eller tilläggsavgift inte har betalats

26 §

Om ett fordon används i strid mot 24 § och två månader har gått från den dag, då den skatt eller avgift som har föranlett användningsförbudet senast skulle ha betalats, ska polisen ta hand om fordonets registrerings skyltar.

Den polis som har tagit hand om fordonets registrerings skyltar får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

27 §

En fordonsägare som uppsåtligt eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid mot 24 § sedan fordonets registrerings skyltar har tagits om hand enligt 26 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

En fordonsägare som uppsåtligt eller av oaktsamhet an-

vänder fordonet eller låter det användas på något annat sätt i strid mot 24 § döms till penningböter.

28 §

Den som uppsåtligen använder någon annans fordon utan lov döms i ägarens ställe enligt 27 §. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den ägaren utsett.

29 §

Bestämmelserna i 27 § gäller även föraren, om han eller hon kände till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid kontroll, prövning, tillsyn eller haveriundersökning enligt 3 kap. 4 § fordonslagen (2002:574).

30 §

Ansvarsbestämmelserna för ägare eller användare av fordon ska i fråga om fordon som tillhör eller används av staten eller kommun tillämpas på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som ankommer på honom eller henne för att hindra att ett brott mot lagen begås men sker detta ändå på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas ansvarsbestämmelserna i stället på den överordnade.

I fråga om fordon som tillhör eller används av dödsbo, aktieföretag, ekonomisk förening eller annan juridisk person, ska ansvarsbestämmelserna tillämpas på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen. Om Vägverket på begäran av en juridisk person godtagit en viss fysisk person som bärare av ägares ansvar, ska dock bestämmelserna i stället gälla denne.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

2. För bil som har förts in i vägtrafikregistret före den 1 januari 2009 tillämpas de nya bestämmelserna i 5 § från och med den 1 augusti 2012. Om ägarbyte sker avseende bilen under perioden den 1 januari 2009–31 juli 2012 tillämpas de nya bestämmelserna dock från och med den dag för vilken den nye ägaren har eller borde ha tagits upp i vägtrafikregistret.

3. Bestämmelsen om användningsförbud i 24 § gäller endast i fråga om obetald trängselskatt eller tilläggsavgift som avser tid efter ikraftträdandet.

Nuvarande lydelse

Bilaga²

Stockholms kommun

1. Karta av vilken framgår var de skattebelagda betalstationerna *skall* placeras.



2. Trängselskatt *skall* betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad *skall* dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen *skall* bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

² Senaste lydelse 2007:616.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.30–6.59	10
7.00–7.29	15
7.30–8.29	20
8.30–8.59	15
9.00–15.29	10
15.30–15.59	15
16.00–17.29	20
17.30–17.59	15
18.00–18.29	10

3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil *skall* högst uppgå till 60 kronor.

4. Skattskyldigheten enligt 9 § inträder inte om en bil *vid passage till eller från Lidingö kommun passerar två skilda betalstationer, varav den ena skall vara någon av betalstationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen eller Norra Hamnvägen, och tiden mellan passagera inte överstiger 30 minuter.*

Föreslagen lydelse

Bilaga

Stockholms kommun

1. Karta av vilken framgår var de skattebelagda betalstationerna *ska* placeras.



2. Trängselskatt *ska* betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad *ska* dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen *ska* bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.30–6.59	10
7.00–7.29	15
7.30–8.29	20
8.30–8.59	15
9.00–15.29	10
15.30–15.59	15
16.00–17.29	20
17.30–17.59	15
18.00–18.29	10

3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil *ska* högst uppgå till 60 kronor.

4. Skattskyldigheten enligt 9 § inträder inte om en bil

a) inom fem minuter passerar både betalstationen vid Trafikplats Lindhagensgatan och betalstationen vid Trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen, och

b) passagen av betalstationen Trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen sker vid färd i riktning från eller mot Tranebergsbron.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:617) om
ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att lagen (2007:617) om ändring i lagen
(2004:629) om trängselskatt ska utgå.

2 Bakgrund

Lagen (2004:629) om trängselskatt utgör grund för uttag av tids- och platsrelaterad skatt. Under en försöksperiod från och med den 3 januari 2006 till och med den 31 juli 2006 togs skatt ut för passager in i och ut ur Stockholm. Efter beslut av riksdagen återinfördes trängselskatten i Stockholm från och med den 1 augusti 2007 (prop. 2006/07:109, bet. 2006/07:SkU19, rskr. 2006/07:212).

En av regeringen utsedd förhandlingsman har haft i uppdrag att bland annat utvärdera hur trängselskatt kan vara en del av finansieringen av väginfrastrukturen i Stockholms län (dnr N/2006/9229/IR). I uppdraget ingick även att lämna förslag om utformningen av uttaget av trängselskatt.

I en delrapport den 30 januari 2007 lämnade förhandlingsmannen ett antal förslag till förändringar i utformningen av trängselskatten. Flera av dessa behandlades i den ovan nämnda propositionen om återinförande av trängselskatt i Stockholm. Ett förslag som avsåg ändrad betalningstid behandlades i propositionen Nya regler om beslut och betalning avseende trängselskatt m.m. (prop. 2007/08:52). I enlighet med propositionens förslag har riksdagen beslutat om lagändringar som träder i kraft den 1 juli 2008 (bet. 2007/08:SkU23, rskr. 2007/08:154).

Förhandlingsmannens uppdrag har slutrapporterats den 19 december 2007 i form av en överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen om en samlad trafiklösning. I denna lämnas ytterligare förslag om ändrad utformning av trängselskatten. Förslagen innefattar bl.a. att det nuvarande undantaget från skatteplikt för miljöbilar ska upphöra att gälla vid årsskiftet 2008/2009. För befintliga miljöbilar föreslås undantaget fortsätta att gälla till 2012. Vidare föreslås att dagens undantag från skatteplikt för viss trafik till och från Lidingö (den s.k. Lidingöregeln) ska upphöra att gälla samt att betalstationerna vid Ropsten ska tas bort. Härutöver innehåller överenskommelsen ett förslag om att en ny undantagsregel avseende skatteplikt ska införas för viss trafik i relationen Tranebergsbron – Essingeleden norrut.

3 Undantag från trängselskatt för miljöbilar

3.1 Inledning

Under försöksperioden för trängselskatt i Stockholm den 3 januari–31 juli 2006 undantogs vissa mindre förorenande bilar från skatteplikt. När trängselskatten sedan återinfördes den 1 augusti 2007 behölls undantaget, men begränsades till att gälla under en övergångsperiod.

Undantaget återfinns i 5 § 4 lagen (2004:629) om trängselskatt och omfattar bil som enligt uppgift i vägtrafikregistret är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med elektricitet eller annan gas än gasol eller med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol. Undantaget upphör att gälla den 1 augusti 2012.

I propositionen (prop. 2006/07:109, s. 21) till grund för återinförandet av trängselskatten uttalade regeringen att det kan hävdas att även de bilar

som anses vara mindre miljöförorenande orsakar trängsel och därför också bör omfattas av skatten och vara delaktiga i finansieringen av ny infrastruktur. Regeringen ansåg dock att undantaget för miljöbilar borde kvarstå under en övergångsperiod om fem år, särskilt mot bakgrund av att ett sådant undantag kan stimulera inköp av bilar med bättre miljöegenskaper. Regeringen konstaterade att lagens trängselreducerande effekt kommer att avta och intäkterna att minska i takt med att allt fler skaffar miljöbilar.

3.2 Förändringar i trafiksituationen i Stockholm

Växande och ändrad bilpark i Stockholms län

Vid utgången av 2007 fanns drygt 783 400 personbilar i trafik som var registrerade på ägare hemmahörande i Stockholms län. Detta innebär en ökning med drygt 14 400 bilar eller ca 1,9 procent jämfört med antalet vid utgången av 2006 då motsvarande antal var knappt 769 000 bilar.

Antalet personbilar som omfattas av undantaget från trängselskatt har i Stockholms län ökat med nästan 15 700 under 2007 (från drygt 25 000 bilar till drygt 40 700 bilar). Detta motsvarar en ökning med ca 63 procent. Ökningen synes också fortsätta – i februari 2008 fanns ca 43 800 undantagna personbilar i länet.

Förutom personbilar omfattar undantaget från trängselskatt ca 500 lastbilar vars ägare är hemmahörande i länet.

Resultat av trafikmätning i Stockholm

Trafikkontoret, Stockholms stad, har i en rapport den 30 januari 2008 redovisat analyser av trafikmätningar i Stockholm. I rapporten dras bl.a. följande slutsatser med avseende på trängselskattens betydelse för trafiksituationen.

- Under försöksperioden med trängselskatt (den 3 januari–31 juli 2006) minskade antalet passager över trängselskattesnittet med ca 22 procent i jämförelse med trafiken 2005, baserat på analyser av trafikintensitet under april.
- Efter försöksperioden fram till återinförandet av trängselskatten (den 1 augusti 2007) återgick trafiken aldrig till 2005 års nivå utan förblev 6–8 procent lägre än nivån före försöket.
- Under perioden augusti–oktober 2007, dvs. efter återinförandet av trängselskatten, var trafiken i genomsnitt 18 procent lägre än under motsvarande period 2005.

Enligt rapporten säger sig flera trafikanter uppleva att återinförandet av skatten har haft mindre effekt än under försöket. I rapporten bedöms denna upplevda effekt kunna förklaras mot bakgrund av flera faktorer. Bland dessa nämns att trafiken i hela länet har ökat med ca 4–5 procent sedan 2005 och att andelen avgiftsbefriade miljöbilar som har passerat infarterna har ökat kraftigt – från ca 2 procent före försöket till närmare 9 procent under sista kvartalet 2007.

3.3 Förtida upphörande av miljöbilsundantaget

Förslag: Miljöbilsundantaget upphör att gälla den 1 januari 2009. För bil som dessförinnan har förts in i vägtrafikregistret och som under perioden den 1 januari 2009–31 juli 2012 inte byter ägare fortsätter undantaget att gälla till och med den 31 juli 2012. Om ägarbyte sker upphör undantaget att gälla den dag för vilken den nye ägaren har eller borde ha tagits upp i vägtrafikregistret.

Skälen för förslaget: Under 2007 har det skett en kraftig ökning i Stockholmstrafiken av antalet personbilar som omfattas av miljöbilsundantaget. Den andel som sådana bilar utgör av det totala antalet bilar i Stockholms län är också väsentligt större än motsvarande andelar för andra län. Detta talar för att undantaget har haft effekt i enlighet med sitt syfte. Det nu stora antalet undantagna personbilar riskerar emellertid att underminera trängselskattens syfte att leda till minskad trängsel, inte minst eftersom antalet undantagna bilar synes fortsätta att öka.

Förutom att miljöbilsundantaget medför att skattens trängselreducerande effekt avtar, innebär undantaget en risk för att skatteintäkterna minskar. Intäktsbortfallet på grund av de i dag undantagna fordonen kan, vid antagande om att fordonen skulle användas i Stockholmstrafiken även om undantaget inte fanns, bedömas uppgå till storleksordningen 30–40 miljoner kronor per år. Detta motsvarar ca 4–5 procent av de totala intäkterna.

Mot denna bakgrund föreslås att undantaget från trängselskatt för miljöbilar ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2009. Med hänsyn till vikten av förutsebarhet för dem som dessförinnan anskaffat undantagna miljöbilar bör en övergångsregel införas. För fordon som förts in i vägtrafikregistret före den 1 januari 2009 föreslås miljöbilsundantaget därför fortsätta att gälla till och med den 31 juli 2012, dvs. enligt dagens regler. En förutsättning för att en bil ska vara fortsatt undantagen enligt övergångsregeln bör dock vara att bilen kvarstår i samma ägares hand. Efter ett ägarbyte bör alltså övergångsregeln och därmed undantaget inte längre gälla för bilen.

4 Undantag från trängselskatt för trafik på vissa platser

4.1 Nuvarande regler om trängselskatt för trafik till och från Lidingö kommun

Av bilagan till lagen (2004:629) om trängselskatt framgår de särskilda detaljregler som gäller för skatteuttaget i Stockholms kommun. Bland annat anges placeringen av de betalstationer som enligt 9 § föranleder skattskyldighet vid passage med skattepliktig bil samt vid vilka tidpunkter och med vilka belopp skatt tas ut.

Vid Ropsten finns tre betalstationer i anslutning till Lidingöbron (Gasverksvägen, Lidingövägen och Norra Hamnvägen). Detta medför att

Lidingötrafiken alltid passerar en betalstation vid bron eftersom all vägtrafik till och från Lidingö passerar denna sträckning. Trafik mellan Lidingö och plats utanför Stockholms innerstad passerar dessutom ytterligare någon av de betalstationer som finns på andra platser vid gränsen till innerstaden.

Den speciella situationen för Lidingö kommun, som alltså innebär att det saknas andra alternativ för vägtrafik att färdas mellan kommunen och det allmänna vägnätet än genom de skattebelagda betalstationerna i Stockholms kommun, har utgjort motiv för den så kallade Lidingöregeln (se prop. 2003/04:145, s. 79 f.). Denna undantagsregel återfinns i punkt 4 i bilagan till lagen om trängselskatt och innebär att skattskyldigheten enligt 9 § inte inträder om en bil vid passage till eller från Lidingö kommun passerar två skilda betalstationer, varav den ena ska vara någon av betalstationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen eller Norra Hamnvägen, och tiden mellan passagera inte överstiger 30 minuter.

I propositionen (prop. 2006/07:109, s. 22) till grund för återinförandet av trängselskatten konstaterade regeringen att både Vägverket och Skatteverket pekat på praktiska och administrativa problem med Lidingöregeln. Regeringen ansåg dock att frågan om hur trafiken till och från Lidingö ska hanteras inte var tillräckligt utredd och att Lidingöregeln därför, åtminstone inledningsvis, borde vara kvar.

4.2 Nya regler om trängselskatt för trafik till och från Lidingö kommun

Förslag: Lidingöregeln slopas och betalstationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen och Norra Hamnvägen tas bort.

Skälen för förslaget: I propositionen till grund för återinförandet av trängselskatten (prop. 2006/07:109, s. 27) och i uppdraget till förhandlingsmannen om Stockholms infrastruktur (dnr N/2006/9229/IR) har regeringen angett att intäkterna från trängselskatten ska användas till att finansiera en del av nödvändiga investeringar i Stockholmsregionens vägnät. En förbättrad väginfrastruktur i området kommer hela regionen till del. Detta gäller inte minst för Lidingö kommun, med hänsyn till dess särskilda situation i fråga om anslutningsvägar till det allmänna vägnätet. Att trafik mellan Lidingö och platser utanför Stockholms innerstad är undantagen från trängselskatt enligt Lidingöregeln framstår mot denna bakgrund som tveksamt.

Lidingöregeln ger upphov till höga kostnader avseende administrationen och driften av trängselskattesystemet. Bland annat medför regeln att systemet måste vara i drift 30 minuter före och 30 minuter efter den tid på dygnet då skatt tas ut. Vidare avser en stor del av Skatteverkets omprövningsärenden tillämpning av Lidingöregeln. Om denna tas bort kan administrations- och driftskostnaderna för systemet väntas minska med 5–10 miljoner kronor per år.

Sammantaget talar övervägande skäl för att Lidingöregeln ska slopas, varför detta föreslås. Samtidigt bör emellertid också betalstationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen och Norra Hamnvägen tas bort. Utan en

sådan åtgärd skulle trafik mellan Lidingö och plats utanför Stockholms innerstad komma att passera två betalstationer vid enkel resa.

En följd av att betalstationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen och Norra Hamnvägen tas bort är att skatt inte kommer att tas ut på trafik mellan Lidingö kommun och Stockholms innerstad.

4.3 Nytt undantag för trafik i relationen Tranebergsbron – Essingeleden norrut

Förslag: Skattskyldighet för trängselskatt inträder inte om en bil inom fem minuter passerar både betalstationen vid Trafikplats Lindhagensgatan och betalstationen vid Trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen. För att skattskyldigheten inte ska inträda ska passagen av betalstationen Trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen ske vid färd i riktning från eller mot Tranebergsbron.

Skälen för förslaget: Betalstationerna vid Trafikplats Lindhagensgatan och vid Trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen har varit nödvändiga att placera på ett sådant sätt i anslutning till Essingeleden att det uppkommit olikformighet i uttaget av skatt.

Trafik som färdas på Essingeleden i norrgående riktning och som lämnar leden vid avfart mot Drottningholmsvägen (väg 275) västerut passerar ingen betalstation i samband med avfarten. Detsamma gäller för trafik i motsatt riktning. Trafik som i stället färdas på Essingeleden i södergående riktning och lämnar leden för att färdas mot Drottningholmsvägen västerut passerar däremot två betalstationer i samband med avfarten. Även detta förhållande, som alltså under den tid skatt tas ut leder till ett dubbelt uttag av skatt, är detsamma för trafik i motsatt riktning.

Skillnaden i beskattning, som bör undanröjas, beror ytterst på utformningen av på- och avfarter på Essingeleden i anslutning till Tranebergsbron. Det är därför inte möjligt att åstadkomma en ändring endast genom att de aktuella betalstationerna flyttas. I stället föreslås att det införs en ny undantagsregel liknande Lidingöregeln för den berörda trafiken, dvs. trafik i relationen Tranebergsbron – Essingeleden norrut.

Undantaget föreslås utformas på så sätt att skattskyldighet för trängselskatt inte inträder om en bil inom fem minuter passerar både betalstationen vid Trafikplats Lindhagensgatan och betalstationen vid Trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen. Passagen av den sistnämnda betalstationen ska ske vid färd i riktning från eller mot Tranebergsbron.

5 Förbud att använda fordon vid obetald trängselskatt och tilläggsavgift

Förslag: Sanktioner med avseende på obetald trängselskatt och obetalda tilläggsavgifter införs i lagen (2004:629) om trängselskatt motsvarande de sanktioner som finns avseende obetald fordonsskatt. Sanktionerna innefattar förbud att använda det fordon som den obetalda skatten eller avgiften avser samt – vid användning i strid mot förbudet – omhändertagande av fordonets registreringsskyltar och straffrättsliga påföljder.

Skälen för förslaget: I propositionen (prop. 2003/04:145, s. 65) till grund för införandet av lagen om trängselskatt gjorde den dåvarande regeringen bedömningen att det då inte fanns skäl att föreslå några särskilda sanktioner, t.ex. brukandeförbud av bil, med avseende på försummelser att betala trängselskatt. Regeringen anmärkte dock att frågan får tas upp på nytt om det skulle visa sig att ett inte obetydligt antal skattskyldiga gör sig skyldiga till upprepade försummelser att betala skatt.

Vid utgången av mars 2008 fanns ett totalt skuldbelopp om ca 107 miljoner kronor avseende trängselskatt och därtill hörande avgifter restfört hos Kronofogdemyndigheten. Beloppet, som även innefattar Kronofogdemyndighetens grundavgifter, var fördelat på drygt 12 200 personer. Vid utgången av april 2008 hade skuldbeloppet ökat till ca 115 miljoner kronor.

Det stora skuldbeloppet beror på att det i många fall finns stora svårigheter för Kronofogdemyndigheten att verkställa indrivning. En förklaring till detta är att ett stort antal av de personer för vilka restföring skett saknar utmätningsbara tillgångar. Det förekommer också att sådana personer skenregistrerats som ägare för ett stort antal bilar. Bilarnas verkliga ägare kan därigenom felaktigt undgå att bli påförda trängselskatt samtidigt som skatten inte kan drivas in från de registrerade ägarna.

Det är av stor betydelse för trängselskattens legitimitet att det inte finns möjligheter till skatteundandragande och att upprepade försummelser att betala kan föranleda sanktioner. Trängselskattens funktion undergrävs om inte påförd skatt också i realiteten betalas. Det finns därför skäl att införa sanktioner med avseende på obetald trängselskatt. Detsamma gäller beträffande obetalda tilläggsavgifter.

I regelsystemet för fordonsskatt finns bestämmelser som innebär att skattepliktiga fordon inte får användas om skatten inte har betalats i rätt tid, se 6 kap. vägtrafikskattelagen (2006:227) och 8 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Användning i strid mot förbudet kan leda till omhändertagande av fordonets registreringsskyltar och också till att straffrättsligt ansvar utkrävs.

Lagen om trängselskatt bör kompletteras med sanktioner motsvarande dem som inträder vid obetald fordonsskatt. Sådana regler har ett värde redan i sig, eftersom de får antas ha en viss avskräckande effekt. Denna förstärks av att ett användningsförbud kan leda till svårigheter för ägaren att avyttra bilen.

6 Konsekvenser av förslaget

6.1 Effekter för de skattskyldiga

Förslaget att i förtid slopa miljöbilsundantaget innebär att det efter ikraftträdandet den 1 januari 2009 inte kommer att vara möjligt att köpa en bil som på grund av dess miljöegenskaper är undantagen från skatteplikt för trängselskatt. På grund av övergångsregeln för befintliga miljöbilar kommer regeländringen däremot inte att påverka bilar som förts in i vägtrafikregistret före den 1 januari 2009, annat än vid ägarbyte.

Ändringen innebär att trängselskatten renodlas som styrmedel för minskad trängsel. Övergångsregeln leder dock sannolikt till att det fortsatt kommer att finnas ett stort antal undantagna fordon fram till och med den 31 juli 2012, om än en marginell minskning kan väntas under perioden från den 1 januari 2009. Jämfört med dagens trafiksituation bedöms förslaget därför inte leda till nämnvärt minskad trängsel.

Ett slopande av Lidingöregeln i kombination med att betalstationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen och Norra Hamnvägen tas bort påverkar trafikanter som färdas till eller från Lidingö kommun. För dem som färdas mellan Lidingö och Stockholms innerstad kommer trängselskatt inte längre att tas ut. Däremot kommer trängselskatt att tas ut för dem som färdas mellan Lidingö och plats utanför innerstaden.

Det kan inte uteslutas att det ändrade skatteuttaget leder till en i någon mån ändrad trafiksituation på så sätt att biltrafiken mellan Lidingö och innerstaden ökar och att trafiken mellan Lidingö och platser utanför innerstaden minskar. Den sammantagna effekten i form av trängselpåverkan får emellertid antas vara ringa.

Antalet fordon som färdas i relationen Tranebergsbron – Essingeleden norrut är tämligen litet. Förslaget om undantag från skattskyldighet för denna trafik torde därför påverka få av dagens skattskyldiga. För de berörda trafikanterna innebär emellertid förslaget att skatt inte längre kommer att tas ut. I vad mån förslaget därmed kan leda till ökad trafik på den aktuella sträckningen är svårbedömt men en mindre ökning är möjlig. Samtidigt kan förslaget leda till minskad trafik på andra anslutningsvägar i relationen Västerort – Essingeleden norrut.

Förslaget om sanktioner i form av användningsförbud, avskyltning och straffrättsliga påföljder tar sikte på dem som inte betalar trängselskatt eller tilläggsavgifter i rätt tid. De som betalar trängselskatt i rätt tid, vilket är merparten av de skattskyldiga, påverkas inte av förslaget.

6.2 Offentligfinansiella effekter

Inför återinförandet av trängselskatten i Stockholm beräknades den totala bruttointäkten från uttag av trängselskatt och avgifter uppgå till 740 miljoner kronor per år (prop. 2006/07:109, s. 29). Ändringarna av reglerna om beslut och betalning som träder i kraft den 1 juli 2008 beräknades leda till ökade bruttointäkter om cirka 40 miljoner kronor per år (prop. 2007/08:52, s. 26).

Förslaget om att slopa miljöbilsundantaget avseende trängselskatt torde, på grund av övergångsregeln för befintliga miljöbilar, inte leda till

omedelbart ökade skatteintäkter. Snarast kan övergångsregeln väntas leda till en förstärkt ökning av antalet nya undantagna fordon fram till den 1 januari 2009 och därmed i viss mån minskade intäkter. En sådan minskning torde emellertid vara mindre än den minskning som annars kan väntas fram till den 31 juli 2012 om undantaget kvarstår enligt dagens regler. Sammantaget görs därför bedömningen att den föreslagna ändringen inte kommer att leda till ökade intäkter från trängselskatten, men däremot till en minimering av en annars sannolik minskning av intäkterna.

Förslaget om slopande av Lidingöregeln i kombination med att betalstationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen och Norra Hamnvägen tas bort bedöms ha en marginell intäktspåverkan. Visserligen kommer intäkter att genereras till följd av att skatt kommer att tas ut för trafik mellan Lidingö och plats utanför innerstaden men samtidigt kommer skatt inte längre att tas ut för trafik mellan Lidingö och innerstaden.

Förslaget om ett nytt undantag från trängselskatt för trafik i relationen Tranebergsbron – Essingeleden norrut medför i viss mån att skatteintäkterna minskar. Minskningen bedöms dock vara ringa.

Införande av sanktioner gentemot dem som inte betalar trängselskatt och tilläggsavgifter i rätt tid påverkar i princip inte i vad mån trängselskatten ger upphov till intäkter för staten. Sanktionerna kan däremot väntas leda till en ökad efterlevnad av reglerna om betalning av skatt och avgifter och därmed en förbättrad uppbörd. I vilken utsträckning så blir fallet är emellertid svårbedömt.

Förslaget föranleder en engångskostnad för Vägverket på grund av nödvändiga ändringar i dess datasystem samt informationsåtgärder till allmänheten. Vägverket uppskattar kostnaden till cirka 10 miljoner kronor. Den föreslagna ändringen av reglerna för Lidingötrafiken väntas samtidigt leda till en minskning på upp till 10 miljoner kronor av de årliga administrations- och driftskostnaderna för Vägverket. Mot denna bakgrund görs bedömningen att Vägverkets kostnader för trängselskatten inte påverkas av förslagen såvitt gäller 2009. För tid därefter bedöms de årliga kostnaderna minska med upp till 10 miljoner kronor.

Under perioden augusti 2007 till april 2008 har begäran om omprövning gjorts hos Skatteverket med avseende på cirka 7 400 beslut av Vägverket. Av dessa avser ca 7–8 procent tillämpning av Lidingöregeln. Ett slopande av Lidingöregeln kan därmed väntas leda till en minskning av Skatteverkets omprövningsärenden. Till en viss del torde minskningen dock uppvägas av ett ökat antal omprövningsärenden på grund av de föreslagna ändringarna avseende Lidingötrafiken i övrigt samt avseende trafik i relationen Tranebergsbron – Essingeleden norrut. Med hänsyn härtill bedöms förslaget som helhet endast medföra marginella effekter för Skatteverket.

Förslagen bedöms medföra marginella effekter även för Kronofogdemyndigheten liksom för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

Införande av straffrättsliga påföljder avseende fordonsanvändning i strid mot det föreslagna användningsförbudet innebär en utökning av den trafikrelaterade kriminaliseringen. Med hänsyn till att liknande regler redan i dag finns med sikte på användningsförbudet avseende obetald fordonsskatt bedöms dock polisens arbetsuppgifter påverkas endast i begränsad omfattning. Ärende- respektive måltillströmningen hos

Åklagarmyndigheten och allmänna domstolar kan antas öka något. Sammantaget bedöms genomförandet av de föreslagna lagändringarna medföra vissa kostnadsökningar för rättsväsendet. Det är dock svårt att uppskatta dessa och därför finns det anledning att återkomma med en närmare bedömning i samband med kommande lagrådsremiss.

7 Författningskommentar

7.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

5 §

Ändringen innebär att nuvarande bestämmelse i 5 § 4 slopas och att undantaget från skatteplikt för trängselskatt för s.k. miljöbilar därmed upphör att gälla. Dagens bestämmelse i 5 § 5 flyttas till 5 § 4.

Den nya lydelsen av paragrafen innebär en tidigareläggning av den ändring som annars skulle ha trätt i kraft den 1 augusti 2012 enligt lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.3.

24 §

Bestämmelsen är utformad med 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227) som förebild, se kommentar i bl.a. prop. 2005/06:65, s. 133.

I *första stycket* anges att ett skattepliktigt fordon inte får användas om trängselskatt eller tilläggsavgift, som har påförts med avseende på användning av fordonet, inte har betalats i rätt tid.

Av 4–6 §§ lagen om trängselskatt framgår vilka fordon som är skattepliktiga. Uttrycket ”betalning i rätt tid” har samma innebörd som i 23 § och tar sikte på den frist för betalning av dels tilläggsavgift, dels obetald trängselskatt som följer av 14 § tredje stycket respektive 15 § andra stycket.

Användningsförbudet gäller till dess den obetalda trängselskatt eller tilläggsavgift som föranlett förbudet har betalats.

Av *andra stycket* framgår vissa undantag från användningsförbudet. *Första punkten* innebär en tidsgräns på så sätt att skatt och tilläggsavgift som avser kalendermånad mer än två år tillbaka i tiden inte leder till användningsförbud. Detta innebär t.ex. att obetald skatt och avgift som är hänförlig till januari 2009 inte utgör grund för användningsförbud efter utgången av januari 2011.

Regeln leder till en begränsning av i vad mån en ny ägare till ett fordon behöver betala den före ägarens trängselskatt och tilläggsavgifter för att kunna använda fordonet. Regeln är dock tillämplig även om det inte sker något ägarbyte av fordonet.

En likartad undantagsregel finns i fråga om obetald fordonsskatt. Sådan obetald skatt leder inte till användningsförbud om skatten avser tid före det närmast föregående skatteåret (6 kap. 1 § andra stycket 1 vägtrafikskattelagen).

Andra punkten i andra stycket tar sikte på trängselskatt och tilläggsavgift som har påförts genom beslut efter att ägarbyte skett avseende

fordonet. Om sådan skatt eller avgift inte betalas i rätt tid inträder inte något användningsförbud.

Tredje punkten i andra stycket motiveras av anståndsreglerna i 17 §. Användningsförbud inträder om ett medgivet anstånd löper ut utan att skatten har betalats.

I *tredje stycket* finns en dispensmöjlighet från reglerna om användningsförbud. Således kan Skatteverket medge att ett visst fordon får användas även om det finns grund för användningsförbud. En förutsättning är att det finns särskilda skäl. I förarbetena till motsvarande regel i 6 kap. 1 § tredje stycket vägtrafikskattelagen har uttalats att tillämpningen bör vara restriktiv (se prop. 2005/06:65, s. 133 och prop. 1987/88:159, s. 57). Detsamma bör gälla den nu aktuella regeln.

25 §

Bestämmelsen motsvarar 6 kap. 2 § vägtrafikskattelagen. Fordon som sålts vid exekutiv försäljning får användas av den nye ägaren, trots att trängselskatt och tilläggsavgift som tidigare ägare är skattskyldig för, inte har betalats. Undantaget gäller även om bilen säljs vidare av den som förvärvat den vid den exekutiva försäljning. Motsvarande ordning gäller även för fordon som tillhör ett konkursbo.

26 §

Bestämmelsen, som innehåller regler om avskyltning av fordon som används trots att det råder användningsförbud, är utformad med 6 kap. 3 § vägtrafikskattelagen som förebild, se kommentar i prop. 2005/06:65, s. 134.

En person som är skattskyldig för trängselskatt men inte betalar denna i rätt tid ska normalt sett ha fått del av två beslut innan användningsförbud enligt 24 § inträder – dels ett beslut om trängselskatten, dels ett beslut om tilläggsavgift. När det gäller tilläggsavgift som inte betalas i rätt tid erhåller den skattskyldig däremot endast ett beslut, dvs. beslutet varigenom avgiften påförs, innan användningsförbud inträder.

Den tidsram om två månader som anges i *första stycket* syftar till att skapa en begränsning för regeln om avskyltning till de fall där användningsförbudet kan antas ha överträtts avsiktligt. Inom denna tid bör den skattskyldige ha hunnit få såväl besluten om trängselskatt och tilläggsavgift som en betalningspåminnelse enligt 3 § indrivningsförfordningen (1993:1229). Han eller hon torde därför inte vara ovetande om att fordonet inte får användas.

Flyttning av fordonet enligt *andra stycket* bör bl.a. medges om fordonet annars skulle utgöra en trafikfara (se prop. 1981/82:225, s. 56, angående motsvarande regel i vägtrafikskattelagen). Fordonet bör också få flyttas om det är lastat med gods som skulle kunna innebära problem om färdens avbröts direkt, t.ex. levande djur och kylvaror.

27 §

Bestämmelsen motsvarar 6 kap. 4 § vägtrafikskattelagen, se kommentar i prop. 2005/06:65, s. 134 f.

I *första stycket* ges straffbestämmelser för den som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder, eller låter använda, ett fordon som blivit avskyltat på den grunden att det använts i strid mot ett användningsförbud.

I *andra stycket* ges en straffbestämmelse för den som använder, eller låter använda, ett fordon i strid mot ett användningsförbud, utan att fordonet dessförinnan blivit avskyltat. Till skillnad mot första stycket gäller här endast penningböter som påföljd. Även för tillämpning av denna straffbestämmelse krävs att uppsåt eller oaktsamhet föreläggas.

28 §

Bestämmelsen motsvarar 6 kap. 5 § vägtrafikskattelagen, se kommentar i prop. 2005/06:65, s. 135.

Genom bestämmelsen föreskrivs att den som uppsåtligen använder någon annans fordon utan lov kan drabbas av samma rättsverkningar som ägaren enligt 27 §. Hänvisningen till 27 § innebär bl.a. att det på motsvarande sätt krävs uppsåt eller oaktsamhet i förhållande till att fordonet har användningsförbud. Motsvarande gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar någon annan förare än den som ägaren har utsett.

29 §

Bestämmelsen motsvarar 6 kap. 6 § vägtrafikskattelagen, se kommentar i prop. 2005/06:65, s. 135.

Enligt paragrafen kan även föraren dömas om han eller hon känt till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs i vissa särskilt angivna sammanhang. Bestämmelsen skiljer sig från 28 § på så sätt att ägarens lov saknar betydelse och att det krävs att föraren har uppsåt i förhållande till att fordonet har användningsförbud.

30 §

Bestämmelsen överensstämmer med 6 kap. 7 § vägtrafikskattelagen, se kommentar i prop. 2005/06:65, s. 135.

I paragrafen regleras ansvarsbestämmelsernas tillämpning i de fall fordonet tillhör eller används av staten, en kommun eller en juridisk person.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Av *första punkten* framgår att lagen träder i kraft den 1 januari 2009.

Andra punkten innehåller en övergångsregel beträffande de nya bestämmelserna i 5 §. Denna innebär att det tidigare s.k. miljöbilsundantaget även fortsättningsvis ska tillämpas fram till och med den 31 juli 2012 för bilar som har förts in i vägtrafikregistret före den 1 januari 2009. En förutsättning för att en bil ska vara fortsatt undantagen från skatteplikt är dock att bilen kvarstår i samma ägares hand under hela perioden den 1 januari 2009–31 juli 2012. Vid ett ägarbyte under perioden upphör miljöbilsundantaget att gälla för bilen den dag för vilken den nye ägaren tagits upp eller borde ha tagits upp i vägtrafikregistret.

Övergångsregeln behandlas i avsnitt 3.3.

Av *trede punkten* framgår att den nya bestämmelsen om användningsförbud i 24 § endast gäller i fråga om obetald trängselskatt eller tilläggsavgift som avser tid efter ikraftträdandet. Användningsförbud – och i förlängningen straffrättsliga påföljder enligt 26–30 §§ – kan därmed endast bli aktuellt med anledning av obetald skatt eller avgift som avser januari 2009 eller därefter kommande månader.

Bilagan till lagen om trängselskatt

Första punkten

I första punkten i bilagan förs in en ny karta som anger var de skattebelagda betalstationerna ska vara placerade. I den nya kartan saknas de tidigare betalstationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen och Norra Hamnvägen.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.2.

Fjärde punkten

Den tidigare s.k. Lidingöregeln slopas. I stället uppställs i fjärde punkten ett undantag från skattskyldighet för trafik i relationen Tranebergsbron – Essingeleden norrut. Undantaget innebär att skattskyldighet för trängselskatt enligt 9 § inte inträder om en bil inom fem minuter passerar både betalstationen vid Trafikplats Lindhagensgatan och betalstationen vid Trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen. Passagen av den sistnämnda betalstationen ska ske vid färd i riktning från eller mot Tranebergsbron.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.3.

7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Lagändringen innebär att författningen utgår. Se författningskommentaren till 5 § förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.