

Promemoria

Trängselskatt

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas ett förslag till en lag om trängselskatt. Lagen skall gälla generellt, men kommer inledningsvis endast att tillämpas vid passage av vissa angivna betalstationer i Stockholms innerstad. Skatteplikt skall gälla för sådan bil enligt definition i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, som är införd i vägtrafikregistret eller som brukas med stöd av saluvagnslicens.

Skattskyldig är ägaren av bilen. Skattskyldigheten inträder när bil brukas för passage av en betalstation. Bil, vars ägare är undantagen från skattskyldighet enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall, liksom bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret samt buss med en totalvikt av minst 16 ton, omfattas inte av skatteplikt.

De skattebelagda passagera vid betalstationerna, liksom skattebeloppens storlek, framgår av en bilaga till lagen. För varje färd, dvs. passage av en betalstation, fattas ett skattebeslut. Den skattskyldige skall, utan anmaning, betala skatten senast den femte vardagen efter den dag som skattskyldigheten har inträtt. Om skatten betalas för sent skall en expeditionsavgift tas ut. Inbetalning av skatt och avgift skall göras genom insättning på ett särskilt konto för skatte- och avgiftsbetalningar enligt lagen om trängselskatt. Sker inte betalning i tid påförs en särskild avgift (trängseltillägg) med 500 kr. Trängseltillägg får påföras högst en gång per bil och kalenderdygn. Beloppen anses ha betalats den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot.

Lagen om trängselskatt omfattar dessutom bestämmelser om dröjsmålsavgift, omprövning, anstånd, överklagande av skatte- och avgiftsbeslut samt verkställighet av skatten och avgifterna.

Lagen om trängselskatt och övriga lagförslag föreslås gälla från och med den xxx 2005. Bilagan till lagen om trängselskatt skall dock vara tidsbegränsad och gälla till och med den xxx.

Innehållsförteckning

1	Lagtext.....	5
1.1	Förslag till lag om trängselskatt.....	5
1.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar	10
1.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.	12
1.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning.....	13
1.5	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	14
1.6	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	15
2	Frågor som tas upp i promemorian.....	16
3	Bakgrund	17
3.1	Olika syften med pålagor i vägtrafiken.....	17
3.2	Tidigare överväganden.....	17
3.2.1	Inledning	17
3.2.2	Storstadstrafikkommittén.....	18
3.2.3	Dennisöverenskommelserna och Vägtullsutredningen.....	18
3.2.4	1996 års lagrådsremiss.....	18
3.2.5	Miljöstyrande avgifter i tätort.....	19
3.3	Trängselavgiftssystem i andra länder.....	19
3.3.1	Inledning	19
3.3.2	Singapore	19
3.3.3	London	20
3.4	Tekniska förutsättningar	21
3.4.1	Inledning	21
3.4.2	Manuell betalning	21
3.4.3	Nummerskyltsregistrering (videoregistrering).....	21
3.4.4	Korthållskommunikation	22
4	Krav som bör ställas på ett betalningssystem för att undvika trängsel i trafiken.....	22
4.1	Inledning	22
4.2	Förutsättningar för acceptans	23
5	Normgivningstekniska frågor	25
5.1	Inledning	25
5.2	Regeringsformens bestämmelser	25
5.3	Är den aktuella pålagan en skatt eller avgift?.....	28
6	Lag om trängselskatt.....	30
6.1	Gemensamma bestämmelser med bilaga för viss tätort....	30
6.2	Skattepliktens omfattning	31
6.2.1	Skattepliktiga bilar m.m.....	31
6.2.2	Fordon som undantas från skatteplikt.....	32
6.2.3	Befrielse från skatteplikt efter ansökan	35
6.2.4	Skattskyldighetens inträde	36

6.3	Skattskyldighet.....	36
6.4	Justering av skattens storlek.....	38
6.5	Beskattningsmyndighet m.m.....	39
6.6	Betalning av skatt och avgift.....	40
6.6.1	Betalning inom viss tid m.m.....	40
6.7	Sanktioner m.m.	42
6.7.1	Inledning	42
6.7.2	Lämpligt sanktionssystem	42
6.7.3	Trängseltillägg	43
6.7.4	Inget skattekonto för trängselskatt m.m.....	43
6.7.5	Dröjsmålsavgift.....	44
6.7.6	Omprövning av beslut m.m.	45
6.7.7	Inbetalning av skatt och avgift.....	46
6.7.8	Anstånd med inbetalning av särskild avgift....	46
6.7.9	Befrielse och återbetalning av skatt	47
6.7.10	Sanktioner vid upprepade överträdelser	47
6.8	Överklagande m.m.	49
6.8.1	Överklagbara beslut m.m.....	49
6.8.2	Överklagandefristen.....	51
6.8.3	Forumfråga och domförhet	52
6.8.4	Verkställighet och indrivning	54
6.8.5	Ingen skattebefrielse vid trafikarbeten m.m. ..	54
7	Försök med trängselskatt i Stockholms kommun.....	55
7.1	Inledning	55
7.1.1	Trängselskatt i Stockholms kommun.....	56
7.2	Frågor rörande försöket med trängselskatt i Stockholms kommun	57
7.2.1	Skattebelagda passager	57
7.2.2	Skattebeloppens storlek och maximibelopp per kalenderdygn.....	61
7.2.3	Ikraftträdande.....	62
8	Övriga skatterättsliga frågor	63
8.1	Avdrag för trängselskatt.....	63
8.2	Avdrag för trängseltillägg	66
8.3	Mervärdesskatt.....	66
9	Trängselskatt och integritet	68
9.1	Allmänt om trängselskatt och integritet.....	68
9.2	Kameraövervakning	69
9.3	Behandling av personuppgifter	73
9.4	Sekretess	77
10	Offentlig-finansiella och andra effekter	79
10.1	Offentlig-finansiella effekter	79
10.2	Konsekvenser för små företag	80
10.3	Miljöeffekter	80
11	Författningskommentar	82
11.1	Förslaget till lag om trängselskatt	82
11.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar.....	87

11.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.	87
11.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning.....	87
11.5	Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	88
11.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	89
Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet Trängselavgifter	90
Bilaga 2	Kommitténs författningsförslag.....	94
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	103

1 Lagtext

1.1 Förslag till lag om trängselskatt

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Trängselskatt skall betalas till staten enligt denna lag.

2 § Skatteverket är beskattningsmyndighet.

För beskattningsmyndighetens räkning skall Vägverket, genom automatiserad behandling, besluta om trängselskatt, expeditionsavgift enligt 12 §, trängseltillägg enligt 13 § och dröjsmålsavgift enligt 14 § samt verkställa uppbörd av sådan skatt och avgift, om inte annat följer av 15 §.

3 § Fordons- och viktbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Skatteplikt

4 § Vid passage av en betalstation som anges i bilagan till denna lag skall trängselskatt betalas för bil som vid skattskyldighetens inträde

1. är införd i vägtrafikregistret, eller
2. brukas med stöd av saluvagnslicens.

5 § Följande bilar är inte skattepliktiga.

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 16 ton.

Befrielse från skatteplikt i visst fall

6 § Den som beviljats särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt trafikförordningen (1998:1276) har rätt att efter ansökan hos beskattningsmyndigheten få befrielse från skatteplikt för en bil till följd av parkeringstillståndet.

Skattskyldighet

7 § Skattskyldig är ägaren av bilen.
Som ägare av bilen anses

1. den som när skattskyldigheten inträder är eller bör vara upptagen i vägtrafikregistret som ägare, eller
2. i fråga om bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som när skattskyldigheten inträder, innehar licensen.

Skattskyldighetens inträde

8 § Skattskyldighet inträder när en bil brukas för passage av en betalstation som anges i bilagan till denna lag.

Skattens storlek

9 § Trängselskattens storlek anges i bilagan till denna lag.

Beskattningsbeslut

10 § Skatt och avgift enligt denna lag skall beslutas med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.

Om beslut om skatt eller avgift enligt första stycket har blivit uppenbart oriktigt på grund av misstag vid den automatiserade behandlingen, får den myndighet hos vilken behandlingen utförts besluta om rättelse.

Betalningstid

11 § Trängselskatt skall utan anmaning betalas senast den femte vardagen efter den dag som skattskyldigheten har inträtt.

Expeditionsavgift m.m.

12 § Om skatten inte har betalats inom denna tid, skall en expeditionsavgift påföras den skattskyldige. Den skattskyldige skall skriftligen anmanas att betala skatten och expeditionsavgiften senast inom fyra veckor efter dagen då skattskyldigheten har inträtt. Om skattskyldigheten har inträtt vid flera tillfällen under samma kalenderdygn, skall anmaningen avse den sammanlagda skatten för dygnet.

Regeringen får meddela föreskrifter om expeditionsavgiftens storlek.

Trängseltillägg

13 § Om trängselskatt eller expeditionsavgift inte betalas inom den tid som angetts i en anmaning enligt 12 § första stycket, skall en särskild avgift (trängseltillägg) tas ut med 500 kronor. Trängseltillägg får tas ut högst en gång per bil och kalenderdygn.

Trängseltillägg skall betalas senast inom en månad från dagen för beslutet om sådant tillägg.

Dröjsmålsavgift

14 § Bestämmelserna i 61–63 §§ fordonsskattelagen (1988:327) skall tillämpas i fråga om dröjsmålsavgift för trängseltillägg. Med skatt skall då i stället avses trängseltillägg.

Omprövning av beslut m.m.

15 § Beskattningsmyndigheten skall ompröva och meddela slutligt beslut om sådan skatt eller avgift som avses i 10–14 §§, om den skattskyldige begär det eller det finns andra skäl.

Om trängselskatt har betalats utan föregående betalningsanmaning, skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast tre veckor efter det att betalningen har skett. I annat fall skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast två månader efter det att beslut om expeditionsavgift eller trängseltillägg har fattats.

Inbetalning av skatt och avgift

16 § Inbetalning av skatt och avgift skall göras genom insättning på särskilt konto för skatte- och avgiftsbetalningar enligt denna lag.

Skatten och avgiften anses ha betalats den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot.

Anstånd med betalning

17 § Bestämmelserna i 60 och 60 a §§ fordonsskattelagen (1988:327) skall tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift enligt denna lag. Med skattetillägg skall då i stället avses trängseltillägg.

Befrielse och återbetalning

18 § Beskattningsmyndigheten får, självmant eller efter ansökan av den skattskyldige, besluta att trängselskatt, expeditionsavgift eller trängseltillägg helt eller delvis inte skall tas ut om det skulle framstå som uppenbart oskäligt.

Ett beslut om befrielse kan innefatta att ett redan betalt belopp skall återbetalas.

Överklagande

19 § Beslut som avses i 15 och 18 §§ samt beslut enligt 17 § om anstånd med att betala skatt eller avgift, får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Beslut som avses i 6 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den sökande eller av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

20 § Överklagande av den skattskyldige skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom tre veckor från den dag då denne fick del av beslutet och överklagande av allmänna ombudet inom tre veckor från dagen för det överklagade beslutet.

Det allmänna ombudet får föra talan till den skattskyldiges förmån. Ombudet har då samma behörighet som den skattskyldige.

Beskattningsmyndigheten skall snarast ompröva det överklagade beslutet. Detta gäller dock inte om överklagandet skall avvisas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

21 § Vid handläggning i länsrätt och kammarrätt av mål om trängseltillägg skall muntlig förhandling hållas, om den skattskyldige begär det. Muntlig förhandling behövs dock inte, om det finns anledning att anta att trängseltillägget inte kommer att tas ut.

22 § En begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut enligt denna lag inverkar inte på skyldigheten att betala den skatt eller avgift som omprövningen eller överklagandet avser.

Verkställighet

23 § Om skatten eller särskild avgift inte betalas i rätt tid, skall den lämnas för indrivning. Regeringen får föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp.

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

Denna lag träder i kraft den xxx 2005. Bilagan till lagen gäller till och med utgången av xxx. Den upphävda bilagan gäller därefter för förhållanden som hänför sig till tiden före den xxx.

Bilaga (bilagan är preliminär och kommer att skrivas om i tabellform)

1. KARTA (se bifogat utdrag ur Miljöavgiftskontorets i Stockholms kommun karta över betalstationer).

2. Trängselskatt skall betalas med följande belopp.

Trängselskatt skall tas ut vid passage av en betalstation med 10 kronor, vardagar, utom lördagar, klockan 06.30–07.00, 09.00–15.30 och 18.00–18.30. Ett skattebelopp om 15 kronor skall tas ut vardagar, utom lördagar, klockan 07.00–07.30, 08.30–09.00, 15.30–16.00 och 17.30–18.30. Vid färd i högtrafik skall trängselskatt tas ut med 20 kronor, vardagar, utom lördagar, klockan 07.30–08.30 och 16.00–17.30.

Vardagar, utom lördagar, klockan 18.30–06.30, lördagar, helgdagar och dagar före helgdag skall någon skatt inte tas ut.

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

3. Skattskyldigheten enligt 4 § inträder inte om en bil vid passage till eller från Lidingö kommun passerar två skilda betalstationer och restiden däremellan uppgår till högst 30 minuter.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 §¹

Länsrätt är domför med en lagfaren domare ensam

1. när åtgärd som avser endast måls beredande vidtages,
2. vid sådant förhör med vittne eller sakkunnig som begärts av annan länsrätt,
3. vid beslut som avser endast rättelse av felräkning, felskrivning eller annat uppenbart förbiseende,
4. vid annat beslut som inte innefattar slutligt avgörande av mål.

Om det inte är påkallat av särskild anledning att målet prövas av fullsuttan rätt, är länsrätt domför med en lagfaren domare ensam vid beslut som inte innefattar prövning av målet i sak.

Åtgärder som avser endast beredandet av ett mål och som inte är av sådant slag att de bör förbehållas lagfarna domare får utföras av en annan tjänsteman som har tillräcklig kunskap och erfarenhet. Närmare bestämmelser om detta meddelas av regeringen.

Vad som sägs i andra stycket gäller även vid avgörande i sak av

1. mål av enkel beskaffenhet,
2. mål enligt lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet, enligt lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter, om besiktning enligt fastighetstaxeringslagen (1979:1152), om handlings undantagande från taxeringsrevision, skatterevision eller annan granskning och om befrielse från skyldighet att lämna upplysningar, visa upp handling eller lämna kontrolluppgift enligt skatteförfattningarna,

3. mål om omedelbart omhändertagande enligt 6 § lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga, mål om vård i enskildhet enligt 15 b § samma lag, mål om avskildhet enligt 15 c § samma lag, mål om tillfälligt flyttningsförbud enligt 27 § samma lag, mål om omedelbart omhändertagande enligt 13 § lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall, mål om vård i enskildhet eller avskildhet enligt 34 § samma lag, mål om vård i enskildhet enligt 14 § lagen (1998:603) om verkställigheten av sluten ungdomsvård, mål om avskildhet enligt 17 § samma lag, mål om tillfälligt omhändertagande enligt 37 § smittskyddslagen (1988:1472), mål enligt 12 § första stycket och 33 § lagen (1991:1128) om psykiatrisk tvångsvård, mål enligt 18 § första stycket 2–4 såvitt avser de fall då vården inte har förenats med särskild utskrivningsprövning eller 5 lagen (1991:1129) om rättspsykiatrisk vård, mål om förvar och uppsikt enligt utlänningslagen (1989:529), mål enligt lagen (1974:202) om beräkning av strafftid m.m., mål enligt lagen

¹ Senaste lydelse 2003:409

(1974:203) om kriminalvård i anstalt samt mål enligt lagen (1963:193) om samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge angående verkställighet av straff m.m.,

4. mål enligt folkbokföringsförfattningarna, mål rörande preliminär skatt eller om anstånd med att betala skatt eller avgifter enligt skatteförfattningarna,

5. mål enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling,

6. mål som avser en fråga av betydelse för inkomstbeskattningen, dock endast om värdet av vad som yrkas i målet uppenbart inte överstiger hälften av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring.

6. mål som avser en fråga av betydelse för inkomstbeskattningen, dock endast om värdet av vad som yrkas i målet uppenbart inte överstiger hälften av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring,

7. *mål enligt lagen (0000:000) om trängselskatt.*

Denna lag träder i kraft den xxx 2005.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

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

1. lagen (1972:435) om överlastavgift,
 2. bilskrotningslagen (1975:343),
 3. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
 4. lagen (1976:339) om saluvagnsskatt,
 5. fordonsskattelagen (1988:327),
 6. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl.,
 7. lagen (1994:419) om brottsofferfond,
 8. skattebetalningslagen (1997:483), *eller*
 9. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.
8. skattebetalningslagen (1997:483),
 9. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, *eller*
 10. lagen (0000:000) om trängselskatt.

Denna lag träder i kraft den xxx 2005.

¹ Senaste lydelse 2002:417.

1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning

Härigenom föreskrivs att 7 och 14 §§ lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Tillstånd krävs inte för allmän kameraövervakning

1. när övervakningen sker med en övervakningskamera som av trafiksäkerhetsskäl eller för säkerheten i arbetsmiljön är uppsatt på fordon, maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren,

2. vid övervakning som utförs av Vägverket vid trafikövervakning eller

2. vid övervakning som utförs av Vägverket

*a) vid trafikövervakning eller
b) vid en sådan passage där trängselskatt tas ut enligt lagen (0000:000) om trängselskatt och som sker för att samla in uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt enligt lagen skall kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas eller*

3. när övervakningen sker i sådana fall som avses i 4 § första stycket.

14 §

Bild- eller ljudmaterial från allmän kameraövervakning av en plats dit allmänheten har tillträde får bevaras under högst en månad, om inte länsstyrelsen beslutar om en längre bevarandetid.

Första stycket gäller inte, om materialet

1. har betydelse vid utredning av brottslig verksamhet och antingen tagits upp av polismyndighet eller inom en månad från upptagningen lämnats över till polismyndighet eller åklagare av någon annan som gjort upptagningen *eller*

2. ges in till domstol i mål om ansvar för brott.

1. har betydelse vid utredning av brottslig verksamhet och antingen tagits upp av polismyndighet eller inom en månad från upptagningen lämnats över till polismyndighet eller åklagare av någon annan som gjort upptagningen,

2. ges in till domstol i mål om ansvar för brott *eller*

3. tagits upp vid sådan övervakning som avses i 7 § 2 b.

När bild- eller ljudmaterial inte längre får bevaras skall det omedelbart förstöras.

Denna lag träder i kraft den xxx 2005.

1.5 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 4 § och 16 kap. 17 § inkomstskattelagen (1999:1229) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap.

Svenska allmänna skatter

**Svenska allmänna skatter
*m.m.***

4 §

Svenska allmänna skatter får inte dras av. Som sådana skatter räknas bland annat kommunal och statlig inkomstskatt, förmögenhetsskatt och kupongskatt.

*Skatt enligt lagen (0000:000)
om trängeskatt får inte dras av.*

16 kap.

17 §¹

Särskilda skatter och avgifter som avser näringsverksamheten skall dras av. Om skatten eller avgiften sätts ned, skall motsvarande del av avdraget återföras det beskattningsår då debiteringen ändras.

Särskilda skatter och avgifter som avser näringsverksamheten skall dras av. Om skatten eller avgiften sätts ned, skall motsvarande del av avdraget återföras det beskattningsår då debiteringen ändras. *I 9 kap. 4 § finns en bestämmelse om att skatt enligt lagen (0000:000) om trängselskatt inte får dras av.*

Avkastningsskatt som beräknas på avsättning i balansräkning med tillämpning av 3 § fjärde stycket lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel skall dras av. Om skatten sätts ned, skall motsvarande del av avdraget återföras det beskattningsår då debiteringen ändras. Om skatten sätts ned genom avräkning av utländsk skatt, hindrar detta inte att hela skattebeloppet dras av.

I 29–31 §§ finns bestämmelser om egenavgifter.

Denna lag träder i kraft den xxx 2005. Lagen tillämpas första gången vid 2006 års taxering.

¹ Senaste lydelse 2001:1176.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
b) förarutbildning och förarprov,
c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,
b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter, samt
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivna fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas *samt de uppgifter som behövs för att Vägverket skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (000:000) om trängselskatt.*

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

Denna lag träder i kraft den xxx 2005.

2 Frågor som tas upp i promemorian

Regeringen beslutade den 14 december 2000 att tillkalla en parlamentariskt sammansatt kommitté med uppgift att lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län, men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Kommitténs arbete skulle syfta till att utveckla transportsystemet på ett för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt hållbart sätt (dir. 2000:96). Kommittén antog namnet Stockholmsberedningen.

Sedan regeringen i bl.a. budgetpropositionen för 2002 (prop. 2001/02:1) aviserat ett tilläggsuppdrag till Stockholmsberedningen, med innebörden att utreda frågan om användning av trängselavgifter i trafiken, beslutade regeringen om tilläggsdirektiv den 14 mars 2002 (dir. 2002:3). Enligt direktiven skulle Stockholmsberedningen utreda frågan om hur användning av trängselavgifter i trafiken kan genomföras. I uppdraget ingick att belysa vilka förutsättningar som skall vara uppfyllda för att det skall vara möjligt att införa ett avgiftssystem. I direktiven refereras till att det i budgetpropositionen för 2002 framhålls att om kommuner eller regioner efter beslut av en betydande majoritet gör framställan om att införa trängselavgifter som ett led i en bredare strategi för att komma till rätta med trafikens trängsel- och miljöproblem, kommer regeringen att bereda frågan. I direktiven framhålls vidare, som bakgrund till uppdraget, att ett sätt att hantera både miljö- och trängselproblem handlar om att påverka efterfrågan på transporter och att det kan ske exempelvis med någon form av trängselavgifter. Det anges vidare att avgiftsintäkterna kan användas till att finansiera kapacitetsförstärkningar inom exempelvis kollektivtrafiken i den aktuella regionen. En delredovisning skulle lämnas senast den 31 december 2002 och uppdraget skulle redovisas senast den 1 juni 2003.

Enligt ytterligare tilläggsdirektiv (dir. 2003:5) förlängdes utredningstiden för delredovisningen av uppdraget om trängselavgifter till senast den 14 mars 2003.

Delredovisningen gjordes i en särskild skrivelse den 7 mars 2003 (dnr N2001:02/2003/21). I skrivelsen framhåller Stockholmsberedningen att till skillnad från övriga uppgifter tolkar beredningen uppdraget om trängselavgifter generellt, vilket innebär att utredningens resultat skall kunna tillämpas på förhållanden i hela Sverige även om trängselavgifter framför allt är en åtgärd som diskuterats för storstadsområden.

Sedan trafikutskottet i ett betänkande (bet. 2002/03:TU3) redovisat sitt ställningstagande om att något krav på ”betydande” majoritet i kommunerna inte skall finnas, biföll riksdagen den 27 mars 2003 utskottets förslag i betänkandet.

Kommitténs delbetänkande *Trängselavgifter* (SOU 2003:61) överlämnades till regeringen den 3 juni 2003. I betänkandet föreslås bl.a. att en lag om trängselavgifter skall införas. Kommitténs sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 1*. Kommitténs lagförslag finns i *bilaga 2*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Finansdepartementet (dnr Fi2003/3364).

I promemorian tas nu kommitténs förslag upp.

3 Bakgrund

3.1 Olika syften med pålagor i vägtrafiken

Huvudsyftet med att ta ut pålagor i vägtrafiken är i regel antingen att finansiera infrastrukturåtgärder eller att styra trafiken.

I utlandet har det sedan länge funnits avgiftssystem för finansiering av infrastrukturprojekt som motorvägar, broar och tunnlar. I Sverige är det enligt 29 § väglagen (1971:948) möjligt att finansiera nya vägar med särskilda avgifter. Sådana avgifter tas för närvarande ut för att finansiera den fasta förbindelsen över Öresund.

Styrande pålagor kan användas för att minska trängselproblem och därmed öka framkomligheten i vägsystemet. Ett annat syfte kan vara att minska trafikens miljöpåverkan. En god styrning av trafiken förutsätter att pålagorna differentieras t.ex. efter trafikbelastningen eller fordonens emissionsegenskaper.

Även finansierande pålagor har en viss styrande effekt. Sådana pålagor ger dessutom som regel ett betydande ekonomiskt överskott, vilket exempelvis kan användas till att förstärka kollektivtrafiken.

När beslut skall fattas om pålagor i vägtrafiksystemet är det viktigt att sätta in denna åtgärd i en bredare strategi och se pålagorna som ett led i att komma till rätta med t.ex. trafikens trängsel- och miljöproblem. Denna helhetssyn framhålls bl.a. i Stockholmsberedningens delbetänkande Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm-Mälardalsregionen (SOU 2002:11 t.ex. s. 8, 9, 28 och 29). Där betonas också att en utbyggnad av infrastrukturen ofta är nödvändig för att långsiktigt lösa trafikproblemen i ett regionalt perspektiv.

3.2 Tidigare överväganden

3.2.1 Inledning

Frågan om att ta betalt av biltrafiken vid färd i tätorter har utretts och diskuterats vid flera tillfällen de senaste decennierna. Här redovisas kortfattat några tidigare förslag och överenskommelser.

3.2.2 Storstadstrafikkommittén

I sitt delbetänkande Storstadstrafik 3, Bilavgifter (SOU 1989:43) föreslog Storstadstrafikkommittén (STORK) att en lagstiftning om bilavgifter skulle införas. Den föreslagna lagstiftningen innebar i huvudsak följande. En ensam kommun, eller flera kommuner tillsammans, skulle efter tillstånd från regeringen få ta ut en avgift av den som körde på det allmänna gatu- och vägnätet inom ett visst angivet område. Ett krav för att regeringen skulle ge tillstånd skulle vara att trafik- och miljösituationen var sådan att det var befogat att minska trafiken för att därigenom reducera de olägenheter som uppkommit till följd av trafiken. Efter förslag från kommunen skulle regeringen besluta om användningen av intäkterna från avgiftssystemet. Användningen var dock tänkt att gälla till åtgärder som kunde förbättra miljön och minska trängseln inom det avgiftsbelagda området. Andra beslut om avgiftssystemets utformning skulle fattas av kommunen.

Kommitténs förslag ledde inte till någon lagstiftning.

3.2.3 Dennisöverenskommelserna och Vägtullsutredningen

Socialdemokraterna, Moderata samlingspartiet och Folkpartiet liberalerna i Stockholms kommun och län träffade i januari 1991 och i september 1992 överenskommelser om samordnade åtgärder i syfte att förbättra miljön, öka tillgängligheten och skapa bättre förutsättningar för Stockholmsregionen (de s.k. Dennisöverenskommelserna). För vägtrafikens del innebar överenskommelserna att det skulle byggas en ringled runt Stockholms innerstad och en yttre tvärled. De nya trafiklederna skulle helt finansieras med avgifter från biltrafiken i form av vägtullar. Överenskommelserna redovisades för riksdagen i 1993 års budgetproposition (prop. 1992/93:100 bil. 7, s. 157 ff.).

I departementspromemorian Lag om vissa vägtullar i Stockholms län – en modell (Ds 1993:52) presenterades ett principförslag till lagstiftning om vissa vägtullar i Stockholms län. Promemorian, som grundade sig på 1992 års överenskommelser, remissbehandlades och ett reviderat förslag presenterades i januari 1994.

Regeringen föreslog i prop. 1993/94:86 att vägtullar skulle finansiera utbyggnaden av vissa vägprojekt i Stockholms län. Riksdagen godkände vad som av regeringen förordats om finansiering genom vägtullar (bet. 1993/94:TU24, rskr. 1993/94:247).

I mars 1994 tillkallade regeringen en särskild utredare med uppdrag att bl.a. lämna förslag till utformning av en lagstiftning om vägtullar. Den särskilde utredaren lämnade i november 1994 delbetänkandet Vägtullar i Stockholmsregionen (SOU 1994:142). Utredningens lagförslag byggde på förslaget i den nämnda promemorian Ds 1993:52.

3.2.4 1996 års lagrådsremiss

Regeringen överlämnade under våren 1996 en lagrådsremiss med förslag till lag om vissa vägtullar till Lagrådet. Lagförslaget överensstämde i allt väsentligt med förslaget i det ovan nämnda betänkandet SOU 1994:142. I

lagrådsremissen ansågs vägtullen vara en specialdestinerad statlig punktskatt, eftersom intäkterna från vägtullarna inte skulle få användas för något annat än investeringar i vägtrafiksystemet i Stockholms län. Lagrådet godtog i allt väsentligt författningsförslagen i remissen. Lagstiftningsärendet ledde emellertid aldrig till att någon proposition lämnades till riksdagen.

3.2.5 Miljöstyrande avgifter i tätort

År 1997 tillkallades en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag till en lagstiftning för miljöstyrande vägavgifter i tätort. Utredaren presenterade i januari 1999 sitt förslag i betänkandet Miljöstyrande avgifter i tätort (SOU 1998:169). I betänkandet anfördes att de föreslagna vägavgifterna var att betrakta som statlig skatt. Eftersom det enligt utredaren då inte skulle vara möjligt att meddela föreskrifter på annat sätt än genom lag skulle delegation av normgivning inte vara någon framkomlig väg för att ge kommunerna inflytande över de miljöstyrande vägavgifterna. I stället föreslog utredaren att kommunerna skulle få ett avgörande inflytande över systemet genom att de skulle få initiera att lagen skulle tillämpas i kommunen genom en anmälan till regeringen. Därefter skulle enligt förslaget samråd ske med övriga berörda kommuner och myndigheter. Tre fjärdedelar av intäkterna från ett system med miljöstyrande avgifter skulle enligt förslaget tillfalla kommunen eller kommunerna i fråga.

Inte heller detta förslag har lett till någon lagstiftning.

3.3 Trängselavgiftssystem i andra länder

3.3.1 Inledning

Det finns ett stort antal teoretiska studier av hur skilda avgiftssystem kan påverka trafiken. Det råder däremot brist på empirisk kunskap om trängselavgiftssystem och deras effekter. Avgiftssystem med huvudsyftet att minska trängsel har i större omfattning endast införts i Singapore och nyligen i London. Därutöver finns det tekniska erfarenheter av finansierande avgiftssystem med uppbördssystem som liknar dem som kan användas vid styrande avgiftssystem.

3.3.2 Singapore

I Singapore infördes redan år 1975 en form av områdesavgifter som betraktas som världens första moderna system med trängselavgifter. Syftet med avgiftssystemet är att styra trafiken så att framkomligheten ökar. Från att ha haft ett manuellt system för betalning av avgifter för infart till innerstaden under dagtid övergick man år 1998 till ett helautomatiskt betalningssystem. Det system som för närvarande används är elektroniskt och de avgifter som skall betalas är

differentierade med hänsyn till tiden och platsen för färden samt med hänsyn till vilken typ av fordon färden företas.

Avgift tas ut under dagtid, medan det är avgiftsfritt att färdas under tidiga morgnar, kvällar och nätter. Antalet platser för betalning av avgift uppgår till drygt fyrtio. Till grund för de avgiftsbelopp som tas ut ligger ett mål om rimlig framkomlighet. Sjunker genomsnittshastigheten under en viss nivå höjs avgiften och vice versa. Avgifternas storlek revideras var tredje månad och anges på elektroniska anslagstavlor vid varje avgiftsportal.

3.3.3 London

Efter att ha diskuterats under en lång tid infördes i februari 2003 ett trängselavgiftssystem i Londons centrala delar. Avgiftsuttaget grundar sig på en lag som anger vissa villkor för införande av trängselavgifter. Som exempel kan nämnas att lagen anger att utformningen av avgiftssystemet skall ske i samråd med den nationella regeringen, att avgifterna skall vara en del i en större transportstrategi samt att överskottet från avgifterna skall återföras till investeringar och underhåll av infrastruktur. Intäkterna måste alltså användas för förbättringar av infrastrukturen, men huvudsyftet med avgifterna skall vara att minska trängseln på gatorna.

En avgift på £ 5 (ca 70 kr) tas ut för såväl personbilar som lastbilar vid färd i centrala London mellan kl. 07.00 och 18.30 under vardagar. Avgiften är en dagavgift för att köra i det avgiftsbelagda området. Fordonsägaren betalar således lika mycket oberoende av hur mycket bilen körs i innerstaden under en dag. Olika slags dispenser, undantag och rabatter förekommer.

Det finns inte några tullstationer där avgiften kan betalas, utan systemet bygger på att fordon som färdas inom avgiftszonen fotograferas. Registreringsnumret kontrolleras sedan mot ett register över dem som har betalt avgiften. De som inte har betalt i förväg kan betala i efterskott samma dag, därefter höjs avgiften betydligt. Kameror finns både vid gränsen till avgiftsområdet och inom detta.

Två månader efter införandet av systemet hade trafiken inom det avgiftsbelagda området minskat med ca 15–20 procent under tid då avgifter togs ut. De administrativa kostnaderna för att upprätthålla systemet har uppskattats till att utgöra omkring hälften av den avgift som tas ut, dvs. omkring £ 2,50 (ca 35 kr).

Under de första tio åren skall intäkterna från trängselavgifterna gå till investeringar i Londons transportsystem genom satsningar på både kollektivtrafik samt väg- och gatunätet.

3.4 Tekniska förutsättningar

3.4.1 Inledning

I detta avsnitt beskrivs kortfattat de tekniska förutsättningarna för ett system med trängselpåлага. En utförligare beskrivning av bl.a. dessa förutsättningar finns i Vägverkets publikation 2002:154, Rekommendation för utformning av bilavgiftssystem i tätort.

Det finns i dagsläget i praktiken tre grundläggande tekniker för betalning av vägavgifter etc., nämligen manuell betalning, nummerskyltsregistrering (videoregistrering) och korthållskommunikation. För den tyska statens räkning utvecklas för närvarande ett avgiftssystem som baseras på satellitpositionering och GSM-kommunikation. Något sådant system finns dock ännu inte i drift.

3.4.2 Manuell betalning

Manuell betalning innebär i regel att betalning sker direkt vid passage av en betalstation. Manuell betalning är möjlig i nästan samtliga befintliga avgiftssystem för motorvägar såväl som för tätortsavgifter.

Metoden med manuell betalning är tekniskt sett enkel och beprövad. Ingen särskild teknik behövs i fordonen och risken för kränkningar av den personliga integriteten är liten. Det är dock förenat med jämförelsevis höga kostnader att bygga upp de för systemet erforderliga betalstationerna. Även administrationen av ett system med manuell betalning leder till relativt höga kostnader. System med manuell betalning tar dessutom stor plats på vägen i form av betalstationer och varje betalning tar längre tid än en automatisk transaktion. Med hänsyn till det nu anförda är det i det närmaste omöjligt att använda ett system med manuell betalning i stor skala i stadsmiljö. Däremot kan manuell betalning vara en bra metod som komplement till automatiska betalmetoder, t.ex. för tillfälliga besökare.

Ett system med manuell betalning kan även utformas så att det förutsätter att betalning sker i förskott för en längre eller kortare period. Den som betalar erhåller då ett märke som fästs på bilens framruta. Märket anger för vilken tidsperiod betalning erlagts. Detta system tillämpades som tidigare beskrivits i Singapore fram till år 1998 och används i dag inom ramen för finansierande avgiftssystem i några europeiska länder. Kontroll av att betalning erlagts sker i ett sådant system manuellt. En kontroll av samtliga fordon kräver förhållandevis stora personella insatser. Kontrollen kan dock ske stickprovsvis. I ett sådant fall kan systemet bli både effektivt och billigt såväl i drift som införande.

3.4.3 Nummerskyltsregistrering (videoregistrering)

Ett system med videoregistrering innebär att registreringsskylten på de fordon som passerar en betalstation fotograferas med videoteknik och att

fotot lagras. Pålagan betalas på någon annan plats än vid betalstationen, t.ex. i automater, över Internet eller per post, varvid den aktuella bilens registreringsnummer anges. Betalning kan ske såväl i förskott som i efterhand i nära anslutning till färden. För att kontrollera att betalning har skett jämförs de fotograferade registreringsnumren med registrerade betalningar.

Ett system med videoregistrering i enlighet med den gjorda beskrivningen tillämpas sedan i februari 2003 i London. Det finns även exempel på att sådana betalsystem används för motorvägsavgifter i bl.a. Kanada och Australien.

En fördel med ett system med videoregistreringen är att det inte kräver någon särskild fordonsutrustning, vilket naturligtvis underlättar för t.ex. tillfälliga besökare. En nackdel med systemet är att det – i vart fall så som det tillämpas i London – inte är helt automatiserat. Detta innebär att administrationen av systemet blir kostsamt. Den omfattande hanteringen av fotografier innebär dessutom att den personliga integriteten särskilt måste värnas.

3.4.4 Korthållskommunikation

Betalningssystem som baseras på korthållskommunikation innebär att en dosa – en s.k. transponder – monteras i vindrutan på fordonet. Transpondern kommunicerar elektroniskt med betalstationen. Betalningen dras vid passage av en betalstation från exempelvis ett konto som har knutits till dosans elektroniska identitet. Kommunikationstekniken, som även benämns Dedicated Short Range Communication (DSRC), är en standardiserad teknik för kommunikation på korta avstånd i vägsystemet. Sådana system finns i drift över hela världen t.ex. på Öresundsbron och i Singapore.

Till fördelarna med ett betalningssystem som baseras på korthållskommunikation hör att det är relativt enkelt och beprövat samt flexibelt. Systemet medger goda möjligheter att differentiera avgifterna med hänsyn till tid, plats och fordonstyp. En nackdel med systemet är att det förutsätter att det finns transpondrar i de flesta fordon. Om det inte införs ett krav på att fordonen skall vara utrustade med transpondrar måste systemet kompletteras med andra icke-automatiska metoder för betalning. Normalt blir också kontrollfunktionen förhållandevis kostsam.

4 Krav som bör ställas på ett betalningssystem för att undvika trängsel i trafiken

4.1 Inledning

I Sverige har det endast sparsamt förekommit att avgifter eller skatt tas ut i direkt anslutning till användningen av en väg. Det viktigaste exemplet från senare tid är det avgiftsuttag som sker vid passagen av den fasta

förbindelsen över Öresund. Ett system med trängselskatt – som i likhet med t.ex. en vägavgift skall tas ut i direkt anslutning till nyttjandet av vägar inom ett visst område – är således något nytt. Detta innebär att det bör ställas höga krav på att skattesystemet är så enkelt och okomplicerat som möjligt, utan att de förväntade effekterna för den skall uteblir. Nedan behandlas närmare de förutsättningar som bör vara uppfyllda för att en god acceptans av systemet skall uppnås.

4.2 Förutsättningar för acceptans

Införandet av trängselskatt innebär en genomgripande förändring för stora grupper i samhället. Det krävs att systemet är i bruk under en någorlunda lång tid för att det med säkerhet skall kunna dras några slutsatser om systemets långsiktiga påverkan på trafikarbete, resmönster, miljö m.m. Det är dessutom angeläget att systemets uppbyggnad speglar värderingar och behov som inte alltför snabbt växlar över tiden.

Ett införande av trängselskatt förutsätter att trafikanterna i hög grad accepterar systemet. Acceptansen är i första hand beroende av hur införandet av systemet förbereds samt hur systemet utformas och fungerar i praktiken. Detta visar med all tydlighet dels de erfarenheter som finns från det praktiska införandet av trängselavgifter i London och vägavgifter i Oslo, dels ett flertal internationella studier.

Nedan redogörs för de viktigaste kriterierna som ett system med trängselskatt bör uppfylla för att acceptansen av systemet skall bli så stor som möjlig. Vissa av de uppräknade kriterierna är emellertid delvis motstridiga. När ett system med trängselskatt skapas måste det därför göras avvägningar mellan kriterierna och alla dessa kan inte beaktas fullt ut. Det bör i detta sammanhang påpekas att ett av syftena med den försöksverksamhet med trängselskatt i centrala Stockholm som föreslås i denna promemoria är att undersöka vilka konsekvenser trängselskatt får i praktiken. En sak som skall undersökas är hur trafikanterna i praktiken accepterar systemet.

Huvudsyftet att minska trängsel bör återspeglas i systemet

Det är från acceptanssynpunkt viktigt att utformningen av systemet återspeglar huvudsyftet att minska trängseln i trafiken. Detta innebär exempelvis att skatt bör tas ut under tider och på platser där trängseln i trafiken är störst. Vidare bör skattebeloppen om möjligt differentieras efter trängselns omfattning.

Systemet bör vara lätt att förstå och använda

Eftersom trängselskatt inte har tagits ut tidigare bör det som tidigare har konstaterats ställas höga krav på att systemet är enkelt och okomplicerat till sin uppbyggnad. Systemet bör vidare vara lätt att använda för den enskilde trafikanten. Detta ställer krav på att informationen om systemet är tydlig och lättillgänglig.

Systemet bör vara effektivt och pålitligt

De tekniska system som används vid uttaget av trängselskatt bör uppfylla högt ställda krav på driftsäkerhet och teknisk utformning. Som exempel kan nämnas att höga krav bör ställas på att trafikanterna inte utsätts för felaktiga debiteringar eller liknande. Vidare bör systemet i möjligaste mån förhindra att trafikanter oriktigt undgår betalningsskyldighet eller manipulerar systemet så att någon annan åläggs en felaktig debitering.

Systemet bör i minsta möjliga mån inkräkta på den personliga integriteten

Uttaget av trängselskatt och kontrollen av efterlevnaden av skattskyldigheten får inte innebära ett större intrång i trafikanternas personliga integritet än vad som är nödvändigt. Som konstateras i avsnitt 9.2 är det oundvikligt att kameraövervakning ingår som ett led i uttaget av trängselskatt. Kameraövervakningen bör dock begränsas till att avse sådana uppgifter som är nödvändiga för uttaget av trängselskatt, dvs. i huvudsak fordonens registreringsskyltar. För att skydda den personliga integriteten bör behandlingen av personuppgifter i samband med uttaget av trängselskatt författningsregleras, se vidare avsnitt 9.3.

Systemet bör vara rättvist

De differentieringar av skattebeloppen som systemet kan innehålla bör grundas på omständigheter som är direkt hänförliga till syftet med systemet, dvs. att minska trängseln och öka framkomligheten i vägtrafiken. Systemet får inte innebära att några trafikanter drabbas av högre kostnader än som är motiverat av dessa skäl. Det får inte heller innebära att andra, av skäl som uppfattas som godtyckliga, får lägre kostnader eller helt eller delvis undantas från skattskyldigheten. Även om de kostnader som trafikanterna drabbas av inte nödvändigtvis behöver motsvara de kostnader som vägtrafiken ger upphov till, bör det inte finnas alltför stora skillnader mellan det belopp som en enskild trafikant får betala och den kostnad som den enskildes transporter verkligen ger upphov till.

Hanteringskostnaderna för systemet bör vara rimliga

Ett system med trängselskatt får inte innebära alltför stora påfrestningar för de enskilda trafikanterna eller för det allmänna. Eftersom det huvudsakliga syftet med trängselskatt är att med ekonomisk styrning påverka trafikanterna att skapa ökad framkomlighet i trafiken, måste systemet innehålla ekonomiska incitament för den enskilde att agera på önskvärt sätt. Vidare får inte systemets fördelningspolitiska konsekvenser bli alltför negativa. Sådana effekter och eventuella negativa effekter för näringslivet bör så långt som möjligt reduceras.

Systemet bör bidra till en förbättrad trafiksäkerhet

Systemet med trängselskatt bör bidra till att minska risken för trafikolyckor. Det är därför väsentligt att systemet inte är konstruerat på ett sätt som medför köbildningar eller andra trafikstockningar.

Anläggningar som används i systemet bör vara estetiskt utformade

Sådana anläggningar kring vägen som behövs för betalning och kontroll m.m. bör utformas med högt ställda estetiska krav för att inte förfula stadsmiljön.

Systemet bör vara utvecklingsbart och flexibelt

Tekniskt bör trängselskattesystemet vara utformat så att det är möjligt att anpassa det till nya tekniska lösningar och till differentieringar av skattebeloppen. Vidare bör systemet uppfylla de krav på standardisering och interoperabilitet som för närvarande tas fram inom EU. Den lag som reglerar skattesystemet bör så långt det är möjligt vara sådan att den inte försvårar eller hindrar införandet av ny teknik eller liknande. Slutligen bör det ställas krav på att trafikanterna på ett enkelt och smidigt sätt kan skaffa sådan utrustning som kan användas inom ramen för systemet och att det är möjligt att betala på olika sätt.

5 Normgivningstekniska frågor

5.1 Inledning

En reglering av en pålaga i syfte att minska trängseln i trafiken berör flera frågor av konstitutionell karaktär. För det första måste ställning tas till om denna pålaga är en skatt eller en avgift i statsrättslig mening. Hur denna fråga besvaras har avgörande betydelse för om det enligt regeringsformen är riksdagen som genom lag skall reglera pålagan eller om regeringen, på eget initiativ eller efter delegation, har rätt att fatta beslut och meddela föreskrifter.

5.2 Regeringsformens bestämmelser

Enligt 8 kap. 3 § regeringsformen (RF) meddelas föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, genom lag. Sådana föreskrifter är bland andra föreskrifter om skatt till staten och om belastande avgifter, ”tvångsavgifter”.

Enligt 8 kap. 7 § första stycket RF kan regeringen, utan hinder av 3 §, efter bemyndigande i lag genom förordning meddela föreskrifter som

avser bl.a. trafik. Det delegeringsbara området omfattar inte föreskrifter om skatt, men väl avgifter.

Enligt 8 kap. 9 § andra stycket RF kan regeringen eller kommun efter riksdagens bemyndigande meddela sådana föreskrifter om avgifter, som på grund av 8 kap. 3 § annars skall meddelas av riksdagen. Här finns således ett utrymme för direktdelegation till kommun. Men regeringen kan också, med stöd av 8 kap. 11 § RF, till kommun vidaredelegera normgivningsmakt på detta område.

Beträffande sådana avgifter som avses i 8 kap. 3 § RF kan delegation ske både enligt 7 § och – bortsett från sanktionsavgifter (se bl.a. prop. 1983/84:192) – 9 §.

När det gäller avgifter som inte har belastande karaktär och som således faller utanför tillämpningsområdet för 8 kap. 3 § RF, har regeringen en direkt på 8 kap. 13 § första stycket 2 grundad rätt att meddela föreskrifter, den s.k. restkompetensen. Härifrån kan av naturliga skäl bortses i det följande.

Föreskrifter om skatt faller således inom det s.k. obligatoriska lagområdet; det finns inte något utrymme för riksdagen att delegera normgivningsmakt på det området. Detta innebär att regeringen endast kan meddela verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 13 § första stycket 1 RF.

I förarbetena till RF sägs bl.a. (prop. 1973:90 s. 211) att med föreskrifter om verkställighet av lag förstås i första hand tillämpningsföreskrifter av rent administrativ karaktär. Det torde emellertid vara ofrånkomligt att i viss utsträckning tillåta att regeringen med stöd av sin behörighet beslutar verkställighetsregler som i materiellt hänseende ”fyller ut” en lag även om lagen skulle tillhöra det obligatoriska lagområdet. Den lagbestämmelse som kompletteras måste dock vara så detaljerad att den inte tillförs något väsentligt nytt genom tillämpningsföreskriften. I verkställighetsföreskriftens form får således inte beslutas något som kan upplevas som ett nytt åliggande för enskilda eller som kan betraktas som ett tidigare ej föreliggande ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden.

Till föreskrifter om skatt hör inte bara materiella bestämmelser om vem som är skattskyldig, på vad skatten skall utgå, skattesats och liknande som direkt reglerar skattens storlek och fördelning, utan även de regler som gäller grunderna för taxerings- och uppbördsförfarandet. Kravet på lagform gäller även föreskrifter om skatt som på något sätt begränsar omfattningen av ingreppet i de enskildas förhållanden, t.ex. en sänkning av skatteuttaget eller undantag från skatteplikt (a. prop. s. 301 f.).

När det gäller taxerings- och uppbördsbestämmelser medför begränsningen till ”grunderna” att det finns ett ganska stort utrymme för regeringen att meddela verkställighetsföreskrifter (se t.ex. prop. 1996/97:100 s. 260 och Strömberg, Normgivningsmakten enligt 1974 års regeringsform, 3:e uppl., 1999, s. 138). Regeringen har inte sällan bemyndigat Riksskatteverket (numera Skatteverket) att meddela sådana föreskrifter.

Med anledning av ett förslag till ändringar i vägtrafikskattelagen (1988:327) anförde Lagrådet bl.a. att olika uppfattningar möjligen kan råda om kravet på lagform måste upprätthållas i fråga om föreskrifter

som tar sikte på inbetalning av skatt. Lagrådet menade dock att övervägande skäl talade för att bestämmelser om inbetalningstid m.m. är att hänföra till föreskrifter om skatt och att bestämmelserna därför måste meddelas i lag (prop. 1992/93:124 s. 86). I förarbetena till skattebetalningslagen (1997:483) anfördes bl.a. att tillämpningsföreskrifter av rent administrativ karaktär endast får omsätta den principiella regeln i själva lagtexten till detaljföreskrifter, t.ex. i form av sifvertabeller som underlättar arbetet för tillämpande myndigheter. Bestämmelserna kan också gälla myndigheternas handlägningsrutiner eller formaliteter som enskilda skall iaktta (prop. 1992/93:124 s. 86).

Det avgörande för normgivningsmaktens fördelning såvitt nu är i fråga är alltså skillnaden mellan skatt och belastande avgift.

Det kan till att börja med konstateras att valet av benämning på en pålaga saknar betydelse för den statsrättsliga definitionen (prop. 1973:90 s. 219 f.).

Av förarbetena till RF framgår bl.a. att skatt kan karakteriseras som ett tvångsbidrag till det allmänna utan direkt motprestation, medan med avgift vanligen förstås en penningprestation som betalas för en specificerad motprestation från det allmänna (a. prop. s. 213). Även i vissa andra fall anses en penningpålaga ha karaktär av avgift. Detta gäller t.ex. om den tas ut endast i näringsreglerande syfte och i sin helhet tillförs näringsgrenen i fråga.

De avgifter som tidigare fanns som ett led i prisregleringen inom jordbrukets och fiskets områden ansågs utgöra avgifter och inte skatt i statsrättslig bemärkelse (a. prop. s. 219). Som ett annat exempel har nämnts föroreningsavgifter, som tas ut av företag och som med avdrag endast för administrativa kostnader återförs till företagssektorn men med en annan fördelning än den enligt vilka de togs ut.

Gränsdragningen mellan skatt och avgift har belysts i ett flertal lagstiftningsärenden. Som exempel från senare år kan nämnas avgift till ansvariga myndigheter enligt den numera upphävda lagen (1994:900) om genetiskt modifierade organismer (prop. 1993/94:198 s. 162 f.), avgift enligt livsmedelslagstiftningen (prop. 1997/98:48 s. 43 f.) och avgift vid allmän kameraövervakning (prop. 1997/98:64 s. 102 f.). Sammanfattningsvis har därvid följande bedömning gjorts. En pålaga kan godtas som avgift i den mån den utgör vederlag för åtgärder i myndighetsutövning som riktar sig direkt mot den avgiftsskyldige. En pålaga som utkrävs av alla som utför en viss verksamhet, oavsett om och i vilken mån de varit föremål för någon direkt åtgärd från berörd myndighets sida, utgör däremot en skatt.

Det kan diskuteras i vilken utsträckning en avgift skall vara enbart kostnadstäckande för att inte förlora sin karaktär av avgift. Det har påpekats att en viss schablonisering ofta är nödvändig. Avgifterna måste dock utformas så att de står i rimlig proportion till de kostnader som uppkommer för det allmänna, den s.k. självkostnadsprincipen (jfr prop. 1997/98:45 s. 288).

I rättsvetenskapliga sammanhang har uttalats (Petrén & Ragnemalm, Sveriges grundlagar, 1980, s. 175) att riksdagen bör avstå från att delegera normgivningskompetens då tvekan uppkommer om en pålagas statsrättsliga karaktär och att regeringen i fall av tveksamhet bör utverka riksdagens bemyndigande.

Vidare har som exempel på avgifter som omfattas av 8 kap. 3 § RF nämnts (Strömberg, a.a. s. 81) prisregleringsavgifter, avgifter som utgör vederlag för en myndighets prestationer i samband med myndighetsutövning, förutsatt att det rör sig om åtgärder som riktar sig direkt till den avgiftsskyldige (t.ex. expeditionsavgifter), avgifter för prestationer som är omedelbart tillgängliga för allmänheten och som inte kan tillhandahållas i det enskilda fallet utan anlitan av offentligrättsliga maktmedel (t.ex. TV-avgifter) samt avgifter som utgör vederlag för prestationer som den enskilde är skyldig att anlita (t.ex. renhållningsavgifter)

5.3 Är den aktuella pålagan en skatt eller avgift?

Bedömning: Ett system med den aktuella pålagan måste utformas i enlighet med de bestämmelser i regeringsformen som avser skatt till staten och att bestämmelserna om den skall finnas i lag.

Kommitténs bedömning: Överensstämmer med regeringens utom på den punkten att kommittén ansåg att pålagan skulle benämnas avgift.

Remissinstanserna: *Riksdagens ombudsmän (JO), Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Kammarrätten i Sundsvall, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Svenska Naturskyddsföreningen* delar kommitténs bedömning att den aktuella pålagan utgör en statlig skatt. Enligt *JO* och *Riksskatteverket* bör den också benämnas skatt.

Vägverket anser att de skäl som kommittén har anfört ter sig ur statsrättsligt hänseende välgrundade, även om det också kan anföras argument emot kommitténs slutsatser. *Statens institut för kommunikationsanalys* anser att kommittén inte har uttömt möjligheterna att åstadkomma en lagstiftning som tillåter en motprestationstolkning. *Länsstyrelsen i Stockholms län* menar att kommittén inte har anfört avgörande skäl för att den aktuella pålagan är att betrakta som skatt. *Svenska Kommunförbundet* anser att pålagan bör kunna definieras som en avgift, eftersom den är en ersättning som betalas för en preciserad motprestation från det allmänna i form av att motortrafiken får disponera vägtrafikinfrastrukturen vid en tidpunkt då trängsel eller andra störningar föreligger.

Några remissinstanser har ifrågasatt varför inte jämförelse kan göras med hanteringen av parkeringsavgifter och varför dessa avgifter inte är att anse som en skatt.

Skälen för regeringens bedömning: Några remissinstanser har velat göra en jämförelse mellan den nu aktuella pålagan och parkeringsavgifter.

Vid tidigare diskussioner om biltullars respektive miljöstyrande avgifters karaktär av skatt eller avgift har det ibland gjorts gällande att den motprestation en parkeringsavgift ger upphov till i form av rätten att få använda en anvisad del av en gata för parkering, till viss del är jämförbar med rätten att mot betalning av biltull eller liknande få köra inom visst område. Storstadskommittén anförde t.ex. att dessa två motprestationer var nära besläktade och att det fanns anledning att,

åtminstone i viss utsträckning, hänvisa till den lagstiftningen för en parallell bedömning av motprestationen (SOU 1989:43 s. 109 f.).

Parkeringsavgifter regleras i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats m.m. Enligt lagen får en kommun i den omfattning det behövs för att ordna trafiken, ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på platser som kommunen har upplåtit för parkering. Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige.

Det kan här konstateras att reglerna om parkeringsavgifter tillkom medan 1809 års RF fortfarande gällde och i den ordning som då föreskrevs. Reglerna gäller fortfarande enligt p. 6 av övergångsbestämmelserna till nuvarande RF.

Det går inte att lägga reglerna för parkeringsavgifter till grund för några slutsatser om vilken karaktär den nu aktuella pålagan har. Ett införande av pålagan måste ske i den ordning som nuvarande RF föreskriver och på grundval av de egenskaper som kommer att känneteckna ett sådant system. Pålagans statsrättsliga karaktär måste alltså bedömas helt oberoende av vad som gällt och gäller för parkeringsavgifter.

Vid en sådan bedömning kan det konstateras att det kännetecknande för den nu aktuella pålagan är följande. Det gatu- och vägnät som skall omfattas av pålagan har redan finansierats av skattemedel. Syftet med pålagan är inte att uppföra och underhålla gator och vägar utan att av miljöskäl reglera trafiken med motorfordon. Det går inte att urskilja något direkt vederlag från det allmännas sida gentemot den som betalar pålagan. De motprestationer som skulle kunna komma i fråga har redan utförts i och med att de aktuella gatorna och vägarna uppförts och ställts till medborgarnas förfogande.

I remissvar avseende tidigare promemorior och betänkanden rörande detta ämne har en överväldigande majoritet av de organ som besitter relevant juridisk kompetens ansett att en pålaga av nu aktuellt slag är att betrakta som skatt. Så är fallet även i detta ärende.

Slutsatsen blir att det inte finns något som helst utrymme för att i statsrättsligt hänseende bedöma den aktuella pålagan som annat än skatt. Det är alltså uteslutet att, som några remissinstanser är inne på, försöka konstruera något slags bild av konkret och direkt motprestation för pålagan. Utformningen av bestämmelserna om pålagan skall därför ske med utgångspunkt i vad som enligt RF gäller för skatt. Det finns då heller ingen rimlig anledning att ge pålagan någon annan benämning.

Av 1 kap. 7 § andra stycket RF framgår att kommunerna får ta ut skatt för skötseln av sina uppgifter. Även om syftet med trängselskatten – att inom en kommun förbättra framkomligheten och därmed även miljön – skulle kunna anses rymmas inom vad som är en kommunal angelägenhet, har en kommun inte rätt att beskatta andra än sina egna medlemmar. Det skulle inte vara vare sig rimligt eller praktiskt genomförbart att låta en kommun ta ut trängselskatt enbart från trafikanter som är medlemmar i kommunen. Trängselskatten måste därför konstrueras som en skatt till staten.

6 Lag om trängselskatt

6.1 Gemensamma bestämmelser med bilaga för viss tätort

Förslag: I lagen om trängselskatt placeras de gemensamma bestämmelserna i själva lagen, medan särregler för respektive skattebelagda passager placeras i en särskild bilaga till lagen. I bilagan regleras placeringen av de skattebelagda passagerna, skattens storlek samt eventuell differentiering i tid liksom eventuella maximibelopp, t.ex. per dygn.

Bedömning: Lokala undantag från skyldighet att betala skatt bör inte förekomma i bilagan, utan undantagen bör vara desamma oavsett var i landet trängselskatt tas ut.

Kommitténs förslag och bedömning: Stämmer i stort överens med promemorians. Kommittén anser dock att även vissa andra frågor bör bestämmas utifrån lokala förhållanden och att t.ex. lokala undantag från skyldighet att betala skatt för vissa fordon skall kunna regleras i bilagan till lagen.

Remissinstanserna: De remissinstanser som uttalar sig i frågan, har inget att erinra mot förslaget.

Skälen för förslaget och bedömningen: Huvuddelen av frågorna rörande trängselskatt är av generell karaktär och regleringen bör vara densamma oavsett i vilket område ett system med trängselskatt införs. Några frågor är dock mer avhängiga av den närmare utformningen av systemet och kan komma att variera mellan olika orter. Sådana frågor är t.ex. avgränsningen av det skattebelagda området, skattens storlek och eventuell differentiering i tid. Även eventuella maximibelopp, t.ex. per dygn, kan vara olika för olika orter eller områden.

Sedan en kommun eller region efter beslut av en majoritet gjort framställan om att införa trängselskatt som ett led i en bredare strategi för att komma till rätta med trafikens trängsel- och miljöproblem, kommer frågan att beredas i enlighet med vad som har angetts i avsnitt 2. I sammanhanget får med begreppet region avses kommuner, landsting och/eller sådana sammanslutningar av kommuner och/eller landsting som ansvarar för trafikavgifter. De lokala förutsättningarna för just det speciella området skall anges i en särskild bilaga till lagen.

Efter förslag från regeringen i en proposition som lämnas till riksdagen, beslutar sedan riksdagen om att bilagan skall fogas till lagen om trängselskatt. På detta sätt blir lagstiftningen tydlig för vad som gäller för det enskilda området.

De gemensamma bestämmelser som gäller för samtliga områden i Sverige redovisas således i lagens paragrafer, och de lokala förutsättningarna och förhållandena framgår av just den ortens bilaga till lagen. Eventuella justeringar av skattebelagda passager, områden, skattenivåer i de skilda orterna, maximibelopp per dygn och andra mer

lokala justeringar görs, efter erforderligt riksdagsbeslut, genom ändring i den bilaga som särskilt hör till det aktuella området.

De bestämmelser som kan variera mellan olika tätorter, beroende på den närmare utformningen av ett system med trängselskatt i viss tätort, skall sålunda regleras i bilaga till lagen.

Det kan tänkas att lokala förhållanden medför önskemål från t.ex. ansökande kommun att ytterligare undantag skall medges. Det kan t.ex. tänkas att önskemål kan framställas om att undantag skall tillåtas för t.ex. taxi eller färdtjänstbilar osv. Ett annat exempel är att skattefrihet eller lägre skatt skall medges för bilar som i något avseende är mindre skadliga för miljön än vanliga bilar, och som då eventuellt kan komma att definieras olika beroende på vilket område det gäller. Olika lokala särregler av detta slag skulle emellertid försvåra tillämpningen av och förståelsen för trängselskatten om dessa införs på flera håll i landet.

Sammanfattningsvis anses att samtliga undantag från skyldigheten att betala skatt också skall vara generella och att eventuella lokala undantag således inte skall förekomma.

6.2 Skattepliktens omfattning

6.2.1 Skattepliktiga bilar m.m.

Förslag: Trängselskatt betalas för bil. Fordons- och viktbegreppen som används i lagen om trängselskatt har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Med bil avses därmed personbil, lastbil och buss. Trängselskatt skall betalas för bil som vid skattskyldighetens inträde är införd i vägtrafikregistret eller som brukas med stöd av saluvagnslicens. Förslaget innebär att bl.a. motorcyklar inte omfattas av skatteplikt.

Kommitténs förslag: Stämmer i stort överens med promemorians. Kommittén har dock föreslagit att även bilar som vid tidpunkten för den skattepliktiga färden bör ha varit införda i vägtrafikregistret eller som senare förts in i registret skall vara skattepliktiga.

Remissinstanserna: *Rikspolisstyrelsen* (RPS) drar slutsatsen att om motorcyklar inte skall omfattas av skatteplikt, kommer dessa att bli vanligare. RPS befarar att detta kommer att leda till att buller och avgaser från motorcyklar kommer att öka, och anser att det bör övervägas om inte motorcyklar skall omfattas av skatteplikt. *Stockholms läns landsting* anser att det ur trafiksäkerhetssynpunkt förefaller anmärkningsvärt att undantag föreslås för motorcyklar eftersom det kan förmodas stimulera vissa bilister att övergå till att åka motorcykel.

Skälen för förslagen: Det föreslås att trängselskatt skall betalas för bil. Fordons- och viktbegreppen som används i lagen om trängselskatt bör ha samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Med bil avses därmed personbil, lastbil och buss. För att tillämpning och kontroll av systemet skall fungera måste dessutom de skattepliktiga bilarna gå att identifiera. Detta bör lämpligen

ske genom bilarnas registreringsnummer, se vidare avsnitt 9.2. Således kan endast registrerade bilar och bilar som brukas med stöd av saluvagnslicens omfattas av skatteplikt. Kommittén har emellertid med förebild i vad som gäller enligt fordonsskattelagen (1988:327) föreslagit att även bilar som vid skattskyldighetens inträde bör vara införda i vägtrafikregistret eller som efter skattskyldighetens inträde har införts i registret skall vara skattepliktiga. Dessa fordon kan vid skattskyldighetens inträde t.ex. vara oregistrerade eller registrerade i utlandet. Gemensamt för dem är att det inte går att identifiera genom det övervakningssystem med kameror som kommer att användas inom ramen för trängselskattesystemet. Det kommer således inte att i efterhand – t.ex. när fordonet registreras – gå att konstatera att fordonet har förts så att skatteplikt uppkommit. Med hänsyn härtill bör dessa fordon inte vara skattepliktiga. Detta gäller även bil som brukas med stöd av saluvagnslicens.

I fråga om motorcyklar kan sägas att även de bidrar till trängsel i trafiken, dock i mindre utsträckning än bilar. Bland annat med anledning av att motorcyklar saknar främre registreringsskylt klarar tekniken för övervakning och kontroll ännu inte av att hantera motorcyklar. Åtminstone tills vidare anses det därför att motorcyklar inte bör omfattas av skattskyldighet. Det kan noteras att även i London och i Oslo har av främst praktiska skäl motorcyklar undantagits från avgiftsskyldighet.

6.2.2 Fordon som undantas från skatteplikt

Förslag: Trängselskatt skall inte betalas för bil som är registrerad på ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagna från skatteplikt i Sverige, för bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret eller för buss med en totalvikt av minst 16 ton.

Bedömning: Taxibilar eller mindre förorenade bilar bör inte undantas från skatteplikt.

Kommitténs förslag och bedömning: Stämmer i stort överens med promemorians. Kommittén nämner att undantag från skatteplikt kan göras för bussar i linjetrafik, liksom för taxi eller för bilar som i något avseende är mindre skadliga för miljön än vanliga bilar.

Remissinstanserna: *Riksdagens ombudsmän (JO)* anser att om avsikten är att bilar som omfattas av 13 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall undantas från skattskyldighet, bör det framgå av lagen. *Riksskatteverket (RSV)* anser att eftersom icke generella undantag kan variera mellan olika kommuner och endast gälla för viss kommun skall identifikationen i första hand ligga utanför vägtrafikregistret innan fordonen blir föremål för betalningsuppföljning och föreslår att en sådan identifiering lämpligen kan ske genom en transponder som anbringas på fordonet. RSV anför att bussar i linjetrafik, miljöbilar enligt Stockholms stads definition, färdtjänstfordon, och skolskjutsfordon inte kan identifieras med hjälp av vägtrafikregistret. RSV och *Konsumentverket* framhåller vidare att från kontrollsynpunkt är det inte möjligt att hantera undantag för fordon i vilken färdas person som beviljats särskilt

parkeringstillstånd för rörelsehindrad, då undantaget är kopplat till person och inte till visst fordon. RSV förordar därför att ett sådant undantag för den aktuella gruppen knyts till visst angivet fordon. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att systemet med trängselskatter måste vara konkurrensneutralt för att budverksamheten i Stockholms län skall kunna bedrivas på lika villkor. *Svenska Taxiförbundet* anser att taxibilar är en del av den kollektiva trafiken och att taxibilar därför skall räknas med när den kollektiva trafiken undantas från trängselskatt. *Svenska Transportarbetareförbundet* och *Svenska Åkeriförbundet* anser att ett generellt undantag för taxibranschen inte är konkurrensneutralt gentemot andra branscher, då taxibilar t.ex. också utför transporter av små paket. *Svenska Transportarbetareförbundet* nämner vidare att ett förslag är att undanta taxibilar som är godkända som miljövänliga. *Nature Associates* anser att förslaget att befria taxi från skatten kan få flera negativa konsekvenser, eftersom taxi är ett tänkbart alternativ till budbilar och många taxiägare använder sina bilar privat. *Nature Associates* och *Svenska Vägföreningen* anför att undantaget för miljövänligare fordon inte är rimligt från miljösynpunkt, bl.a. eftersom dessa redan är mycket kraftigt subventionerade av staten och Stockholms kommun. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att ett generellt undantag bör ges för buss i yrkesmässig trafik eftersom bussar används omväxlande såväl inom linjetrafik som för skolskjutsar, färdtjänst, sjukresor och olika slags beställningstrafik. *Kriminalvårdsstyrelsen* anser att kommitténs förslag är försvårande för kriminalvårdens transportverksamhet och intensivövervakningsuppdrag och att kriminalvårdens transport- och bevakningsbilar borde likställas med uttryckningsfordon för att bibehålla kravet på framkomlighet.

Skälen för förslaget och bedömningen: Samtliga fordon som kör inom ett område där trängselskatt tas ut ger upphov till den trängsel som man genom systemet vill stävja. Ju färre undantag från skatteplikten som införs, desto färre avgränsningsproblem uppkommer. Mot bakgrund av detta bör det finnas så få undantag från skattepliktens omfattning som möjligt.

Det måste vara praktiskt möjligt att kunna fastställa att ett visst fordon faktiskt skall omfattas eller undantas från skattskyldighet. Med hänsyn till att uppgifter i vägtrafikregistret skall tjäna som underlag för beslut om trängselskatt, bör de undantag som görs från den principen, i den mån det är möjligt, knytas till bilens registrering och inte till användningen.

Med hänsyn till att pålagan statsrättsligt bedöms vara en skatt, skall bilar som är registrerade på ägare som är undantagna från skatteplikt enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall, befrias från trängselskatt. En bestämmelse med detta innehåll bör tas in i lagen om trängselskatt i klaggörande syfte, eftersom skattefrihet redan, enligt artikel 34 i 1961 års Wienkonvention om diplomatiska förbindelser (SÖ 1967:1), bl.a. gäller för diplomatiska företrädare.

Vidare anses det, i likhet med kommittén, att uttryckningsfordon, som är registrerade som sådana i vägtrafikregistret, skall vara undantagna från skattskyldighet. I 6 kap. 9 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister anges vilka fordon som skall antecknas som uttryckningsfordon i vägtrafikregistret. Det finns inte skäl att utvidga denna krets till att även omfatta t.ex. kriminalvårdens transport- och

bevakningsbilar. Systemet med trängselskatt är utformat på så sätt att det inte försvårar framkomligheten för några fordon, dvs. inga fordon behöver sakta ner eller stanna vid passage av en betalstation. Systemet försvårar således inte för t.ex. myndigheters transportverksamhet och bevakningsuppdrag.

Kommittén anför att även bussar i linjetrafik kan undantas från trängselskatteplikt. Såsom RSV påtalat framgår det vare sig av vägtrafikregistret, eller av något annat offentligt register, om en buss används i linjetrafik. Dessutom skulle det innebära bevisvärigheter att visa att bussen användes i linjetrafik vid just den färden som skatteplikten inträdde för bussen. Mot bakgrund av detta anses det att bussar skall omfattas av skatteplikt. För att t.ex. bussar som körs i kollektivtrafik, inte skall behöva bli skattepliktiga för trängselskatt, anses det dock att samtliga bussar med en totalvikt på minst 16 ton inte skall omfattas av skatteplikt för trängselskatt. Det är uppmärksammat att även bussar som inte körs i linjetrafik kommer att undgå beskattning, men det får anses att det är det enda alternativ som för närvarande står till buds för att kunna undanta bussar i linjetrafik. Ett system med trängselskatt bör vara konkurrensneutralt. Kommittén anför att taxibilar, men inte fordon som utför godstransporter, kan undantas från trängselskatteplikt. Eftersom taxibilar i inte ringa omfattning även utför budtransporter skulle ett sådant system medföra en snedvridning av konkurrensen inom budbilsnäringsen. Det instäms i vissa remissinstansers bedömning att om taxibilar skulle undantas från skatteplikt, skulle de taxibilar som också kör bud få en konkurrensfördel gentemot de företag som har specialiserat sig på budtransporter. I detta sammanhang måste även beaktas att EG-rättsliga regler om statligt stöd kan medföra att ett undantag från skattskyldighet för t.ex. taxinäringen eller för andra näringsidkare kan utgöra ett statligt stöd och därmed behöva anmälas till EU-kommissionen för godkännande.

Vidare finns det som Nature Associates konstaterar inget som hindrar att taxiförare använder taxibilarna för privat bruk. Detta innebär att kontroll- och avgränsningsproblem skulle uppkomma om taxibilar undantas från skatteplikten. Det går heller inte att urskilja om en resa utgör en färdtjänstresa eller inte.

Det anses mot bakgrund av det anförda, att taxibilar inte bör undantas från skatteplikt för trängselskatt. Vad gäller mindre förorenade bilar uppkommer problem med att avgränsa vilka bilar som skall definieras som sådana, liksom problem med att kontrollera att aktuella bilar verkligen körs på ett drivmedel som ger lägre emissioner än konventionella drivmedel. Mot bakgrund härav, och särskilt med hänsyn till att miljövänligare bilar skapar trängsel lika mycket som en bil som körs med konventionellt drivmedel, anses det att något undantag från skatteplikt för dessa bilar inte skall införas.

6.2.3 Befrielse från skatteplikt efter ansökan

Förslag: Den som beviljats särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt trafikförordningen (1998:1276) har rätt att efter ansökan hos beskattningsmyndigheten få befrielse från skatteplikt för en bil till följd av parkeringstillståndet.

Kommitténs förslag: Överensstämmer med promemorians på så sätt att kommittén föreslår att trängselskatt inte skall betalas för bil i vilken färdas person som beviljats särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade personer enligt trafikförordningen, utan några begränsningar.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser kritiserar kommitténs förslag avseende förslaget om att undanta bilar i vilka färdas personer som beviljats särskilt parkeringstillstånd. Kritiken handlar om att kontrollproblem uppstår vid den lösning som kommittén förordat. *Kammarrätten i Sundsvall* och *Länsrätten i Stockholms län* påpekar att det kommer att uppstå bevissvårigheter för färd med bil av person som innehar aktuellt parkeringstillstånd. Kammarrätten föreslår att undantag från skattskyldighet endast skall omfatta en bil som tillståndshavaren registrerats som ägare till, samt anför att frågan bör utredas ytterligare. Länsrätten i Stockholms län anser att en annan lösning än den kommittén föreslagit måste väljas.

Skälen för förslaget: För den som är funktionshindrad finns många gånger inte något annat val än att använda bil för att kunna förflytta sig. För att den transportpolitiska målsättningen om god tillgänglighet för alla skall kunna uppnås är det därför viktigt att förutsättningarna för funktionshindrade inte försämras. Det finns därför skäl för att funktionshindrade inte skall betala trängselskatt. Ett problem i detta sammanhang är dock att till skillnad från de övriga föreslagna undantagen bör och kan skattebefrielsen inte knytas till bilens registrering. I vägtrafikregistret finns nämligen inte registrerat vilka bilar som ägs av personer som t.ex. har beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt trafikförordningen. Dessutom bör befrielse från skattskyldighet gälla för den funktionshindrade personen och alltså oavsett vem som är registrerad ägare till den bil i vilken färden företas. Befrielse bör därför medges för personer som har beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt trafikförordningen. För att säkerställa att undantagsmöjligheten inte missbrukas, skall *en* bil per beviljat parkeringstillstånd för rörelsehindrade personer kunna omfattas av befrielse från skatteplikt för trängselskatt.

Den som beviljats särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt trafikförordningen föreslås således ha rätt att efter ansökan hos beskattningsmyndigheten få befrielse från skatteplikt för en bil till följd av det parkeringstillstånd som han eller hon innehar. I dessa fall krävs alltså inte att den som innehar ifrågavarande parkeringstillstånd också är ägare till bilen. Det bör antecknas i vägtrafikregistret vilken bil som omfattas av undantaget.

6.2.4 Skattskyldighetens inträde

Förslag: Skattskyldighet inträder när en bil brukas för passage av en betalstation som framgår av bilagan till lagen om trängselskatt.

Kommitténs förslag: Överensstämmer i stort med promemorians.

Remissinstanserna: De remissinstanser som har yttrat sig i frågan, har inget att erinra mot förslaget.

Skälen för förslaget: Skattskyldigheten inträder när en bil brukas för passage av en betalstation enligt vad som framgår av bilagan till lagen. Av bilagan skall framgå vad som utgör skattepliktig betalstation.

Med att bil brukas för passage av en betalstation menas att den passerar förbi en betalstation, med eller utan motorn påslagen, genom att den bogseras in eller ut, puttats in eller ut eller på något annat liknande sätt förs in eller ut.

Det förutsätts att det vid varje in- och utpassage, klart och tydligt framgår när man passerar skattebelagt betalstation. Förare av bil måste i god tid få sådan information att denne kan undvika att ofrivilligt passerar sådan betalstation.

6.3 Skattskyldighet

Förslag: Skattskyldig för trängselskatt för en viss bil är ägaren av bilen. Som bilens ägare anses den som vid skattskyldighetens inträde är eller bör vara upptagen som ägare i vägtrafikregistret, eller i fråga om bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som när skattskyldigheten inträder, innehar licensen.

Bedömning: Bilar som är registrerade utomlands bör för närvarande inte omfattas av skatteplikt. Inte heller bör fordon som är registrerade i det militära fordonsregistret omfattas av skatteplikt.

Kommitténs förslag och bedömning: Förslaget stämmer i stort överens med promemorians. Kommittén anser dock att även utländska fordon skall omfattas av skattskyldighet, liksom fordon som är registrerade i det militära fordonsregistret.

Remissinstanserna: De remissinstanser som uttalar sig i frågan instämmer i kommitténs förslag och bedömning. *Riksskatteverket* och *Rikspolisstyrelsen* (RPS) anser dock att det är svårt att identifiera fordon som inte finns i det svenska vägtrafikregistret. RPS och *Stockholms tingsrätt* delar likaså kommitténs bedömning att svårigheter kan förväntas även när det gäller att driva in sanktionsbelopp vid utebliven betalning och anser därför att förfarandet för betalning av trängselskatt och indrivning av sanktionsbelopp för bilar som är registrerade i utlandet bör analyseras under den fortsatta beredningen. Även *Vägverket* anför att det i dag saknas bilaterala avtal med flera länder om indrivning av parkeringsanmärkningar, vilket leder till att verket inte kan vidta någon åtgärd i dessa fall. *Kammarrätten i Sundsvall* anser att ägarbegreppet inte klart är definierat i förslaget eftersom det inte finns någon bestämning av ägarbegreppet i lagen om vägtrafikregister, utan detta definieras i fordonsskattelagen (1988:327). Kammarrätten anser vidare att om

avsikten är att både den civilrättsliga ägaren och innehavaren, alternativt endast innehavaren skall vara skattskyldig, skall detta klart framgå av lagtexten. Stockholms tingsrätt anser vidare, med beaktande av att det i parkeringssammanhang förekommer problem med bilar som registreras på minderåriga, att det kan ifrågasättas om man borde överväga att införa ett ansvar även för den som faktiskt brukar bilen. *Försvarsmakten* anför att myndigheten har statsmakternas uppgift att kunna försvara Sverige mot väpnat angrepp, vilket medför att Försvarsmakten principiellt motsätter sig att betala skatter för att uppfylla de uppgifter som myndigheten har ålagts av riksdag och regering.

Skälen för förslaget och bedömningen: I fordonsskattelagen (1988:327) finns bestämmelser om att som ägare av ett fordon anses den som är eller bör vara upptagen i vägtrafikregistret som ägare. Vidare anges att i fråga om ett fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare. I lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om bl.a. registrering av motorfordon. För att ett system med trängselskatt skall fungera måste det föreskrivas att den registrerade ägaren av bilen skall vara skattskyldig för trängselskatt, vilket innebär att ägaren får ett strikt betalningsansvar för skatten. Det föreslås därför att som bilens ägare skall anses, på liknande sätt som regleras i fordonsskattelagen, den som vid skattskyldighetens inträde är eller bör vara upptagen som ägare i vägtrafikregistret, eller i fråga om bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som när skattskyldigheten inträder, innehar licensen.

Genom hänvisning till vägtrafikregistret blir ägarbegreppet i 4 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister tillämpligt. Bestämmelserna om ägarens ansvar gäller därmed för innehavaren av bilen, då denna innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt samt även om bilen innehas med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år (s.k. leasing).

Kommittén har föreslagit att om en bil har flera ägare, så skall ägarna ha en solidarisk betalningsskyldighet. Eftersom det i vägtrafikregistret endast kan registreras en ägare per bil, kan emellertid inte flera ägare bli solidariskt ansvariga för trängselskatten. På detta sätt klargörs det, på sätt Kammarrätten i Sundsvall påpekat, att det inte är den civilrättsliga ägaren som är skattskyldig.

Kommittén anser att även bilar som är registrerade i utlandet bör omfattas av skattskyldighet, men konstaterar samtidigt att svårigheter kan förväntas i dessa fall såväl när det gäller att kontrollera att skatt har betalats, som att driva in sanktionsbelopp vid utebliven betalning. Stockholms tingsrätt, Vägverket, RPS och Riksskatteverket har anfört att det blir problem med såväl att identifiera fordon som inte finns med i det svenska vägtrafikregistret, som att driva in sanktionsbelopp. Det instäms i kommitténs och aktuella remissinstansers bedömning av de svårigheter som skulle uppkomma om fordon som är registrerade i utlandet omfattas av skattskyldighet.

Det bedöms mot bakgrund härav att det för närvarande inte är meningsfullt att bilar som är registrerade i utlandet skall omfattas av skattskyldighet. Konsekvenserna härav, att utlandsregistrerade bilar

tillåts att passera en betalstation utan att skattskyldighet föreligger, är något som eventuellt får utredas närmare sedan systemet med trängselskatt har varit i drift under en tid.

Beträffande fordon som enligt militära vägtrafikkungörelsen (1974:97) är registrerade i det militära fordonsregistret har Försvarmakten, såsom myndigheten har angett, statsmakternas uppgift att försvara Sverige mot väpnat angrepp. Det anses mot bakgrund härav att det inte är rimligt att Försvarmaktens fordon, som således är registrerade i det militära fordonsregistret, skall omfattas av skattskyldighet.

Sammanfattningsvis kan konstateras att eftersom det föreslås att skattskyldighet enbart skall föreligga för ägare till bilar som finns upptagna i det svenska vägtrafikregistret, eller för bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som innehar licensen, omfattas vare sig bilar som är registrerade i motsvarande utländska register eller bilar som är registrerade i det militära fordonsregistret av skatteplikt.

Mot bakgrund av att Stockholms tingsrätt ifrågasatt huruvida man borde överväga att införa ett ansvar även för den som faktiskt brukar bilen, då det i parkeringssammanhang förekommer problem med bilar som registreras på minderåriga, anförs följande. Frågor om barns skuldsättning övervägs för närvarande, jämte annat, av Utredningen om förmyndare, gode män och förvaltare (dir. 2002:55). Ett slutbetänkande av utredningen väntas senast den 30 juni 2004. Resultatet av utredningens arbete bör avvaktas, innan ställning tas till den fortsatta handläggningen av frågan.

6.4 Justering av skattens storlek

Bedömning: Storleken på skattenivåerna bör regleras i bilagan till lagen om trängselskatt. En eventuell justering av skattebeloppen bör ske på sedvanligt sätt, dvs. genom att regeringen lämnar förslag till riksdagen om ändring av skattebeloppen.

Kommitténs bedömning: Stämmer överens med promemorians om att storleken på skattenivåerna bör regleras i bilagan till lagen om trängselskatt. Kommittén anser dock att en justering av skattebeloppen bör ske genom att regeringen i budgetpropositionen varje år lämnar förslag till riksdagen om vilka belopp som skall tas ut under påföljande år. Enligt kommittén skulle berörda kommuner och myndigheter med denna ordning få tillfälle att delta i beredningen av regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Vägverket* delar, mot bakgrund av rådande lagstiftning, kommitténs bedömning, men anser att utifrån styrhänseende är ytterligare flexibilitet önskvärd.

Skälen för bedömningen: En viktig styrkomponent i ett trängselskattesystem är själva skattenivån. Med hänsyn till att pålagan bedöms vara en statlig skatt, skall storleken och förändringar av skatten beslutas i form av lag. En justering av skatten endast med hänsyn till förändringar i det allmänna prisläget skulle emellertid kunna ske utan riksdagens medverkan. Skattens storlek skulle då kunna bestämmas till viss del av prisbasbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring.

Ett annat alternativ är att skatten inte justeras med hänsyn till förändringar i det allmänna prisläget utan med hänsyn till trafikflöden och andra förhållanden. Med detta alternativ ökar möjligheterna att erhålla de effekter som systemet syftar till. Det anses att det inte är nödvändigt att binda upp justeringen av beloppen, på sätt som kommittén ansett, nämligen att regeringen årligen i budgetpropositionen lämnar förslag till riksdagen om vilka belopp som skall tas ut under påföljande år. I stället bör en eventuell justering av skattebeloppen ske på sedvanligt sätt, dvs. genom att regeringen, vid behov, lämnar förslag till riksdagen om ändring av skattebeloppen. Berörda kommuner, landsting och andra myndigheter kan alltid lämna synpunkter löpande om skattebeloppens storlek.

Eftersom nivån på skatten rimligen skall kunna variera mellan olika områden, bör skattens storlek regleras för varje område i bilagan för sig.

I benämningen trängselskatt ligger att skatten konstrueras för att avhjälpa trängselproblem. Differentiering görs så att skatt tas ut vid de tider och de platser där det är problem med trängsel. En eventuell differentiering av skatten bör också regleras i bilaga för visst område, eftersom problem med trängsel i trafiken ser olika ut beroende på var i landet det gäller.

För närvarande är det endast aktuellt att införa trängselskatt i Stockholms kommun. De skattenivåer som skall tas ut i Stockholms kommun redovisas i avsnitt 7.2.2.

6.5 Beskattningsmyndighet m.m.

Förslaget: Skatteverket skall vara beskattningsmyndighet. För beskattningsmyndighetens räkning skall Vägverket, genom automatiserad behandling på grundval av uppgifter i vägtrafikregistret besluta om trängselskatt, expeditionsavgift, trängseltillägg och dröjsmålsavgift, samt verkställa uppbörd av sådan skatt och avgift. Om skatt eller avgift har blivit uppenbart oriktig på grund av misstag vid den automatiserade behandlingen, får den myndigheten hos vilken behandlingen utförts, besluta om rättelse.

Kommitténs förslag: Stämmer till övervägande del överens med promemorians.

Remissinstanserna: *Vägverket* anser det vara lämpligt att verket är uppbördsmyndighet, eftersom myndigheten redan har ett system för uppbörd av skatter och avgifter.

Skälen för förslaget: Med hänsyn till att fråga är om en skatt bör skatteförvaltningen vara beskattningsmyndighet för trängselskatt. Den 1 januari 2004 ersattes Riksskatteverket och skattemyndigheterna av en ny skattemyndighet, Skatteverket (prop. 2002/03:99, bet. 2003/04:SkU2, rskr. 2003/04:17). Skatteverket skall således vara beskattningsmyndighet för trängselskatter.

Vägverket för redan i dag vägtrafikregistret och föreslås nu också i nämnda register få utföra registrering som är nödvändig för att trängselskatt skall kunna tas ut. Med hänsyn härtill finns skäl att i likhet med vad som gäller för t.ex. fordonsskatten föreslå en ordning enligt

vilken Vägverket för beskattningsmyndighetens räkning beslutar om trängselskatt samt verkställer uppbörden. Uppbörden sker genom automatiserad behandling och något formellt beslut i traditionell mening fattas således inte var gång en person skall påföras trängselskatt. Den del av hanteringen av inkommande medel som inte innefattar myndighetsutövning kan Vägverket uppdra åt annan att sköta.

Eftersom ett trängselskattebeslut kommer att fattas vid varje enskild passage av en betalstation, kommer ett stort antal skattebeslut att fattas. Detta kräver att det sker med någon form av automatiserade beslut. Eftersom Vägverket skall besluta om trängselskatt för beskattningsmyndighetens räkning, anses det att det även är lämpligt att Vägverket, genom automatiserad behandling fattar beslut om expeditionsavgift, trängseltillägg och dröjsmålsavgift (Se avsnitt 6.6.1, 6.7.2, 6.7.3 och 6.7.5). Detta sparar både tid och pengar för de berörda myndigheterna, samt medför att den skattskyldige, så långt, endast behöver ha kontakt med en myndighet.

Om beslut om skatten har blivit uppenbart oriktig på grund av misstag vid den automatiserade behandlingen, bör den myndigheten hos vilken behandlingen utförts, dvs. Vägverket, få besluta om rättelse.

6.6 Betalning av skatt och avgift

6.6.1 Betalning inom viss tid m.m.

Förslag: Trängselskatt skall utan anmaning betalas av den skattskyldige senast den femte vardagen efter den dag som skattskyldigheten har inträtt. Om betalning inte har skett inom denna tid, skall en expeditionsavgift påföras den skattskyldige. Den skattskyldige skall skriftligen anmanas att senast inom fyra veckor efter dagen då skattskyldigheten har inträtt, betala skatten och expeditionsavgiften. Om skattskyldigheten har inträtt vid flera tillfällen under samma kalenderdygn, skall anmaningen avse den sammanlagda skatten för dygnet. Regeringen skall få meddela föreskrifter om expeditionsavgiftens storlek.

Kommitténs förslag: Stämmer i stort överens med promemorians, förutom vad gäller de olika tidsfristerna. Som huvudregel har kommittén föreslagit en tidsfrist på tre dygn. Kommittén berör dessutom inte frågan om att anmaningen skall avse den sammanlagda skatten för dygnet.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Göteborg* anser att betalning inom tre dygn efter färden synes väl kort för dem som inte betalar kontant. *Riksskatteverket* anser att vid betalning i efterhand uppstår alltid problemet att få betalt från vissa skattskyldiga. *Vägverket* ställer sig tvekan till betalningstid efter att tre dygn har passerat och anser att tiden skall räknas från dagen då betalningsanmaningen sänds ut och inte dagen för färden. Vägverket anför vidare följande. Vägverkets verksamhet överlag handlar om att betalningar skall ske inom 21 dagar, oaktat om det handlar om en avgift eller skatt. En inbetalning tar normalt

två dagar innan Vägverket får uppgift från Postgirot att en betalning är gjord. Vägverket anser att även hantering av anmärkningar och brev som kommer i retur bör förtydligas. Vägverket tar i dag inte ut någon kostnad för hanteringen av utskick, förutom att en form av expeditionsavgift inkluderas i hanteringen av parkeringsanmärkningar varav 14 kronor tillfaller Vägverket och resterande del kommunen i fråga.

Skälen för förslaget: Systemet med trängselskatten bygger på att så många skattskyldiga som möjligt använder ett system med automatisk registrering och betalning av skatten, genom att använda t.ex. en transponder i bilen (se avsnitt 3.4.4). Med en transponder i bilen kan betalning av skatten ske automatiskt och i tid. Det sker på ett så smidigt sätt att den skattskyldige inte skall behöva engagera sig mer än nödvändigt i att betalning har skett. Det kommer dock att vara frivilligt för bilisterna att använda en sådan transponder. Bestämmelser om betalningstid måste dock även omfatta de skattskyldiga som kommer att betala enpassage av en betalstation, utan att denne använder sig av en transponder. Därför bör tidpunkten för inbetalning av skatt och sättet för detta regleras så att även betalning i efterskott via post, bank eller Internet omfattas av regleringen.

När skattskyldigheten har inträtt på grund av att en skattepliktig bil har passerat en betalstation, bör den skattskyldige ha ett rimligt antal dagar på sig att betala. Det anses, på samma sätt som remissinstanserna, att en betalningstid som inskränker sig till tre dygn efter färden, är för kort. En betalning som sker via post- eller bankgiro kan ta ett par dagar innan mottagaren av betalningen underrättas om att betalning har skett. Mot bakgrund av detta föreslås det att trängselskatt skall, utan anmaning, betalas av den skattskyldige senast den femte vardagen efter den dag som skattskyldigheten har inträtt, dvs. senast den femte dagen efter den dag när färden företogs. Betalningen skall då ha bokförts på det särskilda kontot som anvisats för inbetalning av bl.a. skatten, jfr avsnitt 6.7.7.

Har betalning inte skett inom denna tid skall den skattskyldige skriftligen anmanas att senast fyra veckor efter dagen då skattskyldigheten har inträtt, betala skatten. Kostnaden för det allmänna för att skicka en anmaning, bör inte bäras av systemet utan av den person som inte betalar inom de föreskrivna fem vardagarna. En expeditionsavgift skall därför beslutas och påföras den skattskyldige om en betalningsanmaning behöver skickas ut. Denna anmaning behöver inte delges.

Om skattskyldighet har inträtt vid flera tillfällen under samma kalenderdygn, skall anmaningen avse den sammanlagda skatten för dygnet. Med denna lösning räcker det således att endast en anmaning skickas ut till den skattskyldige och därmed påförs endast en expeditionsavgift.

Föreskrifter om expeditionsavgiftens storlek skall få beslutas av regeringen.

6.7 Sanktioner m.m.

6.7.1 Inledning

Ett system med trängselskatt förutsätter att det sker kontroll av att betalning fullgörs. Vilka betalningsmetoder och kontrollmöjligheter som skall gälla har redogjorts för i avsnitt 3.4. Om betalning inte sker inom föreskriven tid måste någon form av sanktion kunna beslutas. Frågor om kontroll och sanktionsmöjligheter har stor betydelse för om ett system skall upplevas som trovärdigt och rättvist, vilket i sin tur har betydelse för om trafikanterna skall acceptera systemet. Om föreskriven trängselskatt inte betalas i tid, skall således en sanktion drabba den skattskyldige.

6.7.2 Lämpligt sanktionssystem

Förslag: En skattskyldig som inte betalar trängselskatt skall påföras en sanktion. Denna sanktion skall benämnas trängseltillägg.

Kommitténs förslag: Överensstämmer med promemorians, förutom att kommittén anser att sanktionen skall benämnas förhöjd trängselavgift.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* påpekar att eftersom det vare sig har framförts några skäl till varför betalning av trängselskatt inte passar in i skattekontosystemet eller skäl till varför utformningen av uttag av dröjsmålsavgift enligt lagen om dröjsmålsavgift inte kan anses passa vid för sen betalning av trängselskatt, synes det inte föreligga något bärande skäl för att inrätta ett nytt sanktionssystem vid för sen betalning av trängselskatt.

Skälen för förslagen: Trängselskatt är en punktskatt. Betalning av punktskatt regleras sedan den 1 januari 2003 i skattebetalningslagen (1997:483). Tidigare gällde lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter. Enligt sistnämnda lag skulle en dröjsmålsavgift tas ut om betalning av skatten inte skedde i tid. Dröjsmålsavgift togs ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift. Detta gäller alltjämt när betalning inte sker i rätt tid i enlighet med vad som föreskrivs i t.ex. fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

I skattekontosystemet, i vilket flertalet punktskatter numera är infogade, har dröjsmålsavgiften ersatts med ränta som beräknas dag för dag på belopp som inte har betalats i tid.

Betalning av trängselskatt passar, i enlighet med vad som framförs i avsnitt 6.7.4, inte in i systemet med skattekonto. Inte heller kan dröjsmålsavgift enligt lagen om dröjsmålsavgift anses vara lämpligt utformat som enda sanktion och påtryckningsmedel vid för sen betalning av trängselskatt. Det återstående alternativet är därför att föreslå en särskild sanktion för trängselskatten. Sanktionen bör lämpligen benämnas trängseltillägg.

6.7.3 Trängseltillägg

Förslag: Om trängselskatt inte betalas inom den tid som har angetts i betalningsanmaningen, dvs. senast inom fyra veckor efter dagen då skattskyldigheten har inträtt, skall en särskild avgift (trängseltillägg) tas ut med 500 kronor. Trängseltillägg får tas ut högst en gång per bil och kalenderdygn. Trängseltillägg skall betalas senast inom en månad från dagen för beslutet om sådant tillägg. Trängseltillägg beslutas genom automatiserad behandling.

Kommitténs förslag: Stämmer i stora drag överens med promemorians.

Remissinstanserna: *Riksdagens ombudsmän (JO)* antar att skyldigheten att betala trängselskatt upphör om man blir skyldig att betala förhöjd trängselskatt (nedan kallad trängseltillägg). *Kammarrätten i Sundsvall* anser att trängseltillägg inte skall kunna påföras förrän tre veckor efter det att bilens ägare fått del av betalningsanmaningen samt att bestämmelsen om att trängseltillägg skall betalas senast inom en månad från dagen för beslutet om sådant tillägg bör utformas så att trängseltillägget skall betalas inom en månad från det att bilens ägare fått del av beslutet. *Riksskatteverket* anser att det är oklart om begreppet ”trängselskatt” i detta sammanhang också innefattar trängseltillägg. Verket påpekar att det bör tydliggöras vilken myndighet som fattar beslut om trängseltillägg. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* anser att det är tveksamt med en sanktion som är upp till 50 gånger högre än den ordinarie skatten.

Skälen för förslaget: Betalas inte trängselskatten inom den tid som anges i anmaningen, dvs. senast inom fyra veckor efter dagen då skattskyldigheten har inträtt, skall en sanktion, trängseltillägg, beslutas och påföras den skattskyldige. Eftersom trängseltillägget bör vara en, relativt sett, kraftig reaktion är det berättigat att bilägaren får skälig tid på sig att betala trängselskatten innan ett trängseltillägg påförs. Som framgår av avsnitt 6.6.1. skall skatten betalas senast fyra veckor efter dagen då skattskyldighet inträdde. Det förefaller vidare rimligt att ett trängseltillägg för en bil får tas ut högst en gång per kalenderdygn.

Trängseltillägget skall betalas inom en månad från dagen för beslutet om sådant tillägg.

I enlighet med vad som föreslagits i 6.5 fattar Vägverket beslut om trängseltillägg genom automatiserad behandling.

6.7.4 Inget skattekonto för trängselskatt m.m.

Bedömning: Något system med ett skattekonto för trängselskatt bör inte införas. Inte heller bör det vara möjligt att från överskjutande fordonsskatt räkna av obetald trängselskatt, expeditionsavgift och trängseltillägg.

Kommitténs bedömning: Överensstämmer med promemorians, men berör inte frågan angående möjlighet att räkna av obetald trängselskatt, expeditionsavgift och trängseltillägg från överskjutande fordonsskatt.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* ställer sig frågan varför inte skattekontosystemet enligt skattebetalningslagen (1997:483) passar in på systemet med trängselskatter. *Riksskatteverket* anser att obetald förhöjd trängselskatt skall kunna avräknas från överskjutande fordonsskatt.

Skälen för bedömningen: Kommittén har konstaterat att betalning av trängselskatt inte passar in i systemet med skattekonto. Någon närmare redogörelse för varför sådan betalning inte passar in, har inte redovisats.

Trängselskatt är en punktskatt. Från och med den 1 januari 2003 är punktskatterna, men inte fordonsskatten enligt fordonsskattelagen (1988:327) och andra fordonsrelaterade skatter, infogade i skattekontosystemet. Att skattekontosystemet numera omfattar även punktskatterna innebär bl.a. att förfarandet för punktskatter regleras i skattebetalningslagen. Detta inbegriper t.ex. bestämmelser om redovisning, registrering, skönsbeskattning osv. Den tidigare förfarandelagen för punktskatterna, lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter har i och med detta upphävts. I samband med att punktskatterna infogades i skattekontosystemet togs inte frågan upp om fordonsskatten skulle infogas i systemet. Däremot behandlas frågan om skrotningsavgiften skulle infogas i systemet. Eftersom det är Vägverket som i praktiken sköter uttaget av skrotningsavgift ansågs det förenat med stora svårigheter att infoga skrotningsavgiften i skattekontosystemet (prop. 2001/02:127 s. 140). Något förslag lämnades därför inte.

Motsvarande resonemang kan anföras beträffande trängselskatten. Infogas trängselskatten i skattekontosystemet kan vidare problem förväntas uppstå på grund av att trängselskatten är kopplad till vissa bilar och inte enbart till vissa fysiska eller juridiska personer. Mot bakgrund av det anförda anses det att trängselskatten för närvarande inte bör infogas i skattekontosystemet. Frågan kan dock tas upp på nytt om t.ex. fordonsskatter någon gång inordnas i skattekontosystemet.

Så länge fordonsskatt och trängselskatt administreras enligt två olika system, bör det för närvarande inte finnas möjlighet att räkna av obetald trängselskatt, expeditionsavgift och trängseltillägg från överskjutande fordonsskatt.

6.7.5 Dröjsmålsavgift

Förslag: Bestämmelserna i 61–63 §§ fordonsskattelagen (1988:327) skall tillämpas i fråga om dröjsmålsavgift för trängseltillägg. Med skatt skall då i stället avses trängseltillägg.

Kommitténs förslag: Berör inte frågan.

Remissinstanserna: Berör inte frågan.

Skälen för förslaget: Även om varje enskilt beslut om trängseltillägg i sig avser ett relativt lågt belopp, anses det att trängseltillägget, som utgörs av ett belopp om 500 kronor, skall omfattas av bestämmelserna om dröjsmålsavgift. Det anses lämpligt att samma bestämmelser som gäller för dröjsmålsavgift vid försenad betalning av fordonsskatt, skall gälla för dröjsmålsavgift vid för sen betalning av trängseltillägg. Av 61 §

fordonsskattelagen framgår att en avgift (dröjsmålsavgift) skall tas ut om skatten, vilket enligt lagen om trängselskatt motsvaras av trängseltillägg, inte betalas inom den tid och i den ordning som har bestämts enligt lagen. Har anstånd med betalning av skatten eller avgiften medgetts, tas dröjsmålsavgift ut endast på det skattebelopp som inte har betalats senast vid anståndstidens utgång. Enligt 62 § fordonsskattelagen tas dröjsmålsavgiften ut enligt bestämmelserna i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och enligt 63 § fordonsskattelagen får beskattningsmyndigheten medge befrielse helt eller delvis från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift, om det finns särskilda skäl. Bestämmelserna om skattebeslut i fordonsskattelagen, vilka motsvaras av bestämmelserna om skattebeslut i lagen om trängselskatt, gäller även beslut om sådan befrielse.

6.7.6 Omprövning av beslut m.m.

Förslag: Beskattningsmyndigheten skall ompröva och meddela slutligt beslut om sådan skatt eller avgift som avses i lagen om trängselskatt, om den skattskyldige begär det eller det finns andra skäl.

Om trängselskatt har betalats utan föregående betalningsanmaning, skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast tre veckor efter det att betalningen har skett. I annat fall skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast två månader efter det att beslut om expeditionsavgift eller trängseltillägg har fattats.

En begäran om omprövning av ett beslut enligt lagen om trängselskatt inverkar inte på skyldigheten att betala den skatt eller avgift som omprövningen rör.

Kommitténs förslag: Tar inte upp frågan.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för förslaget: Om den skattskyldige är missnöjd med beslut om trängselskatt, expeditionsavgift, trängseltillägg eller dröjsmålsavgift, bör han eller hon kunna begära att beskattningsmyndigheten skall ompröva och meddela slutligt beslut om sådan skatt eller avgift. Beskattningsmyndigheten skall även ompröva och meddela slutligt beslut om det finns andra skäl.

Om trängselskatt har betalats utan föregående betalningsanmaning, men vill den skattskyldige ändå få beslutet om trängselskatt omprövat, skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast tre veckor efter det att betalningen av trängselskatten har skett. Betalning skall då ha gjorts senast den femte vardagen efter den dag som skattskyldigheten har inträtt. Om trängselskatten har betalats för sent eller över huvud taget inte betalats, skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast två månader efter det att beslut om expeditionsavgift eller trängseltillägg har fattats. En begäran om omprövning av ett beslut enligt lagen om trängselskatt bör, i likhet med vad som i övrigt gäller på skatte- och avgiftsområdet, inte inverka på skyldigheten att betala den skatt eller avgift som omprövningen rör.

6.7.7 Inbetalning av skatt och avgift

Förslag: Inbetalning av skatt och avgift skall göras genom insättning på särskilt konto för skatte- och avgiftsbetalningar enligt lagen om trängselskatt. Beloppen anses ha betalats den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot.

Kommitténs förslag: Tar inte upp frågan.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för förslaget: Utgångspunkten är att betalning av trängselskatt skall kunna göras på flera olika sätt. Det enklaste sättet att betala skatten torde vara att använda ett automatiskt system som, t.ex. via en s.k. transponder i bilen, kommunicerar elektroniskt med betalstationen. Om den skattskyldige väljer att använda transponder, måste den skattskyldige ingå avtal med operatören som ansvarar för administrationen av betalningssystemet att denne ombesörjer skatteinbetalningarna i tid för den skattskyldige.

Enligt bestämmelserna i t.ex. fordonsskattelagen (1988:327) och skattebetalningslagen (1997:483) skall inbetalning av skatt och avgift göras genom insättning på särskilt konto för skatte- och avgiftsbetalningar. Beloppen anses ha betalats den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot. Detsamma skall gälla i fråga om skatt och avgift enligt lagen om trängselskatt.

Närmare föreskrifter om hur skatt och avgift skall betalas enligt lagen om trängselskatt bör kunna meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

6.7.8 Anstånd med inbetalning av särskild avgift

Förslag: Bestämmelserna i 60 och 60 a §§ fordonsskattelagen (1988:327) skall tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift enligt lagen om trängselskatt. Med skattetillägg skall då i stället avses trängseltillägg.

Kommitténs förslag: Tar inte upp frågan.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* anser att det saknas skäl att inte låta trängselskatten omfattas av anstånds- och inhibitionsreglerna i skattebetalningslagen (1997:483).

Skälen för förslaget: Även om varje enskilt beslut om trängselskatt, expeditionsavgift, trängseltillägg och dröjsmålsavgift avser relativt låga belopp, finns inga skäl för att inte låta dessa omfattas av bestämmelser om anstånd. Det anses lämpligt att samma bestämmelser som gäller för anstånd med betalning av fordonsskatt, skall gälla i fråga om anstånd med betalning av trängselskatt, expeditionsavgift, trängseltillägg och dröjsmålsavgift. Av 60 § fordonsskattelagen framgår att om ett beslut om skatt har överklagats eller skatten annars kan antas komma att sättas ned, kan den skattskyldige av beskattningsmyndigheten få anstånd med betalning av skatten. Vid anstånd på grund av överklagande skall ränta tas ut på det belopp som den skattskyldige skall betala senast vid anståndstidens utgång. Enligt 60 a § fordonsskattelagen skall

beskattningsmyndigheten efter ansökan av den skattskyldige bevilja anstånd med inbetalning av skattetillägg, om den skattskyldige har begärt omprövning av eller till länsrätten överklagat skattetilläggsbeslutet eller beslutet i den fråga som föranlett skattetillägget. Bestämmelserna om skattetillägg enligt fordonsskattelagen bör vid tillämpningen av lagen om trängselskatt ligga till grund för regleringen av bestämmelserna om trängseltillägg. Anståndet bör därmed få gälla till den dag då beskattningsmyndigheten har fattat beslut i omprövningsärendet eller längst till tre månader efter dagen för detta beslut eller, vid överklagande till länsrätten till den dag då länsrätten har meddelat beslut med anledning av överklagandet eller längst till tre månader efter dagen för detta beslut.

6.7.9 Befrielse och återbetalning av skatt

Förslag: Beskattningsmyndigheten får, självmant eller efter ansökan av den skattskyldige, besluta att trängselskatt, expeditionsavgift eller trängseltillägg helt eller delvis inte skall tas ut om det skulle framstå som uppenbart oskäligt.

Ett beslut om befrielse kan innefatta att ett redan betalt belopp skall återbetalas.

Kommitténs förslag: Överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för förslaget: Om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut trängselskatt, expeditionsavgift eller trängseltillägg, får beskattningsmyndigheten besluta om befrielse från betalningsskyldighet helt eller delvis. Exempel på fall där det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut skatt eller avgift är t.ex. att bilen har stulits eller har använts vid en nödsituation. Andra fall är när ett fel i något hänseende har begåtts från Vägverkets eller annan myndighets sida i fråga om hanteringen av systemet, t.ex. vid informationen till trafikanterna. Beskattningsmyndigheten bör vara skyldig att pröva en sådan fråga på ansökan av den skattskyldige. Myndigheten skall naturligtvis även ta upp frågan utan en sådan begäran när skäl föreligger till detta. Ett beslut om befrielse kan innefatta att redan betalt belopp skall återbetalas. Möjligheten att besluta om befrielse eller återbetalning bör emellertid utnyttjas restriktivt. Bestämmelser om befrielse helt eller delvis från skyldighet att betala dröjsmålsavgift regleras däremot genom en hänvisning till 63 § fordonsskattelagen (1988:327). I den bestämmelsen anges att sådan befrielse får medges om det finns särskilda skäl.

6.7.10 Sanktioner vid upprepade överträdelser

Bedömning: För närvarande föreslås inga särskilda sanktioner, t.ex. brukandeförbud av bil vid upprepade försummelser att betala påfordrad trängselskatt.

Kommitténs bedömning: Berör inte frågan.

Remissinstanserna: *Riksskatteverket* anser att obetald förhöjd trängselskatt skall medföra att fordonet inte får användas. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* anser att frågan om vilka konsekvenser upprepade överträdelser av skatteplikten skall få för den skattskyldiges körkortsinnehav bör belysas närmare.

Skälen för bedömningen: Såsom Länsstyrelsen i Västra Götalands län har anfört i sitt remissvar, påverkar inte upprepade parkeringsöverträdelser den avgiftsskyldiges körkortsinnehav. Det är heller inte aktuellt att koppla överträdelser av skatteplikt till något ingripande mot den skattskyldiges körkortsinnehav. Däremot skulle sådana överträdelser kunna leda till förbud mot att bruka fordonet. Det finns dock inte skäl att nu föreslå några sådana sanktioner vid försummelse att betala trängselskatt. Om det skulle visa sig att ett inte obetydligt antal skattskyldiga gör sig skyldiga till upprepade försummelser att betala trängselskatt, får frågan tas upp på nytt, varvid en närmare utredning får göras.

6.8 Överklagande m.m.

6.8.1 Överklagbara beslut m.m.

Förslag: Slutligt beslut om trängselskatt, beslut om expeditionsavgift, trängseltillägg och dröjsmålsavgift samt beslut om befrielse och återbetalning av skatt eller avgift och beslut om anstånd, skall kunna överklagas av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Även beslut i fråga om befrielse från skatteplikt efter ansökan av person som beviljats särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt trafikförordningen (1998:1276) skall kunna överklagas av den sökande eller av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Andra beslut enligt lagen om trängselskatt skall inte få överklagas.

Det allmänna ombudet får även föra talan till den skattskyldiges förmån. Ombudet har då samma behörighet som den skattskyldige.

Beskattningsmyndigheten skall snarast ompröva det överklagade beslutet. Detta gäller dock inte om överklagandet skall avvisas.

Överklagande skall ske hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Ett överklagande av ett beslut enligt lagen om trängselskatt skall inte inverka på skyldigheten att betala den skatt eller avgift som överklagandet rör.

Vid handläggning i länsrätt och kammarrätt av mål om trängseltillägg skall muntlig förhandling hållas, om den skattskyldige begär det. Muntlig förhandling behövs dock inte, om det finns anledning att anta att trängseltillägget inte kommer att tas ut.

Kommitténs förslag: Kommittén föreslår att endast beslut om förhöjd trängselskatt (nedan kallad trängseltillägg) skall kunna överklagas. Kommittén tar inte upp frågan om rätt till muntlig förhandling i mål om trängseltillägg.

Remissinstanserna: *Riksdagens ombudsmän (JO)* anser att kommittén borde ha redovisat sina överväganden till grund för varför beslut om trängselskatt inte skall kunna överklagas. JO anför vidare att tvistemålets ringa ekonomiska värde i och för sig talar mot att sådana beslut skall kunna överklagas. *Kammarrätten i Göteborg* anser att det är väl så angeläget att möjlighet finns att överklaga både skattebeslutet som sådant och beslut om vägrad skattebefrielse. *Kammarrätten i Sundsvall* ifrågasätter om inte överklagandetiden och den tid inom vilken betalning skall ske bör vara densamma samt påpekar att någon form av dokumentation måste upprättas redan då skyldighet att betala trängselskatt inträder för att förvaltningsdomstol skall kunna göra en fullgod prövning av huruvida grund föreligger för påförande av trängseltillägg. *Kammarrätten* anför vidare att av rättssäkerhetsskäl bör även beslut rörande befrielse från och återbetalning av trängselskatt och trängseltillägg kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Länsrätten i Stockholms län anser att det inget betänkligheter att ett skattebeslut inte kan överklagas till domstol samt att det inte finns möjlighet till överprövning av beslut om befrielse från och återbetalning av trängselskatt i de fall trängseltillägg inte påförs. Länsrätten konstaterar att domstolsprövning inte heller kan ske i dessa fall av frågan om skattskyldighet överhuvudtaget föreligger och anser, liksom JO, att det är olyckligt med en ordning där den enskilde tvingas betalningsvägra för att få skattefrågan prövad i domstol. *Länsrätten i Dalarnas län* anser att det strider mot den allmänt förekommande fullföljdsrätten när det gäller beskattningsbeslut att inskränka den enskildes rätt att överklaga själva beskattningsbeslutet. *Riksskatteverket* kan inte acceptera att den enskildes rätt att få sin grundläggande betalningsskyldighet prövad i domstol begränsas, utan det måste finnas möjlighet att överklaga även trängselskatten och eventuella expeditionsavgifter. *Länsrätten i Stockholms län* anför att det bör beaktas att den enskilde i flertalet mål torde ha rätt till muntlig förhandling, eftersom trängseltillägget är en offentligrettslig sanktionsavgift och kan jämföras med t.ex. skattetillägg.

Skälen för förslaget: Ett beslut om skatt bör kunna överklagas. Av rättssäkerhetsskäl bör följande beslut kunna överklagas av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Slutligt beslut om trängselskatt, beslut om expeditionsavgift, trängseltillägg och dröjsmålsavgift samt beslut om befrielse och återbetalning av skatt eller avgift och beslut om anstånd. Beslut om befrielse från skatteplikt efter ansökan av person som beviljats särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade personer enligt trafikförordningen (1998:1276) bör också kunna överklagas, men då av den sökande eller av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Andra beslut enligt lagen om trängselskatt skall inte få överklagas.

För att ett beslut om t.ex. trängselskatt skall kunna prövas i högre instans, måste beskattningsmyndigheten först ha omprövat det ursprungliga beslutet, som är fattat med automatiserad behandling, och meddelat ett slutligt beslut i frågan. Detta slutliga beslut måste således, för att prövas i högre instans, överklagas av den skattskyldige.

I likhet med vad som gäller för skattemål i allmänhet bör ett överklagande föranleda obligatorisk omprövning hos beskattningsmyndigheten. Av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) följer att beskattningsmyndigheten är klagandens motpart i domstolsprocessen. Som nämnts i avsnitt 6.5 har den nya myndigheten Skatteverket fr.o.m. den 1 januari 2004 ersatt de tio skattemyndigheterna och Riksskatteverket. Det är därmed enligt huvudregeln Skatteverket som företräder det allmänna i skattemål i domstol. En ny funktion som allmänt ombud har också inrättats hos Skatteverket. Det allmänna ombudet har bl.a. rätt att överklaga Skatteverkets beslut. Om det allmänna ombudet har överklagat ett skattebeslut för ombudet det allmännas talan i den delen hos domstolen. Den beskrivna ordningen bör gälla även för mål om trängselskatt.

Det allmänna ombudet får föra talan även till den skattskyldiges förmån. Ombudet har då samma behörighet som den skattskyldige

Överklagande av beskattningsmyndighetens beslut om trängselskatt bör ske hos allmän förvaltningsdomstol. Det finns inte skäl att beskära

instansordningen i fråga om trängselskatt på så sätt att länsrättens avgörande inte skall kunna överklagas. Antalet skattskyldiga kan förutses bli många och antalet ärenden som överklagas kan därmed också förutses vara stort. Den sakfråga som kan komma att bli föremål för domstolens prövning är av mycket enkel karaktär och skattebeloppet av ringa storlek. I syfte att minimera kostnaderna och förhindra att domstolarna tvingas att i större utsträckning än nödvändigt utöka sin verksamhet finns det anledning att frånga den i skattemål annars rådande principen och kräva prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Detta bör gälla även för beslut om trängseltillägg, trots att dessa, såsom anges nedan, kan anses vara en offentlighetsrättslig sanktionsavgift. Den skattskyldige får med den föreslagna ordningen möjlighet att åtminstone *alltid* få domstolsprövning i en instans av beslut om trängseltillägg. Vid överklagande till kammarrätten kommer det däremot att krävas att domstolen fattar ett beslut om att bevilja prövningstillstånd för att den klagande skall få sitt överklagande prövat i sak.

Ett överklagande av ett beslut enligt lagen om trängselskatt bör inte inverka på skyldigheten att betala den skatt eller avgift som överklagandet rör (se avsnitt 6.7.6).

Trängseltillägget är, i enlighet med vad Länsrätten i Stockholms län anser, att betrakta som en offentlighetsrättslig sanktionsavgift. Avgiften skall dock i första hand ses som ett påtryckningsmedel för att få den skattskyldige att frivilligt erlägga skatten. Avgiftens sanktionskaraktär får dock konsekvenser bl.a. vad gäller rätten till muntlig förhandling vid handläggning i domstol. Vid handläggning i länsrätt och kammarrätt av mål om trängseltillägg skall därför muntlig förhandling hållas, om den skattskyldige begär det. Muntlig förhandling behövs dock inte, om det finns anledning att anta att trängseltillägget inte kommer att tas ut. En bestämmelse om denna rättighet skall tas in i lagen om trängselskatt.

6.8.2 Överklagandefristen

Förslag: Ett överklagande av den skattskyldige skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom tre veckor från den dag då den skattskyldige fick del av beslutet och överklagande av allmänna ombudet inom tre veckor från dagen för det överklagade beslutet.

Kommitténs förslag: Tiden för överklagande bör, liksom i fråga om andra skatter, vara två månader. I övrigt överensstämmer förslaget i stort med promemorians.

Remissinstanserna: Uttalar sig inte särskilt i frågan.

Skälen för förslaget: När det gäller utgångspunkten för beräkning av överklagandefristen talar ekonomiska skäl för att den bör beräknas från beslutets datum och inte från delgivning av beslutet. Med hänsyn till den avsevärda mängd beslut som förfarandet kan väntas medföra, skulle ett krav på delgivning medföra betydande merkostnader. Rättssäkerhetsskäl talar däremot för att fristen bör räknas från när klaganden fick del av beslutet, vilket är det normala inom förvaltningsrätten. En sådan ordning behöver dock inte med nödvändighet innebära att ett formligt delgivningsförfarande används i flertalet ärenden. Klagotiden bör kunna

börja löpa även när den klagande fått del av ett beslut som sänts i lösbrev. Detta innebär dock att en uppgift från den enskilde om när han fått del av beslutet i regel måste godtas i dessa fall. Mot bakgrund av denna redogörelse föreslås att ett överklagande av den skattskyldige skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom tre veckor från den dag då denne fick del av beslutet.

När det är en företrädare för det allmänna som är klagande räknas däremot klagofristen, i enlighet med 23 § förvaltningslagen (1986:223), från den dag då beslutet meddelades. Det finns ingen anledning att införa en annan ordning i detta sammanhang, utan det föreslås att överklagande av allmänna ombudet skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom tre veckor från dagen för det överklagade beslutet.

6.8.3 Forumfråga och domförhet

Bedömning: Nu gällande ordning om att ett överklagande skall göras till den länsrätt inom vars domkrets ärendet först prövades, bör gälla även för Vägverkets och Skatteverkets beslut enligt lagen om trängselskatt. Beslut enligt den lagen skall således överklagas till Länsrätten i Örebro län.

Förslag: Länsrätten skall vara domför med en lagfaren domare ensam vid avgörande av mål om trängselskatt.

Kommitténs förslag: Överensstämmer med promemorians förslag. Dock föreslås inga särskilda bestämmelser angående forumfrågan. Av kommitténs förslag kan inte tydligt utläsas vart överklagande av beslut om trängseltillägg skall ske.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* påpekar att det bör klargöras om beslut om trängselskatt, såsom andra punktskatter, skall överklagas till Länsrätten i Dalarnas län. Kammarrätten framhåller att i så fall bör en komplettering i 7 a § förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m. göras med en bestämmelse av innebörden att även beslut rörande trängselskatt skall överklagas till Länsrätten i Dalarnas län. *Länsrätten i Stockholms län* ifrågasätter om en särskild forumregel skall införas för mål om trängselskatter och anmärker att det förefaller naturligt att mål om trängselskatter i huvudsak prövas av en domstol i det område som skatten omfattar, med tanke på t.ex. domstolens kännedom om lokala förhållanden och den omständigheten att muntliga förhandlingar kan bli vanliga. *Länsrätten i Dalarnas län* anser att lagstiftaren måste ta ställning och bestämma sig i forumfrågan då denna inte är klart angiven, eftersom det inte tydligt framgår vilken myndighet som skall besluta om trängseltillägg. De remissinstanser som har uttalat sig i frågan, har inget att invända mot att länsrätten skall vara domför med en lagfaren domare ensam vid avgörande av mål om trängselskatt.

Skälen för förslaget: Av huvudregeln i 14 § andra stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar (LAFD) följer att ett överklagande görs till den länsrätt inom vars domkrets ärendet först prövades.

Majoriteten av de beslut som rör frågor om trängselskatt och trängseltillägg kommer att fattas av Vägverket i Örebro. Enligt den ovan beskrivna allmänna forumregeln skall dessa beslut således överklagas till Länsrätten i Örebro län. Överklagande av Länsrättens i Örebro län beslut tas upp, enligt 1 § LAFD, av Kammarrätten i Jönköping.

Det anses vara mest kostnadseffektivt och rättssäkert att överprövning av besluten görs av en särskilt anvisad länsrätt. Därmed kommer endast en kammarrätt att vara behörig att pröva överklaganden av länsrättens beslut.

Vad gäller bl.a. fordonsskatt beslutar, enligt 5 § fordonsskatteförordningen (1993:1028), Vägverket för beskattningsmyndighetens räkning. Enligt 3 § fordonsskattelagen (1988:327) är Skatteverket beskattningsmyndighet för fordonsskatt. Beslut om fordonsskatt får omprövas av beskattningsmyndigheten enligt förutsättningar som anges i bl.a. 37 § fordonsskattelagen. Beskattningsmyndigheten meddelar, sedan bl.a. den skattskyldige har begärt det inom vissa angivna tider, enligt 38 § fordonsskattelagen, ett slutligt beslut om skatt. Enligt 84 § fordonsskattelagen får bl.a. slutliga beslut om skatt, men inte beslut om omprövning av skatt, överklagas. Överklaganden av beskattningsmyndighetens beslut görs till Länsrätten i Örebro län.

För majoriteten av de punktskatter som beslutas av Skatteverket gäller enligt 7 a § förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m. att dessa beslut överklagas till Länsrätten i Dalarnas län.

Såsom Länsrätten i Stockholms län har påpekat kan det förefalla naturligt att mål om trängselskatter i huvudsak prövas av en domstol i det område som skatten omfattar, med tanke på t.ex. domstolens kännedom om lokala förhållanden och den omständigheten att muntliga förhandlingar kan förekomma. Det anses dock att det åtminstone inledningsvis är mer kostnadseffektivt och gör det lättare att utarbeta en enhetlig praxis angående trängselskattebeslut samt övriga frågor som kan komma att prövas med anledning härav, om samma länsrätt överprövar Vägverkets och Skatteverkets beslut. Besluten rör inte sådana frågor som kräver kännedom om lokala förhållanden.

Eftersom Länsrätten i Örebro län redan behandlar överklaganden om fordonsskatt som Vägverket har fattat för beskattningsmyndighetens räkning, anses det vara lämpligt att Vägverkets beslut enligt lagen om trängselskatt överklagas, enligt motsvarande bestämmelser, till Länsrätten i Örebro. Om beskattningsmyndigheten fattar beslut om t.ex. befrielse från skatteplikt enligt 6 eller 17 § lagen om trängselskatt, skall dessa beslut också överklagas till Länsrätten i Örebro län enligt redan föreslagna bestämmelser.

Länsrätten skall vara domför med en lagfaren domare ensam vid avgörande av mål om trängselskatt, vilket föranleder ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar. Denna ordning gäller t.ex. för skattemål som avser en fråga av betydelse för inkomstbeskattningen, om värdet av vad som yrkas i målet uppenbart inte överstiger hälften av prisbasbeloppet, vilket för år 2004 motsvarar 19 650 kr.

6.8.4 Verkställighet och indrivning

Förslag: Om skatt eller särskild avgift enligt lagen om trängselskatt inte betalas inom föreskriven tid, skall de lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken. I nämnda lag görs ett tillägg av innebörden att fordringar som påförts enligt bestämmelser i lagen om trängselskatt skall omfattas av bestämmelserna i utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön.

Kommitténs förslag: Anser att endast trängseltillägg skall kunna lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* ifrågasätter om inte också trängselskatt och expeditionsavgift i samband med indrivning av trängseltillägg skall kunna bli föremål för indrivning. *Riksdagens ombudsmän (JO)* anser att det är tillfyllest att bestämmelserna om indrivning endast berör trängseltillägg, om det är så att trängselskattebeloppet ingår i den förhöjda skatten. *Stockholms tingsrätt* konstaterar att förslaget medför en avsevärd ökning av utsökningsmål.

Skälen för förslaget: I avsnitt 6.8.1. har föreslagits att beslut om bl.a. trängselskatt, liksom beslut om trängseltillägg samt beslut om påförande av expeditionsavgift, skall kunna bli föremål för prövning av högre instans. Detta leder till att om trängselskatten, expeditionsavgiften eller den särskilda avgiften inte betalas inom föreskriven tid, skall de lämnas för indrivning enligt lagen om indrivning av statliga fordringar m.m. I fråga om vissa skatter och flertalet avgifter får regeringen föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp. Detta belopp har bestämts till 100 kronor. För skatter som ingår i skattekontosystemet gäller särskilda bestämmelser. Även i fråga om trängselskatter bör regeringen kunna föreskriva att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp, vilket kan bli aktuellt när trängselskatt, expeditionsavgift och trängseltillägg har betalats delvis. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken. I bestämmelse i lagen om indrivning av statliga fordringar m.m. läggs en ny punkt till om att fordringar som påförts enligt bestämmelser i lagen om trängselskatt skall omfattas av bestämmelserna i utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön för böter och viten. Det bör vara Vägverket som lämnar ärendet vidare för indrivning.

6.8.5 Ingen skattebefrielse vid trafikarbeten m.m.

Bedömning: Det bör inte införas någon särskild möjlighet till skattebefrielse vid tillfälliga omläggningar av trafiken på grund av anläggningsarbeten eller liknande.

Kommitténs förslag: Kommittén har föreslagit att trängselskatt inte skall utgå vid tillfälliga omläggningar av trafiken på grund av anläggningsarbeten eller liknande och att detta skall åstadkommas genom beslut i särskilda fall.

Remissinstanserna: Några remissinstanser ifrågasätter om man kan åstadkomma undantag från skatteplikten genom beslut i särskilda fall och anser att det i stället skulle röra sig om icke tillåten delegation av normgivningsmakt.

Skälen för bedömningen: Oavsett vilken metod som skulle användas för att åstadkomma skattebefrielse vid tillfälliga omläggningar av trafiken t.ex. på grund av anläggningsarbeten, är bedömningen att det inte är praktiskt möjligt att införa ett undantag från skatteplikten vid sådana tillfälliga trafikomläggningar. Det skulle nämligen inte gå att med rimliga ansträngningar identifiera just de fordon som passerar en betalstation enbart som ett resultat av sådana omläggningar. Alternativet vore då närmast att avstå från all debitering av skatt under tid då det råder trafikstörningar i anslutning till gränsen för de skattepliktiga passagerarna. En sådan ordning är givetvis helt orealistisk om systemet med trängselskatt skall kunna fylla sin avsedda funktion. Det bör därför inte införas någon särskild möjlighet till skattebefrielse i nu aktuella situationer.

7 Försök med trängselskatt i Stockholms kommun

7.1 Inledning

I budgetpropositionen för 2002 framhålls att om kommuner eller regioner efter beslut av en betydande majoritet gör framställan om att införa trängselavgifter som ett led i en bredare strategi för att komma till rätta med trafikens trängsel- och miljöproblem, kommer regeringen att bereda frågan (prop. 2001/2002:1, bilaga 27, utgiftsområde 22, s. 24 f.).

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet tecknade i oktober 2002 den s.k. 121-punktsöverenskommelsen. Överenskommelsen omfattar mandatperioden fram till riksdagsvalet 2006. En av punkterna i överenskommelsen innebär att partierna är beredda att pröva möjligheten att låta de kommuner eller regioner som så önskar införa trängselskatter. I dessa fall kommer regeringen således att medverka till en överenskommelse mellan staten och den berörda kommunen/regionen. I överenskommelsen anges vidare att ett flerårigt fullskaligt försök med trängselskatter införs i Stockholms innerstad och att en kontrollstation skall hållas vid årsskiftet 2005/06.

Sedan trafikutskottet i ett betänkande (bet. 2002/03:TU3) redovisat sitt ställningstagande om att något krav på ”betydande” majoritet i kommunerna inte skall finnas, ställde sig riksdagen den 27 mars 2003 bakom utskottets förslag i betänkandet.

I 2003 års ekonomiska vårproposition (prop. 2002/03:100), anförde regeringen bl.a. följande (s. 37). Förberedelserna inför försöket med trängselavgifter i Stockholms stad går vidare. Regeringen följer utvecklingen och är beredd att stödja försöket såväl avseende lagstiftning som övriga förberedelser. Beslut om den exakta utformningen av statens

medverkan bland annat avseende garantier och investeringskostnader för försöket kommer att fattas så snart Stockholmsberedningens förslag har beretts inom Regeringskansliet men också tillsammans med Stockholms stad och Stockholms läns landsting.

Sedan Stockholmsberedningen överlämnat sitt delbetänkande, Trängselavgifter (SOU 2003:61) anförde regeringen i budgetpropositionen för 2004 (prop. 2003/04:1) bl.a. följande (s. 225). Regeringens ambition är att försöket med trängselskatt i Stockholms stad skall genomföras enligt uppsatt tidsplan. Regeringen avser, såsom aviserats i vårpropositionen 2003, att bistå försöket och medverka till att det fullföljs, bland annat vad gäller uppbyggnaden av uppördssystemet och förstärkning av kollektivtrafiken.

7.1.1 Trängselskatt i Stockholms kommun

Förslag: Trängselskatt skall på försök införas i Stockholms kommun.
--

Kommitténs förslag: Kommittén lämnar inga synpunkter på om trängselskatt skall införas i Stockholms kommun. Kommittén anför dock att för att tillgodose det i regeringsformen föreskrivna kravet på beredning av ett förslag till lag om trängselskatt, som skall kunna tillämpas på försöket i Stockholm, lämnas i betänkandet ett förslag till utformning av den bilaga till lagen som är tänkt att gälla för försöket i Stockholm.

Remissinstanserna: Flertalet kommuner som har yttrat sig i frågan, liksom *Stockholms Handelskammare*, avstyrker förslaget om att införa trängselskatt i Stockholm. *Stockholms kommun* tillstyrker i huvudsak kommitténs förslag. Stockholms kommun understryker dock de farhågor som flera av kommunens instanser lyfter fram och som grundar sig i att de förslag som presenterats i betänkandet inte till fullo är anpassade till det fullskaleförsök med miljöavgifter som skall genomföras i Stockholms innerstad. Den övervägande delen av resterande remissinstanser uttalar sig inte särskilt i frågan.

Skälen för förslaget: Den 2 juni 2003 fattade Stockholms kommunfullmäktige beslut, med en omröstning som utföll med 51 ja-röster mot 49 nej-röster, om försöksverksamhet med miljöavgifter/trängselavgifter i Stockholms kommun. Detta under förutsättning att riksdagen fattar beslut om en lagstiftning som möjliggör detta.

I en skrivelse till Finansdepartementet, daterad den 19 juni 2003, har Stockholms kommun hemställt om att få genomföra ett försök med miljöavgifter/trängselavgifter i enlighet med sitt kommunfullmäktigebeslut från den 2 juni 2003 (dnr Fi 2003/3364).

Beslutanderätt till en lag om trängselskatter har vare sig en kommun eller ett landsting som vill införa sådan skatt. Trängselskatter är som tidigare konstaterats en statlig skatt som regeringen har förslagsrätt till, men som riksdagen fattar beslut om.

Mot bakgrund av dels innehållet i den 121-punktsöverenskommelse som redogjorts för ovan, liksom mot bakgrund av vad som redovisats ovan i tidigare propositioner, dels att Stockholms kommunfullmäktige

anser att det bör göras ett försök med miljöavgifter/trängselavgifter samt även har gjort framställan om detta hos regeringen, är det vara angeläget att föreslå att trängselskatt på försök skall införas i Stockholms kommun.

Det konstateras att Stockholms kommuns fullmäktigebeslut den 2 juni 2003 angående försöksverksamhet med trängselskatt, har fattats med enkel majoritet och att beslutet således uppfyller trafikutskottets justerade krav. Regeringen avgör dock om och när den vill lämna en proposition till riksdagen i frågan.

Det anses att förutsättningar för att införa en lag om trängselskatt som, åtminstone till en början, skall gälla enbart ett försök med sådana skatter i Stockholms kommun är uppfyllda. Det föreslås därför att en lag om trängselskatt skall införas. Intäkterna från försöket kommer att återföras till regionen.

7.2 Frågor rörande försöket med trängselskatt i Stockholms kommun

7.2.1 Skattebelagda passager

Förslag: De skattebelagda passagera vid betalstationer skall framgå av en bilaga till lagen om trängselskatt. Bilar som passerar en betalstation till och från Lidingö kommun skall inte omfattas av skatteplikt om passagen, inom 30 minuter från att skattskyldighet egentligen inträdde, fortsätter ut ur skattebelagd passage via annan betalstation. Essingeleden skall för närvarande inte omfattas av de skattebelagda passagera.

Kommitténs bedömning: Kommittén konstaterar att det inte har funnits tid för kommittén att närmare studera Stockholms kommunfullmäktigebeslut från den 2 juni 2003, och lämnar därför synpunkter endast på två delar av beslutet. Det gäller de delar av fullmäktiges beslut som avser Lidingö kommun och Essingeleden. Kommittén anser att det inte är en rimlig lösning att invånarna i Lidingö kommun måste betala trängselskatt för att komma ut på det allmänna vägnätet, eftersom kommunfullmäktige i Lidingö inte har fattat några beslut om trängselskatter. Kommittén vill understryka vikten av att för Lidingös del komma fram till en annan lösning än den kommunfullmäktige i Stockholm beslutat om. Enligt kommittén bör en lösning väljas som undanröjer de nämnda olägenheterna för invånarna på Lidingö. Med hänsyn till Essingeledens betydelse för förbindelserna mellan södra och norra delarna av Stockholms län samt att vägsträckan är en del av E 4 som går genom hela landet från Helsingborg till Haparanda, skulle det enligt kommitténs mening vara fel att skattebelägga leden innan en annan förbifart är klar.

Remissinstanserna: Länsstyrelsen i Stockholms län anser att systemet med trängselskatt måste utformas med hänsyn till kösituationen på Essingeleden och möjligheten att klara miljö kvalitetsnormen för kväveoxid och partiklar också på denna led. Om skatt måste tas ut på Essingeleden för att klara detta bör, enligt länsstyrelsen, skatteuttaget

omfatta endast högtrafiktiden. Ett antal kommuner, bl.a. *Lidingö*, *Nacka* och *Huddinge kommuner*, har ansett att invånarna på Lidingö skall befrias från skatt. *Vägverket* delar kommitténs uppfattning att införandet av trängselskatt i en kommun inte får resultera i att invånarna i en annan kommun ”stängs ute” från det allmänna vägnätet. *Vägverket* anser att Essingeleden inte bör ingå i försöket mot bakgrund av ledens uppgift och funktion i det vägsystem som för närvarande finns i regionen. Verket påpekar även effekter för leden, dels till följd av införandet av trängselskatt, dels till följd av försöket i kombination med andra åtgärder såsom öppnandet av Södra Länken, omfattande reparationer i Söderledstunneln m.m., vilket utöver kraftiga trafikomfördelningar till leden genererar överskridande av miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet. *Boverket* anför att systemet med trängselskatter inte bör leda till att miljö kvalitetsnormen för kväveoxider överskrids på Essingeleden. *Boverket* anför vidare att bland de möjligheter som kan stå till buds är att studera och överväga möjligheter att skattebelägga av- och påfarter på Essingeleden, liksom att frågan om risken för ökad nattrafik med tunga fordon bör observeras. *Banverket* påpekar att järnvägens kapacitet till och från Stockholm i högtrafik är fullt utnyttjad i dag. *Uppsala* och *Eskilstuna kommuner* anför att om Essingeleden undantas från skattebeläggning, kommer det att innebära försämrad framkomlighet för de mer långväga trafikanterna som vill utnyttja leden för genomfart. *Uppsala kommun* menar dessutom att i den fortsatta utformningen av systemet måste Essingeledens funktion som genomfartsled kunna säkras. *Svenska Naturskyddsföreningen* menar att det är nödvändigt att även Essingeleden beläggs med skatt. Om inte detta sker kommer köproblemen på leden, enligt föreningen, att förvärras med ett antal negativa effekter, bl.a. en ökad tudelning av regionen. De argument mot en skattebeläggning som redovisas är, enligt Svenska Naturskyddsföreningen, ohållbara. Svenska Naturskyddsföreningen anför vidare att på delar av Essingeleden väntas miljö kvalitetsnormerna för såväl kväveoxid som partiklar (PM10) att överskridas och om ett system med trängselskatt som undantar Essingeleden införs måste effekterna av denna åtgärd på halterna av kväveoxider och partiklar fullt ut kompenseras. Detta kan, enligt föreningen, ske genom att man på andra sätt begränsar trafiken på leden i åtminstone samma omfattning som den ökning av trafiken skattesystemet orsakar. Föreningen anser vidare att det inte finns några sakliga motiv till att befria trafikanterna på Lidingö från skatt, eftersom även trafiken till och från Lidingö bidrar till trängselproblem. *Nature Associates* anser att det är uppenbart att frånvaron av skatt på Essingeleden kommer att minska framkomligheten på E 4 och öka sannolikheten för att leden för lång tid framåt överskrider EU:s luftkvalitetsnormer. *Nature Associates* anför vidare att det saknas anledning att ta ut skatt på fordon som färdas mellan riksvägnätet och Lidingö.

Skälen för förslaget

Trafiken till och från Lidingö kommun

Stockholms kommun har i fullmäktiges beslut från den 2 juni 2003 om godkännande av genomförande av ett försök med miljöavgifter/trängselavgifter, angett sin synpunkt på det skattebelagda områdets omfattning. Kommunen har därvid även angett i vilka hänseenden lagstiftningen enligt kommunen bör anpassas till de lokala förutsättningarna och kommunens önskemål om det skattebelagda områdets omfattning, skattens storlek, undantag från skattskyldighet samt hur och när betalning skall ske.

Vad gäller problematiken med trafiken till och från Lidingö har fullmäktige i Stockholms kommun ansett att det skall finnas betalningsportaler på Gasverksvägen och på Lidingövägen.

I skrivelse som kom in till Finansdepartementet den 23 december 2003, har framkommit uppgifter om att kommunfullmäktige skall föreslås förändra det tidigare fullmäktigebeslutet bl.a. enligt följande. Bilresor mellan Lidingö och övriga länet bör skattebefrias, under förutsättning att bilen passerar genom det skattebelagda området i Stockholms kommun inom en viss tid (dnr Fi2003/6624).

Om lagstiftningen utformas i enlighet med kommunfullmäktiges ursprungliga beslut innebär det att invånarna i Lidingö måste betala trängselskatt för att komma ut på det allmänna vägnätet. Visserligen måste även invånarna i Stockholms innerstad betala trängselskatt för att komma ut på det allmänna vägnätet. En skillnad är dock att kommunfullmäktige i Lidingö inte har framställt något begäran om att trängselskatter skall införas i kommunen.

Trängselskatt är en statlig skatt som skall beslutas av riksdagen, varför varken regeringen eller riksdagen är bunden av det beslut som kommunfullmäktige i Stockholm har fattat. Trafik till och från Lidingö orsakar lika mycket trängsel i centrala Stockholm som trafik från någon annan del av Stockholmsregionen. Till skillnad från invånarna i andra kommuner i regionen har dock invånarna i Lidingö kommun inte några andra alternativ för att ta sig mellan sin kommun och det allmänna vägnätet än genom de skattebelagda passagerna i Stockholms innerstad. Trafiken från och till Lidingö bidrar dock till trängsel i Stockholms kommun och en skatt skall därför betalas vid passage av en betalstation i Stockholms kommun. Mot bakgrund av att trafikanter från och till Lidingö inte har någon annan möjlighet att nå det allmänna vägnätet, anses det att trafik till och från Lidingö och övriga länet, under försöket med trängselskatter, i enlighet med vad som angetts i ovan nämnda skrivelse, skattebefrias under förutsättning att bilen passerar in och ut ur Stockholms kommun inom en viss tid (se vidare avsnitt 7.2.2).

Essingeleden

När det gäller Essingeleden noteras det att kommunfullmäktige i Stockholms kommun den 2 juni 2003 gett till känna att den leden inte skall vara skattebelagd. Kommunfullmäktige i Stockholms kommun har i samband härmed anfört följande.

Trafikvolymerna på Essingeleden är redan i dag mycket höga, framför allt under högrafiktimmar på förmiddag och eftermiddag. Trafiken väntas dessutom öka när Södra länken öppnar hösten 2004. Men Essingeleden är den huvudsakliga förbindelsen mellan södra och norra regionhalvan och en mycket stor del av trafiken på Essingeleden är trafik som varken har start eller mål i innerstaden. I remissyttranden från bland annat länets kommuner framhålls dessa argument för att Essingeleden skall vara fri från avgifter. Stockholms stad avser därför inte att avgiftsbelägga Essingeleden när försöket med miljöavgifter påbörjas. Stockholms stad kommer dock att ta initiativ till en överläggning med länets samtliga kommuner i syfte att enas om en acceptabel hantering av trafiken på Essingeleden för det fall att framkomligheten försämras gentemot hur den är i dag. Staden avser att i dessa överläggningar bland annat söka samförstånd kring acceptabel medelhastighet på Essingeleden. Dessa överläggningar skall vara vägledande för om en miljöavgift på Essingeleden skall inkluderas i försöket. Detta förutsätter dock att riksdagsbeslut möjliggör en sådan justering under försöksperioden. Åtgärder för att möjliggöra en trafikstyrning i rusningstrafik måste därför genomföras. I detta ingår att upphandla dubbelriktad avgiftsportal på Gröndalsbron.

Det anses med hänsyn till Essingeledens betydelse för förbindelserna mellan södra och norra delarna av Stockholms län samt att vägsträckan är en del av E 4 som går genom hela landet från Helsingborg till Haparanda, att det för närvarande inte är lämpligt att ta ut trängselskatt för färd på Essingeleden.

Ett flertal remissinstanser har framfört farhågor för att miljö kvalitetsnormerna för såväl kväveoxid som partiklar kommer att överskridas om Essingeleden inte skattebeläggs, eftersom en stor del av trafiken då kommer att välja leden som färdväg.

Med beaktande av att införandet av trängselskatt i Stockholm är en försöksverksamhet, anses det att om det visar sig att miljö kvalitetsnormerna överskrids eller om framkomligheten försämras gentemot hur den är i dag, får frågan om att skattebelägga Essingeleden beaktas vid en utvärdering av försöket.

7.2.2 Skattebeloppens storlek och maximibelopp per kalenderdygn

Förslag: Skattebeloppens storlek skall framgå av en bilaga till lagen om trängselskatt. Trängselskatt skall tas ut vid passage av en betalstation med 10 kronor, vardagar, utom lördagar, klockan 06.30–07.00, 09.00–15.30 och 18.00–18.30. Ett skattebelopp om 15 kronor skall tas ut vardagar, utom lördagar, klockan 07.00–07.30, 08.30–09.00, 15.30–16.00 och 17.30–18.30. Vid färd i högtrafik skall trängselskatt tas ut med 20 kronor, vardagar, utom lördagar, klockan 07.30–08.30 och 16.00–17.30.

Skattskyldighet inträder inte om en bil vid passage till eller från Lidingö kommun passerar två skilda betalstationer och restiden däremellan uppgår till högst 30 minuter. I övrigt betalas trängselskatt för färd till och från Lidingö kommun med samma belopp som gäller för andra resor.

Vardagar, utom lördagar, klockan 18.30–06.30, lördagar, helgdagar och dagar före helgdag skall någon skatt inte tas ut. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil skall högst uppgå till 60 kronor.

Kommitténs förslag: Uttalar sig inte i frågan.

Remissinstanserna: Uttalar sig inte särskilt i frågan, förutom vad som har framkommit i avsnitt 7.2.1.

Skälen för förslaget: Stockholms kommun har i det kommunfullmäktigebeslut som fattades den 2 juni 2003, i vilket det sedan i några avseenden har föreslagits justeringar i skrivelsen som inkom till Finansdepartementet den 23 december 2003, ansett att skatt bör tas ut enligt följande (dnr Fi2003/6624). Vid färd in i och ut ur det skattebelagda området tas, utom lördagar, ett belopp om 10 kronor ut, vardagar klockan 06.30–07.00, 09.00–15.30 och 18.00–18.30. Ett skattebelopp om 15 kronor skall tas ut vardagar, utom lördagar, klockan 07.00–07.30, 08.30–09.00, 15.30–16.00 och 17.30–18.30. Vid färd i högtrafik skall trängselskatt tas ut med 20 kronor, vardagar, utom lördagar, klockan 07.30–08.30 och 16.00–17.30. För färd till och från Lidingö kommun skall trängselskatt inte betalas om färden till eller från Lidingö kommun påbörjas eller avslutas utanför skattebelagt område inom viss tid från att passagen genom det skattebelagda området till eller från Lidingö kommun gjordes. I övrigt betalas trängselskatt för färd till och från Lidingö kommun med samma belopp som gäller för andra resor. Vardagar, utom lördagar, klockan 18.30–06.30, lördagar, helgdagar och dag före helgdag skall någon skatt inte tas ut. Ett maximalt skattebelopp om 60 kronor per kalenderdygn och bil skall införas.

Det anses att skattebeloppens storlek och maximibelopp per kalenderdygn som förordats i Stockholms kommuns fullmäktigebeslut den 2 juni 2003 samt i framställan den 23 december 2003, är väl anpassade. Dessa skall därför utgöra förslaget till skattebeloppens storlek, liksom förslaget att det högsta skattebelopp per kalenderdygn och bil som skall tas ut, skall uppgå till 60 kronor. Det bedöms dock att

orden ”in i eller ut ur skattebelagt område” lämpligen byts ut mot orden ”passage av en betalstation”, eftersom ett skattebelagt område inte alltid överensstämmer med var betalstationen är belägen.

Det bedöms att den gradvisa upp- och nedtrappningen av skattenivåerna, i anslutning till det skattebelopp som skall tas ut under högtrafik, är nödvändig. Med den föreslagna ”trappan” minskas risken för att bilister stannar eller saktar ned farten för att vänta in en billigare tidsperiod eller att bilister ökar farten till otillåtna hastigheter, eftersom de olika tidsintervallerna endast innebär en skillnad på fem kronor.

Om det under försöksperioden framkommer att skattenivåerna behöver ändras, lämnar regeringen en proposition till riksdagen om en sådan ändring.

Det anses också att passage in i och ut ur Lidingö kommun inte skall omfattas av skatteplikt, om passagen till eller från Lidingö kommun har påbörjats eller avslutats utanför skattebelagd betalstation inom 30 minuter från att passagen av en betalstation till eller från Lidingö kommun gjordes.

Skattebeloppens storlek skall framgå av en bilaga till lagen om trängselskatt.

7.2.3 Ikraftträdande

Förslag: Lagen om trängselskatt, som inledningsvis endast kommer att tillämpas i Stockholms kommun, skall gälla tills vidare. Bilagan till lagen, som reglerar de särskilda förutsättningar som gäller för Stockholms kommun, skall gälla under en försöksperiod från och med den xxx 2005 till och med den xxx. En utvärdering av effekterna av trängselskatten i Stockholms kommun kommer att genomföras under försöksperioden.

Kommitténs förslag: Uttalar sig inte i frågan.

Remissinstanserna: *Stockholms kommun* påpekar vikten av att den tidsbegränsning och möjlighet till utvärdering som Stockholms kommun har beslutat, måste kunna verkställas. Resten av remissinstanserna uttalar sig inte särskilt i frågan.

Skälen för förslaget: Såsom har angetts i bl.a. avsnitt 7.1, träffade Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet i oktober 2002 den s.k. 121-punktsöverenskommelsen. Överenskommelsen innebär bl.a. att partierna är beredda att pröva möjligheten att låta de kommuner eller regioner som så önskar införa trängselskatter. I dessa fall kommer regeringen att medverka till en överenskommelse mellan staten och den berörda kommunen/regionen. I sammanhanget får med begreppet regionen avses kommuner, landsting och/eller sådana sammanslutningar av kommuner och/eller landsting som ansvarar för trafikavgifter. I överenskommelsen anges vidare att ett flerårigt fullskaligt försök med trängselavgifter införs i Stockholms innerstad. En kontrollstation skall hållas vid årsskiftet 2005/06.

Stockholms kommunfullmäktige har i beslutet den 2 juni 2003 om försöksverksamhet med miljöavgifter/trängselavgifter i Stockholms kommun, anfört följande. Försöket är tidsbegränsat till 18 månader.

Stockholms kommun har angett att man i samband med de allmänna valen 2006 avser ha en folkomröstning för att fastställa kommuninvånarnas inställning till ett fortsatt system med trängselskatt.

Såsom har angetts i avsnitt 4.1 är ett system med trängselskatt något nytt. Vilka effekterna blir av ett införande av ett system med trängselskatt i Stockholms kommun, är svåra att förutse. I den s.k. 121-punktsöverenskommelsen har avtalats att "en kontrollstation skall hållas vid årsskiftet 2005/06". Även om det är riksdagen som, efter förslag från regeringen, beslutar om både lagens ikraftträdande och upphörande, kan den rådgivande folkomröstning som Stockholms kommun planerar att genomföra under hösten 2006 få betydelse för den fortsatta hanteringen av trängselskatter i Stockholms kommun.

Stockholms kommun har bedömt att försöket kan börja löpa från och med den xxx 2005 och gälla till och med den xxx.

Mot bakgrund härav föreslås det att lagen om trängselskatt skall gälla från den xxx 2005 och tills vidare. Bilaga till lagen om trängselskatt, som gäller för trängselskatt i Stockholms kommun, skall däremot vara begränsad till tiden från och med den xxx 2005 till och med den xxx. En utvärdering av effekterna av trängselskatten i Stockholms kommun kommer att göras under försöksperioden. Efter denna utvärdering får ställning tas till om lagen bör införas permanent.

8 Övriga skatterättsliga frågor

8.1 Avdrag för trängselskatt

<p>Förslag: För att säkerställa att trängselskatten blir effektiv utifrån syftet bör trängselskatt inte få dras av.</p>
--

Kommitténs förslag: Överensstämmer delvis med promemorians. Kommittén konstaterar i fråga om inkomstslaget näringsverksamhet att avdrag för särskilda skatter – till vilka trängselskatten får räknas – skall göras enligt 16 kap. 17 § inkomstskattelagen (1999:1229) under förutsättning att det är fråga om utgifter för intäkternas förvärvande och bibehållande. Beträffande inkomstslaget tjänst föreslås att avdragsrätt för utgifter för trängselskatt skall föreligga vid tjänsteresor men inte vid resor till och från arbetet.

Remissinstanserna: Merparten av remissinstanserna har inte yttrat sig särskilt i frågan. *Riksskatteverket* anser att någon avdragsrätt inte skall föreligga i inkomstslaget tjänst. Kommitténs förslag i fråga om inkomstslaget tjänst kommer enligt verket att medföra betydande kontrollproblem och kräva mycket resurskrävande utredningar. *Länsrätten i Stockholms län* anför att länsrätten i och för sig inte har något att erinra mot förslaget, men att det med kommitténs förslag kan antas att kontrollsvårigheter kommer att föreligga i fråga om arbetsresor och de fall där förmånsbeskattning skall ske.

Skälen för förslaget: Svenska allmänna skatter får inte dras av. Som sådana skatter räknas bland annat kommunal och statlig inkomstskatt, förmögenhetsskatt och kupongskatt. Detta gäller samtliga inkomstslag (9 kap. 4 § inkomstskattelagen). Särskilda skatter får dock dras av.

När det gäller inkomstslaget näringsverksamhet gäller enligt huvudregeln i 16 kap. 1 § inkomstskattelagen att utgifter för att förvärva och bibehålla inkomster skall dras av som kostnad. Det finns i inkomstslaget näringsverksamhet även en uttrycklig bestämmelse om att särskilda skatter som avser näringsverksamheten skall dras av (16 kap. 17 § inkomstskattelagen). Bestämmelsen tar sikte på den situationen att den skattskyldige också är skattskyldig för den särskilda skatten. Trängselskatt är betrakta som en särskilda skatt i den mening som avses i bestämmelsen.

Även i inkomstslaget tjänst gäller att utgifter för inkomsternas förvärvande och bibehållande skall dras av. Skatten utgör i detta fall normalt en del av det pris som betalas för varan eller tjänsten.

Enligt huvudregeln i inkomstbeskattningen borde således trängselskatten få dras av, förutsatt att den utgör en utgift för inkomsternas förvärvande och bibehållande.

Kommittén menar att trängselskatten skall kunna få dras av om den utgör en kostnad i näringsverksamhet eller i tjänst vid tjänsteresor. Däremot skall trängselskatten inte få dras av som utgift vid resor mellan bostad och arbetsplats.

Kommitténs förslag innebär således en åtskillnad i den skattemässiga behandlingen av utgifterna beroende på vad för typ av resa den skattskyldige företagit. Är det fråga om en tjänsteresa, dvs. en resa som sker i arbetet, skall avdrag göras för utgiften för trängselskatt. Utgiften skall däremot inte dras av om det är fråga om en resa mellan bostad och arbetsplats.

Kommitténs ställningstagande grundar sig på ett propositionsuttalande (prop. 1993/94:90 s. 106) i samband med införandet av avdragsrätt för väg- bro- och färjeavgifter vid arbetsresor. Uttalandet innebär att väg- eller broavgifter som i statsrättslig mening är en skatt inte skulle få dras av. Trängselskatten skiljer sig emellertid avsevärt från de väg-, bro och färjeavgifter som då var aktuella när det gäller bl.a. omfattning och ekonomisk betydelse. Det är därför mindre lämpligt att utan vidare applicera propositionsuttalandet på trängselskatten utan frågan om avdragsrätt bör främst bedömas utifrån andra omständigheter.

Den lösning som kommittén föreslagit kan leda till en rad oönskade effekter. Uppdelningen kan leda till godtyckliga skattemässiga resultat. Frågan om en resa är i tjänsten eller en resa mellan bostaden och arbetsplatsen kan bli beroende av hur den skattskyldige planerar sin arbetsdag. Ett avdragsförbud för trängselskatt vid resor mellan bostaden och arbetsplatsen kommer sannolikt inte heller att få någon betydelse för personer som har bilförmån. Detta eftersom det är ägaren av bilen som är skattskyldig för trängselskatten och inte föraren.

Skatteverket har påpekat att uppdelningen kommer att medföra betydande kontrollproblem och kräva resurskrävande och tidsödande utredningar. Skattskyldiga som regelbundet rör sig in i och ut ur aktuellt område förutsätts hålla noggrann kontroll på vilka resor som görs i

tjänsten respektive mellan bostaden och arbetsplatsen. Antalet överklaganden till domstolarna kan också väntas bli betydande.

Invändningarna mot kommitténs förslag talar för att en annan lösning bör sökas. Ett generellt avdragsförbud i bara inkomstslaget tjänst, såsom Skatteverket föreslagit, är inte en acceptabel lösning. Det missgynnar fall där arbetstagaren själv betalar utgifter för resor i tjänsten i förhållande till dem där arbetsgivaren betalar utgifterna direkt, vilket inte alltid är möjligt. Utgångspunkten för en lösning bör i stället vara att trängselskatten behandlas skattemässigt lika oavsett i vilket inkomstslag den utgör en utgift.

Om utgifter för trängselskatt vid resor mellan bostad och arbetsplats får dras av leder det dock till delvis andra fördelningseffekter än de som kommittén utgått från, vilket har sin grund i reglerna för avdrag för utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen.

Reglerna för avdrag vid sådana resor, som finns i 12 kap. 26–28 §§ inkomstskattelagen, innebär att avdrag skall göras för skäligen utgifter för sådana resor om arbetsplatsen ligger på ett sådant avstånd från den skattskyldiges bostad att han behöver använda något transportmedel. För avdrag för bilresor krävs normalt att avståndet är minst fem kilometer och att den skattskyldige regelmässigt gör en tidsvinst på minst två timmar jämfört med att använda allmänna transportmedel. Saknas allmänna transportmedel tillämpas dock inte tvåtimmarsregeln. Den som använder bilen i tjänsten minst 160 dagar per år ges också avdrag för bilresor till och från arbetet oavsett tidsvinst eller avstånd. Avdrag ges med 16 kronor per mil för bilresor och i övrigt med faktiska kostnader. Utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter skall också dras av.

Generellt gäller att avdrag vid resor mellan bostad och arbetsplats skall göras endast till den del resekostnaderna under året överstiger 7 000 kronor.

Preliminära beräkningar visar att ca en fjärdedel av hushållen kan göra avdrag för resor mellan bostaden och arbetsplatsen. Avdragsmöjligheten gör att trängselskatten får mindre ekonomiskt genomslag för personer som har förvärvsinkomster av den storleken att de skall betala statlig inkomstskatt än för personer som endast betalar kommunal inkomstskatt. Om bruttokostnaden för trängselskatten antas uppgå till 8 000 kronor per år innebär det för en inkomsttagare med en marginalsatt på 56,5 procent att den årliga nettokostnaden för trängselskatten blir ca 3 500 kronor, om utgiften för trängselskatten får dras av. För en inkomsttagare som enbart betalar kommunal inkomstskatt med genomsnittlig marginalsatt på 32,7 procent blir den årliga nettokostnaden ca 5 400 kronor. Den ekonomiska bördan av trängselskatten blir i bägge fallen lägre än om avdrag inte medges. Uttryckt som andel av den disponibla inkomsten blir däremot den extra börda som uppstår om avdrag inte får göras större för låginkomsttagaren än för höginkomsttagaren.

En avdragsmöjlighet för utgifter för trängselskatten vid resor mellan bostad och arbetsplatsen medför också att skattens styrande effekt försvagas för personer som kan dra av för skatten, vilket kan öka trafikströmmarna jämfört med vad kommittén utgått från. En avdragsrätt kan anses i viss mån motverka syftet med att införa trängselskatten. Trängselskatten syftar till att motverka trängsel i gatunätet och därigenom även uppnå en förbättrad miljö. Skattens storlek är avvägd för

att uppfylla det syftet. Det är rimligt att trängselskatten behandlas lika oberoende av i vilket inkomstslag trängselskatten utgör en utgift. Ett generellt avdragsförbud för trängselskatten utgör i och för sig ett avsteg från huvudregeln att utgifter för att förvärva och bibehålla inkomster alltid skall dras. Ett avdragsförbud ställer bl.a. krav på att företagen återför trängselskatten till beskattning i inkomstdeklarationen och förbudet kan få större betydelse för små företag. Det kan också medföra att arbetstagare riskerar att få stå för en del av kostnaderna för tjänsteresor. Med hänsyn till den påtalade incitamentsförsvagningen och fördelningseffekterna som en avdragsrätt medför framstår ett generellt avdragsförbud trots detta som en rimlig lösning. Ett generellt avdragsförbud för trängselskatten fördelar konsekvenserna av skatten mer jämlikt mellan olika grupper i samhället och är därför att föredra. Trängselskatten bör således inte få dras av varken i näringsverksamhet, tjänst eller kapital.

Avdragsförbudet föranleder ett tillägg i 9 kap. 4 § inkomstskattelagen.

8.2 Avdrag för trängseltillägg

Bedömning: Avdrag bör inte medges för trängseltillägg.

Kommitténs bedömning: Stämmer överens med promemorians.

Remissinstanserna: De remissinstanser som har uttalat sig i frågan tillstyrker eller har inga invändningar mot bedömningen.

Skälen för bedömningen: I avsnitt 6.7.2. och 6.7.3. har föreslagits att en skattskyldig som inte betalar trängselskatt, skall påföras en sanktion som är speciellt utformad för trängselskatter. Det har vidare föreslagits att en sådan sanktion skall benämnas trängseltillägg. Trängseltillägg är således en offentlighetsrättslig sanktionsavgift.

I 9 kap. inkomstskattelagen (1999:1229) finns bestämmelser om utgifter som inte får dras av vid inkomstbeskattning. I 9 kap. 9 § inkomstskattelagen anges att offentlighetsrättsliga sanktionsavgifter inte är avdragsgilla. Denna bestämmelse är utformad som ett generellt avdragsförbud och eventuella undantag skall anges i lagen. Det har ännu inte ansetts finnas skäl att föreskriva undantag för någon sanktionsavgift (jfr prop. 1999/2000:2, Del 2 s. 111). I likhet med vad som gäller för andra sanktionsavgifter bör avdrag inte medges för trängseltillägg. Någon ändring i nu gällande lagstiftning behöver med anledning härav inte göras.

8.3 Mervärdesskatt

Bedömning: Mervärdesskatt bör inte tas ut på trängselskatt.
--

Kommitténs bedömning: Stämmer överens med promemorians.

Remissinstanserna: I stort sett samtliga remissinstanser som yttrat sig i frågan delar kommitténs bedömning och slutsats. *Riksskatteverket* och *Vägverket* anger dock en annan grund för den bedömning som leder fram till samma slutsats som kommittén, nämligen att eftersom avsikten är att

staten skall uppbära trängselskatten i en verksamhet som får anses utgöra myndighetsutövning, är verksamheten inte yrkesmässig.

Skälen för bedömningen: Mervärdesskatt skall betalas till staten vid sådan omsättning inom landet av varor eller tjänster som är skattepliktig och görs i en yrkesmässig verksamhet, se 1 kap. 1 § första stycket 1 mervärdesskattelagen (1994:200, ML). Med omsättning av tjänst förstås enligt 2 kap. 1 § andra stycket ML att en tjänst utförs, överlåts eller på annat sätt tillhandahålls mot ersättning. Av 3 kap. 3 § första stycket 10 ML framgår att skatteplikt gäller för upplåtelse för trafik av väg, bro eller tunnel. Statens, ett statligt affärsverks eller en kommuns omsättning av vara eller tjänst mot ersättning, utgör enligt 4 kap. 7 § första stycket 1 ML inte yrkesmässig verksamhet om omsättningen ingår som ett led i myndighetsutövning.

Bestämmelserna för mervärdesskatten grundas på EG-direktiv, varav det sjätte direktivet är det viktigaste (rådets sjätte direktiv 77/388/EEG av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningskatter – Gemensamt system för mervärdesskatt: enhetlig beräkningsgrund¹). Enligt artikel 2.1 i sjätte direktivet skall mervärdesskatt betalas för tillhandahållande av varor och tjänster mot vederlag av en skattskyldig person i denna egenskap. Offentlighetsrättsliga organ anses enligt artikel 4.5 inte som skattskyldiga personer när det gäller verksamhet eller transaktioner som de utför i sin egenskap av offentliga myndigheter, även om de i samband därmed erhåller ersättning. När de genomför sådana verksamheter eller transaktioner skall de dock ändå betraktas som skattskyldiga personer, om det skulle leda till konkurrensnedvridning av viss betydelse, ifall de behandlades som icke skattskyldiga personer.

EG-domstolen har avgjort flera mål där frågan varit om upplåtelse av en bro samt vägar mot avgift skall medföra skattskyldighet för mervärdesskatt (mål C-276/98, C-83/99, C-260/98, C-408/97, C-358/97, C-359/97 och C-276/97). Domstolen har därvid konstaterat att begreppet tillhandahållande av tjänster mot vederlag i den mening som avses i det sjätte direktivet förutsätter att det finns en direkt koppling mellan den tjänst som tillhandahålls och det motvärde som erhålls. Domstolen menade att de i målen aktuella tillhandahållandena av vägnät mot betalning av vägtullar kunde anses som tillhandahållanden mot vederlag. Användningen av vägnätsdelen villkorades nämligen av betalningen av en vägtull, vars belopp bland annat var betingat av typen av fordon som användes och den vägsträcka som tillryggalades. Det fanns därmed enligt domstolen ett direkt och nödvändigt samband mellan den tillhandahållna tjänsten och det penningvederlag som erhöles. Tillhandahållandet var därmed möjligt att beskatta. Skatteplikt förelåg dock ändå inte i de fall verksamheten bedrevs av ett offentligt organ och detta organ bedrev verksamheten i egenskap av myndighet. Domstolen uttalade att med verksamheter som offentlighetsrättsliga organ bedriver i egenskap av myndigheter avses sådana verksamheter som dessa organ utför inom ramen för den särskilda rättsliga reglering som gäller för dem.

Det har konstaterats att trängselskatt är en statlig skatt. Ställningstagandet motiveras bl.a. med att det allmännas motprestation,

¹ EGT L 145, 13.6.1977, s. 1 (Celex 31977L0388).

rätten att använda gatu- och vägnätet i ett visst område, som bilisten erhåller för sin betalning av trängselskatt inte kan ses så preciserad och individuell som krävs för att det statsrättsligt skall vara fråga om en avgift. Mot denna bakgrund bör det inte bli aktuellt att också ta ut mervärdesskatt på den nya pålagan.

9 Trängselskatt och integritet

9.1 Allmänt om trängselskatt och integritet

Vikten av att värna den personliga integriteten har på ett mycket tydligt sätt framhållits i de överväganden med förslag till olika system för vägavgifter som tidigare presenterats (se bl.a. Ds 1993:52 s. 24 ff., SOU 1994:142 s. 85 ff. och SOU 1998:169 s. 81 ff.). I samtliga utredningar har betydelsen av att minimera risken för intrång i enskildas integritet betonats, samtidigt som denna risk vägts mot värdet av att införa smidiga och effektiva tekniska lösningar för betalning och kontroll av avgifterna. Även i det nu aktuella betänkandet behandlas frågan om hur ett system med trängselskatt påverkar enskildas integritet och hur systemet bör utformas för att ingreppet i den personliga integriteten skall bli så litet som möjligt (se SOU 2003:61 s. 93 ff.).

Det är inte lätt att definiera begreppet personlig integritet på ett entydigt sätt. Begreppet kan ha olika betydelse för olika personer och i olika situationer. Mycket kortfattat kan personlig integritet beskrivas som varje människas rätt till en skyddad personlig sfär. Rent allmänt kan det vidare sägas att en kränkning av den personliga integriteten innebär ett intrång i en sådan sfär som den enskilde är tillförsäkrad på något sätt, till exempel genom lagstiftning.

När man konstruerar ett system med skatteuttag för förande av fordon på väg måste även integritetsskyddet beaktas. Om systemet utformas så att det är nödvändigt att registrera vilket fordon som framförts var och när, innebär det en begränsning i den anonymitet som av tradition är karakteristisk för vägtrafik och det minskar bl.a. rätten att få vara i fred. Det torde i och för sig inte finnas några hinder mot att skattskyldighet åläggs en anonym person, t.ex. den som passerar en betalstation med bilen. Att ha ett system som i enlighet härmed tillåter anonyma betalningar av trängselskatt vore att föredra med hänsyn till integritetsskyddet som inte bör inskränkas i onödan. Ur skattesynvinkel är det främmande att införa ett system med anonyma skattebetalningar. En närmare beskrivning av hur bl.a. integriteten påverkas av det föreslagna trängselskattesystemet görs i de följande avnitten.

Inom ramen för det föreslagna systemet med trängselskatt gör integritetsaspekter sig gällande i flera skeden; både vid kontrollen av vilka fordon som passerar en betalstation, när skattebeslut skall fattas och i samband med kontrollen av att trängselskatt betalas. Frågor som måste besvaras är om allmän kameraövervakning bör få användas inom ramen för systemet med trängselskatt och om så är fallet hur

kameraövervakningen skall anordnas så att den så litet som möjligt inkräktar på den personliga integriteten. Vidare måste det analyseras i vad mån personuppgifter kommer att behandlas och hur denna behandling i så fall skall regleras. Slutligen måste det övervägas om det är nödvändigt att göra några ändringar i sekretesslagstiftningen med anledning av systemet med trängselskatt.

Nedan behandlas var och en av de angivna frågeställningarna.

9.2 Kameraövervakning

Förslag: I syfte att samla in de uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt skall kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas skall kameraövervakning få användas vid en sådan passage där trängselskatt tas ut, utan krav på tillstånd eller anmälan enligt lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning. En bestämmelse med detta innehåll tas in i den lagen. Vidare undantas sådant material som har tagits upp vid övervakning som sker inom ramen för systemet med trängselskatt från bestämmelsen i 14 § lagen om allmän kameraövervakning om att material från allmän kameraövervakning får bevaras högst en månad.

Bedömning: Bestämmelser om hur länge sådant material som har tagits upp vid kameraövervakning inom ramen för systemet med trängselskatt får bevaras kan tas in i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Kommitténs förslag: Överensstämmer såvitt avser tillståndsfrågan med promemorians. Kommittén har dock inte lämnat något förslag om att tiden för hur länge material som tagits upp vid kameraövervakningen inom ramen för systemet med trängselskatt närmare skall författningsregleras. Kommittén har inte heller behandlat frågan om kameraövervakningen bör vara anmälningspliktig.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inte yttrat sig över förslaget i denna del. *Stockholms tingsrätt* och *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* menar att det intrång i den personliga integriteten som kameraövervakningen innebär får anses godtagbar. *Solna kommun* däremot avstyrker att kameraövervakningen i samband med uttaget av trängselskatt undantas från kravet på tillstånd enligt lagen om allmän kameraövervakning. Två remissinstanser, *Kammarrätten i Göteborg* och *Kammarrätten i Sundsvall*, ifrågasätter om den nu aktuella kameraövervakningen, på sätt kommittén anser, är att jämföra med sådan kameraövervakning som inte är tillståndspliktig enligt lagen om allmän kameraövervakning, bl.a. Vägverkets trafikövervakning. *Kammarrätten i Göteborg* menar därför att kameraövervakningen bör vara tillståndspliktig. Som alternativ till detta kan enligt *kammarrätten* övervakningen och därtill hörande frågor författningsregleras. Även *Justitiekanslern* menar att det kan diskuteras om inte risken för integritetsintrång är större vid den kameraövervakning som är aktuell i anslutning till trängselskatt än vid den övervakning som i dag får ske utan tillstånd. Enligt *Justitiekanslern* förutsätter ett väl fungerande system för trängselskatt dock att bl.a. övervakningen kan anordnas på ett enkelt

och tillförlitligt sätt. Under förutsättning att villkoren för övervakningen närmare regleras i författning väger enligt Justitiekanslern de skäl som talar för att övervakningen undantas från kravet på tillstånd tyngre än skälen mot. Justitiekanslern pekar dock på att även om kameraövervakningen inte blir tillståndspliktig, kommer bestämmelserna i lagen om allmän kameraövervakning om bl.a. bevarande av bildmaterial att vara tillämpliga.

Skälen för förslaget och bedömningen

Inledning

I lagen om allmän kameraövervakning finns bestämmelser om när övervakningsutrustning, bl.a. övervakningskameror, får användas. Som huvudregel krävs enligt 5 § tillstånd till allmän kameraövervakning för att en övervakningskamera skall få vara uppsatt så att den kan riktas mot en plats dit allmänheten har tillträde. I 6 § finns bestämmelser om vad som skall beaktas vid en tillståndsprövning. Tillstånd till allmän kameraövervakning skall meddelas om intresset av övervakningen väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli övervakad. Vid bedömningen av intresset av allmän kameraövervakning skall särskilt beaktas om övervakningen behövs för att förebygga brott, förhindra olyckor eller därmed jämförliga ändamål. Vid bedömningen av den enskildes intresse av att inte bli övervakad skall särskilt beaktas hur övervakningen skall utföras och vilket område som skall övervakas.

Vissa typer av kameraövervakning är enligt 7 § undantagna från kravet på tillstånd. Såvitt nu är av intresse gäller detta dels sådan övervakning som utförs av Vägverket vid trafikövervakning, dels sådan övervakning som en polismyndighet utför vid automatisk hastighetsövervakning. Den först nämnda övervakningen sker vid vissa infarter på motorvägar och i vägtunnlar i syfte att samla in underlag för att till allmänheten förmedla information och varningar i avsikt att minska riskerna för trafikolyckor. Bildmaterialet används även som underlag för att bedöma vilka räddningsinsatser som krävs vid inträffade trafikolyckor. Vidare använder Vägverket kameraövervakning i syfte att samla in uppgifter om väglaget för att kunna sätta in snöröjning etc. när det är erforderligt.

Vissa typer av kameraövervakning får enligt 11 och 12 §§ bedrivas enbart efter anmälan. En anmälan skall enligt 15 § göras hos länsstyrelsen i det län där kameraövervakning skall ske.

Bör kameraövervakning få användas inom ramen för systemet med trängselskatt och bör i så fall övervakningen vara undantagen kravet på tillstånd?

Ett väl fungerande system med trängselskatt förutsätter, som flera av remissinstanserna har konstaterat, att kameraövervakning används som ett led i kontrollen av att skattskyldigheten fullgörs. Kameraövervakning är vidare nödvändig för att samla in de uppgifter om vilka fordon som har passerat en betalstation som behövs för att skattebeslut skall kunna

fattas. Kameraövervakningen bör dock arrangeras på ett sådant sätt att den inkräktar på den personliga integriteten hos trafikanterna så litet som möjligt. En första fråga som måste besvaras i detta sammanhang är om kameraövervakningen på sätt kommittén föreslår skall undantas från kravet på tillstånd enligt lagen om allmän kameraövervakning. För att besvara frågan kan en jämförelse göras med de ovan angivna situationerna där kameraövervakning av vägtrafik redan i dag är undantagen från kravet på tillstånd. Ledning för besvarandet av frågan kan vidare sökas i 6 § lagen om allmän kameraövervakning och i förarbetena till den bestämmelsen (se prop. 1997/98:64 s. 55). Enligt förarbetena skall det vid den bedömning av den enskildes intresse av att inte bli övervakad som skall göras enligt 6 § lagen om allmän kameraövervakning särskilt beaktas hur övervakningen skall utföras och vilket område som skall övervakas.

Vid en jämförelse mellan de båda ovan nämnda typerna av kameraövervakning som i dag är undantagna från kravet på tillstånd enligt lagen om allmän kameraövervakning och den kameraövervakning som kommer att ske i samband med uttaget av trängselskatt kan följande konstateras. Syftet med de olika typerna av kameraövervakning är delvis olika. Den kameraövervakning som polisen bedriver syftar främst till att upptäcka hastighetsöverträdelser, dvs. straffbelagda handlingar, medan den kameraövervakning som Vägverket utför snarast syftar till att öka säkerheten och framkomligheten i trafiken. Båda dessa syften är sådana som skall beaktas vid bedömningen av intresset av allmän kameraövervakning vid en tillståndsprövning enligt 6 § lagen om allmän kameraövervakning. Kameraövervakningen i samband med uttaget av trängselskatt däremot syftar till att inhämta uppgifter som behövs som underlag för skattebeslutet och för att upptäcka dem som försöker undandra sig skatt. Denna övervakning är alltså av fiskal karaktär. Detta syfte omfattas inte av uppräkningsen i 6 § lagen om allmän kameraövervakning. Även när det gäller vad som är nödvändigt att fotografera skiljer det sig mellan de olika typerna av kameraövervakning. Vid polisens hastighetsövervakning är det primära objektet en fysisk person, dvs. föraren, och det är därför nödvändigt att fotografera både föraren och fordonets registreringsskylt. Den övervakning som Vägverket utför inriktar sig inte direkt på de enskilda fordonen och förarna av dessa utan på vägen och trafiken. Möjligheten att urskilja särskilda fordon och förare på fotografierna är därför mycket små vid denna övervakning. I samband med övervakningen inom ramen för trängselskattesystemet är det primära objektet fordonet och, till skillnad från vad som är fallet vid hastighetsövervakningen, räcker det således att fotografera fordonets registreringsnummer. Med hänsyn härtill torde risken för att överskottsinformation, t.ex. vem som är passagerare i ett fordon, fångas på en bild vara större vid hastighetsövervakningen än vid den kameraövervakning som är nödvändig inom ramen för trängselskattesystemet. Vidare är det typiskt sett mindre integritetskränkande att fotografera ett fordons registreringsnummer än att fotografera föraren av ett fordon. När det gäller vilka personer som berörs av kameraövervakningen torde det inte vara någon skillnad mellan de olika typerna av övervakning. Potentiellt berörs samtliga vägtrafikanter av alla tre nu diskuterade typer av kameraövervakning.

Med beaktande av den nu gjorda jämförelsen bedöms, sammantaget, vid en avvägning mellan intresset av övervakningen och enskildas intresse att inte bli övervakade, att kameraövervakning inom ramen för systemet med trängselskatt kan accepteras och att denna övervakning bör undantas från kravet på tillstånd enligt lagen om allmän kameraövervakning. Vid denna bedömning beaktas särskilt att det endast torde vara nödvändigt att fotografera fordonets registrerings skylt vid övervakningen samt att materialet från kameraövervakningen i de allra flesta fall torde kunna förstöras efter relativt kort tid. Frågan om hur länge det är nödvändigt att bevara materialet behandlas närmare nedan. Till grund för ställningstagandet ligger vidare den omständigheten att det på ett tydligt sätt kommer att märkas ut att övervakning och registrering sker så att den som vill undvika registrering har möjlighet att göra det.

Någon anmälningsskyldighet i fråga om kameraövervakningen för Vägverkets del är inte påkallad. Anmälningsskyldigheten har till syfte att underlätta för länsstyrelsen vid tillsyn. Genom anmälan får länsstyrelsen reda på var det bedrivs kameraövervakning. Eftersom den kameraövervakning som kommer ske inom ramen för systemet med trängselskatt kommer att ske på ett fåtal platser kommer länsstyrelsen ändå att känna till kameraövervakningen. En anmälningsskyldighet ter sig då överflödig.

Sammanfattningsvis bedöms således att kameraövervakning bör få användas för en sådan passage där trängselskatt tas ut, utan krav på tillstånd eller anmälan enligt lagen om allmän kameraövervakning för att samla in de uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt skall kunna fattas och för att kontrollera att trängselskatt betalas. Detta bör på sätt kommittén föreslår komma till uttryck genom ett tillägg till 7 § lagen om allmän kameraövervakning.

Närmare bestämmelser om kameraövervakningen

Enligt 14 § lagen om allmän kameraövervakning får bildmaterial från sådan övervakning som huvudregel bevaras högst en månad. När bildmaterialet inte längre får bevaras skall det förstöras. Tidsgränsen om en månad gäller dock inte om materialet har betydelse för utredningen av brottslig verksamhet och tagits upp av en polismyndighet eller inom en månad från upptagningen lämnats över till polismyndighet eller åklagare eller om materialet ges in till domstol i mål om ansvar för brott.

När det gäller bildmaterialet från kameraövervakning inom ramen för systemet med trängselskatt kommer det mesta av bildmaterialet endast att behöva bevaras under den korta tidsperiod, som understiger en månad, fram till dess det har konstaterats att betalning har skett och tiden för begäran om omprövning har gått till ända. I det fall den betalningsskyldige undandrar sig skattskyldigheten eller i de fall där skattskyldigheten blir föremål för prövning i domstol måste bildmaterialet emellertid bevaras till dess betalningsskyldigheten fullgjorts eller överklagandet slutligt prövats. Denna tid kommer sannolikt i de flesta fall att överstiga en månad från det att övervakningen genomfördes. Med hänsyn härtill bör sådant material som har tagits upp vid kameraövervakning inom ramen för systemet med trängselskatt undantas från bestämmelsen i 14 § första stycket lagen om allmän

kameraövervakning. Eftersom materialet skall tas in i vägtrafikregistret bör frågan om bevarandet av materialet, med beaktande av 9 § första stycket i personuppgiftslagen (1998:204), regleras genom särskilda gallringsbestämmelser som lämpligen tas in i 3 kap. förordningen om vägtrafikregister. Genom sådana föreskrifter kan det integritetsintrång som behandlingen av materialet innebär begränsas. Gallringsbestämmelserna behandlas utförligare i avsnitt 9.3.

9.3 Behandling av personuppgifter

Förslag: Behandlingen av personuppgifter i anslutning till uttaget av trängselskatt skall ske inom ramen för bestämmelserna i lagen (2001:558) om vägtrafikregister såvitt avser Vägverkets verksamhet och lagen (2001:181) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet såvitt avser Skatteverkets verksamhet. I lagen om vägtrafikregister införs en bestämmelse som innebär att det i vägtrafikregistret skall föras in de uppgifter som behövs för att Vägverket skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen om trängselskatt.

Bedömning: De uppgifter som har inhämtats för att Vägverket skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen om trängselskatt skall gallras ur vägtrafikregistret så snart som möjligt.

Kommitténs bedömning: Kommittén konstaterar att det inte föreligger något hinder mot att registrera personuppgifter för att kontrollera om trängselavgifter betalas eftersom detta är att anse som myndighetsutövning och registreringen då är tillåten enligt 10 e § personuppgiftslagen (1998:204).

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Göteborg* menar att om digitala kameror kommer att användas vid kameraövervakningen torde personuppgiftslagen vara tillämplig på stora delar av bildmaterialet. Enligt kammarrätten synes det därför vara lämpligt att författningsreglera behandlingen av personuppgifter. *Datainspektionen* anser att de närmare förutsättningarna för registreringen av personuppgifter bör regleras i författning. Med hänsyn till att det blir fråga om en ingripande och omfattande behandling av personuppgifter menar inspektionen att de närmare bestämmelserna bör regleras i lag.

Bakgrund

Personuppgiftslagen

Grundläggande bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i personuppgiftslagen. Genom lagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende

på behandlingen av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter¹ i svensk rätt.

Lagen definierar inledningsvis vissa begrepp (3 §). Med behandling av personuppgifter avses exempelvis varje åtgärd eller serie av åtgärder som vidtas i fråga om personuppgifter, vare sig detta sker på automatisk väg eller inte. Med personuppgift menas all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person.

Personuppgiftslagen är generell och gäller i princip för all behandling av personuppgifter, med undantag för rent privat hantering (5 och 6 §§). Personuppgiftslagen är dock subsidiär i förhållande till andra författningar. Således skall bestämmelser som finns i någon annan lag eller förordning och som avviker från personuppgiftslagens bestämmelser gälla framför personuppgiftslagen (2 §). En förutsättning är dock att särreglerna inte står i strid med bestämmelserna i det nämnda EG-direktivet.

Personuppgiftslagen anger när behandling av personuppgifter är tillåten och vad den som behandlar uppgifterna skall iaktta. I 10 § personuppgiftslagen anges att det är tillåtet att behandla personuppgifter bl.a. om den som behandlar personuppgifterna skall kunna utföra en arbetsuppgift i samband med myndighetsutövning.

Lagen om vägtrafikregister

I det av Vägverket förda vägtrafikregistret har de tidigare körkorts-, fordons-, yrkestrafik- och felparkeringsregistren förts samman. Bestämmelser om vägtrafikregistret finns i lagen om vägtrafikregister och i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. I lagen om vägtrafikregister finns bestämmelser om behandlingen av personuppgifter i registret. I enlighet med vad som redogjorts för ovan gäller dessa bestämmelser före bestämmelserna i personuppgiftslagen (2 §).

I 5 § lagen om vägtrafikregister anges ändamålen för behandlingen av personuppgifter i registret. Personuppgifterna i registret får inte behandlas för något annat ändamål. Enligt den nämnda bestämmelsen har registret till ändamål att bl.a. tillhandahålla uppgifter för verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om fordonsägare. Som exempel på sådan verksamhet kan nämnas uttag av fordonsskatt enligt fordonsskattelagen (1988:327) och av felparkeringsavgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.

I 6 § lagen om vägtrafikregister anges översiktligt vilka uppgifter som får föras in i registret. Såvitt nu är av intresse anges i paragrafen att uppgifter som avser motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa får tas in i registret. Vidare får i registret tas in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter betalas och influtna medel redovisas.

Av 7 § lagen om vägtrafikregister följer att Vägverket för vägtrafikregistret med hjälp av automatiserad behandling och är personuppgiftsansvarig för registret enligt personuppgiftslagen.

¹ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31 (Celex 31995L0046).

I lagen om vägtrafikregister finns vidare bestämmelser om direktåtkomst (8 §), samkörning (9 §), sökbegrepp (10 §) samt rättelse och skadestånd (11 §).

Lagen om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet

I lagen om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet finns bestämmelser om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet. Enligt 1 kap. 1 § i lagen skall bestämmelserna i den tillämpas om behandlingen är helt eller delvis automatiserad eller om uppgifterna ingår i eller är avsedda att ingå i en strukturerad samling av personuppgifter som är tillgängliga för sökning eller sammanställning enligt särskilda kriterier. Enligt 1 kap. 4 § får uppgifter behandlas bl.a. för tillhandahållande av information som behövs hos Skatteverket för fastställande av underlag för samt bestämmande, redovisning, betalning och återbetalning av skatter och avgifter. Av 1 kap. 6 § följer att Skatteverket är personuppgiftsansvarigt för den behandling av personuppgifter som verket skall utföra.

I 2 kap. finns närmare bestämmelser om den s.k. beskattningsdatabasen. I databasen får enligt 2 kap. 2 § uppgifter behandlas om personer som omfattas av den verksamhet som anges i 1 kap. 4 §. Beträffande dessa personer får det enligt 2 § förordningen (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet i beskattningsdatabasen behandlas uppgifter från bl.a. vägtrafikregistret.

Skälen för förslaget och bedömningen

Den första fråga som måste besvaras är i vilken omfattning personuppgifter kommer att behandlas inom ramen för systemet med uttag av trängselskatt. För att besvara den frågan måste det först undersökas om ett fordons registreringsnummer är en personuppgift.

Av 3 § personuppgiftslagen framgår att en personuppgift är all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet. Denna mycket vida definition av begreppet personuppgift var föremål för diskussion i det lagstiftningsärende som resulterade i lagen om vägtrafikregister. I förarbetena till lagen anges följande (prop. 2000/01:95 s. 98):

På vägtrafikområdet finns dels personuppgifter, dels rent fordonstekniska uppgifter. Det kan dock i vissa fall vara svårt att avgöra till vilken kategori en viss uppgift hör. En teknisk uppgift om ett fordon bör inte anses som en personuppgift om den inte kan kopplas till en uppgift om vem som äger fordonet. En uppgift om att ett visst fordon är belagt med körförbud hänför sig däremot till fordonsägaren på ett konkret sätt och det torde vara fråga om en personuppgift.

Mot bakgrund av det citerade uttalandet bedöms att även ett fordons registreringsnummer, som på samma sätt som en uppgift om körförbud hänför sig till fordonets ägare på ett konkret sätt, är att anse som en personuppgift.

Denna bedömning innebär att personuppgifter i form av bl.a. fordons registreringsnummer kommer att behandlas i tre skeden inom ramen för systemet med uttagande av trängselskatt. *Dels* kommer personuppgifter att behandlas i samband med övervakningen på vägen, *dels* kommer sådana uppgifter att behandlas av Vägverket när verket fattar beslut i skattefrågor och när verket fullgör sina skyldigheter i fråga om uppbörd och indrivning, *dels* kommer personuppgifter att behandlas av Skatteverket när verket fullgör sina uppgifter enligt lagen om trängselskatt, t.ex. omprövar beslut om trängselskatt och trängseltillägg. I de båda sistnämnda skedena kommer betydligt fler typer av personuppgifter, t.ex. fordonsägarens namn, personnummer och adress etc. att behandlas än vad som blir fallet i det först nämnda skedet.

Systemet med trängselskatt kommer att beröra ett stort antal fordon och fordonsägare. En stor mängd personuppgifter kommer således att behandlas vid uttaget av trängselskatt. Det är därför rimligt att som bl.a. Datainspektionen anför författningsregler behandlingen av personuppgifter.

Den behandling av personuppgifter som kommer att ske hos Vägverket när verket fattar beslut om trängselskatt och när verket fullgör sina skyldigheter i fråga om uppbörd och indrivning omfattas av ändamålet för vägtrafikregistret så som det beskrivs i 5 § punkt 1 lagen om vägtrafikregister. Hur skall man då se på den behandling av personuppgifter som kommer att ske vid övervakningen på vägen? Begreppet behandling av personuppgifter, som definieras i 3 § lagen om personuppgifter, är vidsträckt och innefattar bl.a. insamling av uppgifter. Med hänsyn härtill omfattar lagen om vägtrafikregister även den verksamhet som syftar till att samla in de uppgifter som skall ingå i vägtrafikregistret, t.ex. genom den föreslagna kameraövervakningen. Detta gäller för övrigt oavsett hur insamlingen av uppgifter sker och även om insamlingen sker med hjälp av analoga eller digitala kameror eftersom uppgifterna samlas in för att ingå i ett automatiserat register. Även den behandling av personuppgifter som kommer att ske vid övervakningen på vägen omfattas således av ändamålet för vägtrafikregistret.

Däremot är en ändring i 6 § lagen om vägtrafikregister, som anger vilka uppgifter som skall föras in i registret, nödvändig för att lagen skall kunna tillämpas på behandlingen av personuppgifter i samband med uttaget av trängselskatt. Det bedöms därför lämpligt att komplettera paragrafens andra stycke med en bestämmelse som anger att det i registret förs in uppgifter som behövs för att Vägverket skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen om trängselskatt.

Med den föreslagna ändringen kommer lagen om vägtrafikregister att fullt ut reglera den behandling av personuppgifter som sker hos Vägverket både vid övervakningen på vägen och då Vägverket fullgör sina uppgifter enligt lagen om trängselskatt.

För att Skatteverket skall kunna fullgöra sina uppgifter enligt lagen om trängselskatt måste verket ha tillgång till uppgifter som finns i vägtrafikregistret. Denna tillgång ordnas lämpligen på så sätt att verket får direktåtkomst till relevanta uppgifter i vägtrafikregistret. Sådan direktåtkomst kan medges med stöd av 8 § lagen om vägtrafikregister. Noteras skall att Skatteverket för övrigt redan har direktåtkomst till

vägtrafikregistret för att verket skall kunna fullgöra sina uppgifter enligt fordonsskattelagen (1988:327). Att Skatteverket har rätt att i skattedatabasen behandla uppgifter från vägtrafikregistret framgår av 2 § första stycket 13 förordningen om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet. Den behandling av uppgifterna som kommer att äga rum hos Skatteverket vid omprövning och överklagande m.m. kommer att ske med stöd av lagen om behandling av uppgifter i Skatteverket beskattningsverksamhet.

Med hänsyn till det anförda behövs det inte någon särskild författning som reglerar behandlingen av personuppgifter i samband med hanteringen av trängselskatt.

Enligt 9 § första stycket i personuppgiftslagen skall den personuppgiftsansvarige se till att personuppgifter inte bevaras under en längre tid än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen. I fråga om vägtrafikregistret har regeringen med stöd av bemyndigandet i 37 § 2 lagen om vägtrafikregister meddelat närmare bestämmelser om gallring i 3 kap. förordningen om vägtrafikregister och i bilagorna till den förordningen. Det är lämpligt att författningstekniskt reglera att de uppgifter som registreras inom ramen för systemet med trängselskatt skall gallras på samma sätt.

De aktuella uppgifterna, t.ex. uppgifter om att ett fordon passerat en betalstation och när detta skedde, behövs dels för att fatta skattebeslut, dels för att kontrollera att skatten betalas. Uppgifterna behövs vidare som underlag för sådana beslut som skall fattas om den skattskyldige inte betalar skatten eller om denne begär omprövning av skattebeslutet eller överklagar detta. Så länge uppgifterna behövs i något av dessa hänseenden kan de inte gallras ur vägtrafikregistret. Gallringsfristerna måste således anpassas till detta. En sådan anpassning innebär att uppgifterna kan gallras ur registret efter tre veckor efter färden i det fall den skattskyldige har betalat skatten och inte begärt omprövning av skattebeslutet. I andra fall kan uppgifterna gallras först sedan tiden för begäran om omprövning gått till ända och sådan begäran om omprövning inte har kommit in eller när en begäran om omprövning eller ett överklagande har prövats slutligt, har gått till ända. Om det vid kameraövervakningen tagits fotografier som inte innehåller några uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt skall kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas, kan dessa fotografier gallras omedelbart. Avsikten är att bestämmelser med det nu beskrivna innehållet förs in i förordningen om vägtrafikregister.

9.4 Sekretess

Bedömning: Någon ändring i sekretesslagen (1980:100) är inte påkallad med anledning av systemet för uttagande av trängselskatt. Nuvarande bestämmelser i lagen erbjuder tillräckligt skydd för känsliga uppgifter.

Kommitténs bedömning: Överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot bedömningen.

Skälen för bedömningen: Det finns flera bestämmelser i sekretesslagen som blir aktuella inom ramen för systemet med uttag av trängselskatt.

De beskattningsuppgifter som kommer att hanteras av Skatteverket och Vägverket i deras respektive beskattningsverksamhet kommer att omfattas av sekretessen i 9 kap. 1 § sekretesslagen.

Enligt 7 kap. 32 § sekretesslagen gäller sekretess för sådan uppgift om enskilda personliga förhållanden som har inhämtats genom kameraövervakning som avses i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning, om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider men. Denna bestämmelse kommer att gälla även den kameraövervakning som sker inom ramen för systemet med trängselskatt.

Vidare gäller enligt 7 kap. 15 § sekretesslagen sekretess i verksamhet som avser folkbokföring eller annan liknande registrering av befolkningen och, i den utsträckning regeringen föreskriver det, i annan verksamhet som avser registrering av betydande del av befolkningen. Sekretessen gäller för uppgifter om enskilda personliga förhållanden, om det av särskild anledning kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs. I 1 b § sekretessförordningen (1980:657) har regeringen föreskrivit att sekretess enligt 7 kap. 15 § sekretesslagen gäller för verksamhet som avser Vägverkets vägtrafikregister. Denna sekretess kommer naturligtvis att gälla även de uppgifter som förs in i vägtrafikregistret inom ramen för systemet med trängselskatt.

Det bedöms, i likhet med kommittén, att de sekretessbestämmelser som det redogörs för ovan ger ett tillräckligt skydd för de uppgifter som kommer att behandlas inom ramen för systemet med trängselskatt. Några ändringar i sekretesslagen eller i sekretessförordningen är alltså inte påkallade.

De uppgifter som kommer att behandlas i vägtrafikregistret i syfte att fastställa olika typer av skatt, t.ex. trängselskatt omfattas av sekretess enligt 9 kap. 1 § sekretesslagen. Detta kommer att gälla även de fotografier som tas vid den kameraövervakning som behandlas i avsnitt 9.2. Fotografierna kommer dessutom att omfattas av sekretess enligt 7 kap. 32 § sekretesslagen. För att Vägverket vid den direktåtkomst som behandlas i avsnitt 9.3 skall kunna lämna sekretessbelagda uppgifter till Skatteverket är det lämpligt att en skyldighet att lämna uppgifterna författningsregleras (jfr 14 kap. 1 § sekretesslagen). Alternativet är att tillämpa den s.k. generalklausulen i 14 kap. 3 § sekretesslagen vid uppgiftsutlämnandet. Det anses emellertid att en författningsreglerad uppgiftsskyldighet är att föredra i det här fallet. Avsikten är att införa en sådan uppgiftsskyldighet i förordningen om vägtrafikregister. De uppgifter som Vägverket lämnar på grund av uppgiftsskyldigheten kommer att omfattas av sekretess hos Skatteverket enligt 9 kap. 1 § och 7 kap. 32 § sekretesslagen.

10 Offentlig-finansiella och andra effekter

10.1 Offentlig-finansiella effekter

De offentlig-finansiella effekterna av försöket med trängselskatt har beräknats utifrån prognoser från Stockholms kommun om trafikströmmar år 2005. Vidare förutsätts de föreslagna reglerna medföra en trafikminskning med cirka 34 procent under högskatteperioderna (20 kronor per passage), med 20–25 procent under mellanskatteperioderna (15 kronor per passage) samt 16–20 procent under de resterande lågskatteperioderna (10 kronor per passage).

Bruttointäkterna bedöms uppgå till cirka 475 miljoner kronor under år 2005 (andra halvåret) och cirka 950 miljoner kronor under år 2006 (beräknat på 12 månader). Beräkningen bygger på att ingen mervärdesskatt påförs samt att ett tak för maximalt skatteuttag per fordon och dygn införs på 60 kronor. Taxi ingår även som skattepliktiga i beräkningen. Hushåll antas svara för cirka 70 procent av skatteintäkterna och företag för 30 procent. Efter det att hänsyn tagits till olika indirekta effekter beräknas de periodiserade nettointäkterna för den offentliga sektorn uppgå till XXX miljoner kronor under år 2005 och XXX miljoner kronor under 2006. De indirekta effekterna uppstår genom att företagets kostnader för trängselskatt förutsätts reducera vinst och löneutrymmet. Det minskar underlaget för inkomstskatter och sociala avgifter. En viss del av de indirekta effekterna kan ge effekter för de kommunala intäkterna. Den periodiserade nettointäkten för statens budget uppgår till XXX miljoner kronor år 2005 och XXX miljoner kronor under 2006. Systemet med trängselskatt förutsätts inte få några offentlig-finansiella effekter för staten. Detta åstadkoms genom att ramen för återföring av medel till den berörda regionen bestäms som den totala nettobudgeteffekten för staten, dvs. nettointäkten för staten med avdrag för eventuellt ökade kostnader inom berörda myndigheter.

Hanteringen inom Skatteverket och Vägverket innebär ökade administrationskostnader. Antalet inkommande mål till de allmänna förvaltningsdomstolarna beräknas öka vid överklagande av skattebeslut, vilket i sin tur leder till ökade kostnader för domstolarna. Driftskostnaderna för systemet (avläsning av registreringsskyltar från det material som inhämtats genom kameraövervakningen och drift av kundcentral) bedöms, med stor osäkerhet, till minst XXX miljoner kronor per år. Kostnader beror bl.a. på hur många betalningar som sker manuellt och hur stor del av fotografierna av registreringsskyltar som behöver kontrolleras manuellt (otydlig bild m.m.). Till detta kommer kostnader för själva försöket för utredningar, upphandlingar, administration och utvärdering, uppskattningsvis maximalt XXX miljoner kronor. Investeringskostnader kan, enligt preliminär bedömning, uppgå till XXX miljoner kronor och Stockholm läns landstings kostnader för kollektivtrafikåtgärder kan uppgå till minst XXX miljoner kronor under hela försöksperioden. Berörda kranskommuner kan även få ökade kostnader för infartsparkering och nya busshållplatser.

10.2 Konsekvenser för små företag

Generellt gäller att trängselskatten får två motverkande effekter för berörda företag, dels leder ökade skatteinbetalningar till ökade transportkostnader, dels blir trafiken mindre vilket medför att vissa transporter sker snabbare. Transportkostnader utgör oftast en begränsad del av företagets totala kostnader. Transporter och leveranser skulle, enligt preliminära studier, gå 1,7–3,0 procent snabbare.¹ Samtidigt varierar de ekonomiska effekterna mellan olika typer av verksamheter. Företag som främst utför eller är beroende av transporter drabbas i större utsträckning av ökade skattekostnader. I företag med många fordon och täta transporter finns möjligheter att ändra transportupplägget på ett sätt som gör att antalet fordon skulle kunna reduceras som passerar en betalstation. Situationen kan bli annorlunda för företag med få eller endast en bil med många skattebelagda passager. Om ett företags bil dagligen (under skattebelagda dagar) når upp till den maximala nivån på 60 kronor blir den direkta årliga skattekostnaden cirka 15 000 kronor². Effekten beror sedan på om hur stor del av bördan som kan övervältras till andra, bl.a. arbetstagare och konsumenter. Det kan även tillkomma kostnader för utrustning i samband med skatteinbetalning. Kostnader för transponder bedöms dock som låg och försumbar för ett företags kostnadsläge.

10.3 Miljöeffekter

Genom att införa trängselskatter kan en del av vägtransporterna styras till andra transportslag eller till tider med mindre trängsel på vägarna. Fordonstrafiken flyter bättre och det befintliga vägnätet utnyttjas mer effektivt. De samhällsekonomiska vinsterna är kortare res- och transporttider, minskade behov av ny infrastruktur i känsliga miljöer och minskade utsläpp av både koldioxid och emissioner med negativ hälsopåverkan som kolväten, kväveoxider och partiklar. Under det pågående arbetet med miljö kvalitetsnormer har det framkommit att införandet av trängselskatt kan vara ett sätt att få ner halterna av luftföroreningar.

Enligt miljöbalken samt plan- och bygglagen (1987:10) skall miljö kvalitetsnormer iakttas vid all planering och planläggning. Planläggning får inte medverka till att en miljö kvalitetsnorm överskrids. Tillstånd för en ny verksamhet som medverkar till att en miljö kvalitetsnorm överskrids, får inte lämnas om inte kompensande åtgärder vidtas så att möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormen ökar i inte obetydlig utsträckning.

Till de samhällsekonomiska vinsterna kan också räknas den förbättrade stadsmiljön som uppstår då antalet bilar minskar vilket ger lägre bullernivåer och mer utrymme åt bl.a. cyklister. Mindre köer leder dessutom till att tomgångskörning och körning på låga växlar minskar.

Minskade koldioxidutsläpp

¹ Se SOU 2003:61, s. 70-71 samt bilaga 5.

² Räknat på att bilen används 250 dagar som är skattebelagda.

I Stockholms län beräknas ca 40 procent av rusningstrafiken ske vid hastigheter under 50 km/h. Vid kökörning ökar bränsleförbrukningen uppemot tre gånger jämfört med om trafiken flyter i normalt tempo. Det medför att koldioxidutsläppen ökar med ca 200 procent och att utsläppen av kolväten och kväveoxider ökar med ca 250 procent.

Enligt en bedömning av Transek den 4 april 2003 (Försök med miljöavgifter i Stockholm. Underlag för utformning och genomförandeplan) torde koldioxidutsläppen minska i paritet med det minskade trafikarbetet i innerstaden samt ytterligare minskning på grund av den minskade köbildningen. Dessutom kommer energibesparingar att ske via överflyttning till kollektivtrafik, cykel etc. Trafikarbetet bedöms minska 5–10 procent i innerstaden.

Dock kan trafikarbetet öka i andra icke skattebelagda vägvägnitt som Essingeleden, med något ökade koldioxidutsläpp som följd.

Miljö- och hälsoeffekter

Naturvårdsverket presenterade år 2001 ett förslag på hur ett system med trängselskatt skulle kunna genomföras i Stockholm (NV 2001. Rapport 5165. System för bättre framkomlighet i Stockholmsregionen). Studien har kompletterats med utsläppsberäkningar av Transek (2002 Kompletterande beräkningar av utsläppseffekter av framkomlighetsavgifter i Stockholm). Effekterna på luftkvalitet till år 2015 av det tidigare föreslagna systemet har beräknats i en rapport av Stockholms och Uppsala Läns Luftvårdsförbund (Trängselavgifter i Stockholm – Effekter på luftkvalitet år 2015. LVF 2003:6). I tabellen nedan sammanfattas effekterna av Naturvårdsverkets förslag:

	Naturvårdsverkets förslag
Trafikförändring i innerstaden	- 20 %
Trafikförändring under högtrafik	- 35 %
Förändring av halten NO₂	- 11 %
Förändring av halten partiklar (PM 10)	- 8 %

Luftmiljövinster av trängselskatter beror främst på minskat trafikarbete men även på minskade köutsläpp genom att trafiken flyter bättre. För avgaspartiklar är den lokala trafikens påverkan större än för PM10 och beräkningarna på Naturvårdsverkets förslag tyder på att dessa partiklar skulle minska med 9–25 procent. Utsläppsminskningarna skulle bidra till att miljökvalitetsnormen nås 2006 på flertalet gator där normen kommer att överskridas utan kompletterande åtgärder.

Halterna av kväveoxid och partiklar på Essingeleden bedöms dock öka.

I en kompletterande rapport av Stockholms och Uppsala Läns Luftvårdsförbund (Trängselavgifter i Stockholm. Delrapport 2: Effekter på luftkvalitet och hälsa. Rapport 5336) redovisas hälsovinster av de minskade luftföroreningshalter som ett system med trängselskatter i Stockholmsregionen beräknas medföra. De beräknade

hälsokonsekvenserna omfattar dödlighet, akuta inläggningar på sjukhus och frekvent besvärsupplevelse hos vuxna och kan ses som viktiga och förhållandevis väl dokumenterade hälsoeffekter av luftföroreningar. Enligt rapporten skulle 46 liv sparas per år för boende i innerstaden och totalt 65 stycken liv inklusive boende i ytterstaden. Effekten beror på minskade halter av kväveoxider och partiklar. Med den mer begränsade skattemodell som planeras införas på försök i Stockholm från 2005 blir förmodligen effekterna på emissioner och därmed hälsoeffekterna något mindre än de som redovisas i rapporten.

Som en jämförelse kan nämnas att antalet döda i trafiken i Stockholms kommun år 2001 uppgick till 16 personer.

Buller, sparade natur- och kulturmiljöer samt förbättrad stadsmiljö

Bullernivåerna kommer att minska något till följd av minskade trafikvolymen men det krävs kraftiga trafikminskningar för att nå en betydande minskning av buller. Det finns dock inga antaganden gjorda av hur mycket bullernivåerna kommer att minska.

Införandet av trängselskatt kan innebära ett minskat behov av att bygga nya motorvägar och kringleder genom värdefulla natur- och kulturmiljöer. Det är dock svårt att värdera detta ekonomiskt. Detsamma gäller de positiva effekterna på stadsmiljön för fotgängare och cyklister av minskad trafik.

11 Författningskommentar

11.1 Förslaget till lag om trängselskatt

Inledande bestämmelser

1 §

I den inledande bestämmelsen anges att trängselskatt skall betalas till staten. Trängselskatt är således en statlig skatt.

2 §

Bestämmelsen har till viss del utformats efter förebild från fordonsskattelagen (1988:327).

I *första stycket* anges att det är Skatteverket som är beskattningsmyndighet.

I 3 § fordonsskattelagen stadgas att Skatteverket är beskattningsmyndighet. Påförande av skatt genom automatiserad databehandling svarar emellertid Vägverket för, se 36 § fordonsskattelagen och 5 § fordonsskatteförordningen (1993:1028). Detta innebär att fordonsskatt beslutas genom automatiserad databehandling av Vägverket och inte av beskattningsmyndigheten. Eftersom reglerna har utformats efter förebild från fordonsskattelagen och med hänsyn till att

denna organisation således redan finns uppbyggd, är Vägverket en lämplig myndighet för att administrera uppbörden. Denna arbetsfördelning kommer därför, i enlighet med *andra stycket*, att gälla även för beslut om trängselskatt, expeditionsavgift, trängseltillägg och dröjsmålsavgift.

3 §

Bestämmelsen har utformats i enlighet med 1 § andra stycket i fordonsskattelagen. Bestämmelsen hänvisar till sådana definitioner i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som har betydelse för uttag av trängselskatt enligt ifrågavarande lag.

Bil definieras genom en hänvisning till den definition som finns i 3 § lagen om trafikdefinitioner. En bil är enligt den lagen ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.

Skatteplikt

4 §

Vid passage av en betalstation som anges i bilagan till denna lag skall trängselskatt betalas för bil som vid skattskyldighetens inträde är införd i vägtrafikregistret eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Som fordon införda i vägtrafikregistret räknas även fordon som är tillfälligt registrerade i detta register.

Eftersom militära fordon dels inte registreras i vägtrafikregistret utan upptas i det militära fordonsregistret, dels inte brukas med stöd av saluvagnslicens, omfattas inte militära fordon av skatteplikt för trängselskatt.

5 §

I paragrafen regleras de bilar som inte är skattepliktiga. Eftersom trängselskatt är en statlig skatt skall den som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från skattskyldighet inte betala trängselskatt. Bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret är inte heller skattepliktig.

Bussar i kollektivtrafik bör inte betala trängselskatt. Ett generellt undantag från skatteplikt införs därför för samtliga bussar med en totalvikt av minst 16 ton. Bestämmelsen avhandlas närmare i avsnitt 6.2.2.

Samtliga de uppgifter som behövs för att konstatera om en bil inte är skattepliktig enligt paragrafen finns i vägtrafikregistret.

Befrielse från skatteplikt i vissa fall

6 §

För att undanta rörelsehindrade från trängselskatt görs en koppling till sådana parkeringstillstånd för rörelsehindrade som avses i 13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276). Den som beviljats sådant särskilt parkeringstillstånd har rätt att efter ansökan hos beskattningsmyndigheten få befrielse från skatteplikt för en bil till följd av parkeringstillståndet. Skattefriheten kommer således att gälla oavsett om den rörelsehindrade färdas i bilen eller inte. Å andra sidan kan endast

en bil per tillstånd befrias från skattskyldighet. Bestämmelsen avhandlas närmare i avsnitt 6.2.3.

Skattskyldighet

7 §

I denna paragraf anges, i likhet med bestämmelsen i 10 § fordonsskattelagen, att skattskyldigheten åvilar bilens registrerade ägare. Genom hänvisning till den som är eller bör vara upptagen som ägare i vägtrafikregistret blir ägarbegreppet i 4 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister tillämpligt. Detta innebär att innehavaren av en bil som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år (s.k. leasing) är att anse som ägare till bilen.

En bil kan civilrättsligt ha fler än en ägare. I vägtrafikregistret anges dock endast en ägare, och det är således denna som är skattskyldig för den skattepliktiga färden. Det civilrättsliga ägandet har ingen betydelse i förevarande fall, och därmed behövs ingen reglering om eventuellt solidariskt ansvar för att trängselskatt betalas (jfr 10 § fordonsskattelagen). Som ägare i fråga om bil som används med stöd av saluvagnslicens anses den som, när skattskyldigheten inträdde, innehade licensen. Inte heller en saluvagnslicens kan innehas av mer än en person. Paragrafen avhandlas närmare i avsnitt 6.3.

Skattskyldighetens inträde

8 §

Skatteplikt inträder när en bil brukas för passage enligt vad som framgår av bilagan till denna lag. Vad som avses med formuleringen ”brukas för färd” behandlas närmare i avsnitt 6.2.4. De skattebelagda passagerna redovisas i separat bilaga.

Skattens storlek

9 §

Skattenivåerna kan variera vid en skattebelagd passage och mellan olika skattebelagda passager. Bestämmelserna om skattens storlek anges därför i bilaga till denna lag.

Beskattningsbeslut

10 §

I *första stycket* anges vilka uppgifter som skall ligga till grund för ett beslut om skatt eller avgift enligt lagen. Hur skatt och avgift beslutas anges i 2 § andra stycket. Debiteringen av skatt och avgift enligt lagen sker på grundval av uppgifter i vägtrafikregistret. Om det saknas uppgifter i vägtrafikregistret, och Vägverket inte kan tillföra registret den aktuella uppgiften, kan således något beslut inte fattas.

Om ett beslut som har fattats enligt första stycket har blivit uppenbart oriktigt på grund av att något misstag vid den automatiserade behandlingen, får Vägverket, enligt *andra stycket*, besluta om rättelse.

Betalningstid m.m.

11 §

Bestämmelsen, som diskuteras i avsnitt 6.6., reglerar när skatten senast skall betalas. Trängselskatt skall utan anmaning betalas av den skattskyldige senast den femte vardagen efter den dag som skattskyldigheten har inträtt.

Expeditionsavgift m.m.

12 §

Om betalning inte har skett inom den tid som anges i 11 §, dvs. senast den femte vardagen efter den dag som skattskyldigheten har inträtt, skall en expeditionsavgift påföras den skattskyldige. Den skattskyldige skall då skriftligen anmanas att betala skatten och avgiften. Betalning skall då ske senast inom fyra veckor efter dagen då skattskyldigheten har inträtt. Anmaningen skall avse den sammanlagda skatten för ett kalenderdygn. På detta sätt behöver myndigheten endast skicka en anmaning per kalenderdygn, liksom den skattskyldige kan endast åläggas att betala högst en expeditionsavgift per kalenderdygn.

Betalningsanmaningen skickas av Vägverket.

Regeringen får, med stöd av bemyndigandet i *andra stycket*, bestämma storleken på expeditionsavgiften.

Trängseltillägg

13 §

I paragrafen finns bestämmelser om en särskild avgift (trängseltillägg) som en sanktion för dem som inte betalar trängselskatten eller expeditionsavgiften eller gör det för sent. Bestämmelsen behandlas närmare i avsnitt 6.7.2. och 6.7.3.

Dröjsmålsavgift

14 §

Enligt hänvisningen till fordonsskattelagen skall lagens bestämmelser om dröjsmålsavgift tillämpas även på trängseltillägg. En dröjsmålsavgift skall således tas ut om trängseltillägget inte betalas inom den tid och i den ordning som har bestämts enligt lagen om trängselskatt. Vid tillämpning av fordonsskattelagens bestämmelser skall med skatt förstås *trängseltillägg*.

Med den föreslagna ordningen får beskattningsmyndigheten medge befrielse helt eller delvis från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift, om det finns särskilda skäl (jfr kommentar vid 18 §).

Omprövning av beslut

15 §

Av denna paragraf framgår hur beslut om omprövning skall gå till och inom vilka tidsfrister sådan omprövning skall begäras av den skattskyldige. Det allmänna ombudet hos Skatteverket kan inte begära omprövning av ett beslut enligt lagen om trängselskatt. Bestämmelsen avhandlas närmare i avsnitt 6.7.6.

Inbetalning av skatt och avgift

16 §

Inbetalning av de skatter och avgifter som beslutas enligt lagen om trängselskatt, skall göras genom insättning på särskilt konto för skatte-

och avgiftsbetalningar enligt denna lag. Beloppen anses betalda den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot.

Anstånd med betalning

17 §

Enligt hänvisningen till fordonsskattelagen skall vissa av den lagens bestämmelser om anstånd tillämpas på trängseltillägg. Vid tillämpning av fordonsskattelagens bestämmelser skall med skattetillägg förstås *trängseltillägg*.

Befrielse och återbetalning

18 §

Som anförts i avsnitt 6.7.9 kan det finnas situationer där det skulle vara uppenbart oskäligt att ta ut trängselskatt, expeditionsavgift eller trängseltillägg. Möjligheten att befria bilens ägare från skatt eller avgift, alternativt att återbetala redan betalt belopp, bör dock användas restriktivt och endast i situationer där bilens ägare blivit betalningsskyldig utan egen förskyllan och rimligen inte kunnat förhindra att skattskyldighet uppstått. Ett beslut om befrielse kan innefatta att redan betalt belopp skall återbetalas. Till skillnad från dröjsmålsavgift, som kan medges helt eller delvis enligt bestämmelserna i 63 § fordonsskattelagen (1988:327), om det finns särskilda skäl, tas således trängselskatt, expeditionsavgift och trängseltillägg inte ut om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut sådan skatt eller avgift.

Överklagande

19 och 20 §§

Rätten att överklaga till de allmänna förvaltningsdomstolarna omfattar beslut om befrielse från skatteplikt efter ansökan av person som beviljats särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade personer enligt trafikförordningen (1998:1276), slutligt beslut om trängselskatt, beslut om expeditionsavgift, trängseltillägg och dröjsmålsavgift samt beslut om befrielse och återbetalning av skatt eller avgift och beslut om anstånd med betalningen. Överklagande av den skattskyldige eller den sökande skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom tre veckor från den dag då den skattskyldige fick del av beslutet och överklagande av allmänna ombudet inom tre veckor från dagen för det överklagade beslutet. Klagotiden bör kunna börja löpa även när den klagande fått del av ett beslut som sänts i lösbrev. Detta innebär dock att en uppgift från den enskilde om när han fått del av beslutet i regel måste godtas i dessa fall. Det krävs prövningstillstånd i kammarrätt. Bestämmelserna redovisas närmare i avsnitt 6.8.

21 §

I bestämmelsen stadgas att länsrätt och kammarrätt skall hålla muntlig förhandling, om den skattskyldige begär det. Bestämmelsen har utformats i enlighet med 47 § fordonsskattelagen.

22 §

Enligt bestämmelsen i paragrafen måste den skattskyldige betala den skatt eller avgift som omprövningen eller överklagandet rör, även om en begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut har gjorts.

Verkställighet

23 §

Den som inte betalar trängselskatt, expeditionsavgift, trängseltillägg eller dröjsmålsavgift inom föreskriven tid kommer att bli utsatt för indrivningsåtgärder enligt bestämmelserna i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. De sammanlagda beloppen som inte har betalats för det aktuella kalenderdygnet kommer i normalfallet att vara tillräckligt höga för att motivera en indrivning.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Lagen träder i kraft den xxx 2005 och gäller tills vidare. Bilagan till lagen gäller däremot enbart till och med den xxx. Den upphävda bilagan gäller därefter fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före den xxx, dvs. för de fall skattskyldighet har inträtt till och med den xxx.

11.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar

18 §

Uppräkningen i paragrafens *fyärde stycke* av vilka mål i länsrätt som får avgöras i sak av en lagfaren domare ensam kompletteras med en ny punkt 7 som avser mål enligt lagen om trängselskatt.

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

2 §

Lagen om trängselskatt tas in som en ny *punkt 10* i paragrafens uppräkningslista av skatte- och avgiftsförfattningar.

11.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning

7 §

I paragrafen anges de fall av allmän kameraövervakning för vilka tillstånd inte krävs. Genom tillägget i *andra punkten* undantas från kravet på tillstånd även den övervakning som utförs av Vägverket för att samla in de uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt enligt lagen om trängselskatt skall kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas. Den övervakning som bedrivs utan karv på tillstånd får inte ske i något annat än det i paragrafen angivna syftet. Övervakningen måste alltså inrättas så att så långt som möjligt enbart sådana uppgifter som är nödvändiga för uttaget och kontrollen av trängselskatt fångas på fotografierna. Detta betyder att fordonets registreringsskylt är det primära

objektet för övervakningen och att risken för överskottsinformation skall minimeras. Härigenom begränsas det intrång i den personliga integriteten som kameraövervakningen innebär, se avsnitt 9.2. Kameraövervakningen måste alltså anordnas så att kameran inte medvetet riktas in på sådant som inte är nödvändigt för att beslut om trängselskatt skall kunna fattas och för kontrollen av att trängselskatt betalas. Det kan dock inte ställas några krav på att övervakningen anordnas så att man i alla lägen undviker att fotografera sådant som inte behövs för de angivna syftena. Det kan ju tänkas att, t.ex. en fotgängare av misstag befinner sig på en sådan plats att han eller hon blir fotograferad eller att en bil är så konstruerad att det inte går att fotografera registreringsskylten utan att föraren eller någon passagerare kommer med på fotografiet. Övervakningen måste dock anordnas så att detta så långt som möjligt undviks.

Det framgår vidare att kameraövervakningen får ske endast vid en sådan passage där trängselskatt tas ut. Kameraövervakning inne i de skattebelagda områdena får alltså inte ske utan tillstånd.

Kameraövervakningen kommer i praktiken att gå till så att registreringsskylten på de fordon som passerar en kontrollstation fotograferas. Uppgiften om fordonets registreringsnummer kommer därefter att föras in i vägtrafikregistret. Genom vägtrafikregistret framgår det vem som äger fordonet. Med stöd av dessa uppgifter kan bl.a. Vägverket fatta beslut om trängselskatt samt fullgöra sina uppgifter i fråga om uppbörd och indrivning av skatten.

14 §

I den nya *tredje punkten i andra stycket* görs ett undantag beträffande material som har tagits upp vid kameraövervakning inom ramen för systemet med trängselskatt från första styckets bestämmelser om att material från kameraövervakning får bevaras under högst en månad. Undantaget, som behandlas i avsnitt 9.2, innebär att lagen om allmän kameraövervakning inte sätter någon gräns för hur länge materialet får behandlas. Eftersom materialet kommer att tas in i vägtrafikregistret och därmed omfattas av det regelverk som styr registret måste, för att minska det integritetsintrång som bevarandet av materialet innebär, genom särskilda gallringsbestämmelser i 3 kap. förordningen (2001:650) om vägtrafikregister föreskrivas att materialet skall gallras så snart det inte längre behövs.

11.5 Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

9 kap.

4 §

Andra stycket är nytt och utgör det generella avdragsförbudet för trängselskatt.

16 kap.

17 §

En ny mening har fogats till första stycket vilken hänvisar till det generella avdragsförbudet för trängselskatt i 9 kap. 4 §

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

6 §

Paragrafen avser att ge en tydlig bild av vägtrafikregistrets innehåll, se prop. 2000/01:95 s. 100. Genom tillägget i *andra stycket* tydliggörs att det i registret också förs in sådana uppgifter som behövs för att bl.a. beslut om skatt och avgift skall kunna fattas enligt lagen om trängselskatt.

Utredningens direktiv m.m.

Stockholmsberedningens uppgift är bl.a. att i ett delbetänkande utreda frågan om hur användning av trängselavgifter i trafiken kan genomföras. Beredningen har tolkat detta uppdrag generellt vilket innebär att resultatet av utredningen skall kunna tillämpas på förhållanden i hela Sverige även om trängselavgifter framför allt är en åtgärd som diskuterats för storstadsområden.

Termer och begrepp

I kapitel 2 förklaras några begrepp som används i detta betänkande. Med trängselavgifter avses avgifter som är konstruerade för att minska trängselproblem i vägtrafiken. Avgifterna differentieras så att de tas ut vid tider när och platser där det är problem med trängsel.

Olika syften med vägavgifter

Kapitel 3 behandlar de olika syftena med vägavgifter. De två huvudsyftena är att finansiera trafikåtgärder och att styra vägtrafiken.

Trängselavgiftssystem i andra länder

En internationell utblick görs i kapitel 5. Det äldsta systemet för trängselavgifter, i drift sedan 1975, finns i Singapore. Från början var det utformat som ett manuellt system med klistermärke i framrutan men sedan några år tillbaka är det helautomatiskt och baserat på korthållskommunikation. Det senast införda och kanske mest omskrivna systemet togs i bruk i London i februari 2003. Systemet är utformat med en avgift för vistelse i en zon i centrala London under dagtid och videoregistrering av de bilar som färdas i zonen. De allra första resultaten pekar på att systemet ger förväntade effekter.

Krav som kan ställas på system för trängselavgifter

I kapitel 6 redovisas de viktigaste kraven som bör ställas på ett system för trängselavgifter. Det gäller framför allt förutsättningarna för att ett system skall accepteras av de som berörs av det, men även andra krav som teknisk flexibilitet och trafiksäkerhet. De viktigaste kraven för acceptans är att systemet är lätt att förstå och använda för brukarna, att det är rättvist, att det innebär rimliga kostnader, uppfyller de krav man kan ställa på personlig integritet m.m.

En genomgång av de effekter som kan förväntas av ett system för trängselavgifter görs i avsnitt 7. De utredningar som beredningen därvid huvudsakligen använt sig av finns beskrivna i bilagorna 5-8. Tendensen från de olika utredningarnas slutsatser är att de påvisar likartade sannolika slutsatser. Det förtjänar att påpekas att tillgängliga trafikprognosmodeller inte är konstruerade för trängselavgiftssystem och att resultaten, vad gäller effekter av sådana system, därför är osäkra och måste användas med stor försiktighet.

Även om analysresultaten ofta är osäkra kan inledningsvis konstateras att effekterna på trafiken av ett avgiftssystem i stor utsträckning beror på utformningen av systemet. De beräkningar som gjorts för Stockholmsförhållanden visar att biltrafikarbetet skulle minska mellan 10 och 25 % i innerstaden beroende på avgiftssystemets utformning. För Stockholms län skulle minskningen bli ungefär 2 - 3 %, samtidigt som antalet kollektivresor skulle öka med motsvarande andel. Den kostnadsökning som bilisterna i allmänhet får kännas vid genom trängselavgifter uppvägs inte av den tidsvinst de gör med anledning av den minskade trängseln. Även om fler höginkomsttagare än låginkomsttagare får betala avgift är det ändå de senare som drabbas mest sett till enskilda individer.

För företag i Stockholm beräknas avgifternas styrande effekt bli liten. Kostnadsökningarna för företagen bedöms ungefär motsvara värdet av tidsvinsterna, som i sin tur uppskattas till att bli relativt små. I regionen antas effekten på hushållens disponibla inkomster bli knappt en halv procentenhet, med motsvarande köpkraftsminskning. För regionens ekonomi kommer frågan om hur uppburna intäkter används och investeras att ha stor betydelse.

Det finns risk för att regionens sociala och ekonomiska integration motverkas av trängselavgifter enligt Stockholmsexemplen.

En trafikminskning förväntas allmänt sett minska buller och utsläpp. Effekterna av ett trängselavgiftssystem bedöms sannolikt bli mycket små för trafiksäkerheten.

Utformning av system för trängselavgifter

Kapitel 8 behandlar utformningen av avgiftssystem vad gäller principer för att sätta avgifter, tekniska förutsättningar och vissa geografiska förutsättningar. Tre principer för avgifter redovisas, nämligen tillträdes- eller passageavgift, vistelseavgift och färdvägsavgift. De två förstnämnda bedöms av beredningen som mest beprövade och lämpligast att använda. I fråga om vilka tekniska lösningar som skall utnyttjas så anser beredningen att det är korthållskommunikation och videoregistrering som på kortare sikt är möjliga att bruka. Vad slutligen gäller geografiska förutsättningar så pekar beredningen på riskerna med så kallade inträngningseffekter för kommuner som inte ingår i avgiftssystemet och med avgiftsbeläggning av förbifarter runt områden med avgift.

Beredningen behandlar i kapitel 9 de integritetsfrågor som uppkommer i samband med den registrering och kontroll som behövs för ett fungerande system för trängselavgifter. Skall registrering utföras i ett sådant system bör den göras i det av Vägverket förda vägtrafikregistret.

Skyddet för den personliga integriteten är i hög grad beroende av hur vald teknik för avgiftssystemet tillämpas och hur systemet organiseras. Enligt beredningens bedömning bör avgiftssystem baserade på såväl korthållskommunikation som videoregistrering kunna utformas på ett sådant sätt att de uppfyller de krav som ställs för att skydda den personliga integriteten, med en viss fördel för ett system med korthållskommunikation. Innan färdvägsrelaterade system med teknik som bygger på GPS-lösningar kan införas behöver enligt beredningen ytterligare överväganden göras om hur ett sådant system påverkar den personliga integriteten.

Konstitutionella aspekter på trängselavgift

I regeringsformen (RF) finns inte någon definition av begreppen skatt och avgift. I förarbetena anges att gränsen är flytande. Medan skatt kan karaktäriseras som ett tvångsbidrag till det allmänna utan direkt motprestation till den enskilde är avgiften en penningprestation som betalas för en preciserad motprestation från det allmänna.

Det som avgör om trängselavgift kan bedömas vara en avgift i statsrättslig mening är om motprestationen, dvs. rätten att köra bil på gator och vägar inom ett visst område, kan anses vara en tillräckligt preciserad och individuellt bestämd motprestation för den enskilde betalande bilföraren. Beredningens bestämda slutsats är att en sådan motprestation i detta fall inte kan konstateras och att trängselavgiften därför är en skatt. Eftersom kommuner inte får beskatta andra än sina egna medlemmar, är trängselavgiften att bedöma som en statlig skatt.

Ställningstagandet innebär att normgivning skall ske utifrån de bestämmelser i RF som gäller statlig skatt. Enligt 8 kap. 3 § RF skall föreskrifter om bl.a. skatter meddelas genom lag och därmed beslutas av riksdagen. Det är inte möjligt för riksdagen att delegera beslutanderätten avseende skatter.

Utformningen av en lag om trängselavgift

Beredningen lämnar ett förslag till lag om trängselavgift respektive en förordning om trängselavgift. Dessa generella författningsförslag, som utvecklas närmare i kapitel 11, behandlar frågor som bör regleras på samma sätt oberoende av i vilken tätort ett system med trängselavgift införs. Vissa andra bestämmelser förutsätts komma att variera mellan olika tätorter och bör därför regleras i bilaga till lagen. Detta gäller typiskt sett frågor om avgränsningen av det avgiftsbelagda området, avgifternas storlek, differentiering av avgifter, eventuella lokala undantag från avgiftsskyldighet samt betalningssystem och därmed sammanhängande frågor.

Avgiftsskyldighet föreslås gälla bilar enligt den definition som finns i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Därmed omfattas även lastbilar och bussar. Bilens registrerade ägare är avgiftsskyldig. De undantag från avgiftsskyldighet som föreslås, knyts till bilens registrering och inte till den faktiska användningen. Beredningens förslag innebär att betalning inte bara skall kunna ske i samband med färden utan även i efterskott. Om betalning inte sker inom den föreskrivna tiden skall bilens ägare anmanas att betala avgiften. Sker inte betalning efter anmaning skall en förhöjd avgift påföras.

Skatteverket skall vara den formella beskattningsmyndigheten men Vägverket får enligt förslaget ansvaret för den praktiska hanteringen. Överklagande av beslut om förhöjd trängselavgift, föreslås kunna ske hos allmän förvaltningsdomstol.

Skatterättsliga frågor

Beredningen behandlar i kapitel 12 de skatterättsliga frågor som trängselavgift aktualiserar. Det föreslås att avdrag för avgiften skall medges i inkomstslaget näringsverksamhet samt vid resor i tjänsten men däremot inte vid resor till och från arbetet. Mervärdesskatt skall inte tas ut på trängselavgift.

Användningen av intäkterna från ett system med trängselavgift

I kapitel 13 behandlas frågan om användningen av intäkterna från ett system med trängselavgift. Med hänsyn till att avgiften bedöms vara en statlig skatt, tillfaller intäkterna statskassan. Beslut om användningen av intäkterna får fattas årligen av riksdagen i den ordinarie budgetprocessen.

Det är beredningens mening att intäkterna från ett system med trängselavgift skall användas till åtgärder som gynnar trafikanterna i den region där bilisterna har betalat pålagan. Detta får dock i sin tur inte påverka storleken av de anslag till infrastruktur som regionen annars skulle ha erhållit.

Fullskaleförsöket i Stockholm

Kommunfullmäktige i Stockholm beslutade den 2 juni 2003 att godkänna ett försök med miljöavgifter/trängselavgifter. För att tillgodose det i regeringsformen föreskrivna kravet på beredning av ett förslag till lag om trängselavgift, som skall kunna tillämpas på försöket i Stockholm, lämnas i betänkandet ett förslag till utformning av en bilaga till lagen avseende försöket i Stockholm. Utformningen av bilagan grundas på det beslut som fattats av kommunfullmäktige.

I fråga om utformningen av fullskaleförsöket i Stockholm uttalar sig beredningen på två punkter. Dessa gäller att invånare i Lidingö skall garanteras fri passage utan avgift till allmänt icke avgiftsbelagt vägnät samt att Essingeleden skall vara avgiftsfri.

11.7 Förslag till lag om trängselavgift

Inledande bestämmelser

1 § För färd med bil skall skatt i form av trängselavgift betalas till staten enligt vad som föreskrivs i denna lag.

Det avgiftsbelagda området framgår av bilaga till denna lag.

Med bil avses i denna lag detsamma som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

2 § Bilens ägare svarar för att trängselavgift betalas.

Har bilen flera ägare, är de solidariskt ansvariga för den avgift som skall betalas.

Som bilens ägare anses

1. den som vid tidpunkten för färden var införd eller bör vara upptagen som ägare i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register eller i det militära fordonsregistret, eller den som senare har införts i sådant register som ägare vid tidpunkten för färden, eller

2. i fråga om bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som vid den aktuella tidpunkten innehade licensen.

Undantag från avgiftsskyldighet

3 § Trängselavgift betalas inte för bil

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

2. som är registrerad som utryckningsfordon och

3. i vilken färdas person som beviljats särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade personer enligt trafikförordningen (1998:1276).

Andra undantag från avgiftsskyldigheten regleras i bilaga till denna lag.

4 § Regeringen eller den myndighet eller kommun som regeringen bestämmer får besluta om tillfälliga inskränkningar av det område som anges i bilagan till denna lag, om anläggningsarbeten eller andra förhållanden medför störningar i trafiken.

Beskattningsmyndighet

5 § Skatteverket är beskattningsmyndighet för trängselavgift. Regeringen får meddela föreskrifter om vilken annan myndighet som får besluta om avgift för beskattningsmyndighetens räkning.

Trängselavgift beslutas genom automatiserad behandling på grundval av uppgifter i vägtrafikregistret. Om det i vägtrafikregistret saknas uppgifter som behövs för bestämmandet av avgiften, bestäms den enligt

föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Bilaga 2

Avgiftens storlek m.m.

6 § Trängselavgiftens storlek och hur den tas ut anges i bilaga till denna lag.

7 § Trängselavgift skall betalas inom tre dygn efter färden. Har betalning inte skett inom denna tid, skall bilens ägare anmanas att inom viss tid, senast tre veckor efter dagen för färden, betala trängselavgift. Ägaren skall då även betala en expeditionsavgift.

Regeringen får meddela föreskrifter om expeditionsavgiftens storlek.

Förhöjd trängselavgift

8 § Om trängselavgift inte betalas inom den tid som har satts ut i betalningsanmaningen, påför beskattningsmyndigheten förhöjd avgift med 500 kr. Sådan avgift får dock inte påföras, om det kan antas att bilens ägare inte har mottagit betalningsanmaningen i sådan tid att denne haft möjlighet att fullgöra betalningen inom den utsatta tiden. Förhöjd avgift får påföras för högst en färd per bil och dygn.

Om trängselavgift har betalats för sent eller med otillräckligt belopp, skall inbetalat belopp avräknas från den förhöjda avgiften.

Förhöjd trängselavgift skall betalas senast inom en månad från dagen för beslutet om sådan avgift.

Befrielse och återbetalning

9 § Beskattningsmyndigheten får besluta att trängselavgift eller förhöjd trängselavgift helt eller delvis inte skall tas ut i den mån det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut sådan avgift. Beslutar beskattningsmyndigheten att förhöjd trängselavgift inte skall tas ut, kvarstår skyldigheten att betala trängselavgift, om inte annat förordnas.

Betald trängselavgift eller förhöjd trängselavgift återbetalas

1. i den mån det följer av beslut enligt första stycket,
2. betalningsansvaret annars har undanröjts genom beslut som har vunnit laga kraft eller
3. det är uppenbart att avgiften inte borde ha tagits ut.

Överklagande

10 § Beskattningsmyndighetens beslut om förhöjd trängselavgift får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av bilens ägare och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas. Överklagande av bilens ägare skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom två månader från den dag då denne fick del av beslutet och överklagande av allmänna ombudet inom två månader från dagen för det överklagade beslutet.

Beskattningsmyndigheten skall snarast ompröva det överklagade beslutet. Detta gäller dock inte om överklagandet skall avvisas.

Ett överklagande förfaller om beskattningsmyndigheten ändrar beslutet så som den klagande begär. Bilaga 2

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten

Verkställighet

11 § Om förhöjd trängselavgift inte betalas inom föreskriven tid, skall den lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken.

Överklagande inverkar inte på skyldigheten att betala föreskriven avgift.

1. För färd in i och ut från det på kartan angivna området samt vid passage av Saltsjö-Mälarsnittet enligt markering på kartan skall trängselavgift betalas.

Karta¹

2. Förutom de generella undantagen från avgiftsskyldighet enligt 3 § gäller undantag även för²

3. Betalning av trängselavgift kan ske i förskott, vid färd och efter färden.

4. Trängselavgift skall betalas med följande belopp. Vid färd in till och ut från innerstadszonen vardagar från kl. 7.30 till 8.30 samt från 16.00 till 17.30 uppgår trängselavgift till 20 kronor. Från klockan 7.00 till 7.30, från 8.30 till 16.00 samt från 17.30 till 18.30 uppgår avgiften till 10 kronor. Avgiften vid Saltsjö-Mälarsnittet uppgår till 10 kronor i båda riktningarna under avgiftsbelagd tid.

Lördagar, helgdagar samt dag före helgdag är avgiftsfria dagar.

¹ Anmärkning: I bilagan har det inte varit möjligt att från Stockholms stad få en karta utvisande det avgiftsbelagda området enligt fullmäktiges beslut. När det gäller den geografiska omfattningen av området har beredningen i avsnitt 14.2 uttalat sig i två avseenden.

² Anmärkning: I tillgängligt material från Stockholms stad har angivits följande. Följande fordon är aktuella att undanta från miljöavgifter: utryckningsfordon, fordon med handikapptillstånd, bussar i linjetrafik, miljöbilar enligt Stockholms stads definition, taxibilar, färdtjänstfordon, skolskjutsfordon och motorcyklar.

11.8 Förslag till lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 §¹

Länsrätt är domför med en lagfaren domare ensam

1. när åtgärd som avser endast måls beredande vidtages,
2. vid sådant förhör med vittne eller sakkunnig som begärts av annan länsrätt,
3. vid beslut som avser endast rättelse av felräkning, felskrivning eller annat uppenbart förbiseende,
4. vid annat beslut som inte innefattar slutligt avgörande av mål.

Om det inte är påkallat av särskild anledning att målet prövas av fullsuttan rätt, är länsrätt domför med en lagfaren domare ensam vid beslut som inte innefattar prövning av målet i sak.

Åtgärder som avser endast beredandet av ett mål och som inte är av sådant slag att de bör förbehållas lagfarna domare får utföras av en annan tjänsteman som har tillräcklig kunskap och erfarenhet och som är anställd vid länsrätten eller vid en tingsrätt på samma ort som länsrätten. Närmare bestämmelser om detta meddelas av regeringen.

Vad som sägs i andra stycket gäller även vid avgörande i sak av

1. mål av enkel beskaffenhet,
2. mål enligt lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet, enligt lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter, om besiktning enligt fastighetstaxeringslagen (1979:1152), om handlings undantagande från taxeringsrevision, skatterevision eller annan granskning och om befrielse från skyldighet att lämna upplysningar, visa upp handling eller lämna kontrolluppgift enligt skatteförfattningarna,

3. mål om omedelbart omhändertagande enligt 6 § lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga, mål om tillfälligt flyttningsförbud enligt 27 § samma lag, mål om omedelbart omhändertagande enligt 13 § lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall, mål om tillfälligt omhändertagande enligt 37 § smittskyddslagen (1988:1472), mål enligt 12 § första stycket och 33 § lagen (1991:1128) om psykiatrisk tvångsvård, mål enligt 18 § första stycket 2-4 såvitt avser de fall då vården inte har förenats med särskild utskrivningsprövning eller 5 lagen (1991:1129) om rättspsykiatrisk vård, mål om förvar och uppsikt enligt utlänningslagen (1989:529), mål enligt lagen (1974:202) om beräkning av strafftid m.m., mål enligt lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt samt mål enligt lagen (1963:193) om samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge angående verkställighet av straff m.m.,

¹ Senast lydelse 2002:997.

4. mål enligt folkbokföringsförfattningarna, mål rörande preliminär skatt eller om anstånd med att betala skatt eller avgifter enligt skatteförfattningarna,

5. mål enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling,

6. mål som avser en fråga av betydelse för inkomstbeskattningen, dock endast om värdet av vad som yrkas i målet uppenbart inte överstiger hälften av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring,

7. mål enligt lagen (0000:000) om trängselavgift.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

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

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. lagen (1972:435) om överlastavgift, 2. bilskrotningslagen (1975:343), 3. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, 4. lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, 5. fordonsskattelagen (1988:327), 6. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., 7. lagen (1994:419) om brottsofferfond, 8. skattebetalningslagen (1997:483), eller 9. lagen (1997:1137) om vägavgift för tunga fordon. | <ul style="list-style-type: none"> 8. skattebetalningslagen (1997:483), 9. lagen (1997:1137) om vägavgift för tunga fordon, <i>eller</i> 10. lagen (0000:000) om trängselavgifter. |
|---|---|

¹ Senaste lydelse 2002:417.

11.10 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Tillstånd krävs inte för allmän kameraövervakning

1. när övervakningen sker med en övervakningskamera som av trafiksäkerhetsskäl eller för säkerheten i arbetsmiljön är uppsatt på fordon, maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren,

2. vid övervakning som utförs av Vägverket vid trafikövervakning eller

2. vid övervakning som utförs av Vägverket vid trafikövervakning eller *vid övervakning och kontroll av att trängselavgift betalas enligt lagen (0000:000) om trängselavgift.*

3. när övervakningen sker i sådana fall som avses i 4 § första stycket.

11.11 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att 12 kap. 27 § inkomstskattelagen (1999:1229) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 kap. 27 §¹

Utgifter för arbetsresor med egen bil skall dras av om avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är minst fem kilometer och det klart framgår att den skattskyldige genom att använda egen bil i stället för allmänna transportmedel regelmässigt gör en tidsvinst på sammanlagt minst två timmar.

Utgifter för arbetsresor med egen bil skall också dras av om bilen används i tjänsten minst 160 dagar under året. Om den används i tjänsten minst 60 dagar under året, skall utgifterna dras av för alla de dagar som bilen använts i tjänsten. Att bilen används i tjänsten beaktas dock bara om körsträckan är minst 300 mil per år.

Avdrag skall göras med 1 krona och 60 öre för varje kilometer.

Utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter skall också dras av.

*Utgifter för väg-, bro och färjeavgifter skall också dras av.
Utgifter för trängselavgift enligt lagen (0000:000) om trängselavgift skall inte dras av.*

¹ Senaste lydelse 2000:1003.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har följande lämnat yttrande över promemorians förslag: Justitieombudsmannen, Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Stockholms län, Länsrätten i Göteborgs län, Länsrätten i Dalarnas län, Justitiekanslern, Riksåklagaren, Rikspolisstyrelsen, Försvarsmakten, Riksskatteverket, Datainspektionen, Kungl. Tekniska Högskolan (KTH), Vägverket, Statens Institut för KommunikationsAnalys (SIKA), Ekonomistyrningsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Naturvårdsverket, Konsumentverket, Boverket, Banverket, Botkyrka kommun, Danderyds kommun, Ekerö kommun, Haninge kommun, Huddinge kommun, Järfälla kommun, Lidingö kommun, Nacka kommun, Norrtälje kommun, Nynäshamns kommun, Salems kommun, Sollentuna kommun, Solna kommun, Stockholms kommun, Sundbybergs kommun, Södertälje kommun, Tyresö kommun, Täby kommun, Upplands Väsby kommun, Upplands-Bro kommun, Vallentuna kommun, Värmdö kommun, Österåkers kommun, Håbo kommun, Uppsala kommun, Eskilstuna kommun, Gnesta kommun, Nyköpings kommun, Strängnäs kommun, Malmö kommun, Göteborgs kommun, Stockholms läns landsting, Västra Götalands läns landsting, Samverkansorganet C-framåt i Uppsala län, BIL Sweden, Buss och samhälle, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Fastighetsägarna Sverige, Föreningen Gröna Bilister, Landsorganisationen i Sverige (LO), Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Nature Associates, Stockholms Handelskammare, Stockholms Hantverksförening, Svenska kommunförbundet, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Svenska Vägföreningen, Svenska Åkeriförbundet, Sveriges Transportindustriförbund,

Vidare har följande lämnat yttrande: Rinkeby Stadsdelsnämnd, Kollektivtrafikant Stockholm, Regionala utvecklingsnämnden Region Skåne, Magnus Cedergren, UNO UtvecklingNordOst, Kriminalvården, Combitech Consortium, Regionförbundet Sörmland, Kommunförbundet Stockholms län.

Riksrevisionsverket (RRV), har inte möjlighet att besvara rubricerad remiss före den 1 juli 2003, då RRVs instruktionsenliga uppgifter som revisionsmyndighet under regeringen upphör.

Följande har avstått från att lämna yttrande: Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Nykvarns kommun, Sigtuna kommun, Trosa kommun, Västerås kommun, Sundsvalls kommun, Luleå kommun, Skåne läns landsting, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, De Handikappades Riksförbund, Facket för Service och Kommunikation (SEKO), Göteborgs Spårvägar AB, Landstingsförbundet, Motormännens Helnykterhetsförbund, Skånetrafiken, Storstockholms Lokaltrafik AB, Svensk Handel, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO), Sveriges Köpmannaförbund i Stockholm, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Västtrafik AB.

