

Regeringens proposition

2006/07:109

Införande av trängselskatt i Stockholm

Prop.
2006/07:109

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 3 april 2007

Fredrik Reinfeldt

Anders Borg
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att trängselskatt tas ut i Stockholm från och med den 1 augusti 2007.

Syftet med en trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen.

I propositionen behandlas åtgärder som kan göra uppbördssystemet mer användarvänligt, underlätta administrationen och minska kostnaderna för skatteuttaget. En månatlig debitering av trängselskatt skall utredas. Det föreslås att trängselskatt inte skall tas ut under juli månad. Det föreslås också att undantaget från trängselskatt för taxi och färdtjänst tas bort. Miljöbilar skall även fortsättningsvis vara undantagna, men undantaget begränsas till en period om fem år. Tilläggsavgiften föreslås sänkas till 200 kronor och den sammanlagda tilläggsavgiften för en kalendermånad skall inte kunna överstiga 2 000 kronor. Det föreslås även att beslut om trängselskatt undantas från förvaltningslagens bestämmelser om att den enskilde skall underrättas om ett beslut och att skälen för beslutet skall anges.

Trängselskatt föreslås få dras av vid inkomstbeskattningen.

Slutligen beskrivs i propositionen även hur intäkterna från trängselskatten kan överföras till investeringar i vägnätet.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	10
2.3	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	11
3	Ärendet och dess beredning.....	13
4	Införande av trängselskatt.....	14
5	Betalning av trängselskatt.....	16
5.1	Betalningstid	16
5.2	Betalningsfri månad	17
5.3	Expeditionsavgift och tilläggsavgift	17
5.4	Betalning genom användande av s.k. autogiro samt tekniska förbättringar	18
6	Undantag från trängselskatt.....	19
7	Underrättelse och motivering av beslut om trängselskatt	22
7.1	Förvaltningslagens bestämmelser om underrättelse och motivering av beslut.....	22
7.2	Beslut om trängselskatt	23
8	Avdrag för trängselskatt vid inkomstbeskattningen	25
9	Användandet av intäkterna från trängselskatten.....	26
9.1	Finansiering av infrastruktur.....	26
9.2	Hanteringen av intäkterna från trängselskatten.....	28
10	Offentligfinansiella och andra effekter.....	29
10.1	Offentligfinansiella effekter.....	29
10.2	Konsekvenser för småföretag	30
10.3	Miljö- och hälsoeffekter.....	30
11	Författningskommentar	30
11.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	30
11.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	32
11.3	Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	32
Bilaga 1	Lagförslagen i promemorian om trängselskatt och förvaltningslagens bestämmelser.....	33
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian om trängselskatt och förvaltningslagens bestämmelser	34
Bilaga 3	Lagrådsremissens lagförslag	35

Bilaga 4	Lagrådets yttrande	36	Prop. 2006/07:109
Bilaga 5	Lagförslagen i promemorian Vägavgift i form av trängselskatt	37	
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Vägavgift i form av trängselskatt.....	44	
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 3 april 2007.....		45	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2006/07:109

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
2. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
3. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:629) om trängselskatt
dels att 7 § skall upphöra att gälla,
dels att 5, 6, 13–15 och 19 §§ skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 3 a §, samt en bilaga av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 a §

Bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen (1986:223) skall inte tillämpas i fråga om

1. beslut enligt 11 § första stycket denna lag, eller

2. sådana beslut enligt 11 § andra stycket denna lag som innebär att skatt inte skall tas ut eller att skatt skall tas ut med ett lägre belopp.

5 §¹

Skattepliktig är inte

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

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,

4. bil som enligt uppgift i vägtrafikregistret används i taxitrafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490),

5. bil som är utrustad med teknik för drift

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

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

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

6. bil som enligt 6 eller 7 § undantagits från skatteplikt.

5. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

¹ Senaste lydelse 2005:897.

6 §

Skatteverket skall efter ansökan från den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt.

Skatteverket skall efter ansökan från den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt. *Om det finns synnerliga skäl, skall Skatteverket undanta två bilar från skatteplikt.*

Befrielse från skatteplikt enligt första stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret används i yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490).

13 §

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

Regeringen får *besluta* föreskrifter om expeditionsavgiftens storlek.

Om skatten inte har betalats inom den tid som anges i 12 §, skall en expeditionsavgift påföras den skattskyldige. Den skattskyldige skall skriftligen uppmanas att senast *30 dagar efter dagen för beslutet om expeditionsavgift* betala skatten och expeditionsavgiften. Om skattskyldigheten har inträtt vid flera tillfällen under samma kalenderdygn, skall uppmaningen avse den sammanlagda obetalda skatten för dygnet.

Regeringen får *meddela* föreskrifter om expeditionsavgiftens storlek.

14 §

Om trängselskatt eller expeditionsavgift inte betalas inom den tid som angetts i en uppmaning enligt 13 § första stycket, skall en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 500 kronor. Tilläggsavgift får påföras högst en gång per bil och kalenderdygn.

Tilläggsavgift, obetald trängsel-

Om trängselskatt eller expeditionsavgift inte betalas inom den tid som angetts i en uppmaning enligt 13 § första stycket *eller 15 § andra stycket*, skall en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 200 kronor. Tilläggsavgift får påföras högst en gång per bil och kalenderdygn. *Den sammanlagda tilläggsavgiften för en skattskyldig får inte överstiga 2 000 kronor per bil under en kalendermånad.*

Tilläggsavgift, obetald trängsel-

skatt och obetald expeditionsavgift skall betalas senast *en månad från* dagen för beslutet om tilläggsavgift.

skatt och obetald expeditionsavgift skall betalas senast *30 dagar efter* dagen för beslutet om tilläggsavgift.

Prop. 2006/07:109

15 §

Beskattningsmyndigheten skall ompröva och meddela beslut om sådan skatt eller avgift som avses i 11–14 §§, om den skattskyldige begär det eller det finns andra skäl.

Skatt eller avgift som har beslutats enligt första stycket skall betalas *inom den tid som beskattningsmyndigheten bestämmer*.

Om trängselskatt har betalats utan föregående betalningsuppmaning, 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 tilläggsavgift har fattats.

Skatt eller avgift som har beslutats enligt första stycket skall betalas *senast 30 dagar efter beslutsdagen*.

Om trängselskatt har betalats utan föregående betalningsuppmaning, 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 *60 dagar* efter det att beslut om expeditionsavgift eller tilläggsavgift har fattats.

19 §

Beslut som avses i 15, 17 och 18 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Beslut som avses i 6 och 7 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den sökande eller av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Beslut som avses i 15, 17 och 18 §§ 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.

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2007. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

Stockholms kommun

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



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

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

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

4. Skattskyldigheten enligt 9 § inträder inte om en bil vid passage till eller från Lidingö kommun passerar två skilda betalstationer, varav den ena skall vara någon av betalstationerna vid Gasverksvägen, Lidingö-

vägen eller Norra Hamnvägen, och tiden mellan passagera inte över- Prop. 2006/07:109
stiger 30 minuter.

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

Prop. 2006/07:109

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2004:629) om trängselskatt skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.1

Föreslagen lydelse

5 §

Skattepliktig är inte

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

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,

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

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

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

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

5. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

4. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2012. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

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

Prop. 2006/07:109

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 4 §, 12 kap. 27 § och 16 kap. 17 § samt rubriken närmast före 9 kap. 4 § inkomstskattelagen (1999:1229) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap.

Svenska allmänna skatter *m.m.*¹ Svenska allmänna skatter

4 §²

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

Skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt får inte dras av.

12 kap.

27 §³

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 80 öre för varje kilometer.

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

Utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter *samt skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt* skall också dras av.

16 kap.

17 §⁴

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 be-*

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.

¹ Senaste lydelse 2004:634.

² Senaste lydelse 2004:634. Ändringen innebär att andra stycket upphävs.

³ Senaste lydelse 2005:826.

⁴ Senaste lydelse 2005:1170.

stämmelse om att skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt inte får dras av.

Avkastningsskatt som beräknas på avsättning i balansräkning med tillämpning av 3 § femte 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 1 augusti 2007 och tillämpas första gången vid 2008 års taxering.

Lagen (2004:629) om trängselskatt trädde i kraft den 1 januari 2005. Med stöd av denna lag kan tids- och platsrelaterade skatter tas ut. Under en försöksperiod från och med den 3 januari 2006 till och med den 31 juli 2006 har skatt tagits ut för passager in i och ut ur Stockholm. Försöket med trängselskatt har bland annat utvärderats av Stockholms kommun, se avsnitt 10.2 och 10.3.

Stockholms kommun har den 2 oktober 2006 begärt att regeringen utser en särskild förhandlingsman som i samråd med Stockholms kommun avtalar om den fortsatta hanteringen av trängselskatten. Regeringen har i olika sammanhang uttalat att det kan vara aktuellt att införa en sådan trängselskatt stadigvarande och har den 9 november 2006 utsett en förhandlingsman som bland annat skall utvärdera hur vägavgifter i form av trängselskatter kan vara en del av finansieringen av väginfrastrukturen i Stockholms län (dnr N2006/9229/IR). I en delrapport från den 30 januari 2007 har förhandlingsmannen lämnat ett antal förslag till förändringar i utformningen av trängselskatten.

I delrapporten tas de förslag på ändringar upp som kan göra systemet mer användarvänligt, underlätta administrationen och minska kostnaderna. Förändringar som kan påverka trafikflöden och intäkter avser förhandlingsmannen att återkomma till. Åtgärder som kan vara aktuella är främst en översyn av Lidingöregeln, justering av det skattebelagda området samt en avvägning av skattenivåer och tidsperioder. Mer långsiktiga förändringar, som kan bli möjliga av att skatten kan komma att förändras till en lokalt eller regionalt beslutad trängselavgift, skall föreslås i den avrapportering av förhandlingsuppdraget som skall lämnas senast den 1 december 2007.

I en promemoria från Finansdepartementet den 28 november 2006, Trängselskatt och förvaltningslagens bestämmelser (dnr Fi2006/6728/S2), föreslås att beslut om trängselskatt undantas från förvaltningslagens bestämmelser om att den enskilde skall underrättas om beslut och att skälen för ett beslut måste anges. De i promemorian föreslagna ändringarna i lagen om trängselskatt med anledning av undantagen från förvaltningslagen finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*.

Vissa ändringar i lagen om trängselskatt avseende tidsfrister för betalning och tilläggsavgiftens nivå har föreslagits i Finansdepartementets promemoria, Vägavgift i form av trängselskatt (dnr Fi2007/1778/S2). I promemorian har även föreslagits att vissa bilar inte längre skall undantas från trängselskatt samt att begränsningen i avdragsrätten tas bort och att trängselskatt därmed skall få dras av vid inkomstbeskattningen. De i promemorian föreslagna ändringarna i lagen om trängselskatt finns i *bilaga 5*. Förslagen har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*.

Regeringen tar i denna proposition upp förslagen i de två ovan nämnda promemoriorna.

Regeringen beslutade den 21 december 2006 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslaget om undantag från vissa av förvaltningslagens bestämmelser vid beslut om trängselskatt, *bilaga 3*. Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran. Yttrandet finns i *bilaga 4*.

Beträffande övriga förslag borde Lagrådets synpunkter ha inhämtats. På grund av den korta tid som stått till förfogande att ta fram förslagen har detta inte varit möjligt inom ramen för regeringens lagstiftnings- ärende. Riksdagen har dock möjlighet att inhämta Lagrådets synpunkter under sin behandling.

4 Införande av trängselskatt

Regeringens förslag: Trängselskatt införs i Stockholm den 1 augusti 2007. Det skattebelagda området, tidpunkter för när skatt tas ut samt skattens storlek skall vara samma som under försöket med trängselskatt.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *AB Storstockholms Lokaltrafik, Botkyrka kommun, Konsumentverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Naturvårdsverket, Riksgäldskontoret, Stockholms läns landsting, Svenska Transportarbetarförbundet, Sveriges Transportindustrieförbund och Sveriges Åkeriföretag* är positiva till att trängselskatt införs. Sveriges Transportindustrieförbund menar dock att en analys bör göras av effekten på konkurrenssituationen med anledning av att utländska bilar inte omfattas. *Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket och Statens Väg- och transportforskningsinstitut* anser att trängselskatt även skall tas ut vid färd på Essingeleden eftersom det finns en risk för oacceptabla bilköer. *Danderyds kommun, Ekerö kommun, Huddinge kommun, Lidingö kommun, Motormännens Riksförbund, Norrtälje kommun, Salems kommun, Solna kommun, Stockholms Handelskammare, Svensk Handel, Täby kommun, Tyresö kommun, Upplands-Bro kommun, Vallentuna kommun, Vaxholms kommun, Värmdö kommun och Österåker kommun* avstyrker ett införande av trängselskatt. *Statens institut för kommunikationsanalys* menar att det är oklart i vilken mån det nya trängselskattesystemet kommer att ha någon faktisk styrande effekt vad gäller trängseln i vägnätet. Det saknas en analys och beskrivning av trafikeffekterna och samhällsekonomisk nytta. Det redovisas inga mål för vad som önskas uppnås i form av minskad trängsel och minskad negativ miljöpåverkan, vilket medför att det är oklart vilken styrande effekt som eftersträvas. Det saknas också en redovisning av fördelningseffekter både direkt av själva nettokostnaden för trängselskatt och indirekt genom intäktsanvändningen. *Kammarrätten i Stockholm* anser att ett permanent system med trängselskatt måste bygga på en mer ingående utvärdering. Det är därför inte lämpligt att nu införa trängselskatt. En utvärdering av skyddet för integriteten bör dessutom göras. *Datainspektionen* anser att det ur ett integritets-

perspektiv bör övervägas möjlighet till anonyma passager och betalning. *Rikspolisstyrelsen* påpekar att frågan om manipulation av registrerings-skyltar eller försök att försvåra kameraavläsning inte har belysts ur ett straffrättsligt perspektiv.

Skälen för regeringens förslag: Trängselskatt är en viktig del i att finna en långsiktig hållbar lösning på Stockholmsområdets trafikproblem. En trängselskatt leder enligt regeringens mening till mindre trängsel och förbättrar därmed också framkomligheten, samt ger en renare stadsmiljö. Intäkterna från trängselskatten skall också kunna användas till satsningar i vägnätet i Stockholmsregionen och därmed förbättra infrastrukturen. Regeringen finner det därför angeläget att, i enlighet med Stockholms kommuns begäran, införa trängselskatt i en mer permanent form. En trängselskatt bör därför enligt regeringens mening införas snarast.

Ett tidigt införande innebär dessutom att det i större utsträckning är möjligt att täcka de kostnader som redan nu finns för det befintliga upp-bördssystemet. Därutöver kan noteras att ju tidigare trängselskatt kan börja tas ut, desto mer intäkter till vägfinansiering.

I Finansdepartementets promemoria, Vägavgift i form av trängselskatt, anges att trängselskatt kan införas tidigast den 1 juli 2007. Eftersom det i avsnitt 5.2 föreslås att det under juli månad inte skall tas ut trängselskatt, föreslår regeringen att trängselskatt införs den 1 augusti 2007.

Var och när trängselskatt tas ut samt skattens storlek skall regleras i en bilaga till lagen (2004:629) om trängselskatt. Regeringen föreslår att den nya bilagan motsvarar den som gällde under försöket med trängselskatt. Därmed kommer det skattebelagda området, tidpunkter för när skatt tas ut samt skattens storlek att överensstämma med vad som gällde under försöket med trängselskatt. Regeringen vill avvakta förhandlingsmannens arbete innan ändringar beträffande dessa frågor övervägs. Det är därför inte aktuellt att nu föreslå att trängselskatt tas ut på Essingeleden.

I avsnitt 5, 6 och 7 föreslås vissa förändringar i trängselskatten som främst har till syfte att göra skatteuttaget mer användarvänligt och underlätta administrationen. Det görs även överväganden avseende de undantag från trängselskatt som finns för vissa kategorier av bilar. I övrigt föreslås i nuläget ingen ändring av gällande regelverk för trängselskatt i samband med ett införande (se prop. 2003/04:145 för en närmare redogörelse om trängselskattelagen). Det kan dock komma att behövas ytterligare förändringar i uttaget av trängselskatt, vilket även förhandlingsmannen påpekat. Dessa får dock hanteras i ett senare sammanhang.

Liksom under försöket skall överklaganden av beslut om trängselskatt prövas av Länsrätten i Stockholm.

Statens institut för kommunikationsanalys och *Kammarrätten i Stockholm* menar att det krävs utvärdering och analys innan trängselskatt införs permanent. Ytterligare utvärdering av trängselskattförsöket utöver de som redan gjorts anser regeringen inte är nödvändigt. Regeringen menar att den kunskap som finns om tids- och platsrelaterade skatteuttag, inklusive försöket i Stockholm, och nyttan av ett så tidigt införande av trängselskatt som möjligt, gör att trängselskatt kan införas utan någon ytterligare analys av skattens styrande effekt, trafikeffekterna och samhällsekonomisk nytta. Regeringen ser för närvarande inte heller att det finns anledning att ställa upp andra mål för trängselskatten. Enligt

regeringens mening är det inte nödvändigt med någon ytterligare redovisning av fördelningseffekter innan ett införande av skatten.

Vid uttag av skatt på sådant sätt som görs i ett system med trängselskatt är det nödvändigt att registrera vilket fordon som framförts och när det framförts. Detta innebär givetvis en begränsning i anonymiteten och därmed i integritetsskyddet. I ett skatteperspektiv är det dock främmande att, såsom *Datainspektionen* föreslår, införa ett system där anonyma personer debiteras skatt.

Övervakningen i trängselskattesammanhang får endast avse sådana uppgifter som behövs för beskattningen, såsom en bils registreringsnummer. En annan sak är att det i praktiken aldrig helt kan garanteras att ingen överskottsinformation tas in av misstag. Det framgår dock av regelverket att överskottsinformationen genast skall gallras. Sådana uppgifter som behövs för skatteuttaget skall gallras ur vägtrafikregistret så snart de inte behövs. Det har inte kommit till regeringens kännedom att uppgifter bevaras längre tid än nödvändigt. Sekretess gäller dessutom för beslut om trängselskatt, underlaget för bestämmande av sådan skatt, uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage. Vidare kommer det att det på ett tydligt sätt märkas ut att övervakning och registrering sker, så att den som vill undvika registrering har möjlighet att göra det.

Mot bakgrund av ovanstående menar regeringen att integritetsskyddet är väl tillgodosett. Regeringen anser därför att det inte finns skäl att ytterligare analysera skyddet för integritet. Det kan dock tilläggas att integritetsskyddet kontinuerligt måste bevakas. I propositionen Trängselskatt (prop. 2003/2004:145) redogörs närmare för integritetsaspekten.

5 Betalning av trängselskatt

5.1 Betalningstid

Regeringens bedömning: En månatlig debitering av trängselskatt bör utredas.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Datainspektionen, Konsumentverket, Lidingö kommun, Riksgäldskontoret, Skatteverket, Stockholms kommun, Stockholms läns landsting, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Sigtuna kommun, Sveriges Åkeriföretag, Södertälje kommun, Upplands-Bro kommun, Vägverket* samt *Värmdö kommun* menar att en månatlig debitering skulle underlätta för den skattskyldige och för de myndigheter som administrerar skatten. *Kronofogdemyndigheten* menar att det är angeläget att redan vid införandet föra samman alla obetalda beskattningsbeslut till en restföringspost, eftersom nuvarande mängd beslut leder till omfattande administration och flera grundavgifter för den enskilde som ackumuleras till större belopp.

Skälen för regeringens bedömning: I förhandlingsmannens delrapport föreslås att betalningstiden för trängselskatt förlängs från de nu gällande 14 dagarna till fem veckor. Genom en ytterligare förlängning av

tiden för inbetalning till fem veckor skulle det kunna bli enklare att betala in trängselskatt, eftersom detta i sådant fall skulle kunna göras i slutet av varje månad samtidigt som övrig hushållsekonomi sköts.

Enligt regeringens mening är en enklare hantering av betalning av trängselskatt för den enskilde eftersträvansvärt. Likaså är det angeläget att den administrativa bördan för företag minskas. En förlängning till fem veckor kan dock vara svår att administrera, eftersom det behöver utformas rutiner för hur man skall hantera olika former av betalningar. En inbetalningstid om fem veckor förändrar inte heller antalet skattebeslut och leder inte till månatliga debiteringar. Det möjliggör förvisso månadsinbetalningar, men den enskilde måste fortfarande hålla reda på skattepliktiga passager och vilka skattebeslut som betalats.

För att tillgodose det behov av månadsbetalning som förhandlingsmannen pekat på, bör det utredas huruvida det är möjligt att införa en månatlig debitering av trängselskatt. Regeringen har förståelse för att *Kronofogdemyndigheten* menar att det finns ett omedelbart behov av ändring, men ser inte att det är möjligt att genomföra något sådant redan i samband med införandet av skatten.

5.2 Betalningsfri månad

Regeringens förslag: Trängselskatt skall inte tas ut under juli månad.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Tar inte upp frågan.

Skälen för regeringens förslag: Förhandlingsmannen har föreslagit att trängselskatt inte skall tas ut under juli månad. Skälet är att underlätta för användarna under denna period, inte minst mot bakgrund av att det under denna period torde finnas fler bilister i Stockholm som inte annars eller sällan kör inom det skattebelagda området. En ytterligare fördel som påpekas av förhandlingsmannen är att Vägverket kan koncentrera underhåll av uppördssystemet till denna period.

Regeringen delar förhandlingsmannens bedömning och föreslår därför att trängselskatt inte skall tas ut under juli månad.

5.3 Expeditionsavgift och tilläggsavgift

Regeringens förslag: Expeditionsavgift skall betalas inom 30 dagar från dagen för beslutet om expeditionsavgift. Tilläggsavgiften sänks från 500 kronor till 200 kronor. Den sammanlagda tilläggsavgiften för en kalendermånad får inte överstiga 2 000 kronor per bil.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Begränsningen av den sammanlagda tilläggsavgiften för en kalendermånad var dock i promemorian kopplad till 2 000 kronor per skattskyldig och inte per bil.

Remissinstanserna: *Skatteverket* tillstyrker att tilläggsbeloppet sänks, men avstyrker att avgiften begränsas till 2 000 kronor per månad. Skatteverket anser det inte motiverat att införa en tekniskt komplicerad

begränsningsregel för tilläggsavgiften. Begränsas de sammanlagda tilläggsavgifterna för en skattskyldig till 2 000 kronor under en kalendermånad, får det till följd att en skattskyldig med flera bilar inte påförs någon tilläggsavgift för ett mycket stort antal obetalda trängsel-skatter. *Vägverket* menar att det måste framgå att bestämmelsen om begränsning av uttaget av tilläggsavgift avser bilen och inte den skattskyldige. *Konsumentverket*, *Svenska Bussbranschens Riksförbund*, *Länsrätten i Stockholms län* och *Vägverket* tillstyrker att tidsperioden för betalning av expeditionsavgift förlängs.

Skälen för regeringens förslag: I gällande lagstiftning skall expeditionsavgiften betalas senast fyra veckor efter dagen då skattskyldigheten har inträtt. Vid vissa tillfällen under året kan det hända att den skattskyldige får betalningsuppsmaningen med skatt och expeditionsavgift mindre än en vecka innan denna senast skall vara inbetald. Utskicket kan ha försenats med anledning av en längre helg, försenad postgång eller av de administrativa rutinerna hos uppbördsmyndigheten. Enligt regeringens mening bör den enskilde ha trettio dagar på sig att betala. Detta överensstämmer också med motsvarande regler i vägtrafikskattelagen (2006:227). För att den tiden inte skall variera på grund av myndighetens hantering, föreslås att tiden räknas från dagen för beslutet om expeditionsavgift.

Om skatt och expeditionsavgift inte har betalats skall enligt gällande lagstiftning en tilläggsavgift om 500 kronor påföras. Tilläggsavgiften måste vara av en viss storlek för att vara ett effektivt påtryckningsmedel att förmå de skattskyldiga att betala trängselskatten och expeditionsavgiften. En bristande betalning måste även beloppsmässigt vara av viss storlek för att kunna drivas in. Eftersom tilläggsavgift påförs för varje dagligt skattebeslut som inte betalats, kan tilläggsavgiften totalt komma att uppgå till ett avsevärt belopp om den regelmässigt inte betalas. Detta kan inte anses stå i proportion till den trängselskatt och expeditionsavgift som är obetald. Det totala tilläggsbeloppet bör därför bestämmas så att det är rimligt i förhållande till skatten och expeditionsavgiften samtidigt som det utgör ett effektivt påtryckningsmedel. En lämplig avvägning bedöms vara att den sammanlagda tilläggsavgiften under en kalendermånad för en skattskyldig inte får överstiga 2 000 kronor och att denna begränsning gäller per bil som *Vägverket* föreslagit. När det är fråga om enstaka tilläggsavgifter som påförs den enskilde bör det räcka med ett belopp som är ungefär dubbelt så stort som skattebeloppet och expeditionsavgiften tillsammans. Regeringen föreslår därför att tilläggsavgiften sätts ned till 200 kronor per bil och dygn.

5.4 Betalning genom användande av s.k. autogiro samt tekniska förbättringar

Förslag till åtgärder för att underlätta för den enskilde att betala skatten har förts fram vid olika tillfällen. De åtgärder som förhandlingsmannen pekat på i delrapporten bedöms inte kräva någon ändrad lagstiftning utan kan hanteras på myndighetsnivå, dvs. inom ramen för Skatteverkets och Vägverkets verksamhet.

Delrapporten pekar bland annat på införande av autogiro i olika avseenden. Autogiro är ett enkelt system för den enskilde att garantera att betalningarna blir riktiga. Autogiro kan också enligt rapporten fungera som ett system för förskottsbetalning på så sätt att man betalar till sitt eget konto för att täcka kommande trängselskatt så att pengarna finns på det egna kontot när det blir dags för betalning. Det kan även enligt Vägverket finnas möjlighet att koppla flera bilar till samma autogiro, vilket gör det enklare både för sådana som äger fler än en bil och vid byte av bil. När man säljer eller köper bil anger man bara vilka bilar som autogiro skall gälla för. Det kommer inte heller att finnas krav på att man skall äga bilen, dvs. man kan betala åt någon annan. Det är dock alltid ägaren till bilen som är skattskyldig oavsett hur denne har valt att betala in skatten.

Företagen kan enligt Vägverket också ges möjlighet att registrera sig direkt i en företagsportal på Internet där man anger vilka organisations- och filialnummer man vill betala för. På så sätt kan företagare ytterligare förenkla sina inbetalningar av trängselskatt.

Vägverket har uppgett att det är rimligt att ta fram ett nytt datorsystem för kundtjänsten som är kopplat till trängselskatten, vilket dels skulle kunna vara arbetsbesparande, dels kunna innebära att kundtjänsten har möjlighet att bistå allmänheten med mer information. Det är även möjligt att se över de olika betalningsrutiner som står till buds för inbetalning av trängselskatt, för att skapa flexibilitet vid inbetalningen och för att sänka transaktionskostnaderna.

Därutöver har förhandlingsmannen pekat på att transpondern i upp- bördssystemet kan tas bort. Den behövs inte med den träffsäkerhet som numera finns vid den automatiska kameraavläsningen. Transpondrarna har inte heller använts som beskattningsunderlag utan har enbart haft en kontrollfunktion.

Transpondern kan dock komma att behövas i samband med den s.k. Lidingöregeln, se avsnitt 6. Det är en fördel att kunna erbjuda dem som bor på Lidingö transponder för att ge en extra säkerhet för att besluten blir riktiga och för att ytterligare minska riskerna för felaktiga beslut.

6 Undantag från trängselskatt

Regeringens förslag: Undantaget från trängselskatt för taxi och färdtjänst tas bort. Undantaget för miljöbilar begränsas till fem år. Möjligheten för rörelsehindrade att undanta en bil från trängselskatt utvidgas till två bilar i vissa fall.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svenska Taxiförbundet*, *Svenska Transportarbetarförbundet* och *Tyresö kommun* anser att taxi skall undantas från trängselskatt. *Ekonomistyrningsverket*, *Nature Associates*, *Länsstyrelsen i Stockholms län*, *Stockholms kommun* och *Sveriges Åkeriföretag* stödjer borttagandet av undantag för taxi. *Botkyrka kommun*, *Region- och trafikplanekontoret i Stockholm*, *Sigtuna kommun*, *Stockholms kommun*, *Stockholms läns landsting*, *Svenska Transportarbetarförbundet*, *Tyresö*

kommun, Upplands-Bro kommun samt Värmdö kommun anser att undantaget från trängselskatt för färdtjänst bör kvarstå eftersom ett borttagande leder till ökade kostnader för färdtjänsten. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att även bussar med en vikt som understiger 14 ton skall undantas från trängselskatt. *Sveriges Transportindustrieförbund* menar att om busstrafik undantas bör detta även gälla godstrafik. *Gröna Bilister, Länsstyrelsen i Skåne län, Region- och trafikplanekontoret i Stockholm, Sigtuna kommun, Stockholms läns landsting och Sveriges Transportindustrieförbund* tillstyrker att miljöbilar är undantagna från trängselskatt. *BilSweden, Citroën Sverige, Gröna Bilister, Naturvårdsverket, Stockholms kommun och Svenska Volkswagen AB* menar dock att definitionen av miljöbil skall vara densamma som den som används vid statlig upphandling. *Toyota Sweden AB och Vägverket* menar att miljöbilsdefinitionen bör bygga på miljöprestanda och inte tekniska lösningar. *Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund och Regionförbundet Sörmland* anser att en enhetlig miljöbildefinition snarast bör fastställas. *Ekonomistyrningsverket, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Naturvårdsverket* menar att viss skatt måste tas ut även på miljöbilar. *Nature Associates, Statens Väg- och transportforskningsinstitut och Upplands-Bro kommun* menar att miljöbilar inte bör undantas. *Konsumentverket* har inget att erinra i sak mot promemorians förslag på definition av miljöbil men vill uppmärksamma de svårigheter som konsumenterna kan ha att hålla rätt på vad som gäller med anledning av de olika definitionerna som finns. Det är därför av särskild betydelse att dessa svårigheter uppmärksammas när informationen om vilka bilar som är undantagna från skatteplikten formuleras. *De Handikappades Riksförbund* ser positivt på den utökade möjligheten till undantag för rörelsehindrade. *Lidingö kommun och Stockholms kommun* anser att Lidingöregeln skall vara kvar medan *Naturskyddsföreningen* anser att Lidingöregeln skall tas bort eftersom den inte bidrar till att uppfylla syftet med trängselskatt. *Stockholms Trafikskolors Förening* anser att trafikskolornas bilar skall undantas från trängselskatt.

Skälen för regeringens förslag: En avsikt med trängselskatten är att intäkterna skall vara en del av finansieringen av väginfrastrukturen i Stockholms län, se avsnitt 9. Utbyggnaden av vägar är en angelägenhet för alla trafikanter. Utgångspunkten bör därför vara att alla bilar som passerar betalstationerna också skall betala trängselskatt. Ytterligare ett skäl till att alla bilar skall omfattas av trängselskatten är att samtliga bilar som kör in i och ut från det skattebelagda området ger upphov till trängsel. Därtill kommer att ju färre undantag från skatteplikt, desto färre avgränsningsproblem.

Under försöket med trängselskatt i Stockholm undantogs dock bilar som utförde kollektiva transporter eller ansågs mindre miljöförstörande. Det skulle i och för sig kunna hävdas att kollektivtrafiken även bör vara med och finansiera väginfrastrukturen. Den kollektivtrafik som utförs med buss får dock anses i hög grad ersätta bilkörning och därmed minska trängseln. För buss som utför kollektivtrafik bör därför enligt regeringens mening trängselskatt inte tas ut. Eftersom det inte är möjligt att i vägtrafikregistret skilja ut vilka bussar som kör i kollektivtrafik, bör även annan trafik med bussar omfattas av undantaget från trängselskatt.

Någon utvidgning mot vad som gällde under försöket är dock inte motiverad. Liksom under försöket med trängselskatt i Stockholm är det således endast bussar med en totalvikt om minst 14 ton som skall undantas från trängselskatt.

Även taxibilar undantogs under försöket från trängselskatt eftersom de ansågs utföra kollektivtrafik. Även om taxi anses vara kollektivtrafik kan det dock ifrågasättas om taxi utgör sådan kollektivtrafik som skall undantas från trängselskatt. Taxibilar transporterar oftast enbart en eller ett par personer i taget. Den trängsel och de föroreningar som taxibilar orsakar är inte heller mindre än vad som orsakas av andra bilar. Ett undantag från trängselskatten för taxibilar medför också snedvridning av konkurrensen i förhållande till bilbudsnäringsen och sådan busstrafik som inte är undantagen, t.ex. skolskjuts. Det finns inte heller något som hindrar att taxibilar används för privat bruk. Mot bakgrund härav och att även taxi bör vara delaktig i finansieringen av väginfrastrukturen i Stockholms län, föreslår regeringen att taxibilar skall betala trängselskatt.

Även trafikskolornas bilar bidrar till trängsel och föroreningar. Dessa bilar kan liksom taxibilar också användas privat. Något undantag för dessa bilar är därför inte befogat.

Den verksamhet som utförs av färdtjänst är snarlik taxitrafiken. Trängselskatt bör därför även tas ut för bilar som utför färdtjänst. Om undantaget för färdtjänst skulle kvarstå är det dessutom inte möjligt att urskilja om resan är färdtjänst eller taxi. Taxibilar som utför färdtjänst skulle således befrias från trängselskatt även för normala taxiresor.

Det kan hävdas att även de bilar som anses vara mindre miljöförorenande orsakar trängsel och därför också bör omfattas av skatten och vara delaktiga i finansieringen av ny infrastruktur. Undantaget för miljöbilar bör dock kvarstå under en övergångsperiod. Särskilt mot bakgrund av att ett sådant undantag kan stimulera inköp av bilar med bättre miljöegenskaper. I takt med att allt fler skaffar miljöbilar kommer lagens trängselreducerande effekt att avta och intäkterna att minska. I förlängningen bör därför även dessa bilar betala trängselskatt. Det föreslås därför att undantaget från trängselskatt begränsas till en period om fem år. Regeringen anser det inte motiverat att ytterligare komplicera uppördssystemet med särskilda skattesatser för miljöbilar.

Ett flertal remissinstanser har ifrågasatt den gällande definitionen av miljöbil. En ändrad definition kräver mer omfattande överväganden än vad som är möjligt att göra inom detta lagstiftningsarbete. Frågan om definitionen av miljöbil kan dock komma att omprövas i annat sammanhang. Definitionen bör därför vara densamma som under försöket med trängselskatt.

Möjligheten att undanta en bil för den som är rörelsehindrad bör kvarstå. För den som är rörelsehindrad finns ofta inte något annat val än att använda bil för att kunna förflytta sig. En god tillgänglighet är nödvändig i samhället och får inte försämrats. Det har emellertid framförts kritik mot att det endast är möjligt att undanta en bil för varje parkeringstillstånd för rörelsehindrad. Det har framför allt anförts att det kan finnas behov av undantag för två bilar när det är fråga om flera personer som hjälper den rörelsehindrade och dessa bor på olika håll, exempelvis när ett rörelsehindrat barn har föräldrar som inte bor i

närheten av varandra. Möjligheten till undantag föreslås därför utvidgas till två bilar, om det finns särskilt ömmande skäl.

Lidingöregeln bör kvarstå tills vidare. Regeln innebär att bilar som kör från Lidingö och ut ur Stockholm samt bilar som kör in i Stockholm och vidare till Lidingö inte behöver betala trängselskatt. Bilar från Lidingö som stannar kvar inom det skattebelagda området i Stockholm mer än 30 minuter måste dock betala skatt. Om regeln tas bort och Lidingö blir en del av det skattebelagda området, måste bilar som kör genom Stockholm till och från Lidingö betala skatt. Å andra sidan behöver de inte längre betala skatt om de kör från Lidingö och stannar i Stockholm. Om Lidingö inte blir en del av det skattebelagda området kommer bilar från Lidingö att behandlas på samma sätt som bilar från andra kommuner. Eftersom Lidingö omges av vatten är nackdelen med denna lösning att det då i princip inte är möjligt att lämna Lidingö utan att betala skatt.

Både Vägverket och Skatteverket har pekat på praktiska och administrativa problem med Lidingöregeln. Frågan om hur trafiken till och från Lidingö skall hanteras är dock inte tillräckligt utredd. Lidingöregeln bör därför, enligt regeringens mening, åtminstone inledningsvis vara kvar. Dessutom är Lidingöregeln en av flera frågor som förhandlingsmannen har för avsikt att återkomma till.

7 Underrättelse och motivering av beslut om trängselskatt

7.1 Förvaltningslagens bestämmelser om underrättelse och motivering av beslut

Förvaltningslagen (1986:223) skall bland annat främja rättssäkerheten för den enskilde. Detta sker genom allmänna bestämmelser om hur förvaltningsmyndigheterna skall handlägga ärenden t.ex. om underrättelse och motivering av förvaltningsbeslut.

I 20 § förvaltningslagen anges att ett beslut genom vilket ett ärende avgörs skall innehålla de skäl som bestämt utgången. Skälen får utelämnas helt eller delvis bl.a. om beslutet inte går någon part emot, om det av någon annan anledning är uppenbart obehövt att upplysa om skälen eller om ärendet är så brådskande att det inte finns tid att utforma skälen. Paragrafens andra stycke anger att en myndighet på begäran av den enskilde, om möjligt, bör lämna ut skälen i efterhand.

Enligt 21 § förvaltningslagen skall den enskilde i ett ärende underrättas om innehållet i ett beslut som avser myndighetsutövning. Vidare skall den enskilde underrättas om hur man överklagar. Underrättelse enligt 21 § behöver inte ske om det är uppenbart obehövt.

Om annan lag eller förordning innehåller någon bestämmelse som avviker från förvaltningslagen, gäller enligt 3 § förvaltningslagen den bestämmelsen.

Av förarbetena till den nuvarande förvaltningslagen (prop. 1985/86:80 s. 57) framgår att också ett automatiserat förvaltningsförfarande omfattas av förvaltningslagen. Det gäller även om det är fråga om massärenden. I

förarbetena till 1971 års förvaltningsreform förutsattes att undantag för massärenden skulle regleras i specialförfattning. Det angavs också att sådana undantag måste motiveras av bärande sakliga eller funktionella skäl (prop. 1971:30 s. 318).

7.2 Beslut om trängselskatt

Regeringens förslag: Beslut om trängselskatt undantas från förvaltningslagens bestämmelser om att den enskilde skall underrättas om beslut och att skälen för ett beslut skall anges.

Promemorian förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Justitiekanslern, Länsrätten i Stockholms län, Skatteverket* och *Vägverket* tillstyrker promemorians förslag. *Justitieombudsmannen* avstyrker förslaget och menar att avvikelser från förvaltningslagen bör förekomma endast om det finns bärande sakliga och funktionella skäl för det. Enligt *Justitieombudsmannen* finns inte sådana skäl. När det gäller uttag av trängselskatt bör man hellre förlänga skatteperioderna och betalningsfristerna, än att lagfästa en försämring av den enskildes rättssäkerhet. *Kammarrätten i Stockholm* ställer sig tveksam till att isolerat genomföra det i promemorian framlagda förslaget utan någon närmare diskussion av alternativa lösningar på den aktuella rättssäkerhetsproblematiken. *Kammarrätten* påminner om att det efter försöksperioden skulle ske en utvärdering av försöket, och att det ter sig naturligt att en sådan utvärdering också omfattar uppmärksammade lagstiftningsfrågor, bl.a. den som diskuteras i promemorian. Om förfarandet enligt Stockholmsförsöket ändå bibehålls har emellertid varken *Justitieombudsmannen* eller *Kammarrätten* några invändningar mot utformningen av det i promemorian framlagda förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Uttaget av trängselskatt bygger på en långtgående automatisering av förfarandet för beslut och uppbörd. Runt Stockholm finns portaler med utrustning för att registrera bilen när den passerar in i eller ut ur det område som omfattas av skatteuttaget. Vid passagen fotograferas bilens främre och bakre registreringsskylt. Fotografierna av registreringsskyltarna jämförs sedan med uppgifter om ägare och bil i vägtrafikregistret. I samband härmed fattas även beslut om att skatt skall påföras. Den automatiserade processen är nödvändig för att skatteuttaget skall vara praktiskt och ekonomiskt genomförbart. Det kan noteras att det är fråga om cirka 110 000 beslut per dygn.

Enligt 11 § lagen (2004:629) om trängselskatt skall ett beskattningsbeslut fattas för varje bil, för vilken skattskyldighet har inträtt. Varje beslut skall avse ett kalenderdygn. I andra stycket anges att om beslut om skatt eller avgift har blivit uppenbart oriktigt på grund av misstag vid den automatiserade behandlingen, skall den myndighet hos vilken behandlingen utförts besluta om rättelse.

Skatten skall betalas utan uppmaning inom 14 dagar, vilket framgår av 12 § lagen om trängselskatt. Om skatten inte betalas inom den angivna tiden skickas enligt 13 § samma lag en påminnelse ut samt ett beslut om en expeditionsavgift. Regeringen har fastställt expeditionsavgiften till

70 kronor, (6 § förordningen [2004:987] om trängselskatt). Den skattskyldige kan också påföras en tilläggsavgift onor enligt 14 § samma lag.

Det finns inte någon bestämmelse i lagen om trängselskatt eller i förordningen om trängselskatt som uttryckligen undantar skyldigheten att tillämpa förvaltningslagen. Det skulle kunna hävdas att det är uppenbart obehövt med underrättelse eller att beslutet inte har gått den enskilde emot, eftersom de flesta som registreras vid en passage är medvetna om detta. Det kan dock i viss omfattning förekomma att ägaren till en bil påförts skatt utan att grund för detta föreläggat eller att ägaren inte haft anledning att tro att skatt påförts. Även fall där ägaren är ovetandes om att bilen passerat skulle kunna förekomma.

Den korta tiden för att betala skatten och den stora mängden beslut gör det i praktiken omöjligt att lämna underrättelser på sätt som anges i förvaltningslagen. Det skulle, som *Justitieombudsmannen* anført, vara möjligt att förlänga betalfrister och skatteperioder och därmed ge möjlighet till ett förfarande med utskick av underrättelser. Som framgår av avsnitt 5.1 anser regeringen att frågan om en månatlig debitering bör utredas. I ett nära perspektiv är dock en förutsättning för att ta ut trängselskatt att den enskilde inte behöver underrättas om skattebesluten och därmed inte heller underrättas om skälen för beslutet.

Som nämnts ovan framhåller *Justitieombudsmannen* att avvikelser från förvaltningslagen bör förekomma endast om det finns bärande sakliga och funktionella skäl för det. *Justitieombudsmannen* pekar också på att förvaltningslagens bestämmelser är avsedda att tillförsäkra enskilda en god rättssäkerhet i deras mellanhavanden med myndigheter.

Regeringen är självfallet medveten om att bestämmelserna om att den enskilde skall underrättas om förvaltningsbeslut och att dessa beslut skall motiveras är av grundläggande betydelse för rättssäkerheten. Regeringen delar alltså *Justitieombudsmannens* uppfattning att undantag från dessa regler endast bör förekomma om det finns bärande och funktionella skäl för det. Enligt regeringens mening finns sådana skäl.

Som redan anförts uppgår antalet beslut till cirka 110 000 per dag. Med denna mängd beslut skulle kostnaderna för utskick samt nödvändig administration bli betydande. Vidare bör man fästa vikt vid omfattningen av den rättsförlust som kan drabba den enskilde. Om ägaren inte är medveten om att bilen använts får han kännedom om skattebeslutet senast vid påförandet av expeditionsavgift. Den rättsförlust som skulle kunna uppkomma är således begränsad till att den enskilde påförs expeditionsavgift. Vidare finns en högsta gräns för skattebeloppet per dag, som för närvarande är 60 kr. Det är således inte fråga om betydande skattebelopp. Några belägg finns inte heller för att avsaknaden av motiverade underrättelser under Stockholmsförsöket har lett till att bilägarna i någon nämnvärd omfattning påförts expeditionsavgift utan att de varit medvetna om att trängselskatt påförts. Även om en viss rättsförlust kan drabba den enskilde innebär alltså lagen i sig att den förlusten blir begränsad.

Regeringen anser sammanfattningsvis att förhållandena när det gäller uttag av trängselskatt är sådana att de i promemorian föreslagna undantagen från förvaltningslagen är berättigade. Besluten om trängselskatt bör dock inte undantas från bestämmelserna i båda styckena i 20 § förvaltningslagen. För det fall den enskilde i efterhand vill veta varför

skatt påförts, måste det ges möjlighet för den enskilde att få upplysningar om detta. Bestämmelsen i 20 § andra stycket förvaltningslagen, om att den enskilde på begäran kan få upplysning om skälen för ett beslut, bör därför gälla även för beslut som tas i samband med det automatiserade förfarandet.

Alla beslut vid det automatiserade förfarandet bör inte heller undantas från de aktuella bestämmelserna i förvaltningslagen. Beslut om att påföra skatt eller att ta ut högre skatt genom en rättelse bör enligt regeringens mening inte undantas. Det är dock som tidigare nämnts möjligt att låta bli att underrätta om beslutet om det anses som uppenbart obehövt.

Av 12 § lagen om trängselskatt framgår att det endast är skatt som skall betalas utan uppmaning. Vid påförande av expeditionsavgift och tilläggsavgift underrättas den skattskyldige och det finns därför inte behov av ett undantag för beslut om dessa avgifter från de aktuella bestämmelserna i förvaltningslagen.

För att minimera den rättsförlust som kan drabba den enskilde, till följd av att de aktuella bestämmelserna i förvaltningslagen inte tillämpas, måste det i möjligaste mån ges utrymme för andra sätt att få underrättelse om skattebeslut och att bli upplyst om skälen för ett sådant beslut. Under försöksperioden kunde den enskilde få tillgång till information om beslut och motivering till beslutet via Internet och Vägverkets kundtjänst samt i samband med betalning hos särskilt utpekade betalningsmottagare. Dessutom informerades om skattebeslutet i samband med att betalningsuppmaning och beslut om expeditionsavgift skickades ut. Dessa informationsvägar bör även fortsättningsvis användas för att i viss utsträckning ersätta bestämmelserna i förvaltningslagen om underrättelse och angivande av skäl vid myndighetsbeslut.

8 Avdrag för trängselskatt vid inkomstbeskattningen

Regeringens förslag: Trängselskatt skall dras av vid inkomstbeskattningen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanser: *Salems kommun, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Länsstyrelsen i Stockholms län, Svenskt Näringsliv, Stockholms Handelskammare, Kammarrätten i Stockholm samt Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker avdragsrätt för trängselskatt. *Botkyrka kommun, Ekonomistyrningsverket, Gröna Bilister, Naturskyddsföreningen, Sigtuna kommun* och *Södertälje kommun* anser att avdragsrätten endast bör gälla yrkesmässig trafik för att inte undergräva skattens effekter på miljö och trängsel samt skapa orättvisor mellan låg- och höginkomsttagare. *Konsumentverket, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län* och *Upplands-Bro kommun* är tveksamma till en avdragsrätt. *Naturvårdsverket* avstyrker förslagen. När det gäller avdragsrätt för arbetsresor bedömer *Skatteverket* att omfattningen av avdrag kommer att öka i endast liten omfattning med tanke på det krav

på tidsvinst m.m. som skall vara uppfyllt för att resor med bil skall få dras av. Avdragen kommer däremot att uppgå till högre belopp. En mindre ökning av antalet avdrag kan tillskrivas förhållandet att några fler personer kommer över avdragsgillt belopp. *Vägverket* pekar på att årliga sammanställningar av gjorda betalningar är i konflikt med gällande gallringsregler.

Skälen för regeringens förslag: I inkomstskattelagen (1999:1229, IL) regleras möjligheterna till avdrag för utgifter vid beräkning av beskattningsbar inkomst. Enligt 9 kap. 4 § IL får svenska allmänna skatter inte dras av. Som sådana allmänna skatter räknas inte trängselskatt. Avdrag skall således normalt medges för en sådan utgift. Under försöket med trängselskatt i Stockholm fick dock inte trängselskatt dras av under något av inkomstslagen.

Huvudregeln i IL är dock att avdrag skall medges för utgifter för att förvärva och bibehålla inkomster. När en trängselskatt införs permanent anser regeringen att denna huvudprincip bör följas och avdragsrätt därmed medges. Detta är också i linje med vad förhandlingsmannen föreslagit i sin delrapport.

Som framhålls i proposition 2003/04:145 om trängselskatt, s. 86, bör trängselskatten behandlas skattemässigt lika oavsett i vilket inkomstslag den utgör en utgift. Det bör således inte införas ett avdragsförbud under det ena inkomstslaget men inte det andra. Avdragsrätten bör således gälla inte bara i näringsverksamhet utan också i inkomstslaget tjänst, dvs. vid tjänsteresor och arbetsresor.

Regeringen är medveten om att det knappast är aktuellt med några sammanställningar avseende betalningar av trängselskatt med hänsyn till gällande gallringsregler, vilket påpekats av *Vägverket*. Regeringen bedömer att den enskilde har möjlighet att, liksom i andra skattesammanhang, hantera detta genom egen förvaring av kvitto på gjorda betalningar.

9 Användandet av intäkterna från trängselskatten

9.1 Finansiering av infrastruktur

Regeringens bedömning: En fond bör inrättas för överföring av intäkterna från trängselskatten till investeringar i väginfrastruktur.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Huddinge kommun, Salems kommun, Upplands-Bro kommun, Länsstyrelsen i Södermanlands län och Stockholms kommun* tillstyrker förslaget. *Botkyrka kommun, De Handikappades Riksförbund, Gröna Bilister, Konsumentverket, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Naturskyddsföreningen, Regionförbundet Sörmland, Sigtuna kommun, Stockholms läns landsting, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Transportarbetarförbundet och Södertälje kommun* anser att intäkterna från trängselskatten helt eller delvis skall användas till att finansiera kollektivtrafiken. *Natur-*

skyddsföreningen och *Naturvårdsverket* anser att Stockholms läns landsting fritt bör disponera intäkterna. *Riksgäldskontoret* menar att förslaget att låta inkomsterna löpande redovisas mot inkomstitel och att två nya anslag i statsbudgeten anvisas är onödigt komplicerat och föreslår i stället att betalningarna görs direkt till och från ett trängselskattkonto i Riksgäldskontoret med användande av särskilda räntekonton som Vägverket öppnar. Utbetalningarna till myndigheterna som skall ha ersättning för uppbördskostnader kan också skötas av Vägverket, som ges dispositionsrätten till medlen på kontot. Överskottet på kontot kommer då att utgöra fonden och man slipper problemet med två års eftersläpning och justering av differenser mellan budgeterat och faktiskt överskott. Även *Vägverket* menar att kostnaderna för att administrera skatten bör räknas av direkt mot intäkterna. Vägverket skulle därmed kunna få ett tydligare ansvar för kvaliteten i det tekniska systemet. *Ekonomistyrningsverket* pekar på att inrättandet av en ny finansieringsform leder till minskad transparens och innebär att uppföljningen av investeringar i infrastruktur försvåras. Verket avstyrker att delar av fonden kan användas för lån till vissa projekt och att lånen sedan skall återbetalas till fonden med de ordinarie medel som finns tillgängliga i Vägverkets budget. Om riksdagen finner det befogat att finansiera investeringar i infrastruktur med lån, bör detta ske med lån i Riksgäldskontoret. Fonden kan då tas i anspråk för att finansiera räntor och amorteringar på lånen. Ekonomistyrningsverket anser att förslaget att inrätta ett särskilt anslag för att räkna av uppbördskostnaderna leder till en krånglig hantering eftersom flera myndigheter berörs. En smidigare lösning är att finansiera administrationskostnaderna över berörda myndigheters förvaltningsanslag. Ekonomistyrningsverket påpekar slutligen att anslagen för administration och avsättningar till fonden skall rymmas under utgiftstaket. Det har i det sammanhanget ingen betydelse att trängselskatten genererar inkomster som motsvarar det belopp som riksdagen anvisar på angivna anslag.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringens uppfattning, vilken framgår redan av uppdraget till förhandlingsmannen, är att intäkterna från trängselskatten skall användas till att finansiera en del av nödvändiga investeringar i vägnätet, såsom Förbifart Stockholm.

Ett antal remissinstanser menar att intäkterna även skall användas för kollektivtrafik och vissa instanser har pekat på ett behov av kompletterande medel till kollektivtrafiken. Det är viktigt med en fungerande kollektivtrafik men regeringen menar att trängselskatten skall finansiera investeringar i väginfrastruktur. Det är i detta sammanhang viktigt att komma ihåg att en väl fungerande väginfrastruktur är avgörande inte enbart för biltrafiken utan även för kollektivtrafiken.

I uppdraget till förhandlingsmannen har regeringen pekat på att intäkterna bör kunna föras till en fond som kan användas till satsningar i vägnätet. I förhandlingsmannens delrapport föreslås också att en fond skall skapas dit anslag för väginvesteringar för Stockholm förs över. Förhandlingsmannen menade vidare att det är avgörande för trovärdigheten för systemet att användning av intäkterna från trängselskatten inte ersätter ordinarie finansiering av vägprojekt.

Enligt förhandlingsmannen kan delar av fonden användas för lån till projekt som behöver en snabbare byggtakt eller där en tidigare byggstart

bedöms särskilt angelägen. Dessa lån skall sedan återbetalas till fonden med de ordinarie medel som finns tillgängliga i Vägverkets budget. En annan väsentlig användning bör vara att finansiera trimningsåtgärder i trafiksystemet. Dessa åtgärder kan vara att genom större eller mindre ombyggnader lösa upp trafik- och kapacitetsproblem i det befintliga systemet. En tredje möjlighet enligt förhandlingsmannen är att bidra till finansieringen av stora projekt.

Inrättandet av en fond på sätt som beskrivits av förhandlingsmannen är enligt regeringens mening en lämplig åtgärd för att överföra intäkterna från trängselskatten till investeringar i väginfrastrukturen. I denna proposition redogörs inte närmare för hur de medel som influtit till fonden skall användas utan detta kommer att regleras i annat sammanhang.

Stockholms kommun har i sitt remissvar framfört att det måste tas fram regler för hur kommunens inflytande skall garanteras. Inte heller denna fråga tas upp i proposition utan får regleras separat mellan regeringen och företrädare för Stockholmsregionen. I sammanhanget kan påpekas att regeringen i förhandlingsmannens uppdrag uttalat sin avsikt att inhämta synpunkter från Grundlagsutredningen (Ju 2004:11) angående möjligheterna att tillåta uttag av regionalt eller kommunalt beslutade vägavgifter i syfte att finansiera transportinfrastruktur. Med sådana vägavgifter blir också användandet av intäkterna en fråga för den lokala eller regionala nivån att besluta om.

9.2 Hanteringen av intäkterna från trängselskatten

Statens medel får inte användas på annat sätt än vad riksdagen bestämt. I lagen (1996:1059) om statsbudgeten anges därför att statens inkomster och utgifter skall redovisas brutto. Någon nettoredovisning som *Riksgäldskontoret* och *Vägverket* föreslår (se avsnitt 9.1) är således inte aktuell.

Frågan om de budgetmässiga konsekvenserna kommer att hanteras i 2007 års ekonomiska vårproposition och i budgetpropositionen för 2008. För överföring av intäkterna från trängselskatt till investeringar i vägnätet är det lämpligt att en fond upprättas i *Riksgäldskontoret*. Uppbyggnad av fonden är tänkt att ske enligt följande. Inkomster från trängselskatten skall redovisas mot inkomsttitel på statsbudgetens inkomstsida. På statsbudgetens utgiftssida anvisas två nya anslag. Det ena anslaget är avsett för de system- och administrationskostnader m.m. som *Vägverket*, *Skatteverket*, *Domstolsverket*, *Regeringskansliet* och *Kronofogdemyndigheten* har till följd av trängselskatten. För att tydliggöra dessa kostnader förespråkas ett särskilt anslag i stället för att tillföra medel till respektive myndighets förvaltningsanslag som *Ekonomistyrningsverket* föreslår. Det andra anslaget används för själva fonduppbyggnaden och skall motsvara skillnaden mellan inkomster av trängselskatt och system- och administrationskostnaderna. Årligen förs ett belopp som motsvarar anvisat anslag till ett räntebärande trängselskattekonto i *Riksgäldskontoret*. På detta konto, som utgör själva fonden, ackumuleras successivt medel. Nettointäkternas storlek är svåra att beräkna. Det budgeterade överskottet som kommer att tillföras kontot i *Riksgälds-*

kontoret ett visst år, kan därför komma att avvika från det faktiska överskottet. En slutlig justering som beaktar denna eventuella skillnad kommer att ske med två års eftersläpning.

10 Offentligfinansiella och andra effekter

10.1 Offentligfinansiella effekter

När trängselskatt genomfördes på försök i Stockholms kommun var ett antal grupper av bilar undantagna från skatten, bland andra taxi och färdtjänst. Som föreslagits i avsnitt 6 skall trängselskatt tas ut för taxi och färdtjänst vid ett permanent införande av trängselskatt. Därigenom ökar skatteintäkterna med cirka 60 miljoner kronor per helår, varav taxi står för 50 miljoner kronor. Skatteintäkterna från övriga bilar beräknas uppgå till cirka 630 miljoner kronor per helår. Därtill kommer expeditions- och tilläggsavgifter som beräknas uppgå till 50 miljoner kronor per helår. Bruttointäkten från ett uttag av trängselskatt under ett år kan beräknas uppgå till cirka 740 miljoner kronor.

Kostnaderna för trängselskatten utgörs bl.a. av anslag till myndigheter. Av dessa är det Vägverket som har störst kostnader. Inledningsvis har Vägverket kostnader som uppgår till runt 450 miljoner kronor. Dessa kostnader avser dels driften av uppbördssystemet, dels de initiala kostnader som uppstår i samband med att uppbördssystemet tas i bruk. I denna kostnadspost ingår även kostnader som uppkommit under 2007 för att bibehålla det befintliga uppbördssystemet i avvaktan på att trängselskatt skall införas permanent. Vägverket bedömer att kostnaden för år 2008 kan beräknas till 350 miljoner kronor. Den årliga kostnaden framöver bedöms kunna begränsas till cirka 250 miljoner kronor. På sikt kommer således kostnaden för uppbörden att bli lägre. De årliga kostnaderna för övriga myndigheter bedöms uppgå till 30 miljoner kronor. Samtliga administrativa kostnader bör finansieras med medel från intäkterna av trängselskatten. Andra kostnader än de administrativa bör inte belasta intäkterna från trängselskatten.

Sammantaget beräknas en trängselskatt, efter beaktande av de administrativa kostnaderna, inledningsvis ge ett överskott för 2008 om 360 miljoner kronor och därmed medel till finansiering av infrastrukturen i Stockholm. Skatteintäkterna kommer att öka successivt med att kostnaderna för administrationen minskar. Det måste dock understrykas att det under perioden augusti till december 2007 kommer att uppstå ett underskott om cirka 130 miljoner kronor. Skälet till underskottet är framförallt de höga kostnader som Vägverket har i samband med igångsättandet av uppbörden samt att skatt enbart tas ut under ett begränsat antal månader under 2007.

Möjligheten att göra avdrag för trängselskatt beräknas ge ett årligt skattebortfall om cirka 90 miljoner kronor, varav 80 miljoner kronor avser näringsidkare och 10 miljoner kronor avser privatpersoner.

Som angetts vid införandet av lagen om trängselskatt gäller generellt 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 dock oftast en begränsad del av företagets totala kostnader. De ekonomiska effekterna varierar också mellan olika typer av verksamheter. Det kan emellertid konstateras att de ökade kostnaderna begränsas med den föreslagna avdragsrätten. För en närmare redogörelse för konsekvenserna av en trängselskatt hänvisas till förslaget om införandet av lagen om trängselskatt (prop. 2003/04:145 s. 105).

Den analys som gjorts av Stockholms kommun, Fakta och resultat från Stockholmsförsöket, pekar på att Stockholmsförsöket haft små effekter på detaljhandeln i regionen. Det går inte heller att dra slutsatsen att Stockholmsförsöket skulle ha inverkat negativt på den småskaliga handeln inom det skattebelagda området.

10.3 Miljö- och hälsoeffekter

Genom att införa trängselskatt kan en del av vägtransporterna styras till andra transportslag eller till tider med mindre trängsel på vägarna. Biltrafiken flyter bättre och det befintliga vägnätet utnyttjas mer effektivt. Med mindre trafik och minskad köbildning begränsas utsläppen av koldioxid. Även utsläppen av partiklar, kolväten och kväveoxider minskar.

Av den ovan nämnda analysen utförd av Stockholms kommun framgår att biltrafiken minskat i genomsnitt med 22 procent under den tid på dygnet skatt har tagits ut. Därmed förbättrades framkomligheten och restidens tillförlitlighet ökade. Skatten har också enligt samma analys lett till minskade koldioxidutsläpp med 2–3 procent för länet och 14 procent i Stockholms innerstad. Den totala mängden partikelutsläpp har minskat med cirka 5 procent för länet och med 10 procent för innerstaden.

11 Författningskommentar

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

3 a §

Den nya paragrafen innebär att de beslut som följer av det automatiserade förfarandet inte behöver skickas ut till den skattskyldige. Beslut om rättelse behöver inte heller skickas ut, såvida det inte är fråga om att högre skatt skall tas ut. Den skattskyldige kan dock begära att i efterhand få ett beslut motiverat.

5 §

Bussar, miljöbilar, diplomatbilar, utryckningsfordon och bilar med parkeringstillstånd för rörelsehindrade som fått dispens enligt 6 §, undantas från skatteplikt. I den nya *punkten 4* om undantag för miljöbil förtydligas det att uppgiften om den teknik som krävs för att vara miljöbil måste framgå av vägtrafikregistret. Eftersom undantag inte skall ges för färdtjänst, se kommentaren till 7 §, tas hänvisningen till denna paragraf bort i den nya *punkten 5*.

6 §

Tillägget i paragrafens *första stycke* om att två bilar kan undantas från skatteplikt om det finns synnerliga skäl kan exempelvis avse bilar ägda av föräldrar till ett rörelsehindrat barn som bor på skilda håll.

7 §

Paragrafen upphävs eftersom bilar som används i färdtjänst inte längre skall vara undantagna från trängselskatt.

13 §

Lagens olika tidpunkter för senaste inbetalning för olika avgifter bör i möjligaste mån vara lika. Det är även en fördel om samma tidpunkter används som i annan närliggande lagstiftning. I den nya vägtrafikskattelagen (2006:227) har sådana tidsperioder bestämts till 30 dagar. Samma period skall, enligt *första stycket*, användas vid obetald trängselskatt och påförd expeditonsavgift. Senaste tidpunkt för betalning av skatten räknas från tidpunkten för beslutet om expeditonsavgift, och inte som tidigare från dagen efter skattskyldighetens inträde.

Ändringen i *andra stycket* är av redaktionell karaktär.

14 §

Den lägre tilläggsavgiften i kombination med ett högsta belopp för den sammanlagda avgiften under en kalendermånad i paragrafens *första stycke*, innebär att tilläggsavgift kan påföras för högst tio skattebeslut i månaden för en skattskyldig. Om bilen byter ägare kan däremot tilläggsavgift åter påföras under samma månad. Har en skattskyldig flera bilar kan tilläggsavgift påföras dessa oavsett att en annan av den skattskyldiges bilar påförts tilläggsavgift med 2 000 kronor.

I samma stycke har det även förts in en hänvisning till 15 § andra stycket. Därmed kan Skatteverket ta ut tilläggsavgift i de fall då trängselskatt som beslutats i samband med omprövning inte betalats.

Skälet till att tidsperioden som anges i *andra stycket* har ändrats från en månad till trettio dagar är att denna skall vara samma oavsett månad. Ändringen är även i linje med motsvarande ändring i 13 §.

15 §

Beskattningsmyndigheten bör inte bestämma när skatten skall betalas. Befogenhet i *andra stycket* att bestämma tidpunkten för betalning av skatt som påförts vid omprövningsbeslut ersätts därför med en bestämd tidsperiod och med angivelse från när denna tidsperiod skall beräknas. Tidsperiodens längd, dvs. 30 dagar, är densamma som i 13 § första stycket och 14 § andra stycket, se kommentaren till 13 och 14 §§.

I paragrafens *tredje stycke* har, i överensstämmelse med vad som sagts ovan samt i linje med vägtrafikskattelagen, tidsperioden bestämts till 60 dagar i stället för två månader.

19 §

Se kommentaren till 7 §.

Bilagan

Lydelsen av bilagan motsvarar tidigare gällande lydelse bortsett från att det under *punkten 2* anges att trängselskatt inte tas ut under juli månad. Den betal fria månaden kommenteras i avsnitt 5.2. Den i bilagan infogade kartan motsvarar den senaste lydelsen av den tidigare gällande kartan (se SFS 2005:547). Dock har de cirklar som markerar plats för betalstationer utvidgats något eftersom vissa betalstationer måste flyttas, bland annat i samband med att Norra Länken byggs.

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

5 §

Genom att *punkten 4* endast gäller till och med den 31 augusti 2012 begränsas undantaget för miljöbilar till en period om fem år.

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

9 kap.

4 §

Det tidigare gällande generella avdragsförbudet i *andra stycket* tas bort. Bestämmelsen avhandlas närmare i avsnitt 8.

12 kap.

27 §

Som avdragsgill utgift enligt den nu gällande lydelsen av paragrafen räknas inte trängselskatt (se prop. 1993/94:90 s. 106). Eftersom trängselskatt skall vara avdragsgill även vid resor till och från arbetet anges i paragrafens *fyjärde stycke* därför att utgift för sådan skatt är avdragsgill.

16 kap.

17 §

I konsekvens med att trängselskatten görs avdragsgill för näringsverksamhet tas hänvisningen i *första stycket* till det tidigare gällande generella avdragsförbudet för trängselskatt i 9 kap. 4 § bort.

Lagförslagen i promemorian om trängselskatt och förvaltningslagens bestämmelser

Prop. 2006/07:109
Bilaga 1

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

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2004:629) om trängselskatt skall införas en ny paragraf, 3 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 a §

Bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen (1986:223) skall inte tillämpas i fråga om beskattningsbeslut enligt

- 1. 11 § första stycket, eller*
- 2. 11 § andra stycket som innebär att skatt inte skall tas ut eller att skatt skall tas ut med ett lägre belopp.*

Denna lag träder i kraft den X.

Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian om trängselskatt och förvaltningslagens bestämmelser

Prop. 2006/07:109
Bilaga 2

Remissyttranden har kommit in från samtliga remissinstanser, dvs. Justitieombudsmannen, Justitiekanslern, Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Stockholms län, Skatteverket och Vägverket.

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

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2004:629) om trängselskatt skall införas en ny paragraf, 3 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 a §

Bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen (1986:223) skall inte tillämpas i fråga om

1. beslut enligt 11 § första stycket denna lag, eller

2. sådana beslut enligt 11 § andra stycket denna lag som innebär att skatt inte skall tas ut eller att skatt skall tas ut med ett lägre belopp.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2007.

Lagrådets yttrande

Prop. 2006/07:109
Bilaga 4

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2007-01-09

Närvarande: f.d. justitierådet Lars K Beckman, justitierådet Leif Thorsson och regeringsrådet Lars Wennerström.

Undantag från vissa bestämmelser i förvaltningslagen vid beslut om trängselskatt

Enligt en lagrådsremiss den 21 december 2006 (Finansdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Jan Larsson.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:629) om trängselskatt
dels att 7 § skall upphöra att gälla,
dels att 5, 6, 13–15 och 19 §§ skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en bilaga av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

Skattepliktig är inte

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

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,

4. bil som enligt uppgift i väg-
trafikregistret används i taxitrafik
enligt yrkestrafiklagen (1998:490),

5. bil som är utrustad med tek-
nik för drift

a) helt eller delvis med elekt-
ricitet eller annan gas än gasol,
eller

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

6. bil som enligt 6 eller 7 §
undantagits från skatteplikt.

4. bil som är utrustad med tek-
nik för drift

a) helt eller delvis med elekt-
ricitet eller annan gas än gasol,
eller

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

5. bil som enligt 6 § undantagits
från skatteplikt.

6 §

Skatteverket skall efter ansökan
från den som beviljats parkerings-
tillstånd för rörelsehindrade enligt
föreskrifter som har meddelats
med stöd av lagen (1975:88) med
bemyndigande att meddela före-
skrifter om trafik, transporter och
kommunikationer besluta om att
till följd av parkeringstillståndet
undanta en viss bil från skatteplikt.

Skatteverket skall, efter ansökan
från den som beviljats parkerings-
tillstånd för rörelsehindrade enligt
föreskrifter som har meddelats
med stöd av lagen (1975:88) med
bemyndigande att meddela före-
skrifter om trafik, transporter och
kommunikationer, besluta om att
till följd av parkeringstillståndet
undanta en viss bil från skatteplikt.
*Om det finns synnerliga skäl skall
Skatteverket undanta två bilar från
skatteplikt.*

Befrielse från skatteplikt enligt första stycket får inte medges om bilen
enligt anteckning i vägtrafikregistret används i yrkesmässig trafik enligt

¹ Senaste lydelse 2005:897.

13 §

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

Regeringen får besluta föreskrifter om expeditionsavgiftens storlek.

Om skatten inte har betalats inom den tid som anges i 12 §, skall en expeditionsavgift påföras den skattskyldige. Den skattskyldige skall skriftligen uppmanas att senast *30 dagar från dagen för beslutet om expeditionsavgift* betala skatten och expeditionsavgiften. Om skattskyldigheten har inträtt vid flera tillfällen under samma kalenderdygn, skall uppmaningen avse den sammanlagda obetalda skatten för dygnet.

14 §

Om trängselskatt eller expeditionsavgift inte betalas inom den tid som angetts i en uppmaning enligt 13 § första stycket, skall en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 500 kronor. Tilläggsavgift får påföras högst en gång per bil och kalenderdygn.

Tilläggsavgift, obetald trängselskatt och obetald expeditionsavgift skall betalas senast *en månad* från dagen för beslutet om tilläggsavgift.

Om trängselskatt eller expeditionsavgift inte betalas inom den tid som angetts i en uppmaning enligt 13 § första stycket *eller 15 § andra stycket*, skall en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 200 kronor. Tilläggsavgift får påföras högst en gång per bil och kalenderdygn. *Den sammanlagda tilläggsavgiften för en skattskyldig får inte överstiga 2 000 kronor under en kalendermånad.*

Tilläggsavgift, obetald trängselskatt och obetald expeditionsavgift skall betalas senast *30 dagar* från dagen för beslutet om tilläggsavgift.

15 §

Beskattningsmyndigheten skall ompröva och meddela beslut om sådan skatt eller avgift som avses i 11–14 §§, om den skattskyldige begär det eller det finns andra skäl.

Skatt eller avgift som har beslutats enligt första stycket skall betalas inom *den tid som beskattningsmyndigheten bestämmer*.

Om trängselskatt har betalats utan föregående betalningsuppmaning, skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast

Skatt eller avgift som har beslutats enligt första stycket skall betalas inom *30 dagar från beslutsdagen*.

Om trängselskatt har betalats utan föregående betalningsuppmaning, 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 tilläggsavgift har fattats.

tre veckor efter det att betalningen har skett. I annat fall skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast *60 dagar* efter det att beslut om expeditionsavgift eller tilläggsavgift har fattats.

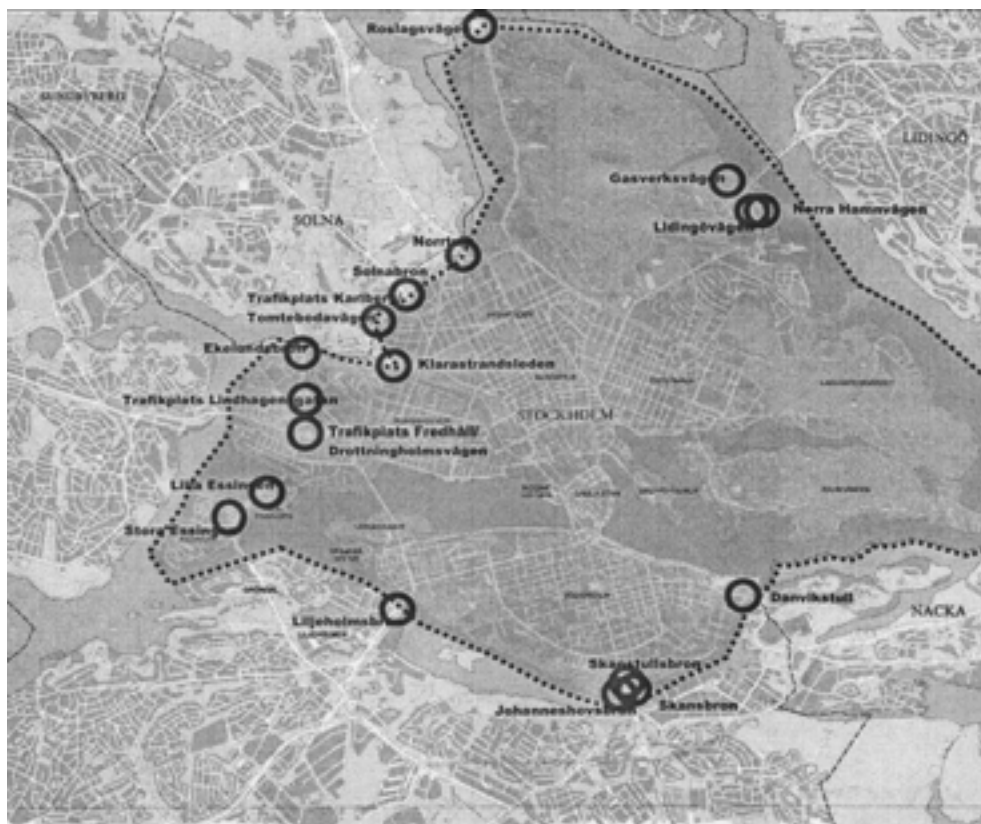
19 §

Beslut som avses i 15, 17 och 18 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Beslut som avses i 6 och 7 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den sökande eller av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Beslut som avses i 15, 17 och 18 §§ 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.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2007.
 2. Bestämmelsen i 5 § 4 gäller till och med den 30 juni 2012.
 3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

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



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

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

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

4. Skattskyldigheten enligt 9 § inträder inte om en bil vid passage till eller från Lidingö kommun passerar två skilda betalstationer, varav den

ena skall utgöras av någon av betalstationerna vid Ropsten, och tiden mellan passagerna inte överstiger 30 minuter.

Prop. 2006/07:109
Bilaga 5

Härigenom föreskrivs i fråga om inkomstskattelagen (1999:1229)² att 9 kap. 4 §, 12 kap. 27 § och 16 kap. 17 § samt rubriken närmast före 9 kap. 4 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap.

Svenska allmänna skatter *m.m.* **Svenska allmänna skatter**

4 §³

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

Skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt får inte dras av.

12 kap.

27 §⁴

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 80 öre för varje kilometer.

Utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter skall också dras av. Utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter *samt skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt* skall också dras av.

16 kap.

17 §⁵

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 (2004:629) om trängselskatt*

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.

² Senaste lydelse av rubriken närmast före 9 kap. 4 § 2004:634.

³ Senaste lydelse 2004:634.

⁴ Senaste lydelse 2005:826.

⁵ Senaste lydelse 2005:1170.

inte får dras av.

Avkastningsskatt som beräknas på avsättning i balansräkning med tillämpning av 3 § femte 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 1 juli 2007 och tillämpas första gången vid 2008 års taxering

Prop. 2006/07:109
Bilaga 5

Förteckning över remissinstanserna beträffande promemorian Vägavgift i form av trängselskatt

Prop. 2006/07:109
Bilaga 6

Efter remiss har följande remissinstanser lämnat yttrande över promemorians förslag: AB Storstockholms Lokaltrafik, BIL Sweden, Botkyrka kommun, Danderyds kommun, Datainspektionen, De Handikappades Riksförbund, Domstolsverket, Ekerö kommun, Ekonomistyrningsverket, Föreningen Gröna Bilister, Haninge kommun, Huddinge kommun, Justitiekanslern, Justitieombudsmannen, Kammarrätten i Stockholm, Konkurrensverket, Konsumentverket, Kronofogdemyndigheten, Lidingö kommun, Länsrätten i Stockholms län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Södermanslands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Nacka kommun, Nature Associates, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Norrtälje kommun, Region- och trafikplanekontoret i Stockholm, Regionförbundet Sörmland, Rikspolisstyrelsen, Riksgäldskontoret, Salems kommun, Sigtuna kommun, Skattverket, Solna kommun, Statens institut för kommunikationsanalys, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Stockholms Handelskammare, Stockholms kommun, Stockholms läns landsting, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svensk Handel, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges Transportindustriförbund, Sveriges Åkeriföretag, Södertälje kommun, Tyresö kommun, Täby kommun, Upplands-Bro kommun, Vallentuna kommun, Vaxholms kommun, Vägverket, Värmdö kommun, Österåker kommun.

Yttrande har också inkommit från: Citroën Sverige, Claes Tullbrink, Martin Frodlund, Toyota Sweden AB, Stiftelsen Den Nya Valfärden, Stockholms Trafikskolors Förening, Svenska Volkswagen AB, Sveriges Motorcyklister.

Följande remissinstanser har avstått från att yttra sig eller har inte svarat: Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Facket för Service och Kommunikation, Göteborgs kommun, Järfälla kommun, Malmö kommun, Mälardalsrådet, Nykvarns kommun, Nynäshamns kommun, Regionförbundet i Uppsala län, Region Skåne, Skåne läns landsting, Sollentuna kommun, Stockholms Hantverksförening, Svenska Lokaltrafikföreningen, Sveriges Köpmannaförbund, Sundbybergs kommun, Upplands Väsby kommun, Västra Götalandsregionen, Västra Götalands läns landsting.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 3 april 2007

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, statsråden Olofsson, Odell, Bildt, Husmark Pehrsson, Leijonborg, Odenberg, Erlandsson, Torstensson, Hägglund, Carlsson, Littorin, Borg, Sabuni, Adelson Liljeroth, Tolgfors

Föredragande: statsrådet Borg

Regeringen beslutar proposition 2006/07:109 Införande av trängselskatt i Stockholm