

Lagrådsremiss

Trängselskatt för utländska fordon och vissa andra trängselskattefrågor

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 21 augusti 2014

Peter Norman

Christoffer Andersson Calafatis
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I denna remiss föreslås att trängselskatt ska betalas även för bilar (personbilar, lastbilar och bussar) som inte är registrerade i Sverige. Syftet med förslaget är dels att öka legitimiteten för trängselskatterna, dels att främja konkurrensneutraliteten. Vidare föreslås ett s.k. användningsförbud vid för sent betald trängselskatt. Som huvudregel ska en bil inte få användas om den totala skulden uppgår till mer än 5 000 kr och minst sex månader har gått sedan beloppet senast skulle ha betalats. Om en bil används i strid med ett användningsförbud ska en polisman eller en bilinspektör ta hand om bilens registreringsskyltar. En ändring föreslås också av reglerna om vilken allmän förvaltningsdomstol som prövar överklaganden av beslut om trängselskatt. Dessutom föreslås ett tillägg i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden.

Lagändringarna i lagen om trängselskatt föreslås träda i kraft den 1 januari 2015. Ändringen i lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Innehållsförteckning

1	Beslut	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 (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden	9
3	Ärendet och dess beredning	12
4	Bakgrund.....	12
5	Utländska bilar	13
5.1	Utländska bilar ska omfattas av skattskyldighet.....	13
5.2	Befrielse från trängselskatt för rörelsehindrade.....	16
6	Uppbörd av trängselskatt från utländska bilar.....	17
6.1	Allmänt om uppbörd av trängselskatt.....	17
6.2	Betalningslösningar för utländska bilar	18
6.3	Betalning av trängselskatt	19
7	Behandling av personuppgifter	20
7.1	Lagen om vägtrafikregister	20
7.2	Gallring av uppgifter	21
8	Användningsförbud.....	22
8.1	Ett förbud att använda bilen vid för sent betald trängselskatt och tilläggsavgift införs.....	22
8.2	Lagförslagets förhållande till Europakonventionen och regeringsformen.....	26
9	Verkställighet och indrivning.....	28
9.1	Allmänt om indrivning av trängselskatt	28
9.2	Samarbete avseende indrivning och handräckning mellan stater	28
9.2.1	Allmänt om samarbetet.....	28
9.2.2	Närmare om samarbete med stöd av internationella överenskommelser	29
9.2.3	Samarbetet inom EU	30
9.3	Indrivning i utlandet	31
10	Forum.....	32
11	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	34
12	Offentligfinansiella och andra effekter	35
12.1	Effekter för den enskilde, företagen och miljön	35
12.2	Offentligfinansiella effekter	35
13	Författningskommentar.....	37
13.1	Förslaget till lag om ändring i lag (2004:629) om trängselskatt.....	37

13.2	Förslaget till lag om ändring i lag (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden	39
Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3)	40
Bilaga 2	Författningsförslag i betänkandet SOU 2013:3 (i nu aktuella delar)	43
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna till betänkandet Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon.....	47

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
2. lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden.

2 Lagtext

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 4, 6, 8 och 19 §§ ska ha följande lydelse, dels att det ska införas tre nya paragrafer, 18 a–c §§, och närmast före 18 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Trängselskatt betalas för bil som när skattskyldigheten inträder enligt 9 §

1. är införd i vägtrafikregistret, eller

2. brukas med stöd av saluvagnslicens.

Trängselskatt betalas för *en* bil som när skattskyldigheten inträder enligt 9 §

1. är införd i vägtrafikregistret eller *motsvarande utländska register, eller*

6 §¹

Skatteverket ska *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, ska Skatteverket undanta två bilar från skatteplikt.*

Skatteverket ska *besluta om att undanta en viss bil från skatteplikt efter ansökan från*

1. 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, *eller*

2. *den som beviljats motsvarande tillstånd i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.*

Om det finns synnerliga skäl, ska ett undantag enligt första stycket gälla två bilar.

Befrielse från skatteplikt enligt första stycket får inte medges om

Befrielse från skatteplikt enligt första eller andra stycket får inte

¹ Senaste lydelse 2012:221.

bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret används i yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG eller yrkestrafiklagen (2012:210) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret *eller motsvarande utländska register* används i yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, i den ursprungliga lydelsen eller yrkestrafiklagen (2012:210) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

8 §

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.

1. den som när skattskyldigheten inträder är eller bör vara upptagen *som ägare* i vägtrafikregistret,

2. i fråga om *en* bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som när skattskyldigheten inträder innehar licensen, eller

3. *den som när skattskyldigheten inträder är upptagen som ägare i ett utländskt register motsvarande vägtrafikregistret eller, om innehavare finns registrerad i det utländska registret, innehavaren.*

Användningsförbud

18 a §

En skattepliktig bil får inte användas om trängselskatt eller tilläggsavgift inte har betalats inom den tid som anges i 12 §, 14 § tredje stycket, 15 § andra stycket eller 15 a § andra stycket. Användningsförbudet inträder dock först när

1. *obetald trängselskatt och tilläggsavgift uppgår till mer än 5 000 kronor, och*

2. *minst sex månader har gått från den dag då ett belopp*

överstigande 5 000 kr senast skulle ha betalats.

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

Bilen får dock användas om det är fråga om

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

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

Om det finns särskilda skäl, ska Skatteverket medge att en viss bil får användas trots bestämmelserna i första stycket.

18 b §

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om trängselskatt eller tilläggsavgift som en tidigare ägare är skattskyldig för inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör ett konkursbo i fråga om skatt som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är skattskyldig för.

18 c §

Om en bil används i strid med 18 a §, ska en polisman eller bilinspektör ta hand om bilens registreringsskyltar.

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

19 §¹

Beslut som avses i 15, 15 a, 17 och 18 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna

Beslut som avses i 15, 15 a, 17, 18 och 18 a §§ fjärde stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol av den

¹ Senaste lydelse 2008:185

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.

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

Bestämmelserna i 67 kap. 7–10 §§ skatteförfarandelagen (2011:1244) ska tillämpas i fråga om behörig förvaltningsrätt.

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

2 . Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga 2¹

Förteckning över de svenska skatter och avgifter som konventionen tillämpas på

Konventionen tillämpas på de skatter och avgifter som utgår enligt följande lagar.

Artikel 2 punkt 1 a:

- i) Kupongskattelagen (1970:624), lagen (1990:659) om särskild löneskatt på vissa förvärvsinkomster, lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., lagen (1991:687) om särskild löneskatt på pensionskostnader, inkomstskattelagen (1999:1229).
- ii) Lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel.
- iii) Lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt.

Artikel 2 punkt 1 b:

- i) Begravningslagen (1990:1144), lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund.
- ii) Lagen (1994:1920) om allmän löneavgift, lagen (1994:1744) om allmän pensionsavgift, socialavgiftslagen (2000:980).
- iii) A. Lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt.
B. Lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.
C. Mervärdesskattelagen (1994:200).
D. Lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel, lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel, lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt, lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus, lagen (1998:506) om punkt-skattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och

¹ Senaste lydelse 2014:54.

mineraloljeprodukter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.
E. Lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, fordonsskattelagen (1988:327), lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.
G. Lagen (1972:435) om överlastavgift *samt* lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg.

Föreslagen lydelse

Bilaga 2

Förteckning över de svenska skatter och avgifter som konventionen tillämpas på

Konventionen tillämpas på de skatter och avgifter som utgår enligt följande lagar.

Artikel 2 punkt 1 a:

- i) Kupongskattelagen (1970:624), lagen (1990:659) om särskild löneskatt på vissa förvärvsinkomster, lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., lagen (1991:687) om särskild löneskatt på pensionskostnader, inkomstskattelagen (1999:1229).
- ii) Lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel.
- iii) Lagen (1997:323) om statlig förmögenhetsskatt.

Artikel 2 punkt 1 b:

- i) Begravningslagen (1990:1144), lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund.
- ii) Lagen (1994:1920) om allmän löneavgift, lagen (1994:1744) om allmän pensionsavgift, socialavgiftslagen (2000:980).
- iii) A. Lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt.
B. Lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.
C. Mervärdesskattelagen (1994:200).
D. Lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel, lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel, lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion, lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m., lagen (1991:1482) om lotteriskatt, lagen (1991:1483) om skatt på vinstsparande m.m., lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt, lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus, lagen (1998:506) om punkt-skattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, lagen (1999:673) om skatt på avfall, lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.
E. Lagen (1976:339) om saluvagnsskatt, fordonsskattelagen (1988:327), lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

G. Lagen (1972:435) om överlastavgift, lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, i fråga om avgifter på allmän väg *samt lagen (2004:629) om trängselskatt*.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

3 Ärendet och dess beredning

I budgetpropositionen för år 2011 (prop. 2010/11:1, volym 1, s. 145) angav regeringen bl.a. att en utredare borde få i uppdrag att närmare utreda förutsättningarna för att till kommuner delegera rätten att meddela föreskrifter om trängselskatt, en skattskyldighet för fordon som inte är registrerade i Sverige samt hur skattebeloppen borde justeras för att skattens förmåga att begränsa trängseln skulle bibehållas.

Mot den bakgrunden beslutade regeringen den 9 juni 2011 att ge en särskild utredare i uppdrag att föreslå vissa bestämmelser om skatte- och avgiftsupptag vid användandet av vissa vägar (dir. 2011:47). Utredningen tog namnet 2011 års vägtullsutredning. Utredningens uppdrag utökades den 14 juni 2012 genom ett tilläggsdirektiv, enligt vilket utredningen skulle lämna författningsförslag avseende det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (dir. 2012:65). Utredningen överlämnade i september 2012 delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60). Utredningens slutbetänkande, Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3), redovisades i februari 2013. En sammanfattning av utredningens slutbetänkande, i nu relevanta delar, finns i *bilaga 1*. Slutbetänkandets lagförslag finns i *bilaga 2*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Finansdepartementet (dnr Fi2013/552).

I lagrådsremissen behandlas förslagen i vägtullsutredningens slutbetänkande i de delar det avser trängselskatt för utländska fordon och användningsförbud. Vidare behandlas utredningens förslag till bestämmelser om vilka domstolar som ska ha behörighet att pröva mål om trängselskatt.

4 Bakgrund

Lagen (2004:629) om trängselskatt trädde i kraft den 1 januari 2005. Med stöd av lagen kan tids- och platsrelaterade skatter tas ut.

Under en försöksperiod från och med den 3 januari till och med den 31 juli 2006 togs trängselskatt ut för passager in i och ut ur Stockholm. Sedan systemet utvärderats beslutade riksdagen att stadigvarande införa trängselskatt i Stockholm från och med den 1 augusti 2007.

Den 28 januari 2010 tog Göteborgs kommunfullmäktige ett principbeslut om att införa trängselskatt i Göteborg. Riksdagen beslutade därefter att införa trängselskatt i Göteborg från och med den 1 januari 2013.

Huvudsyftet med trängselskatt är att öka framkomligheten för vägtrafiken. Trängselskatt bidrar även till lägre bullernivåer och minskade utsläpp av olika föroreningar. I första hand ska dock skatteuttaget bidra till reducerad trängsel. Överskottet från trängselskatt finansierar infrastrukturprojekt.

En viktig utgångspunkt är att trängselskatt tas ut för huvuddelen av de bilar som trafikerar det skattebelagda området. Samtliga bilar som kör in i och ut från det skattebelagda området utnyttjar infrastrukturen och ger upphov till trängsel. Av legitimitets- och rättviseskäl omfattar därför uttaget av trängselskatt merparten av de bilar som passerar det skattebelagda området. Undantag har dock medgetts för sådana fordon som i hög grad ersätter bilkörning och därmed minskar trängseln. Även skäl såsom att det inte finns något annat val än att använda bil för att kunna förflytta sig, har motiverat undantag från trängselskatt. Vidare omfattas inte utländska bilar av skatteplikten, eftersom det har funnits svårigheter med både kontroll av skattebetalning och indrivning av sanktionsbelopp vid utebliven betalning. Det har därför hittills inte ansetts vara meningsfullt att sådana bilar omfattas av skattskyldighet.

De fordon som är skattepliktiga anges i 4 § lagen om trängselskatt och utgörs av bilar som är införda i det svenska vägtrafikregistret eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Av 2 § lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner framgår att bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar. I 5 och 6 §§ lagen om trängselskatt undantas från skatteplikt diplomatbilar, utryckningsfordon, bussar med totalvikt av minst 14 ton, EG-mobilkranar och, efter ansökan, sådana bilar som brukas av den som har beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Det är, enligt 8 § lagen om trängselskatt, ägaren av bilen som är skattskyldig. Som ägare anses den som, när skattskyldigheten inträder, är eller bör vara upptagen i vägtrafikregistret som ägare eller i förekommande fall innehar saluvagnslicensen.

5 Utländska bilar

5.1 Utländska bilar ska omfattas av skattskyldighet

Regeringens förslag: Utländska bilar ska omfattas av skattskyldighet för trängselskatt.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Vissa justeringar har gjorts i den föreslagna lagtexten.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Stockholm, Stockholms Handelskammare, Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds universitet, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Göteborgs kommun, Kungsbacka kommun, Malmö kommun, Stockholms kommun, Uppsala kommun, Vellinge kommun, Västra Götalands läns landsting, BIL Sweden, Göteborgsregionens kommunalförbund, Motormännens Riksförbund, Svensk Handel, Svenska Bussbranschens Riksförbund (numera Sveriges Bussföretag), Svenska Taxiförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges kommuner och landsting och Sveriges Transportindustrieförbund* tillstyrker förslaget. *Kammarrätten i Stockholm, Stockholms Handelskammare,*

Trafikverket, Konkurrensverket, Göteborgs kommun, Stockholms kommun, Motormännens Riksförbund, Svensk Handel, Sveriges Bussföretag, Svenskt Näringsliv och Transportindustriförbundet betonar vikten av att utländska fordon ska omfattas av trängselskatt för att uppnå konkurrensneutralitet för näringsidkare som använder fordon i sin verksamhet. Transportstyrelsen har vissa synpunkter på lagtextens utformning, bl.a. att det bör förtydligas vem som är skattskyldig om fordonet är registrerat i utlandet och det utländska registret innehåller uppgift om både fordonets ägare och innehavare. *Domstolsverket* har inte några synpunkter på förslaget. *Skatteverket* anför att myndigheten ser svårigheter med att utvidga begreppet skattskyldig till att omfatta även ägare eller innehavare av bilar som inte är registrerade i Sverige. Skatteverket påtalar också att det kan uppstå brister i konkurrensneutralitet om ägare av bilar från vissa länder, på grund av utformningen och tillämpningen av bestämmelserna, i praktiken kan undgå trängselskatt medan ägare av bilar från andra länder påförs trängselskatt. *Svenska Naturskyddsföreningen* avstyrker förslaget på den grunden att förslaget bör arbetas in i en ny lag om kommunal trängselskatt.

Skälen för regeringens förslag: Det nuvarande systemet för uttag av trängselskatt bygger på att bilens registreringsskyltar fotograferas. Det måste därför vara möjligt att kunna identifiera ägaren till en bil i någon form av fordonsregister. För bilar som inte är registrerade i Sverige krävs därför tillgång till eller uppgifter från andra länders fordonsregister. I samband med införandet av trängselskatt fanns inte något tillräckligt utvecklat samarbete för informationsutbyte mellan stater avseende fordon. Vid tiden för införandet av lagen om trängselskatt påtalades därför att en skattskyldighet för utländska bilar skulle medföra svårigheter med både kontroll av skattebetalning och indrivning av sanktionsbelopp vid utebliven betalning. Den dåvarande regeringen anförde vidare att det inte var meningsfullt att sådana bilar skulle omfattas av skattskyldighet (prop. 2003/04:145 s. 50).

Mot den bakgrunden har utländska bilar hittills inte kommit att omfattas av skatteplikt i fråga om trängselskatt. Skatteplikten för utländska bilar har dock genom årens gång varit föremål för diskussion.

I samband med arbetet med att införa trängselskatt i Göteborg konstaterade regeringen att det, mot bakgrund av erfarenheterna att ta ut pålagor av utländska fordon vid andra skatte- och avgiftsuttag i samband med användandet av vägar, såsom exempelvis avgiftsuttaget vid broarna över Svinesund, samt med hänsyn till det samarbete som inletts med vissa länder avseende informationsutbyte beträffande uppgifter om fordon, fanns skäl att överväga om den nuvarande skattebefrielsen för utländska fordon skulle kvarstå (prop. 2009/10:189, s. 9). Regeringen uttalade därvid att möjligheten att införa skattskyldighet för utländska fordon vid de skattebelagda områdena i Stockholm och Göteborg skulle utredas. Detta var, såsom tidigare redovisats, även något som kom till uttryck i budgetpropositionen för år 2011 (prop. 2010/11:1, volym 1, s. 145) och som sedermera 2011 års vägtullsutredning fick i uppdrag att utreda.

Vägtullsutredningen har i sitt slutbetänkande föreslagit att utländska fordon ska omfattas av skatteplikt i fråga om trängselskatt. Även i utredningens delbetänkande har föreslagits att utländska fordon ska omfattas av reglerna för infrastrukturavgifter på väg. I regeringens proposition *Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem* (prop. 2013/14:25), som behandlar utredningens delbetänkande, föreslås att utländska fordon på sikt bör omfattas av en avgiftsplikt på allmän väg.

Riksdagen har vid behandlingen av nämnda proposition betonat vikten av att infrastrukturavgifter och trängselskatt för utländska fordon kan införas så snart som möjligt och senast den 1 januari 2015.

Regeringen anser att utgångspunkten måste vara att samtliga bilar, även utländska, ska omfattas av lagen om trängselskatt. Ett system som inte skiljer mellan svenska och utländska bilar är mer rättvist, vilket bidrar till acceptansen av systemet. Att utländska bilar omfattas av skattskyldighet har också en viss betydelse för konkurrensneutraliteten. Mot den bakgrunden finns det goda skäl att låta utländska bilar omfattas av trängselskatt.

En omständighet som dock kan tala emot att låta utländska bilar omfattas av skattskyldighet är de praktiska svårigheter som är förknippade med att ta ut skatt för passager av utländska bilar. Mot den bakgrunden har Transportstyrelsen givits i uppdrag att ta fram betalningslösningar för utländska fordon (se avsnitt 6.2). *Skatteverket* har, som framgått ovan, påtalat praktiska svårigheter med uppbörden av trängselskatt i vissa länder och den orättvisa som då uppkommer i förhållande till de länder där uppbörden av trängselskatt kommer att fungera bättre. De brister i uppbördssystemet som är förknippade med utländska bilar bör enligt regeringens uppfattning ställas mot alternativet att även i fortsättningen undanta utländska bilar från skatteplikt. Som framgår av avsnitt 6.3 bedömer regeringen nu att det finns möjligheter för svenska myndigheter att kunna ta ut skatt för passager med utländska bilar, även om ett fullständigt avgiftsupptag för dessa bilar inte kan garanteras. Regeringens samlade bedömning, trots de invändningar som *Skatteverket* framfört, är att såväl svenska som utländska bilar bör omfattas av en skattskyldighet i fråga om trängselskatt.

Det bör dock framhållas att även om ägare av utländska bilar kommer att vara skattskyldiga kommer vissa undantag från skatteplikten som gäller i dag, även omfatta utländska bilar. Det innebär att utländska bussar med en totalvikt av minst 14 ton samt EG-mobilkranar även i fortsättningen inte kommer att vara skattepliktiga.

Svenska Naturskyddsföreningen har avstyrkt förslaget eftersom föreningen förespråkar en ny lag om kommunal trängselskatt. Enligt regeringen utgör det dock inte något skäl för att avvakta införandet av trängselskatt för utländska bilar.

Regeringen har i lagrådsremissen *Infrastrukturavgifter – sanktioner och utländska fordon* föreslagit att utländska fordon även ska omfattas av systemet av infrastrukturavgifter på allmänna vägar. Detta leder till att utländska bilar behandlas likvärdigt i respektive system för trängselskatt och infrastrukturavgifter.

Vad gäller *Transportstyrelsens* synpunkter i fråga om lagtextens utformning har dessa beaktats. Det innebär bl.a. att om det utländska registret innehåller uppgifter om både bilens ägare och innehavare och dessa inte utgörs av samma person, så anses bilens innehavare vara ägare av bilen och är därmed skattskyldig. För bilar som är registrerade i Sverige gäller enligt 4 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister att bestämmelserna i den lagen om ägaren av ett fordon tillämpas på innehavaren när det är fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, eller med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år. Detta innebär att innehavaren av en bil i vissa fall blir skattskyldig i stället för ägaren (jfr prop. 2003/04:145 s. 110).

Förslaget leder till ändringar i 4 och 8 §§ lagen (2004:629) om trängselskatt.

5.2 Befrielse från trängselskatt för rörelsehindrade

Regeringens förslag: Den som innehar ett särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt bestämmelserna i ett land inom EES ska efter ansökan till Skatteverket befrias från skatteplikt för en viss bil.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Bil Sweden* tillstyrker förslaget. *Transportstyrelsen* har en mindre synpunkt på lagtextens utformning. I övrigt har ingen annan remissinstans framfört någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: Vid införandet av trängselskatt uttalades att det skulle finnas så få undantag från skattskyldighetens omfattning som möjligt. I det sammanhanget konstaterades att för den som är funktionshindrad finns många gånger inte något annat val än att använda bil för att kunna förflytta sig. Bedömningen gjordes därför att det fanns skäl för att funktionshindrade inte skulle betala trängselskatt. Det undantag som infördes innebär att Skatteverket, efter ansökan från den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt trafikförordningen, kan besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt. Om det finns synnerliga skäl kan två bilar undantas från skatteplikt. Befrielse från skatteplikt kan inte medges om bilen används i yrkesmässig trafik.

Även funktionshindrade EU-medborgare bör, med hänsyn till principen om likabehandling inom EU, behandlas lika i fråga om befrielse från att betala trängselskatt.

Europeiska unionens råd har meddelat en rekommendation⁴ med innebörden att parkeringstillstånd för person med funktionshinder ömsesidigt ska erkännas inom unionen. I rekommendationen har även en gemensam modell för parkeringstillstånd tagits fram.

Redan i dag har rörelsehindrade med parkeringstillstånd från andra länder, under vissa förutsättningar, samma rättigheter som personer som

⁴ Rådets rekommendation 1998/376/EG av den 4 juni 1998 om parkeringstillstånd för personer med funktionshinder, senast ändrad genom 2008/205/EG.

innehar svenska parkeringstillstånd. I transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om parkeringstillstånd för rörelsehindrade (TSFS 2009:73), ges en rätt för rörelsehindrade med parkeringstillstånd som är utfärdade inom EES och utformade enligt en gemensam modell, att parkera i Sverige på samma sätt som svenska tillstånd. Även andra utländska parkeringstillstånd med den internationella handikappsymbolen ger samma rätt att parkera som svenska parkeringstillstånd om de är utfärdade på danska, engelska, franska, norska, svenska eller tyska eller om de används tillsammans med en bestyrkt översättning till något av dessa språk. Ett sådant tillstånd gäller dock inte sedan innehavaren har vistats i Sverige i mer än ett år. Det finns, mot denna bakgrund, ytterligare skäl att inrätta en möjlighet till skattebefrielse i fråga om trängselskatt för personer som har parkeringstillstånd för rörelsehindrade utfärdade i andra länder. Befrielse bör, liksom för de svenska bilarna, endast gälla efter ansökan från den enskilde. Befrielse från skatteplikt kan dock inte medges om bilen används i yrkesmässig trafik.

Vad gäller Transportstyrelsens synpunkt i fråga om lagtextens utformning har denna beaktats.

Förslaget leder till ändring i 6 § lagen (2004:629) om trängselskatt.

6 Uppbörd av trängselskatt från utländska bilar

6.1 Allmänt om uppbörd av trängselskatt

Det är Skatteverket som är beskattningsmyndighet för trängselskatt (2 § lagen [2004:629] om trängselskatt). Det är dock Transportstyrelsen som, för Skatteverkets räkning, beslutar om trängselskatt och tilläggsavgift genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret. Det är också Transportstyrelsen som verkställer uppbörd av sådan skatt och tilläggsavgift. För att identifiera bilarna används ett s.k. ANPR-system (Automated Number Plate Recognition), vilket innebär att kameror fotograferar bilarnas registreringsskyltar vid passage av betalstationer. Därefter identifieras bilägarna med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret.

Det ankommer på Transportstyrelsen att fatta ett beskattningsbeslut för varje bil för vilken skattskyldighet inträtt (11 § lagen om trängselskatt). Varje beslut avser en kalendermånad. Om det inte har fattats något beslut om trängselskatt eller tilläggsavgift genom automatiserad behandling i enlighet med 2 § lagen om trängselskatt får Skatteverket enligt 15 § lagen om trängselskatt besluta i frågan.

Skatteverket ska ompröva beslut om trängselskatt eller tilläggsavgift, efter begäran av den enskilde eller om det finns andra skäl (15 a § lagen om trängselskatt).

6.2 Betalningslösningar för utländska bilar

Eftersom trängselskatt tas ut genom videoregistrering (ANPR-system) är tillgången på uppgifter om bilägare från andra länders register av avgörande betydelse för att kunna ta ut trängselskatt av utländska bilar. För att Transportstyrelsen ska kunna fatta beslut om trängselskatt för utlandsregistrerade bilar krävs att myndigheten har tillgång till uppgifter om vem som äger en viss bil.

Efter remissbehandlingen framkom det under beredningen av 2011 års Vägtullsutrednings betänkanden att det fanns såväl tekniska som juridiska problem med att ta fram betalningslösningar för utländska fordon rörande infrastrukturavgifter på väg och trängselskatt. Med anledning av detta gav regeringen den 28 november 2013 i uppdrag åt Transportstyrelsen att ta fram betalningslösningar för utländska fordon vid passage på en vägsträcka belagd med infrastrukturavgift eller trängselskatt. Enligt uppdraget ska Transportstyrelsen vid framtagandet av de olika betalningslösningarna utgå från sin bedömning i styrelsens promemoria den 13 november 2013 Utländska fordon i svenska vägtullsystem. De betalningslösningar Transportstyrelsen tar fram ska vara färdiga att tas i bruk senast den 1 januari 2015.

Transportstyrelsen har i en delrapport som inkom till Näringsdepartementet den 11 augusti 2014 redogjort för arbetet med uppdraget att ta fram betalningslösningar för utländska fordon. I rapporten behandlas tre olika betalningslösningar – transponderbetalning, internetbaserad betaltjänst och avisering av betalningsanmodan via aviseringspartner. Transponderlösningen innebär att fordonspassager registreras genom avläsning av signaler från en transponder som är monterad i fordonets framruta. Fordonet behöver således inte stanna för betalning av infrastrukturavgiften eller trängselskatten, utan fordonsägaren faktureras i stället i efterhand av transponderutgivaren, som har tillgång till nödvändiga uppgifter om fordonsägaren.

Enligt Transportstyrelsen saknas för närvarande förutsättningar att införa andra betalningslösningar än avisering av betalningsanmodan via en upphandlad extern aviseringspartner. Transportstyrelsen har nu genomfört en upphandling av en aviseringspartner och valt en leverantör. Samarbetet med den valda leverantören har inletts och styrelsen bedömer att betalningslösningen kan tas i bruk den 1 januari 2015.

När det gäller betalning genom transponder konstaterar Transportstyrelsen att det framkommit juridiska problem med att genomföra denna betalningslösning till den 1 januari 2015 och bedömer att det behöver utredas vidare under vilka förutsättningar betalningslösningen kan införas på sikt. Betalning genom användning av transponder kan enligt Transportstyrelsen således bli aktuellt vid ett senare tillfälle.

När det gäller betalning genom en internetbaserad betaltjänst bedömer Transportstyrelsen att en sådan tjänst för närvarande inte skulle fylla någon funktion, eftersom styrelsen kommer att inhämta identifikationsuppgifter från aviseringspartnern innan skattebeslut fattas.

6.3 Betalning av trängselskatt

Regeringens bedömning: Det finns förutsättningar för Transportstyrelsen att ta ut trängselskatt för utländska bilar.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Trafikanalys* anför att informationen till utländska fordonsägare som ska använda infrastrukturen måste var mycket tydlig.

Skälen för regeringens bedömning: För svenska bilar sker betalning av trängselskatt genom att sägaren aviseras en faktura som baseras på fotografering av registreringsskylten. Denna metod för betalningsuppmaning förutsätter att registreringsnumret vid beslutet kan kopplas ihop med en ägare genom uppgifter i vägtrafikregistret. En av svårigheterna med att ta ut trängselskatt av utländska bilar är att Transportstyrelsen i nuläget inte har tillgång till uppgifter om bilsägare i andra länder. Som framgår av avsnitt 6.2 har Transportstyrelsen därför, i syfte att börja kunna ta ut trängselskatt av utländska bilar, upphandlat ett avtal med ett företag som har tillgång till sådana uppgifter (aviseringspartner). Därmed finns det förutsättningar att ta ut trängselskatt av utländska bilar.

Betalningslösningen innebär att Transportstyrelsen, efter att videoregistrering skett av de utländska registreringsskyltarna, kommer att skicka uppgift om aktuella passager vidare till aviseringspartnern så fort en passage av en betalstation har skett med en utländsk bil. Aviseringspartnern söker identifiera fordonsägarna och skickar därefter tillbaka inhämtade identifikationsuppgifter till Transportstyrelsen, som sedan kan fatta skattebeslut senast den 20 i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser (jfr 2 § andra stycket och 11 § tredje stycket lagen om trängselskatt). Efter att skattebeslut fattats skickar aviseringspartnern ut fakturor till berörda bilägare. I de fall ägarna inte har kunnat identifieras innan den 20:e i kalendermånaden efter passagen, följer av 15 § lagen om trängselskatt att Skatteverket har möjlighet att fatta skattebeslut senast 60 dagar efter den dag då beslut skulle fattats enligt 2 § andra stycket. Om trängselskatt inte betalas inom den lagstadgade tiden följer av 14 § lagen om trängselskatt att tilläggsavgift ska påföras den skattskyldige på samma sätt som gäller för svenska bilar. Även tilläggsavgiften aviseras genom aviseringspartnern.

Några andra betalningslösningar, som betalning genom användning av en transponder, kommer inledningsvis inte vara aktuella. Betalning genom transponder har visat sig medföra rättsliga svårigheter som kräver vidare överväganden. Med anledning av detta behandlas inte i lagrådsremissen utredningens förslag i de delar som avser lagändringar kopplade till betalning genom transponder och elektroniska vägtullssystem. På sikt är emellertid målsättningen att betalning också ska kunna ske genom användning av transponder.

Att en aviseringspartner i form av ett privat företag kommer att användas vid uppbörden av skatten väcker vissa frågor kring sekretess och behandlingen av personuppgifter. Innan beslut om trängselskatt har fattats omfattas uppgifter om t.ex. en bils registreringsnummer av absolut sekretess, dvs. någon prövning av om skada kan uppstå om uppgifterna

lämnas ut görs inte, vilket följer av 27 kap. 1 § andra stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), nedan OSL. Sekretessbestämmelsen innebär således att Transportstyrelsen inte kan lämna ut uppgifter till aviseringspartnern om registreringsnummer på de bilar som har passerat en betalstation och som myndigheten vill ha närmare uppgifter om. Enligt 10 kap. 2 § OSL hindrar dock sekretess inte att uppgift lämnas till enskild om det är nödvändigt för att den utlämnande myndigheten ska kunna fullgöra sin verksamhet. Transportstyrelsen kommer att få till uppgift att fatta beslut om trängselskatt även för utlandsregistrerade bilar. För att myndigheten ska kunna fullgöra detta åliggande är det, som framgår ovan, nödvändigt att myndigheten får lämna uppgifter om passager som sker med utlandsregistrerade fordon till aviseringspartnern.

I fråga om hanteringen av personuppgifter så framgår det av 7 § lagen (2001:559) om vägtrafikregister att Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för vägtrafikregistret. Av 30 § personuppgiftslagen (1998:2004) framgår att Transportstyrelsen har möjlighet att anlita ett personuppgiftsbiträde som får behandla personuppgifter för Transportstyrelsens räkning. Ett avtal ska upprättas mellan den personuppgiftsansvarige och personuppgiftsbiträdet, och personuppgiftsbiträdet får endast behandla personuppgifter i enlighet med instruktioner från den personuppgiftsansvarige. En sådan instruktion kan t.ex. innefatta tystnadsplikt.

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

7 Behandling av personuppgifter

7.1 Lagen om vägtrafikregister

I lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om registrering av uppgifter om personer samt om motordrivna fordon och släpfordon i ett vägtrafikregister. Mer detaljerade bestämmelser om registret finns i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Transportstyrelsen för vägtrafikregistret med hjälp av automatiserad behandling och är personuppgiftsansvarig för registret enligt personuppgiftslagen (1998:2004). Lagen innehåller bestämmelser om behandlingen av personuppgifter i registret. Dessa bestämmelser gäller före bestämmelserna i personuppgiftslagen (2 § lagen om vägtrafikregister).

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 trängselskatt och av fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227).

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 att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen om trängselskatt.

7.2 Gallring av uppgifter

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.

De aktuella uppgifterna, t.ex. uppgifter om att en bil passerat en betalstation och när detta skedde, behövs dels för att fatta beslut om skatt, dels för att kontrollera att skatten betalas. Uppgifterna behövs vidare som underlag för sådana beslut som ska fattas om den skattskyldige inte betalar trängselsskatten eller om denne begär omprövning av beslutet eller överklagar detta. Så länge uppgifterna behövs i något av dessa hänseenden kan de inte gallras ur vägtrafikregistret.

Gallringsfristerna innebär, att uppgifterna ska gallras ur registret om skatten har betalats och omprövning inte har begärts av det beslut varigenom skatten påfördes. Uppgifterna ska då gallras en vecka efter utgången av fristen för att begära omprövning av beslutet, eller om skatten har betalats först vid en senare tidpunkt, när betalning har skett. Om omprövning har begärts ska uppgifterna gallras när begäran eller ett överklagande slutligt har prövats. Om skatten inte har betalats ska uppgifterna gallras när fordringen har preskriberats.

Om det vid kameraövervakningen har tagits fotografier som innehåller uppgifter utöver vad som behövs för att beslut om trängselskatt ska kunna fattas eller för att kontrollera att sådan avgift betalas, ska dessa uppgifter gallras omedelbart.

Datainspektionen anser att det bör utformas gallringsregler som säkerställer att uppgifter som ligger till grund för beslut om trängselskatt gallras kort tid efter att det konstaterats att det föreligger hinder mot utbyte av ägaruppgifter från andra länder. Såsom regeringen tidigare anfört (se propositionen Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem, 2013/14:25 s. 87 f.) delar regeringen Datainspektionens uppfattning att integritetskänsliga uppgifter inte ska sparas längre än nödvändigt. Regeringen avser därför att närmare överväga behovet av gallringsregler i det fortsatta författningsarbetet.

8 Användningsförbud

För att förmå fordonsägare att betala trängselskatten i tid har det ansetts nödvändigt att ha effektiva sanktioner. I dag påförs den skattskyldige enligt 14 § lagen (2004:629) om trängselskatt en särskild avgift (tilläggsavgift) med 500 kr om trängselskatten inte betalas i rätt tid. Tilläggsavgift får påföras en skattskyldig högst en gång per bil och kalendermånad. Tilläggsavgift och obetald trängselskatt ska betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om tilläggsavgift. Det är trots denna tilläggsavgift en relativt stor andel av bilägarna som inte betalar trängselskatten i tid. Det finns också en grupp bilägare som inte heller betalar skatten sedan tilläggsavgiften påförts. I regeringens proposition 2013/14:176 Fordonsrelaterade skulder finns en utförlig beskrivning av problemet kring skulder för obetald trängselskatt. Exempelvis kan nämnas att beslut om tilläggsavgift för 2011 omfattade 113 miljoner kronor, medan endast 83 miljoner kronor betalades in. Visserligen är det en viss förskjutning av beslut och inbetalning över kalenderåret, men beloppen har varit relativt konstanta under årens lopp. Dessutom har en liten grupp om cirka 100 gäldenärer obetalda trängselskatteskulder på tillsammans cirka 20 miljoner kronor. I propositionen redogörs också för problemet med s.k. fordonsmålvakter (prop. 2013/14:176, s. 11 f.). Regeringen anser att det förhållandet att det är så många som inte betalar trängselskatten i rätt tid utgör skäl att överväga ytterligare sanktioner än sanktionsavgifter för att inskräpa vikten av att trängselskatten betalas i tid. Regeringen anser att det i preventivt syfte är viktigt att det också finns andra sanktioner än sanktionsavgifter som träffar själva användningen av fordonet.

8.1 Ett förbud att använda bilen vid för sent betald trängselskatt och tilläggsavgift införs

Regeringens förslag: En skattepliktig bil ska inte få användas om trängselskatt eller tilläggsavgift inte har betalats inom föreskriven tid och det totala beloppet uppgår till mer än 5 000 kr och sex månader har gått sedan beloppet senast skulle ha betalats.

Undantag från användningsförbudet ska gälla under vissa förutsättningar.

Polisen ska avskylta bilen om den används i strid med användningsförbudet.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Enligt utredningens förslag inträder ett användningsförbud när det obetalda beloppet uppgår till mer än 1 000 kr och när minst två månader har förflutit sedan minst det beloppet skulle ha betalats. Utredningen föreslog också att fordonsägaren skulle vara skyldig att se till att bilen

inte användes i strid mot bestämmelserna om användningsförbud. Vidare är det enligt utredningens förslag Transportstyrelsen som fattar beslut om undantag från användningsförbudet.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* anser att förslaget synes vara väl avvägt. *Trafikanalys* anser att det finns ett behov av de föreslagna sanktionerna under de förutsättningar som anges i utredningen. *Transportstyrelsen* är positiv till förslagen, men anser att Skatteverket bör vara den myndighet som ska besluta om undantag från användningsförbudet.

Rikspolisstyrelsen, *Skatteverket*, *Förvaltningsrätten i Stockholm*, *Förvaltningsrätten i Göteborg*, *Förvaltningsrätten i Linköping*, *Justitiekanslern*, *Domstolsverket* och *JO* har inga synpunkter. Rikspolisstyrelsen anför att det merarbete som kan uppstå för polisen med kontroll och avskyltning bedöms rymmas inom befintliga ramar.

Kronofogdemyndigheten är positiv till förslaget men påpekar att det finns en risk för tolkningssvårigheter i 18 a § i förslaget till ändring av lagen om trängselskatt.

Kammarrätten i Stockholm avstyrker förslaget eftersom det framstår som oproportionerligt, särskilt med beaktande av den föreslagna belopps- och tidsgränsen. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* avstyrker och anser att det är en drastisk åtgärd.

Skälen för regeringens förslag: När reglerna om beslut och betalning för trängselskatt förändrades infördes den tilläggsavgift om 500 kr som gäller i dag om trängselskatten inte betalas i tid. Beloppet motiverades med att det är viktigt att tilläggsavgiften är av sådan storlek att den utgör ett effektivt påtryckningsmedel för att betala trängselskatt i tid (proposition 2007/08:52 Nya regler om beslut och betalning avseende trängselskatt m.m.). Det har dock visat sig att relativt många bilägare ändå inte betalar trängselskatten i tid. Regeringen anser därför att det finns skäl att överväga även andra sanktioner än sanktionsavgifter för de som inte betalar trängselskatten i tid. Att införa nya straffbestämmelser för att förmå bilägarna att betala trängselskatten i tid framstår dock inte som rimligt.

Enligt regeringens uppfattning finns skäl att överväga regler för trängselskatten liknande de regler om användningsförbud och avskyltning som redan finns bland annat i fråga om fordonsskatt. Enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227) får ett skattepliktigt fordon inte användas om fordonsskatten inte har betalats inom den tid som bestämts i lagen. Av 6 kap. 3 § samma lag följer att om ett fordon används i strid med 1 § och två månader har gått från den dag, då den skatt som har föranlett användningsförbudet senast skulle ha betalats, ska polisen ta hand om fordonets registreringsskyltar. En fordonsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid med 1 § sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 3 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader. En fordonsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas på något annat sätt i strid med 1 § döms till penningböter (4 § samma kapitel). Mot den bakgrunden att så många inte betalar trängselskatten i rätt tid anser regeringen att ett liknande förbud att använda bilen om trängselskatten inte betalas i tid framstår som en lämplig åtgärd för att ytterligare inskräpa vikten av att trängselskatten

betalas i tid. Ett användningsförbud utgör enligt regeringen en lämplig åtgärd för att förmå dem som upprepade gånger underlåtit att betala trängselskatten och tilläggsavgiften att betala dessa. Ett sådant användningsförbud bör, liksom när det gäller fordonskatten, kopplas till att registreringsskyltarna kan tas om hand om förbudet överträds (s.k. avskyltning).

Fordonsskatten är en skatt som betalas för att få bruka fordonet. I det sammanhanget är det motiverat att användningsförbudet inträder omedelbart när skatten inte betalats i rätt tid. Trängselskatt är emellertid av en annan karaktär, varför användningsförbudet bör inträda först sedan en tid passerat efter beslutet om trängselskatt.

Användningsförbud kan dock inte anses motiverat för så låga summor som det kan bli fråga om vid enstaka passager. *Kammarrätten i Stockholm* har avstyrkt förslaget om användningsförbud och avskyltning eftersom åtgärderna framstår som oproportionerliga med beaktande av den föreslagna belopps- och tidsgränsen. Regeringen instämmer i att det kan ifrågasättas om åtgärderna är proportionerliga. I linje med vad *Kammarrätten i Stockholm* har anfört anser regeringen att ett användningsförbud bör inträda först när beloppet är mer betydande och en längre tid har förflutit efter det att det ursprungliga beloppet har förfallit till betalning. När det gäller beloppen för såväl trängselskatten i Göteborg som i Stockholm finns redan beslutade höjningar, vilket ytterligare talar för att det belopp vid vilket användningsförbudet inträder bör vara högre än vad som föreslagits i utredningen. Regeringen föreslår därför att åtgärderna ska bli aktuella först när det obetalda beloppet uppgår till mer än 5 000 kronor. Enligt utredningens förslag skulle ett användningsförbud inträda sedan minst två månader förflutit sedan det föreslagna beloppet skulle ha betalats. Liksom *Kammarrätten i Stockholm* anser regeringen att proportionaliteten av användningsförbudet kan ifrågasättas om det inträder redan efter två månader efter det att det ursprungliga beloppet förfallit till betalning. Regeringen anser därför att den tid som ska ha förflutit sedan det ursprungliga beloppet skulle ha betalats bör vara längre och föreslår därför att det ska ha förflutit mer än sex månader sedan det ursprungliga beloppet har förfallit till betalning innan ett användningsförbud inträder. Enligt regeringens uppfattning bör ett användningsförbud träffa dem som visar en uppenbar ovilja att betala trängselskatten och om användningsförbudet inträder först efter det att sex månader förflutit sedan det ursprungliga beloppet skulle ha betalats motsvarar det bättre avsikten med användningsförbudet. Användningsförbudet gäller sedan till dess skulden är betald.

Användningsförbud ska alltså inte inträda förrän det obetalda beloppet uppgår till mer än 5 000 kronor och sex månader förflutit sedan minst det beloppet skulle ha betalats. Förslaget innebär att trängselskatt som avser enstaka passager som inte har betalats i tid inte medför användningsförbud. Mot den bakgrunden framstår förslaget, enligt regeringens uppfattning, som rimligt avvägt i förhållande till den nyttjanderättsinskränkning som det medför för den enskilde.

Kronofogdemyndigheten har påpekat att det finns en risk för tolkningsvårigheter avseende 18 a § i förslaget till ändring i lagen om trängselskatt. Av utredningens författningsförslag till bestämmelsen framgår att hela den skuld som medfört användningsförbud måste vara

betald innan användningsförbudet upphör och enligt Kronofogdemyndigheten är det oklart om det också innefattar sådana poster som förfallit efter det att gränsen om 1 000 kr uppnåddes och användningsförbudet inträdde. Enligt regeringen bör användningsförbudet upphöra att gälla när hela den skuld på vilken användningsförbudet grundades är betald. Kvarstår ändå skulder som överstiger 5 000 kr och förutsättningar i övrigt är uppfyllda inträder ett nytt användningsförbud. Det finns vidare enligt Kronofogdemyndigheten risk för otydlighet i och med det faktum att regeln enligt utredningen ska gälla separat för trängselskatt respektive infrastrukturavgifter. Det finns redan i dag användningsförbud som inträder om fordonsskatt eller vägavgift enligt lagen om vägavgift för vissa tunga fordon inte betalas. Situationen att användningsförbud kan uppkomma med anledning av olika pålagor finns således redan i dag. Regeringen anser det vara mest lämpligt att de nu föreslagna reglerna endast omfattar trängselskatt och att ett särskilt användningsförbud kan inträda vid obetald trängselskatt respektive infrastrukturavgift.

Det bör enligt regeringen på liknande sätt som i fråga om fordonsskatt införas bestämmelser om undantag från användningsförbudet (jfr 6 kap. 1 § andra och tredje styckena och 6 kap. 2 § vägtrafikskattelagen). Undantagen innebär för det första att en tidigare ägares skuld som har beslutats efter ett ägarbyte inte ska medföra användningsförbud för den nya köparen. Passager som har företagits under en viss period omfattas av sekretess. En köpare av en bil kan alltså inte med framgång undersöka om det kommer att fattas beslut om trängselskatt för perioden innan ägarbytet. Om den tidigare ägaren inte betalar skulden ska det inte drabba den nye ägaren. För det andra ska användningsförbud inte inträda om bilsägaren har fått anstånd med att betala trängselskatten. För det tredje ska bilen få användas om det finns särskilda skäl. I fråga om vad som är särskilda skäl kan vägledning hämtas från motsvarande bestämmelser om fordonsskatt. Enligt utredningens förslag ska Transportstyrelsen vara ansvarig myndighet i fråga om beslut om undantag från användningsförbudet. *Transportstyrelsen* har dock avstyrkt förslaget i den delen och anser att Skatteverket bör vara den myndighet som kan besluta om undantag från användningsförbud såvitt avser trängselskatt. Skatteverket är beskattningsmyndighet för trängselskatt och regeringen anser, liksom Transportstyrelsen, att det är mer lämpligt att Skatteverket även är den myndighet som fattar beslut om undantag från ett användningsförbud. Särskilda bestämmelser ska även gälla om bilen har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo eller om bilen tillhör ett konkursbo.

Bilens ägare ska vara ansvarig för att pålagorna är betalda. Föraren får dock, vid en kontroll, ta konsekvenserna av ägarens underlåtenhet på så sätt att bilen inte får köras vidare utan att betalning har skett. Någon möjlighet för polisen att kvarhålla en bil vars ägare inte betalar självmant bör dock inte införas.

Om bilen används trots att den är belagd med användningsförbud ska polis omhänderta registreringsskyltarna (s.k. avskyltning). Avskyltning ska alltså kunna ske så snart användningsförbudet överträtts. Det är en skillnad mot i fordonsskattesammanhang, där användningsförbudet inträder direkt när skatten inte betalats, men en överträdelse av förbudet inte leder till någon avskyltning under de första två månaderna. En fordonsägare som uppsåtligt eller av oaktsamhet använder fordonet

eller låter det användas i strid med ett användningsförbud, men utan att fordonet är avskyltat, kan dock dömas till penningböter. Skillnaden motiveras av att den obetalda trängselskatten, innan användningsförbudet aktualiseras, har varit föremål för tilläggsavgift. Den enskilde bör således ha uppmanats att betala sin skuld vid upprepade tillfällen och bör därmed vara väl medveten om densamma.

Att använda en bil trots att den är avskyltad är redan i dag straffbelagt och avseende avskyltning till följd av ett användningsförbud när fordonskatten inte har betalats finns ansvarsbestämmelser i 6 kap. vägtrafikskattelagen (2006:227) och det finns liknande ansvarsbestämmelser när det gäller obetald vägavgift i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Av 17 kap. 1 § 4 jämförd med 6 kap. 12 § och 7 kap. 6 § förordning om vägtrafikregister (2001:650) följer att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet brukar ett registrerat fordon utan registreringsskylt döms till penningböter. Även ägaren av fordonet kan dömas till samma straff om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet brukades. Att föra ett avskyltat fordon är således redan straffbelagt. Regeringen anser därför inte att det behövs särskilda ansvarsbestämmelser när det gäller ett användningsförbud hänförligt till obetald trängselskatt utan bestämmelserna i förordningen om vägtrafikregister får anses tillämpliga i dessa fall. Enligt regeringens bedömning finns det därmed inte heller behov av att reglera en skyldighet för fordonsägaren att se till att fordonet inte används i strid med bestämmelserna i lagen.

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

Förslaget innebär att nya bestämmelser införs i lagen om trängselskatt.

8.2 Lagförslagets förhållande till Europakonventionen och regeringsformen

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

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

allmännas intresse eller för att säkerställa betalning av skatter eller andra pålagor eller av böter eller viten.

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

En sådan begränsning i rätten att använda sitt fordon som regeringen föreslår i avsnitt 8.1, utgör en inskränkning av rätten till egendomsskydd enligt det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen. Lagstiftning som staten finner nödvändig att genomföra för att reglera nyttjandet av egendom i överensstämmelse med det allmännas intresse eller för att säkerställa betalning av bland annat skatter eller andra pålagor är dock tillåten. En förutsättning för att en sådan rådighetsinskränkning ska vara tillåten är att de negativa verkningarna för den enskilde står i rimlig proportion till de allmännyttiga vinster som kan uppnås. Jämför bl.a. Effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet (Ds 2004:24) s. 25 f., Förverkande av fordon vid trafikbrott (Ds 2012:42) s. 32 f., och Fordonsrelaterade skulder (prop. 2013/14:176) s. 51 f.

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

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

Det är inte acceptabelt att så stora fordringar inte betalas. Det är därför av vikt att reglerna om trängselskatt utformas så att de blir så effektiva som möjligt. Förslaget om användningsförbud kan, liksom förslaget om ianspråktagande av fordon, förväntas bidra till att antalet personer som notoriskt underlåter att betala trängselskatten blir färre än de annars skulle ha varit. Genom förslaget uppstår även en preventiv effekt, eftersom personer som i dag undandrar sig betalningsansvar kan förväntas att i ökad utsträckning göra rätt för sig utan att några indrivningsåtgärder behöver vidtas. Det skapar förtroende hos dem som redan fullgör sina skyldigheter. De bilar som kommer att bli föremål för en nyttjanderättsbegränsning är bilar vars ägare regelmässigt undandrar sig betalningsansvar.

Mot denna bakgrund och med hänsyn till förslagets syfte anser regeringen att förslaget om användningsförbud för en bil med de ändringar av betalningstid och belopp som föreslås i avsnitt 8.1, sammantaget framstår som rimligt avvägt i förhållande till den nyttjanderättsinskränkning som det medför för den enskilde.

Nyttjanderättsbegränsningen får enligt regeringens mening därmed anses förenlig med Europakonventionen.

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

9 Verkställighet och indrivning

9.1 Allmänt om indrivning av trängselskatt

Om trängselskatt eller tilläggsavgift som påförts inte betalas inom föreskriven tid lämnas fordringen för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Indrivning behöver dock inte begäras för en fordran som understiger 100 kronor om indrivningen inte krävs från allmän synpunkt. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken.

I 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. regleras företrädesrätt vid utmätning av lön för vissa statliga fordringar. Enligt bestämmelsen gäller företrädesrätten för böter och viten samt fordringar som har påförts enligt bestämmelserna i skatteförfarandelagen (2011:1244) och i vissa andra angivna lagar avseende särskilda skatter och avgifter. Lagen är tillämplig på bland annat trängselskatt och infrastrukturavgifter på väg. Den gäller även ränta på skatt, skattetillägg och avgift.

9.2 Samarbete avseende indrivning och handräckning mellan stater

9.2.1 Allmänt om samarbetet

Som tidigare framgått är regeringens förslag att även utländska bilar ska omfattas av skatteplikt. Det är därmed av intresse att belysa möjligheterna att driva in fordringar avseende trängselskatt i andra länder.

Administrativt samarbete mellan stater förekommer på skatte- och avgiftsområdet i form av utbyte av upplysningar (informationsutbyte),

bistånd med delgivning av handlingar samt bistånd med indrivning och verkställighet av säkerhetsåtgärder (i Sverige betalningssäkring). För dessa former av samarbete används ofta den gemensamma termen handräckning, men denna term används också i en snävare bemärkelse och avser då bara informationsutbyte och bistånd med delgivning.

Allmänna bestämmelser om handläggningen av ärenden om administrativt samarbete finns i lagen (1990:314) om ömsesidig handräckning i skatteärenden. Reglerna i den lagen gäller i den mån det finns en överenskommelse med en annan stat.

9.2.2 Närmare om samarbete med stöd av internationella överenskommelser

Vad som närmare bestämt gäller i förhållande till en eller flera stater – exempelvis vilka slags skatter och avgifter som omfattas, vilka åtgärder som är möjliga och under vilka förutsättningar, finns det bestämmelser om i ett stort antal lagar. Avtal på skatte- och avgiftsområdet sätts nämligen för svensk del i kraft genom inkorporering, dvs. genom att avtalet förklaras gälla som svensk lag.

Bestämmelser om informationsutbyte finns i flertalet av Sveriges bilaterala skatteavtal, sammanlagt i över 60 avtal.

Bestämmelser om informationsutbyte finns också i det multilaterala nordiska skattehandräckningsavtalet⁵ och i Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden⁶. Den senare har genom ett protokoll som öppnades för undertecknande i maj 2010 ändrats bland annat på det sättet att bestämmelserna om informationsutbyte utformats på samma sätt som artikel 26 i OECD:s modellavtal (se prop. 2010/11:84). För närvarande har drygt 50 stater anslutit sig till konventionen eller åtminstone undertecknat den. Konventionen har dessutom blivit gällande i förhållande till ett antal territorier genom förklaringar som har avgivits av Danmark, Förenade kungariket och Nederländerna. Totalt handlar det för närvarande (augusti 2014) om 67 stater och jurisdiktioner.

I det nordiska avtalet specificeras vilka svenska skatter och avgifter som kan drivas in i de nordiska länderna. Tillämpningsområdet är brett och omfattar utöver de beloppsmässigt viktigaste skatterna även socialavgifter. Vidare omfattas vissa skatter efter överenskommelse mellan de nordiska länderna. Sådana överenskommelser har träffats och tagits in i svensk författning genom förordningen (1997:1157) om handräckning i skatteärenden mellan de nordiska länderna. Trängselskatten finns den inte med i den uppräkningslista av de punktskatter som omfattas av överenskommelsen för Sveriges del. Däremot finns exempelvis lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion och lagen (1972:435) om överlastavgift med. Överenskommelsen tillämpas också på skatter och avgifter av samma eller i huvudsak likartat slag som de som nämns ovan, som före

⁵ Lag (1990:226) om handräckning i skatteärenden mellan de nordiska länderna.

⁶ Lag (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden.

undertecknandet av överenskommelsen har påförts eller efter undertecknandet kan komma att påföras vid sidan av eller i stället för ovannämnda skatter och avgifter.

Europaråds- och OECD-konventionen har även den ett brett tillämpningsområde som omfattar i princip alla slags skatter och även socialavgifter. Konventionen ger dock de anslutna staterna möjlighet att reservera sig mot delar av samarbetet, bland annat med avseende på vissa skatter. Tillämpningsområdet är därför inte alldeles enhetligt. För varje konventionspart förtecknas de skatter och avgifter som omfattas i bilaga A till konventionen. För Sveriges del omfattas i princip alla slags skatter och avgifter, bland annat avgifter enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon och lagen (1972:435) om överlastavgift samt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg. Om en part, vid sidan av eller i stället för de skatter som finns förtecknade i bilaga A, inför en skatt av samma eller i huvudsak likartat slag efter det att konventionen trätt i kraft i denna del är konventionen tillämplig även på denna skatt från och med dess införande. Parten ska i sådant fall underrätta endera depositarien om införandet av skatten.

Det nordiska avtalet och Europaråds- och OECD-konventionen innehåller också bestämmelser om bistånd med indrivning och verkställighet av säkerhetsåtgärder.

Även ett mindre antal bilaterala skatteavtal innehåller bestämmelser om bistånd med indrivning och i viss utsträckning verkställighet av säkerhetsåtgärder. Det gäller avtalen med Tyskland, de baltiska staterna, Belgien, Frankrike, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Portugal, Indien, Japan och USA. Det finns betydande variationer mellan dessa avtal i fråga om vilka skatter och avgifter och vilka situationer som omfattas. I många fall är det bara skatt på inkomst och förmögenhet som omfattas.

9.2.3 Samarbetet inom EU

På indrivningsområdet regleras samarbetet fr.o.m. den 1 januari 2012 genom rådets direktiv 2010/24/EU av den 16 mars 2010 om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar som avser skatter, avgifter och andra åtgärder. Direktivet har genomförts i Sverige genom lagen (2011:1537) om bistånd med indrivning av skatter och avgifter inom Europeiska unionen och förordningen (2011:1546) om bistånd med indrivning av skatter och avgifter inom Europeiska unionen.

Indrivningsdirektivet är tillämpligt på alla slags skatter och avgifter, med undantag av obligatoriska socialavgifter. Bestämmelserna om utbyte av upplysningar för indrivningsändamål har utformats i enlighet med den internationellt accepterade standarden för informationsutbyte på skatteområdet (se ovan), såtillvida att den anmodade myndigheten inte kan vägra att lämna upplysningar enbart på grund av att dessa innehas av en bank eller ett annat finansinstitut, en förvaltare eller en person som agerar i egenskap av ombud eller förvaltare, eller på grund av att de rör ägarintressen i en person.

Det nya indrivningsdirektivet innehåller också fakultativa bestämmelser om spontant utbyte av upplysningar om förestående

återbetalningar av skatt och om närvarorätt på en annan medlemsstats territorium.

Enligt det nya indrivningsdirektivet kan säkerhetsåtgärder begäras även när det ännu inte föreligger någon exekutionstitel i den sökande medlemsstaten.

9.3 Indrivning i utlandet

Regeringens förslag: Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska tillämpas på trängselskatt.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Kronofogdemyndigheten* tillstyrker förslaget. I övrigt har ingen annan remissinstans framfört någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: Som tidigare nämnts har svenska myndigheter inte alltid tillgång till uppgifter om utländska fordonsägare. Även i de fall uppgift om fordonsägare finns kan det vara svårt att driva in fordringar avseende trängselskatter i andra länder. Om en fordran inte kan drivas in i Sverige och det finns indikationer på att den kan drivas in i en annan stat har Kronofogdemyndigheten möjlighet att ansöka om bistånd med indrivning i den andra staten.

I praktiken är möjligheterna att få bistånd med indrivning av skatter och avgifter utanför EU (samt Norge och Island) ganska begränsade. I förhållande till stater utanför EU har Sverige endast dubbelbeskattningsavtal med indrivningsbestämmelser med USA, Indien och Japan, dvs. inte med i detta sammanhang viktiga länder som exempelvis Ryssland och Turkiet.

Av betydelse i sammanhanget är också de beloppsgränser som gäller för bistånd med indrivning. Framställning om handräckning för indrivning med stöd av det nordiska avtalet får göras endast om det sammanlagda betalningsanspråket, däri inte inräknat dröjsmålsavgift eller liknande för tiden före överlämnandet för indrivning, förseningsavgift, avgiftstillägg m.m., uppgår till minst 2 500 svenska kronor. Beloppsgränsen enligt indrivningsdirektivet är 1 500 euro. Till skillnad från beloppsgränsen i den nordiska överenskommelsen är den dock inte konstruerad som ett förbud mot att göra en framställning, utan som en möjlighet att vägra bistånd. Ett förbud mot att ansöka om bistånd i fråga om lägre belopp fanns tidigare i lagen (2011:1537) om bistånd med indrivning av skatter och avgifter inom Europeiska unionen.

Efter en ändring i 12 § nämnda lag, som trädde i kraft den 1 januari 2014, gäller att bistånd med indrivning kan begäras även för mindre belopp än 1 500 euro, om bistånd kan lämnas med liten arbetsinsats av den anmodade myndigheten.

Den utveckling som pågår vad gäller Europaråds- och OECD-konventionen är lovande och konventionen innehåller inte någon begränsning i fråga om belopp. Danmark, Norge, Tyskland, Polen, Finland och Nederländerna är de stater inom EU som står för den största andelen tung lastbilstrafik i Sverige. Av dessa är det bara Tyskland som inte har ratificerat konventionen. Om konventionen skulle göras

tillämplig på trängselskatter skulle därmed en stor del av de utländska fordonens skatter lättare kunna drivas in. Konventionen omfattar som redan framgått bland annat vägavgifter för vissa tunga fordon, överlastavgifter och infrastrukturavgifter på väg. Trängselskatten är av liknande karaktär som de ovan nämnda avgifterna och bör därför enligt regeringens uppfattning kunna omfattas av samarbetet. Regeringen anser således att trängselskatter enligt lagen om trängselskatter ska läggas till uppräknningen av de skatter och avgifter som konventionen ska tillämpas på i bilaga 2 till lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden.

Förslaget föranleder en ändring i bilaga 2 till lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden.

10 Forum

Regeringens förslag: Beslut om trängselskatt som rör en svensk fysisk person ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen hade sin hemortskommun det år då beslutet i saken fattades.

Bestämmelserna i 67 kap. 8 § skatteförfarandelagen ska i fråga om svenska juridiska personer tillämpas vid överklagande.

Beslut om trängselskatt som rör utländska fysiska eller juridiska personer ska överklagas till Förvaltningsrätten i Stockholm.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Stockholm, Domstolsverket, Stockholms Handelskammare, Trafikanalys och Motormännens Riksförbund* tillstyrker förslaget. Domstolsverket delar utredningens bedömning att kostnaden av förslaget ryms inom befintliga ramar. Motormännens Riksförbund anför att ändringen av forumregeln är rimlig eftersom trängselskatt avses tas ut på fler ställen i Sverige än i Stockholm. Förbundet anför vidare att beslut om trängselskatt måste kunna överklagas i den domkrets ägaren av fordonet har sin hemortskommun i stället för att landets bilister bara ska kunna överklaga till Förvaltningsrätten i Stockholm. I övrigt har ingen annan remissinstans framfört någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: I 19 § lagen om trängselskatt anges vilka beslut som får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Av 14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar följer att ett beslut ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats, om det inte för ett visst slag av mål föreskrivs annat i lag eller förordning. Enligt 7 c § förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m. ska beslut av Skatteverket som överklagas till en förvaltningsrätt tas upp av Förvaltningsrätten i Stockholm om beslutet avser ärenden enligt lagen om trängselskatt.

När trängselskatt skulle införas i Stockholm fördes en diskussion i fråga om vilken domstol som skulle ges behörighet att pröva mål om

trängselskatt. Regeringen konstaterade att om den allmänna forumregeln skulle gälla så skulle beslut om trängselskatt överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets ärendet först prövades, dvs. inom den domkrets som en enhet inom Skatteverket hade fattat sina beslut inom. Beroende på var i landet ett sådant beslut fattades, kunde således olika förvaltningsrätter komma att pröva beslut om trängselskatt. Regeringen ansåg det dock vara mest kostnadseffektivt och rättssäkert att överprövning av besluten gjordes av en särskilt anvisad förvaltningsrätt. Det innebar dessutom att endast en kammarrätt skulle vara behörig att pröva överklaganden av förvaltningsrättens beslut. Regeringen anförde vidare att det kunde förefalla naturligt att mål om trängselskatter i huvudsak prövades av en domstol i det område som skatten omfattade, med tanke på t.ex. domstolens kännedom om lokala förhållanden och den omständigheten att muntliga förhandlingar kunde förekomma. Eftersom trängselskatt inledningsvis endast skulle tas ut i Stockholms kommun ansågs Förvaltningsrätten i Stockholm vara den naturliga överklagandeinstansen. Målen blev därför specialdestinerade till Förvaltningsrätten i Stockholm.

Den 1 januari 2013 infördes trängselskatt i Göteborg. Mot den bakgrunden och att utländska fordon föreslås bli skattepliktiga för trängselskatt, finns det skäl att överväga en ändring av den nuvarande forumbestämmelsen.

Inom bland annat skatteområdet är huvudregeln i fråga om domstols behörighet en annan jämfört med vad som anges i 14 § lagen om allmänna förvaltningsdomstolar. Särskilda bestämmelser om behöriga förvaltningsdomstolar återfinns i 67 kap. 7–10 §§ skatteförfarandelagen (2011:1244). Däri sägs bland annat att beslut som gäller en fysisk person överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen hade sin hemortskommun det år då beslutet fattades. Med hemortskommun avses den kommun där den fysiska personen var folkbokförd den 1 november året före det år då beslutet fattades (3 kap. 10 § samma lag). För juridiska personer är det huvudsakligen den förvaltningsdomstol inom vars domkrets huvudkontoret låg eller där den juridiska personen hade sitt säte den 1 november året före det år då beslutet fattades som är behörig att pröva överklagandet. Bestämmelserna gäller inte om regeringen för vissa ärenden föreskrivit att överklagande ska tas upp av annan förvaltningsrätt.

Regeringen anser inte längre att det finns några uppenbara skäl som talar för att mål om trängselskatt bör hanteras av en och samma domstol. Däremot finns det klara fördelar med att målen hanteras av de domstolar som finns i anslutning till skattesystemen eller i närheten av dem som klagar. Som jämförelse kan konstateras att av 295 inkomna mål om trängselskatt under 2011 avsåg 220 mål personer som var bosatta i Stockholms län. En regel som innebär att den domstol inom vars domkrets den enskilde var bosatt är behörig medför därför sannolikt att en stor del av målen även i fortsättningen kommer att hanteras av Förvaltningsrätten i Stockholm. Även Förvaltningsrätten i Göteborg, inom vars domkrets det nyligen införda trängselskatteområdet finns, kommer sannolikt också att hantera en stor del av målen. Dessa båda domstolar har lokalkännedom om skattesystemen. En sådan lösning medför också att den enskilde inte behöver resa över landet om muntlig

förhandling ska hållas, med lägre kostnader och färre olägenheter som följd. Mot denna bakgrund anser regeringen att för såväl fysiska som juridiska personer bör huvudregeln inom skatterätten tillämpas även såvitt avser trängselskatt. Detta innebär att alla kammarrätter kommer att vara behöriga att pröva överklaganden av förvaltningsrätternas beslut.

En hänvisning i denna del till skatteförfarandelagens bestämmelser bör införas i lagen om trängselskatt.

Ägare till utlandsregistrerade fordon är troligen ofta inte bosatta eller har sitt säte eller huvudkontor i Sverige och träffas därmed inte av den föreslagna forumbestämmelsen. Regeringen finner det lämpligt att dessa specialfall hanteras av en enda domstol och att denna uppgift ankommer på Förvaltningsrätten i Stockholm. Specialregleringen i förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m., ska därför ändras så att den blir tillämplig på sådana fysiska och juridiska personer som inte omfattas av bestämmelserna i 67 kap. 7–10 §§ skatteförfarandelagen.

Förslaget föranleder ändringar i 19 § lagen om trängselskatt och i 7 c § förordningen om allmänna domstolars behörighet m.m. Ändringen i nämnd förordning behandlas i särskild ordning.

11 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: De föreslagna ändringarna i lagen om trängselskatt ska träda i kraft den 1 januari 2015. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

Bestämmelsen i lagen om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Skälen för regeringens förslag: De föreslagna ändringarna i lagen (2004:629) om trängselskatt bör träda i kraft den 1 januari 2015. Äldre bestämmelser bör fortfarande gälla för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

Enligt artikel 2.3 i Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska konventionens parter underrätta generalsekreteraren i Europarådet eller OECD om de ändringar i förteckningen över skatter och avgifter som konventionen ska tillämpas på. En sådan ändring träder i kraft den första dagen i den månad som följer på utgången av en tidrymd om tre månader efter den dag depositarien mottagit underrättelsen. Med hänsyn härtill är det inte möjligt att nu avgöra vid vilken tidpunkt ändringen ska träda i kraft. I lagförslaget anges därför att lagen träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

12 Offentligfinansiella och andra effekter

12.1 Effekter för den enskilde, företagen och miljön

Förslagen innebär att ägare av utländska bilar ska träffas av trängselskatt i samma omfattning som ägare av svenska bilar. För privatbilister med utlandsregistrerade bilar blir kostnaderna troligen låga då det oftast rör sig om enskilda semesterresor.

För företag utgör trängselskatt oftast en begränsad del av företagens totala kostnader. De ekonomiska effekterna varierar också mellan olika typer av verksamheter. För företag med utlandsregistrerade bilar beräknas skattekostaden till 13 500 kronor per år vid ett maxbelopp om 60 kronor per dygn och till 23 625 kronor per år vid ett maxbelopp om 105 kronor per dygn (från och med den 1 januari 2016 i Stockholm). Ytterst få utländska bilar bedöms komma att nå de maximala beloppen per dygn. Enligt Transportstyrelsen, utifrån mätningar i maj 2013, var de vanligaste utlandsregistreringarna Polen (24 procent), Estland (14 procent) och Finland (13 procent) av de utländska bilarna som passerade betalstationer i Stockholm. Norge (25 procent), Polen (21 procent) och Danmark (14 procent) var de vanligaste utlandsregistreringarna i Göteborg. I Stockholm var ca 20 procent nordiskt registrerade bilar av de utländska bilarna, medan i Göteborg vara ca 40 procent nordiska.

Den sammanlagda trafikminskningen förväntas bli ytterst marginell då utländska bilar som passerar betalstationer utgör ca 2 procent av samtliga passager i både Stockholm och Göteborg. Till följd av den marginellt minskade fordonsmängden av förslagen i denna lagrådsremiss bedöms de positiva miljöeffekterna bli ytterst ringa.

12.2 Offentligfinansiella effekter

Förslaget om att utlandsregistrerade bilar ska omfattas av skattskyldighet för trängselskatt bedöms preliminärt öka bruttointäkterna med ca 40–60 miljoner kronor per år från och med 2015. Bedömningar om intäkterna är förknippade med betydande osäkerhet angående vilken den faktiska inbetalningen kan bli för de utländska bilarna. Skatteupptaget för utländska bilar kommer att begränsas med tanke på de praktiska svårigheter som finns avseende att identifiera och ta betalt av den betalningsskyldige. Bedömningen bygger på ett antagande om att 50–55 procent betalas av antalet utländska bilar och 5–10 procent av resterande betalas då tilläggsavgift om 500 kronor tas ut. Andelen faktiska inbetalningar bedöms på sikt kunna öka. Intäkterna från utländska bilar kan även öka då trängselskatten höjs och breddas i Stockholm från och med 2016.

Intäkterna från trängselskatten ska genom särskilda anslag för trängselskatten i Stockholm och Göteborg täcka de investeringar i

infrastruktur som ska finansieras av skatten samt de system- och administrationskostnader som Trafikverket, Transportstyrelsen, Skatteverket, Domstolsverket (inklusive domstolarna) och Kronofogdemyndigheten har till följd av trängselskatt (anslag 1:11 Trängselskatten i Stockholm och anslag 1:14 Trängselskatten i Göteborg, utg. omr. 22 Kommunikation).

De sammanlagda system- och administrationskostnaderna för trängselskatt för utländska bilar uppskattas preliminärt till omkring 40 miljoner kronor per år från och med 2015. På sikt bedöms dessa kostnader kunna minska. Tillkommande kostnader för Transportstyrelsen, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och domstolarna ska rymmas inom de särskilda anslagen för trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg. På sikt kan kostnaderna för indrivning minska om transpondrar kan användas. Transportstyrelsen har byggt upp ett s.k. centralsystem för hantering av upptag av trängselskatt och infrastrukturavgift. Utvecklingen av detta centralsystem behövs för att hantera utländska bilar. Kapitalkostnaderna kopplade till utvecklingen av det nationella centralsystemet för hantering av utländska bilar avses i sin helhet belasta de särskilda anslagen för trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg under 5 år. Skatteverkets kostnader kommer att öka eftersom antalet omprövningsärenden bedöms öka. Vidare tillkommer kostnader för översättningstjänster. Kronofogdemyndighetens kostnader för indrivningsuppdrag riktade mot ägare till utländska bilar är svåra att uppskatta innan regleringen har varit i kraft en tid. Regeringen avser att följa intäkts- och kostnadsutvecklingen men bedömer att intäkterna kommer att överstiga kostnaderna för utländska bilar i trängselskattesystemet.

Eventuellt tillkommande kostnader och merarbete vad gäller förslaget om användningsförbud för polisen bedöms rymmas inom befintliga anslagsramar. Arbetsuppgifterna är likvärdiga med det arbete som polisen i dag bedriver när fordonsskatter inte är betalda och de nya arbetsuppgifterna bedöms inte kräva någon ny utbildning eller ny utrustning. Med dagens regler kan polisen inte utfärda ordningsbot avseende en utländsk bil som framförs trots att det är avskyltat. Ett strafföreläggande kan dock utfärdas av en åklagare. De ökade merarbetet som krävs på Åklagarmyndigheten med anledning av detta bedöms rymmas inom befintliga anslagsramar.

De eventuellt tillkommande kostnaderna för domstolarna till följd av förslagen i denna lagrådsremiss bedöms rymmas inom de befintliga särskilda anslagen för trängselskatt.

13 Författningskommentar

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

4 §

I paragrafen anges att trängselskatt betalas för bil som när skattskyldigheten inträder är införd i vägtrafikregistret eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Ändringen i *punkten 1* innebär att lagen om trängselskatt även ska tillämpas på utländska bilar. Med motsvarande utländska register avses ett register som fyller motsvarande funktion som det svenska vägtrafikregistret.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.1.

6 §

Paragrafen reglerar befrielse från skatteplikt för viss bil för den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Ändringen i *första stycket* innebär att samma regler gäller för den som har ett motsvarande parkeringstillstånd inom EES.

Ändringen i det nya *andra stycket* är endast redaktionell.

Ändringen i det nya *tredje stycket* innebär att befrielse inte heller får medges för bil som är registrerad i ett utländskt register om den används i yrkesmässig trafik. Dessutom sker en redaktionell ändring.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.2.

8 §

I denna paragraf anges att det är en bils registrerade ägare som är den som är skattskyldig för trängselskatt. I *första och andra punkten* i andra stycket görs redaktionella ändringar. Den nya *punkten 3* innebär att den som är upptagen som ägare i ett utländskt register, som fyller motsvarande funktion som det svenska vägtrafikregistret, är skattskyldig för trängselskatt.

Vissa länders register innehåller både uppgift om fordonets ägare och innehavare, om innehavaren är en annan person än ägaren. För bilar som är registrerade i Sverige gäller enligt 4 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister att bestämmelserna i denna lag om ägaren av ett fordon tillämpas på innehavaren när det är fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, eller med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år. Detta innebär att innehavaren av ett fordon i vissa fall blir skattskyldig i stället för ägaren (jfr prop. 2003/04:145 s. 110). Den nya regeln i *punkten 3* innebär att om det utländska registret innehåller uppgift om bilens innehavare ska innehavaren anses vara ägare av bilen och därmed skattskyldig. Detta gäller således oavsett om registret också innehåller uppgift om bilens ägare.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.1.

18 a §

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om förbud att använda en bil. Paragrafen behandlas i avsnitt 8.1.

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

I *andra stycket* regleras användningsförbudets längd. Förbudet gäller till dess den skuld som har föranlett förbudet har betalats. Om det vid detta tillfälle finns nya skulder och förutsättningarna för användningsförbud är uppfyllda inträder ett nytt användningsförbud.

I *tredje stycket* redovisas de undantagssituationer då en bil får användas trots att trängselskatt eller tilläggsavgift inte har betalats. Enligt *punkten 1* ska skatt eller avgift som har påförts en tidigare ägare av fordonet, efter att ägarbyte skett, inte påverka den nya ägarens rätt att använda fordonet och sådan skatt eller avgift ska inte räknas in vid beräkning av den totala skulden. Det innebär att trängselskatt eller tilläggsavgift som har påförts en tidigare ägare av fordonet innan ägarbytet som inte är betald kommer att tas med i beräkning av den totala skulden. Dessa skulder kommer att kvarstå tills antingen betalas eller fordran preskriberas. Om anstånd med betalning av trängselskatt eller tilläggsavgift gäller får, enligt *punkten 2*, denna skatt eller avgift inte ligga till grund för ett användningsförbud. Användningsförbud inträder dock om anståndet löper ut utan att skatten eller avgiften har betalats och övriga förutsättningar för ett förbud är uppfyllda.

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

18 b §

I paragrafen, som är ny, regleras vissa undantag från bestämmelserna om användningsförbud särskilt. Paragrafen behandlas i avsnitt 8.1.

En bil som har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo får användas av den nye ägaren, trots att trängselskatt eller tilläggsavgift som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Undantaget gäller även om bilen säljs vidare av den som har förvärvat den vid försäljningen (jfr prop. 1978/79:94 s. 14 f. och prop. 1985/86:92 s. 31). Motsvarande ordning ska gälla även för fordon som tillhör ett konkursbo.

18 c §

Paragrafen är ny och behandlas i avsnitt 8.1. I paragrafen regleras omhändertagande av en bils registreringsskyltar i de fall bilen har använts i strid med ett användningsförbud.

Av *första stycket* framgår att registreringsskyltarna ska tas om hand så snart användningsförbud för bilen har överträtts.

Flyttning av fordonet enligt *andra stycket* bör bl.a. medges om bilen annars skulle utgöra en trafikfara eller om det är lastat med gods som skulle kunna innebära problem om färden avbröts direkt, t.ex. levande djur eller kylvaror (jfr prop. 1981/82:225 s. 56).

19 §

I bestämmelsen anges vilka beslut enligt lagen om trängselskatt som kan överklagas. I *första stycket* görs en ändring av vilken det framgår att beslut om dispens från användningsförbudet som fattats av Skatteverket går att överklaga. Vidare görs vissa redaktionella förändringar.

Ett nytt *andra stycke* införs vari en hänvisning görs till forumbestämmelserna i skatteförfarandelagen (2011:1244).

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslaget träder i kraft den 1 januari 2015.

Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

13.2 Förslaget till lag om ändring i lag (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden

Bilaga 2

Bilaga 2 till lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden innehåller en förteckning över de svenska skatter och avgifter som Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden ska tillämpas på.

Under *Artikel 2 punkt 1 b iii) G* i bilagan görs ett tillägg så att konventionen också tillämpas på skatter och avgifter som utgår enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

Ändringen behandlas i avsnitt 9.3.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslaget ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. Se vidare avsnitt 11.

Sammanfattning av betänkandet Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3)

Utredningens uppdrag

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

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

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

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

Utländska fordon

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

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

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

Den som har ett särskilt parkeringstillstånd för funktionshindrade enligt bestämmelserna i ett land inom EES ska efter ansökan medges undantag från trängselskatteplikt för en viss bil. Bilaga 1

Betalning av trängselskatt

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

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

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

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

Sanktioner vid för sent betald trängselskatt

Det krävs ytterligare sanktionsåtgärder, förutom förseningsavgift och tilläggsavgift.

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

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

Några nya straffbestämmelser kopplade till användningsförbudet eller avskyltningen föreslås inte.

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

Forum

Forumregeln ska ändras på så sätt att beslut om trängselskatt ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen hade sin hemortskommun det år då beslutet fattades. Ägare av utländska fordon som inte är bosatta här, stadigvarande vistas här, har en väsentlig

anknytning hit eller har sitt säte eller liknande här ska överklaga beslut enligt lagen om trängselskatt till Förvaltningsrätten i Stockholm.

Konsekvenser

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

Ikraftträdande

Samtliga förslag ska träda i kraft den 1 januari 2014.

Författningsförslag i betänkandet SOU 2013:3 (i nu aktuella delar)

Bilaga 2

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:629) om trängselskatt dels att 4, 6, 8 och 19 §§ ska ha följande lydelse, dels att det ska införas 3 nya paragrafer 18 a–c §§, samt närmast före, 18 a en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Trängselskatt betalas för bil som när skattskyldigheten inträder enligt 9 §

1. är införd i vägtrafikregistret, eller

2. brukas med stöd av saluvagnslicens.

Trängselskatt betalas för bil som när skattskyldigheten inträder enligt 9 eller 10 b §

1. är införd i vägtrafikregistret eller *motsvarande register i annat land*, eller

6 §⁷

Skatteverket ska 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, ska *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 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av

Skatteverket *ska besluta om att undanta en viss bil från skatteplikt* efter ansökan från

1. 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, eller

2. *den som beviljats motsvarande tillstånd i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet*.

Om det finns synnerliga skäl, ska *ett undantag enligt första stycket* gälla två bilar.

Befrielse från skatteplikt enligt första stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret *eller motsvarande register i annat land* används i yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets

⁷ Senaste lydelse 2012:221

den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG eller yrkestrafiklagen (2012:210) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG eller yrkestrafiklagen (2012:210) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

8 §

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

Som ägare av bilen anses

1. *för bilar registrerade i Sverige*, den som när skattskyldigheten inträder är eller bör vara upptagen i vägtrafik-registret som ägare,

2. i fråga om bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som när skattskyldigheten inträder innehar licensen, eller

3. *för bilar som inte är registrerade i Sverige*, den som när skattskyldigheten inträder är eller bör vara upptagen i motsvarande register i annat land som ägare eller innehavare av bilen.

Användningsförbud

18 a §

En skattepliktig bil får inte användas, om

1. *trängselskatt, förseningsavgift eller tilläggsavgift inte har betalats inom den tid som anges i 12 §, 13 § andra stycket, 14 § tredje stycket, 15 § andra stycket eller 15 a § andra stycket,*

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

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

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

Bilen får dock användas, om

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

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

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

18 b §

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om trängselskatt, som en tidigare ägare är skattskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för bil som tillhör ett konkursbo i fråga om skatt som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är skattskyldig för.

Kontrollbestämmelser

18 c §

Ägaren av en bil är skyldig att se till att bilen inte används i strid mot bestämmelserna i denna lag eller bestämmelser som har meddelats med stöd av denna lag.

18 d §

Om en bil används i strid mot 18 a §, ska en polisman ta hand om bilens registreringsskyltar.

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

19 §⁸

Beslut som avses i 15, 15 a, 17 och 18 §§ får överklagas hos

Beslut som avses i 15 §, 15 a §, 17 §, 18 § och 18 a § tredje stycket

⁸ Senaste lydelse 2012:221

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.

3 får överklagas *till* allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatte-verket. Beslut som avses i 6 § får överklagas *till* allmän förvaltningsdomstol av den sökande eller av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Bestämmelserna i 67 kap. 7–10 §§ skatteförfarandelagen (2011:1244) ska tillämpas i fråga om behörig förvaltningsrätt.

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

Förteckning över remissinstanserna till betänkandet Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon

Efter remiss har följande lämnat yttrande: Riksdagens ombudsmän, Kammarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Linköping, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Konsumentverket, Datainspektionen, Stockholms Handelskammare, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Ekonomistyrningsverket, Kronofogdemyndigheten, Skatteverket, Juridiska institutionen vid Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds universitet, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Alingsås kommun, Gnesta kommun, Göteborgs kommun, Huddinge kommun, Kungsbacka kommun, Lidingö kommun, Linköpings kommun, Malmö kommun, Mölndals kommun, Solna kommun, Stockholms kommun, Sundbybergs kommun, Uppsala kommun, Vellinge kommun, Landstinget i Uppsala län, Stockholms läns landsting, Västra Götalands läns landsting, BIL Sweden, Göteborgsregionens kommunalförbund, Journalistförbundet, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, SL, Svensk Handel, Sveriges Bussföretag, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges kommuner och landsting och Sveriges Transportindustriförbund.

Dessutom har Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, Transportgruppen och Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting inkommit med yttrande.

Regelrådet, Eslövs kommun, Falkenbergs kommun, Motala kommun, Upplands Väsby kommun och Skåne läns landsting har avstått från att lämna yttrande.

Följande remissinstanser har inte hörts av: Västsvenska Industri- och Handelskammaren, Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan, Borlänge kommun, Burlövs kommun, Lerums kommun, Nacka kommun, Partille kommun, Sollentuna kommun, Sundsvalls kommun, Växjö kommun, Västerbottens läns landsting, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Föreningen Gröna Bilister, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Transportarbetarförbundet, Sveriges Köpmannaförbund, Sveriges Radio, Sveriges Åkeriföretag och Västtrafik AB.