

Skatt vid färd över Svinesundsbroarna

Promemoria 2004-12-10
Finansdepartementet

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	4
2	Författningstext.....	6
2.1	Förslag till lag om skatt vid färd över vissa broförbindelser	6
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar.....	10
2.3	Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)...	12
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.	14
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning.....	15
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	16
3	Bakgrund	17
4	Betalsystemet.....	18
5	Skatteuttagets utformning.....	20
5.1	Skattens omfattning	20
5.2	Skyldigheten att betala skatt	22
5.3	Skattskyldighetens inträde	23
5.4	Skattenivån.....	24
5.5	Beslut om skatt och avgift.....	26
5.6	Betalning av skatt.....	27
5.6.1	Inbetalning av skatt och avgift.....	27
5.6.2	Anstånd med inbetalning	28
5.6.3	Befrielse och återbetalning av skatt och avgift	28
6	Särskilda avgifter	29
6.1	Expeditionsavgift	29
6.2	Tilläggsavgift	29
7	Överprövning av beslut m.m.	31
7.1	Omprövning av beslut.....	31
7.2	Överklagande m.m.	32
7.3	Verkställighet och indrivning	33
7.4	Ikraftträdande	34
8	Övriga skatterättsliga frågor	34
9	Integritetsaspekten	35
9.1	Kameraövervakning	35
9.2	Hantering av personuppgifter	36
9.3	Sekretess	37
10	Offentlig-finansiella och andra effekter	38
10.1	Offentlig-finansiella effekter	38
10.2	Konsekvenser för små företag	39
10.3	Miljöeffekter	39

11	Författningskommentarer	40
11.1	Förslaget till lag om skatt vid färd över vissa broförbindelser	40
11.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar	44
11.3	Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)	44
11.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.	44
11.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning	44
11.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	45
Bilaga	Avtal mellan Sveriges regering och Norges regering om den nya Svinesundsförbindelsen	46

1 Sammanfattning

En ny fyrfilig bro byggs på Europaväg 6 över Idefjorden vid Svinesund. Bakgrunden är att den befintliga bron inte anses ha tillräcklig kapacitet för den ökande trafiken vid Svinesund. Enligt ett avtal mellan Sverige och Norge skall en avgift tas ut för färd över både den nya bron och den befintliga bron. Avsikten är att ett gemensamt betalsystem skall inrättas.

Betalning för färd över den befintliga bron vid Svinesund är att betrakta som ett skatteuttag. Både betalningen vid färd över den nya och den befintliga bron kommer därför att regleras i skattelagstiftning. Uttag av skatt vid färd över de nämnda broarna kan i stora drag utformas på samma sätt som uttag av trängselskatt. I promemorian lämnas förslag till en lag om skatt vid färd över vissa broförbindelser.

Skatt skall i princip tas ut för alla motordrivna fordon som passerar över någon av Svinesundsbroarna, oavsett om och i vilket land fordonet är registrerat. Motorcyklar, mopeder, utryckningsfordon samt motordrivna fordon som är registrerat på ägare som omfattas av lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall, är undantagna från skatteplikt. Den som anges som ägare i vägtrafikregistret, det militära fordonsregistret eller motsvarande utländska register eller den som framför ett oregistrerat fordon när skattskyldigheten inträder, är skyldig att betala skatt när fordonet brukas vid en passage av en betalstation på den svenska sidan av broarna. Skatt betalas med 20 kronor för skattepliktigt fordon med en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och med 100 kronor för fordon med en totalvikt som överstiger 3,5 ton. Från och med den elfte passagen med samma skattskyldig för fordon som har en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton, uppgår skatten till 7 kronor per passage för sådana fordon under trettio dagar framöver.

Skatten kan betalas i svenska kronor, norska kronor eller euro. Skatt skall utan uppmaning betalas senast 14 dagar efter den dag som skattskyldigheten har inträtt. Om skatten inte har betalats inom denna tidsperiod skall en expeditionsavgift påföras den skattskyldige. Om skatt eller expeditionsavgift inte betalas inom den tid som angetts i en betalningsuppmaning skall en tilläggsavgift påföras den skattskyldige med 300 kronor.

För Skatteverkets räkning skall Vägverket, genom automatiserad behandling och med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret, besluta om broskatt, expeditionsavgift och tilläggsavgift samt verkställa uppbörd av sådan skatt och avgift. Lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser innehåller även bestämmelser om omprövning och överklagande av skatte- och avgiftsbeslut samt anstånd med och verkställighet av skatten och avgifterna.

Vidare föreslås bl.a. att lagen om allmän kameraövervakning ändras på så sätt att det inte krävs tillstånd eller anmälan för att använda kameraövervakning vid de betalstationer där broskatt tas ut. Sådan kameraövervakning får endast ske för att samla in de uppgifter som behövs för att beslut om skatt skall kunna fattas och för att kontrollera att skatt betalas. I övrigt föreslås vissa följdändringar i sekretesslagen, lagen

om allmänna förvaltningsdomstolar, lagen om indrivning av statliga fordringar m.m. och lagen om vägtrafikregister.

Det finns ännu inte någon tidpunkt beslutad för ibruktagandet av den nya bron. Det föreslås därför att lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser träder i kraft den dag regeringen bestämmer. De föreslagna lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2005.

2 Författningstext

2.1 Förslag till lag om skatt vid färd över vissa broförbindelser

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Skatt (broskatt) skall betalas till staten enligt denna lag vid färd över broarna mellan Nordby i Västra Götalands län, Sverige och Svingenskogen i Østfold, Norge.

2 § Skatteverket är beskattningsmyndighet.

För beskattningsmyndighetens räkning skall Vägverket, genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret, besluta om broskatt, expeditionsavgift och tilläggsavgift samt verkställer uppbörd av sådan skatt och avgift, om inte annat följer av 13 eller 19 §.

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

Skattepliktiga fordon

4 § Skatt betalas för motordrivna fordon.

5 § Följande fordon är inte skattepliktiga:

1. mopeder,
2. motorcyklar,
3. motordrivna fordon som är antecknade som utryckningsfordon i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register,
4. motordrivna fordon som är registrerade på ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagna från skatteplikt i Sverige.

Skattskyldighet

6 § Skattskyldig är

1. i fråga om registrerade motordrivna fordon, den som när skattskyldigheten inträder är eller bör vara upptagen som ägare i vägtrafikregistret, det militära fordonsregistret eller motsvarande utländska register,
2. i fråga om oregistrerade motordrivna fordon, den som framför fordonet när skattskyldigheten inträder.

Skattskyldighetens inträde

7 § Skattskyldighet inträder när ett skattepliktigt fordon brukas vid passage av en betalstation på den svenska sidan av de i 1 § angivna broarna.

Skattens storlek

8 § Skatt tas ut med 20 kronor för ett skattepliktigt fordon med en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och med 100 kronor för ett skattepliktigt fordon som överstiger 3,5 ton för varje passage av de i 1 § angivna broarna.

Från och med den elfte passagen med samma skattskyldig för fordon som har en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton, uppgår skatten till 7 kronor per passage för sådana fordon under trettio dagar från och med dagen för den elfte passagen. De passager som krävs för att tillämpa den lägre skattesatsen får inte vara äldre än tre månader vid tillfället för den elfte passagen.

De belopp som anges i första och andra styckena skall bestämmas också i norska kronor och euro för varje kalenderår. Beloppen bestäms enligt den kurs i norska kronor och euro av svenska kronor som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i europeiska unionens officiella tidning. Beloppen skall avrundas till helt krontal eller tiotal cent.

Beskattningsbeslut

9 § Ett beskattningsbeslut skall fattas för varje fordon, när skattskyldighet enligt 7 § har inträtt.

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

Betalningstid

10 § Broskatt skall utan uppmaning betalas senast 14 dagar efter den dag som skattskyldigheten har inträtt.

Expeditionsavgift m.m.

11 § Om skatten inte har betalats inom den tid som anges i 10 §, skall en expeditionsavgift påföras den skattskyldige. Den skattskyldige skall skriftligen uppmanas att betala skatten och expeditionsavgiften senast fem veckor efter dagen då skattskyldigheten har inträtt.

Regeringen får besluta föreskrifter om expeditionsavgiftens storlek.

Tilläggsavgift

12 § Om broskatt eller expeditionsavgift inte betalas inom den tid som angetts i en uppmaning enligt 11 § första stycket, skall en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 300 kronor.

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

Omprövning av beslut m.m.

13 § Beskattningsmyndigheten skall ompröva och meddela beslut om sådan skatt eller avgift som avses i 9, 11–12 §§, om den skattskyldige begär det eller det finns andra skäl.

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

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

Inbetalning av skatt och avgift

14 § Inbetalning av skatt och avgift skall göras genom insättning på ett särskilt konto för skatte- och avgiftsbetalningar enligt denna lag. Skatten kan betalas i svenska kronor, norska kronor eller euro.

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

Anstånd med betalning

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

Befrielse och återbetalning

16 § Beskattningsmyndigheten får, självmant eller efter ansökan av den skattskyldige, besluta att broskatt, expeditionsavgift eller tilläggsavgift helt eller delvis inte skall tas ut, eller skall återbetalas, om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut skatten eller avgiften.

Överklagande

17 § Beslut som avses i 13, 15 och 16 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

18 § Överklagande av den skattskyldige skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom tre veckor från den dag då den skattskyldige fick del av beslutet. Överklagande av allmänna ombudet skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom tre veckor från den dag beslutet meddelades. Motsvarande gäller om den skattskyldige eller det allmänna ombudet överklagar länsrättens eller kammarrättens beslut.

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande hos kammarrätten.

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

Ett överklagande förfaller om beskattningsmyndigheten ändrar beslutet så som den klagande begär. Om beslutet ändras på annat sätt, skall överklagandet anses omfatta det nya beslutet. Finns skäl för det, får beskattningsmyndigheten lämna den klagande tillfälle att återkalla överklagandet.

20 § Vid handläggning i länsrätt av mål om tilläggsavgift skall muntlig förhandling hållas, om den skattskyldige begär det. Muntlig förhandling behövs dock inte, om det finns anledning att anta att tilläggsavgiften inte kommer att tas ut.

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

Verkställighet

22 § Om skatt eller avgift enligt denna lag inte betalas i rätt tid, skall den lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp.

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 §¹

Länsrätt är domför med en lagfaren domare ensam

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

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

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

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

1. mål av enkel beskaffenhet,
2. mål enligt lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet, enligt lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter, om besiktning enligt fastighets-taxeringslagen (1979:1152), om handlings undantagande från taxerings-revision, skatterevision eller annan granskning och om befrielse från skyldighet att lämna upplysningar, visa upp handling eller lämna kontrolluppgift enligt skatteförfattningarna,
3. mål om omedelbart omhändertagande enligt 6 § lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga, mål om vård i enskildhet enligt 15 b § samma lag, mål om avskildhet enligt 15 c § samma lag, mål om tillfälligt flyttningsförbud enligt 27 § samma lag, mål om omedelbart omhändertagande enligt 13 § lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall, mål om vård i enskildhet eller avskildhet enligt 34 § samma lag, mål om vård i enskildhet enligt 14 § lagen (1998:603) om verkställighet av sluten ungdomsvård, mål om avskildhet enligt 17 § samma lag, mål om tillfällig isolering enligt 5 kap. 3 § smittskyddslagen (2004:168), mål enligt 12 § första stycket och 33 § lagen (1991:1128) om psykiatrisk tvångsvård, mål enligt 18 § första stycket 2–4 såvitt avser de fall då vården inte har förenats med särskild utskrivningsprövning eller 5 lagen (1991:1129) om rättspsykiatrisk vård, mål om förvar och uppsikt enligt utlänningslagen (1989:529), mål enligt lagen (1974:202) om

¹ Senaste lydelse 2004:630.

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

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

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

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

7. mål enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

7. mål enligt lagen (2004:629) om trängselskatt *och* lagen (2005:000) om skatt vid färd över vissa broförbindelser.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2005.

2.3 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Häriigenom föreskrivs att 9 kap. 1 § sekretesslagen (1980:100) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap.

1 §²

Sekretess gäller i myndighets verksamhet, som avser bestämmande av skatt eller som avser taxering eller i övrigt fastställande av underlag för bestämmande av skatt, för uppgift om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. Motsvarande sekretess gäller i myndighets verksamhet som avser förande av eller uttag ur beskattningsdatabasen enligt lagen (2001:181) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet och tulldatabasen enligt lagen (2001:185) om behandling av uppgifter i Tullverkets verksamhet för uppgift som har tillförts databaserna samt hos kommun eller landsting för uppgift som har lämnats dit i ett ärende om förhandsbesked i skatte- eller taxeringsfråga. Uppgift hos Tullverket får dock lämnas ut, om det står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde lider skada eller men. För uppgift i mål hos domstol gäller sekretessen endast om det kan antas att den enskilde lider skada eller men om uppgiften röjs. Detsamma gäller uppgift som med anledning av överklagande hos domstol registreras hos annan myndighet enligt 15 kap. 2 § första stycket 3 eller 4. Har uppgift i mål hos domstol erhållits från annan myndighet och är den sekretessbelagd där, gäller dock denna sekretess hos domstolen, om uppgiften saknar betydelse i målet.

Med skatt avses i detta kapitel skatt på inkomst och annan direkt skatt samt omsättningsskatt, tull och annan indirekt skatt. Med skatt jämställs arbetsgivaravgift, prisregleringsavgift och liknande avgift, avgift enligt lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund samt skattetillägg och förseningsavgift samt expeditionssavgift och tilläggsavgift enligt lagen (2004:629) om träningsavgift. Med verksamhet som avser bestämmande av skatt jämställs verksamhet som avser bestämmande av pensionsgrundande inkomst.

Med skatt avses i detta kapitel skatt på inkomst och annan direkt skatt samt omsättningsskatt, tull och annan indirekt skatt. Med skatt jämställs arbetsgivaravgift, prisregleringsavgift och liknande avgift, avgift enligt lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund, skattetillägg och förseningsavgift samt expeditionssavgift och tilläggsavgift enligt lagen (2004:629) om träningsavgift och lagen (2005:000) om skatt vid färd över vissa broförbindelser. Med verksamhet som avser bestämmande av skatt jämställs verksamhet som avser bestämmande av pensionsgrundande inkomst.

² Lydelse enligt prop. 2004/05:25.

Sekretessen gäller inte beslut, varigenom skatt eller pensionsgrundande inkomst bestäms eller underlag för bestämmande av skatt fastställs, om inte beslutet meddelas i ärende om

1. förhandsbesked i taxerings- eller skattefråga,
2. beskattning av utländska experter, forskare eller andra nyckelpersoner när beslutet har fattats av Forskarskattenämnden, eller

Sekretessen gäller inte beslut, varigenom skatt eller pensionsgrundande inkomst bestäms eller underlag för bestämmande av skatt fastställs, om inte beslutet meddelas i ärende om

1. förhandsbesked i taxerings- eller skattefråga,

2. beskattning av utländska experter, forskare eller andra nyckelpersoner när beslutet har fattats av Forskarskattenämnden, eller

3. trängselskatt.

I beslut, varigenom trängselskatt bestäms eller underlag för bestämmande av sådan skatt fastställs, gäller sekretessen dock endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage.

Utan hinder av sekretessen får uppgift lämnas till enskild enligt vad som föreskrivs i lag om förfarande vid beskattning, lagen (2001:181) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet eller lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion. I artiklarna 6.1 och 8.3 i rådets förordning (EG) nr 3295/94 av den 22 december 1994 om fastställande av vissa åtgärder avseende införsel till gemenskapen samt export och återexport från gemenskapen av varor som gör intrång i viss immateriell äganderätt finns bestämmelser om att uppgift i vissa fall får lämnas till enskild. Vidare får utan hinder av sekretessen uppgift i ärende om revision lämnas till en förvaltare i den reviderades konkurs.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst tjugo år. För uppgift om avgift enligt lagen om avgift till registrerat trossamfund gäller dock sekretessen i högst sjuttio år.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2005.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §³

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

1. lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. bilskrotningslagen (1975:343),
3. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
4. lagen (1976:339) om saluvagnsskatt,
5. fordonsskattelagen (1988:327),
6. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl.,
7. lagen (1994:419) om brottsofferfond,
8. skattebetalningslagen (1997:483),
9. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
10. lagen (1996:1030) om underhållsstöd, *eller* 10. lagen (1996:1030) om underhållsstöd,
11. lagen (2004:629) om trängselskatt, *eller* 11. lagen (2004:629) om trängselskatt, *eller*
12. lagen (2005:000) om skatt vid färd över vissa broförbindelser.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2005.

³ Senaste lydelse 2004:632.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §⁴

Tillstånd krävs inte för allmän kameraövervakning

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

2. vid övervakning som utförs av Vägverket

a) vid trafikövervakning eller

b) vid en sådan betalstation som avses i bilagan till lagen (2004:629) om trängselskatt och sker för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att beslut om *trängselskatt* enligt *lagen* skall kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas eller

2. vid övervakning som utförs av Vägverket

a) vid trafikövervakning eller

b) vid en sådan betalstation som avses i bilagan till lagen (2004:629) om trängselskatt *eller i lagen (2005:000) om skatt vid färd över vissa broförbindelser* och sker för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att beslut om *skatt* enligt *lagarna* skall kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas eller

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

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2005.

⁴ Senaste lydelse 2004:633.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §⁵

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
b) förarutbildning och förarprov,
c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,
b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller gods-transporter,
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85, och
6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Vägverket skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Vägverket skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt och lagen (2005:000) om skatt vid färd över vissa broförbindelser.

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

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2005.

⁵ Senaste lydelse 2004:635.

3 Bakgrund

I propositionen Näringspolitik för tillväxt, 1990/91:87, föreslogs att en ny bro skulle byggas över Idefjorden vid Svinesund. Skälet var att den befintliga bron inte ansågs ha tillräcklig kapacitet för den ökande trafiken. Riksdagen beslutade i enlighet med förslaget (rskr. 1990/91:326 samt 1991/92:248). Den 7 augusti 2002 undertecknades ett avtal mellan Sverige och Norge, det s.k. landsavtalet, se bilaga, om att en ny broförbindelse skulle byggas vid Svinesund. Den nya bron skall ägas gemensamt av Sverige och Norge och vara allmän väg. Avsikten är att bron skall öppnas för trafik under juni 2005.

Broförbindelsen är en del i arbetet med att bygga ut Europaväg 6 till en sammanhängande väg med fyra körfält mellan Göteborg och Oslo. Den nya bron, liksom den befintliga, knyter samman Nordby i Västra Götalands län, Sverige, och Svingenskogen i Östfold, Norge. Bron och anslutningsvägar till denna finansierats med lån som tagits upp av den svenska och norska staten.

Den nya förbindelsen skall enligt landsavtalet betalas av dem som trafikerar bron genom att en avgift erläggs för passage. Enligt landsavtalet skall avgift tas ut vid färd över både den nya bron och den befintliga bron. Skälet till att avgift även skall tas ut vid färd över den befintliga bron är att det finns en risk för avledning av trafiken från den nya till den befintliga bron om avgift endast tas ut på den nya bron, eftersom broarna är placerade nära varandra. Avgifterna skall täcka investeringskostnaderna avseende den nya förbindelsen inklusive kostnaderna för utbyggnad, drift, underhåll och avveckling av betalstationer. Avgifterna skall även täcka kostnader för det av Sverige tidigare upptagna lånet om 100 miljoner svenska kronor avseende byggandet av ny Europaväg 6 mellan Hogdal och Nordby samt kostnaderna för ombyggnad av nuvarande Europaväg 6 mellan Nordby och Svingenskogen om 25 miljoner svenska kronor. Avgifterna skall inte täcka kostnaderna för drift och underhåll av vägarna, inbegripet broarna, eller kostnaderna för drift och underhåll av kontrollanläggningarna i respektive land.

Enligt landsavtalet skall avgift tas ut på både den svenska och norska sidan av Svinesund. Vid den nya bron skall avgiftsupptagning av norrgående trafik ske på den svenska sidan av bron och avgiftsupptagning av sydgående trafik ske på den norska sidan av bron. Vid den befintliga bron skall avgiftsupptagning av norrgående trafik ske på norsk sida av bron och avgiftsupptagning av sydgående trafik ske på den svensk sida av bron.

Intäkterna från avgiftsuttaget skall enligt landsavtalet fördelas mellan länderna vid en årlig avstämning. Fördelningen av intäkterna skall ske i proportion till återstående skuld för bron och anslutande vägar i respektive land. Bron och anslutande vägar beräknas vara betalda inom 20 år.

Betalningen för färd över Svinesundsbroarna skall emellertid inte tas ut som avgift i Sverige, utan som skatt. Den broskatt som skall tas ut har således inte något samband med landsavtalet. Någon koppling mellan intäkterna från broarna och finansiering av den nya bron skall inte göras. Sveriges andel av intäkterna kommer istället att tillföras statsbudgeten.

Kostnader för lån och drift finansieras över Vägverkets anslag på statsbudgeten. Storleken på intäkterna från broskatten påverkar inte heller storleken på ersättningen för Vägverkets kostnader för lånen.

Utgångspunkten är att administrationen av skatteuttag hanteras inom ramen för Skatteverkets verksamhet. Det är dock möjligt att begränsa Skatteverkets deltagande. Så har t.ex. skett vad gäller uttag av fordonsskatt enligt fordonsskattelagen (1988:327) där Vägverket tar ut denna skatt för Skatteverkets räkning. En liknande hantering är även aktuell för uttaget av broskatt, se avsnitt 5.5.

Av landsavtalet framgår att ett gemensamt betalsystem skall inrättas. Vägverket skall enligt landsavtalet ansvara för systemet på den svenska sidan av Svinesund medan Statens vegvesen är ansvarigt på den norska sidan av Svinesund.

För att underlätta betalningar och driften av betalsystemet samt för att undvika att betalsystemen på den norska och svenska sidan av Svinesund utformas på olika sätt, förs diskussioner om att ett helägt statligt norskt bolag, Svinesundsførbindelsen AS, skall ta upp betalningarna och ansvara för driften av ett gemensamt betalsystem. Bolaget har bildats för att hantera betalningar och driften av ett betalsystem på den norska sidan av Svinesund. Något avtal om att Svinesundsførbindelsen AS skall hantera betalningar och driften även på den svenska sidan av Svinesund har ännu inte träffats, men frågan bereds för närvarande av Vägverket.

Myndighetsutövning bör inte överlåtas till ett företag. Beslut om skatt och därmed anslutande administration skall i princip hanteras av svensk myndighet. Den verksamhet som kan bli aktuell att låta hanteras av Svinesundsførbindelsen AS kan inte anses ha karaktären av myndighetsutövning. För att avtal skall kunna ingås med Svinesundsførbindelsen AS utan upphandlingsförfarande, måste bolaget dock särskilt pekas ut. Om Svinesundsførbindelsen AS skall hantera de nämnda funktionerna bör detta således anges i lag.

4 Betalsystemet

Någon avgift kommer som tidigare nämnts inte att tas ut på den svenska sidan av Svinesundsbroarna. I stora drag kan dock ett betalsystem för en broskatt utformas på samma sätt som för en broavgift.

Betalanläggningen kommer enligt uppgift från Vägverket bestå av fyra betalstationer som är kopplade till ett centralt datasystem. Vid betalstationerna skall inte finnas några bommar som tvingar fordonen att stanna. Avsikten är att framkomligheten därmed skall underlättas. En förutsättning för att kunna passera utan att stanna är dock att fordonen elektroniskt registreras för betalning vid färden över bron. Betalsystemet skall därför huvudsakligen baseras på korthållskommunikation innebärande att en elektronisk betalbricka monteras i vindrutan på fordonet. Betalbrickan kommunicerar elektroniskt med betalstationen och beloppet som skall betalas dras från ett konto som har knutits till betalbrickans elektroniska identitet. En elektronisk betalbricka kan jämföras med ett kreditkort. Betalbrickan är inte kopplad till fordonet utan den som betalar.

Det ställs inget krav på att fordonen skall vara utrustade med elektroniska betalbrickor. Systemet kommer att kompletteras med möjlighet till manuell betalning med betalkort eller kontanter. Betalstationerna skall således utformas så att det är möjligt för trafikanterna att betala manuellt, i kortautomat eller att passagen sker i särskild fil och registreras genom elektronisk betalbricka i fordonet.

Det centrala datasystemet hanterar information om giltigheten av elektroniska betalbrickor och betalkort och förser betalstationerna med nödvändig information. Vid betalstationerna registreras passagerna och data sänds till det centrala datasystemet. Från datasystemet går sedan information till utställaren av elektroniska brickor eller betalkort. Dessa kontrollerar informationen och betalar beloppet till angivet bankkonto.

Få trafikanter kommer att se Svinesundsbroarna som sitt huvudsakliga trafikområde och det kommer därför inte att utställas några särskilda betalbrickor för förbindelsen. I stället kommer brickor som ställts ut av andra operatörer att accepteras. En sådan lösning gör förbindelsen administrativt enkel och därmed förhållandevis billig, samtidigt som en sådan lösning är i linje med de förslag som finns om europeisk och nordisk harmonisering inom detta område (t.ex. projekten CESARE och VIKING).

De betalbrickor som skall kunna användas är det norska Autopass, betalbrickor som utarbetats för förbindelserna över Stora Bält och Øresundsbron (BroBizz) samt den betalbricka som utarbetas i Sverige under namnet PISTA (Pilot on Interoperable Systems for Tolling Applications). Pista är ett europeiskt samarbetsprojekt som både Sverige, Norge och Danmark deltar i.

För de fordon som är registrerade i fordonsregister när skattskyldigheten inträder är den som är angiven som ägare eller den som bör vara upptagen som ägare av ett motordrivet fordon i ett fordonsregister skattskyldig, se avsnitt 5.2. För att beslut om skatt skall kunna fattas måste passerande fordon kunna identifieras. Identifiering kan säkrast göras genom att fordonets registreringsskylt, beteckning på personlig skylt eller liknande fotograferas. Den skattskyldige kan identifieras med hjälp av uppgifter i olika fordonsregister. På den svenska sidan av förbindelsen bör passager av alla fordon som har registreringsskylt, beteckning på personlig skylt eller liknande fotograferas, se vidare avsnitten 5.5 och 9.1. Detta gäller oavsett om fordonet passerar i en fil för betalbricka eller en fil för manuell betalning. På den norska sidan av Svinesund kommer endast de passager där någon betalning inte sker att registreras med kamera.

Det torde inte finnas något behov av att fotografera de fordon som inte har registreringsskylt, beteckning på personlig skylt eller liknande eftersom det är svårt att identifiera dessa i efterhand. För dessa fordon är dessutom föraren skattskyldig, se avsnitt 5.2.

Vad gäller fotograferingen av registreringsskylt, beteckning på personlig skylt eller liknande bör både främre och bakre skylt fotograferas. Skälet till detta är att flera länder har liknande registreringsskyltar. För att i någon mån kunna skilja på dessa krävs att eventuella skattemärken eller liknande registreras. Dessutom kan den grupp av fordon som inte är möjlig att identifiera på grund av oläsliga fotografier ytterligare begränsas, om fordonet fotograferas från två håll.

Betalinformation måste dessutom kunna kopplas samman med en specifik bild av ett fordon, registreringsskylt, beteckning på personlig skylt eller liknande.

Bilder på registreringsskylt, beteckning på personlig skylt eller liknande är enbart ett hjälpmedel att fastställa vem som är skyldig att betala skatten. Andra sätt att identifiera ett fordon, inom ramen för vad som är tillåtet enligt lagstiftning och andra regler, kan givetvis användas för att komplettera kameraövervakningen.

I enlighet med vad som anförs i avsnitt 9.1 kan övervakning med kamera ske utan tillstånd av länsstyrelsen när den utförs av Vägverket. Detta torde dock inte hindra att själva övervakningen görs av annan, under förutsättning att det är Vägverket som är ansvarigt för denna.

Det förs en diskussion om att hela betalsystemet skall hanteras av det norska bolaget Svinesundsförbindelsen AS. En förutsättning för att detta skall vara möjligt är att Svinesundsförbindelsen AS kan leverera det underlag som krävs vid beslut om skatt. Förutom att broförbindelserna är kameraövervakade krävs information om gjorda betalningar. Från norsk sida har anförts att det är möjligt att leverera detta underlag. Om Svinesundsförbindelsen AS skall hantera betalsystemet bör de även ansvara för information om skatte- och avgiftsnivåer, hur en betalning överklagas m.m.

Vägverket Region Väst i Sverige och Statens vegvesen Region Øst i Norge har den 4 mars 2004 ingått ett avtal om planering, anskaffande och drift av gemensam teknik för ett betalsystem. Avtalet reglerar även teknisk och operativ samordning samt fördelning av kostnaderna.

5 Skatteuttagets utformning

En skatt vid färd över Svinesundsbroarna kan i stora drag utformas på samma sätt som ett uttag av trängselskatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt. För att skatteuttaget i möjligaste mån skall motsvara det avgiftsuttag som sker på den norska sidan av broförbindelsen, bör avtal ingås mellan Sverige och Norge om de närmare förutsättningarna för ett skatt- och avgiftsuttag vid broarna. Avtal om särskilda bestämmelser för undvikande av dubbelbeskattning vid byggande, underhåll och drift av den nya Svinesundsförbindelsen har tidigare ingåtts mellan Sverige och Norge (se prop. 2002/03:16).

5.1 Skattens omfattning

Förslag: Broskatt skall betalas för motordrivet fordon med undantag för motorcyklar och mopeder. Skatt tas inte ut för motordrivna fordon som i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register är antecknade som utryckningsfordon eller i Sverige registrerade på ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagna från skatteplikt i Sverige.

Det finns inga skäl att begränsa skatteuttaget till en viss grupp av de fordon som passerar broförbindelserna. Skatt skall därför i princip tas ut för alla fordon som passerar över någon av Svinesundsbroarna. Det bör också vara samma fordon som omfattas av skatteplikt, oavsett om de betalar på den svenska eller norska sidan av broarna. Särskilt med hänsyn till att det annars blir möjligt att, för de fordon som inte behöver betala i ett land, undvika betalning genom att använda olika broar beroende på vilken riktning man färdas. Betalning för norrgående respektive sydgående trafik sker ju inte på samma sida av Svinesund vid de båda broarna.

Begreppet motordrivet fordon i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner omfattar de fordonskategorier som främst kommer att använda broförbindelserna. I begreppet motordrivet fordon innefattas bilar, motorcyklar, mopeder, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. Motorcyklar och mopeder är svåra att registrera med hjälp av fotografering eller annan utrustning. Det är också kostsamt att beivra överträdelser med sådana fordon utan att veta registreringsnummer. Tills vidare bör dessa fordon därför undantas från att betala skatt. De fordon som skall betala skatt för färd över Svinesundsbroarna bör således vara motordrivna fordon med undantag för motorcyklar och mopeder. Denna definition på skattepliktiga fordon motsvarar också den som numera tillämpas i det norska avgiftssystemet för finansiering av vägar (bompenge).

Ju färre undantag från skatteplikten som införs, desto färre avgränsningsproblem uppkommer. Undantagen från skatteplikten bör därför begränsas. Utöver motorcyklar och mopeder bör utryckningsfordon undantas, i enlighet med det tidigare ingångna landsavtalet.

Det måste vara praktiskt möjligt att kunna fastställa att ett visst fordon faktiskt skall undantas från skattskyldighet. Vad gäller de svenska utryckningsfordonen bör därför endast de fordon som i vägtrafikregistret är registrerade som utryckningsfordon undantas från skatteplikten. Även i Norge är dessa fordon angivna särskilt i den norska motsvarigheten till vägtrafikregistret. I linje med de diskussioner som förts med Norge är det möjligt att ömsesidigt godkänna respektive lands utpekade utryckningsfordon som skattebefriade fordon.

Utryckningsfordon är en begränsad kategori. Det finns inte skäl att utvidga denna krets till att även omfatta andra fordon som har nära samband med sådan verksamhet, t.ex. andra polisiära fordon eller kriminalvårdens transport- och bevakningsbilar. Utryckningsfordon från annat land än Sverige och Norge torde knappast bli aktuella, men får i sådana fall bedömas okulärt och efter tillgängligt underlag.

Med hänsyn till att en betalning för färd över Svinesundsbroarna tas ut som skatt, skall motorfordon som är undantagna från skatteplikt enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall, befrias också från broskatt. En bestämmelse med detta innehåll bör tas in i lagstiftningen i klargörande syfte, även om skattefriheten för bl.a. diplomatiska företrädare redan följer av lagen om immunitet och privilegier i vissa fall och de överenskommelser som den lagen hänvisar till. Det är endast de diplomatiska företrädare som är ackrediterade i Sverige som är skattebefriade.

Både enligt fordonsskattelagen och enligt lagen om trängselskatt är skatteplikten knuten till vägtrafikregistret, eftersom bl.a. förutsättningarna för beskattning anges i registret. Skatteuttaget vid färd över Svinesundsbroarna skall emellertid inte differentieras eller på annat sätt villkoras mer än att det skall finnas tre skattenivåer, se avsnitt 5.4. Behov av att knyta skatteplikten till registret, bortsett från den befrielse som ges utryckningsfordon och vissa diplomatfordon, finns således inte. Eftersom skatten även skall tas ut av fordon registrerade i annat land än Sverige skulle dessutom krävas tillgång till motsvarande register i andra länder. Enligt de norska erfarenheterna har detta visat sig vara svårt. Det finns således skäl att inte låta skatteplikten begränsas av något register. Därmed kommer även fordon i det militära fordonsregistret, oregistrerade fordon m.m. att omfattas av skatteplikt. De militära fordonen undantas normalt från skatteplikt. Det torde emellertid inte föreligga något behov av att befria de militära fordonen från skatt som skall betalas vid färd över en broförbindelse mellan Sverige och Norge. Norge har inte heller för avsikt att befria militära fordon från avgiftsuttaget på den norska sidan.

5.2 Skyldigheten att betala skatt

Förslag. Den som när skattskyldigheten inträder är eller bör vara upptagen som ägare av ett motordrivet fordon i vägtrafikregistret, det militära registret eller motsvarande utländska register är skyldig att betala broskatt. För motordrivet fordon som är oregistrerat är föraren av fordonet skattskyldig.

I fordons- och trängselskattehanseende är ägaren eller den som bör vara upptagen som ägare enligt vägtrafikregistret till ett fordon skyldig att betala skatten. Samma ordning bör gälla även för ett skatteuttag vid färd över Svinesundsbroarna. I det norska bompengsystemet är också föraren av fordonet skyldig att betala. En fördel med att låta även föraren vara skattskyldig i samband med en passage över Svinesundsbroarna är att denne inte kan hävda att han skall passera utan att betala eftersom han inte är skattskyldig. Å andra sidan skall det inte finnas några bommar eftersom det skall vara möjligt att köra över bron utan att stanna. Om föraren passerar utan att betala är det dessutom svårt att i efterhand finna honom. Skäl talar därför för att ägaren av fordonet bör göras skattskyldig.

Fråga kan uppkomma om det är den civilrättsliga ägaren som skall vara skattskyldig eller den som är upptagen i vägtrafikregistret eller motsvarande register utomlands. En prövning av vem som är civilrättslig ägare till ett fordon skulle bli svårhanterlig, framförallt för de fordon som inte är registrerade i Sverige. För att en broskatt skall fungera smidigt bör därför den registrerade ägaren av bilen vara skattskyldig. Med registrerad ägare avses den som är eller bör vara registrerad i vägtrafikregistret, det militära fordonsregistret eller motsvarande utländska register.

När det gäller fordon som är registrerade i ett annat land kan det uppstå svårigheter med att dels få tillgång till registren, dels att driva in skatt

och avgifter vid utebliven betalning. Denna ordning är dock att föredra framför en anknytning till den civilrättsliga ägaren.

Alla motordrivna fordon är inte heller registreringspliktiga (t.ex. lätta terrängvagnar och sådana arbetsmaskiner som är att anse som motorfordon). När det gäller oregistrerade motordrivna fordon bör det vara den som framför fordonet när skattskyldigheten inträder som är skattskyldig. Nackdelen är att det i dessa fall svårt att i efterhand finna en förare som inte har betalat. Mot bakgrund av att alternativet är att göra den civilrättslige ägaren skattskyldig och med hänsyn till att det inte blir möjligt för föraren att passera utan att betala genom att hävda att det inte föreligger någon skattskyldighet om han görs skattskyldig, är det dock att föredra att föraren i dessa fall är skattskyldig.

I fordonsskattelagen anges att i fråga om ett fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare. Numera regleras detta i lagen (2001:558) om vägtrafikregister har det i lagen om trängselskatt inte ansetts behöva införas en särskild reglering i detta avseende. Någon förändring i sak har dock inte skett. Om uthyrning av ett fordon sker kortare tid än ett år är det ägaren av fordonet som skall beskattas och inte nyttjanderättshavaren. I sådana fall brukar uthyraren genom avtal försäkra sig om att nyttjanderättshavaren gentemot honom är ansvarig för att betala skatten. Någon särskild reglering i detta avseende är därmed inte heller nödvändig.

Vid ägarbyte av ett fordon kan det ta upp till tio dagar från det att ägarbyte har gjorts till dess det har registrerats. Eftersom skattskyldigheten bestäms utifrån uppgifter i främst vägtrafikregistret är det möjligt att ett antal personer som har sålt sitt fordon påförs skatt trots att de inte längre är ägare till fordonet. Denna fördröjning kan ställa till problem vid andra skatteuttag. Vad gäller Svinesundsbroarna ges i motsats till vad som gäller avseende trängselskatten möjlighet till betalning vid en betalstation. Med hänsyn härtill och att de flesta fordon som passerar över Svinesund troligen betalar på plats, är antagligen detta ett mycket begränsat problem. Om ett ägarbyte inte hinner registreras får skattskyldigheten hanteras enligt bestämmelserna om omprövning och överklagande, se avsnitt 7.

5.3 Skattskyldighetens inträde

Förslag: Skattskyldigheten inträder när ett skattepliktigt fordon brukas vid passage av en betalstation på den svenska sidan av Idefjorden vid färd över broarna mellan Nordby i Västra Götalands län, Sverige och Svingenskogen i Østfold, Norge.

Skattskyldigheten bör inträda när ett skattepliktigt fordon brukas vid passage av en betalstation vid någon av Svinesundsbroarna på den svenska sidan av förbindelsen. Med att ett fordon brukas vid passage av en betalstation menas, liksom i trängselskattesammanhang, att fordonet passerar förbi en betalstation, med eller utan motorn påslagen, dvs. även genom att den bogseras förbi en betalstation, puttats förbi eller på något annat liknande sätt förs förbi en betalstation. Ett fordon som dras av ett

annat fordon på så sätt att det draga fordonets ena ände är upplyft genom en anordning på dragfordonet, samtidigt som något av den draga bilens hjulpar rullar på vägen, bör däremot inte omfattas av skattskyldighet. Detsamma gäller fordon som t.ex. fraktas på en släpvagn eller transporteras på ett biltransportfordon.

Det bör klart och tydligt framgå att man är på väg att passera en betalstation. Förare av ett fordon måste i god tid få sådan information att denne kan undvika att ofrivilligt passera förbi en betalstation.

5.4 Skattenivån

Förslag: Skatt betalas med 20 kronor för skattepliktigt fordon med en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och med 100 kronor för fordon som överstiger 3,5 ton. Från och med den elfte passagen med samma skattskyldig för fordon som har en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton, uppgår skatten till 7 kronor per passage för sådana fordon under trettio dagar från och med dagen för den elfte passagen. Skatten kan betalas i svenska eller norska kronor samt euro. Skatten skall bestämmas i norska kronor och euro för varje kalenderår. Fastställandet av skattens storlek i norska kronor och euro sker enligt den kurs i norska kronor och euro av svenska kronor som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i europeiska unionens officiella tidning.

I landsavtalet har uppgetts att skatten (i avtalet uttryckt som avgift) skall uppgå till 100 svenska kronor för tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) och 20 svenska kronor för lätta fordon för varje passage. Beloppen har angetts i 2002 års prisnivå. Skatten skall vara lika i båda länderna och tas ut för hela dygnet utan differentiering med avseende på tidpunkt. Betalning skall kunna ske med såväl norska som svenska kronor och med euro. Enligt avtalet skall skattens storlek fastläggas årligen efter koordinerade beslut i Sverige och i Norge. Förändringar av skattens storlek bör också enligt avtalet följa kostnadsprisindex.

Den i avtalet angivna nivån om 20 kronor för varje passage får uppfattas gälla för motordrivna fordon med en totalvikt upp till 3,5 ton. För motordrivna fordon utom personbil med en vikt som överstiger 3,5 ton är skatten 100 kronor för varje passage.

Möjligheten att införa rabatter på broskatten har diskuterats. Avsikten med rabatter är att lokalbefolkningen eller de som passerar förbindelsen frekvent inte i alltför stor omfattning skall belastas ekonomiskt av skatteuttaget.

Kommissionen har i samband med diskussionerna om ett nytt direktiv om uttag av avgifter på den tunga godstrafiken anfört att den inte vill ge möjlighet till rabatter i samband med uttag av vägavgifter och vägtullar. Kommissionen har varit särskilt kritiska till rabatter baserade på personers geografiska hemvist. EG-domstolen har också avvisat sådana system. Särskilda rabatter för lokalbefolkningen framstår därför som uteslutet. I förslaget till nytt direktiv om uttag av avgifter på den tunga godstrafiken ges inte någon möjlighet till rabatter. Det har hittills inte funnits tillräckligt stöd från EU:s medlemsstater för att kunna besluta om ett nytt direktiv. I det gällande direktivet om avgifter på tunga

godsfordon för användning av vissa infrastrukturer (EGT nr L 187, 20.07.1999 s. 42-50 Celex 31999L0062) finns inga begränsningar i detta avseende, utan möjligheten att ge rabatter får bedömas utifrån EG-fördragets regler om diskriminering.

Det har i flera avgöranden från EG-domstolen pekats på att den frekvens i form av passager som krävs för att få rabatt inte får vara så hög att endast de som trafikerar väg eller annan infrastruktur i mycket stor omfattning får del av rabatten. EG-domstolen har i flera fall ansett att rabatterna utgör diskriminering som inte är tillåten enligt EG-fördraget (C-163/99, C-388/01, T-128/98, C-157/02, C-205/98). Det är således inte möjligt att ge en kostnadsfördel till lokal trafik eller transportföretag som på grund av sin hemvist eller storlek trafikerar sträckan ofta.

En rabatt måste således utformas så att den ges redan när fordon trafikerar broarna mer än vid enstaka tillfällen och därmed inte enbart kan åtnjutas av dem som bor och arbetar i regionen. En rabatt som utfaller redan efter 10 passager torde vara i linje med EG-domstolens praxis. Enligt vad som framkommit i samband med utarbetandet av landsavtalet bör en rabatt begränsas till passager med personbilar. Med hänsyn till att även andra lätta fordon kan fylla samma funktion som personbilar och att samma slag av fordon kan vara registrerat antingen som personbil eller lätt lastbil respektive lätt buss bör alla lätta fordon omfattas av rabatten. Rabatten måste också begränsas i tiden för att vara meningsfull och inte ge alltför stor påverkan på skatteintäkterna. En rabatt med 50 procent av det normala skattebeloppet kan anses vara väl avvägd för att ge den ekonomiska lindring som eftersträvas. En rabatt med 13 kronor per skattepliktig passage från och med den elfte passagen under trettio dagar från och med dagen för denna passage ger, för den som trafikerar sträckan dagligen, en rabatt som i genomsnitt uppgår till 50 procent av det normala skattebeloppet. Den rabatterade skattesatsen bör således vara 7 kronor per passage. Efter trettio dagar från och med dagen för den elfte passagen börjar en ny rabattperiod först efter ytterligare 10 passager.

Eftersom en sådan rabatt är till för att lindra den ekonomiska belastningen för dem som mer frekvent använder förbindelsen bör rabatten ges till den person som är skattskyldig för passagen och inte följa det skattepliktiga fordonet. På så sätt kan den skattskyldige använda flera olika fordon utan att gå miste om rabatt. Ett ytterligare argument för att låta rabatten följa den skattskyldige är att det för oregistrerade fordon är svårt att knyta rabatten till ett specifikt fordon.

I den diskussion som förts mellan Sverige och Norge om skattenivån finns en gemensam uppfattning om att de i landsavtalet angivna beloppen inte skall justeras med hänsyn till förändringar i det allmänna prisläget sedan 2002. Samsyn finns även om att det för tiden framöver inte heller skall ske någon justering med hänsyn till det allmänna prisläget. Någon sådan reglering tycks således inte vara aktuell, trots att detta framgår av landsavtalet. Skälen till detta är främst att sådana justeringar kan bli marginella för skattebeloppens storlek och inte motsvarar de administrativa kostnader det skulle vara förknippat med.

Om skattebeloppen behöver justeras i framtiden får detta ske på sedvanligt sätt genom att regeringen lämnar förslag till riksdagen om

ändring av skattebeloppen. Detta bör föregås av diskussioner och överenskommelse vid de årliga möten som enligt landsavtalet skall hållas med representanter från Sverige och Norge.

Enligt landsavtalet skall beloppet i olika valutor bestämmas utifrån valutornas inbördes värde. Det kan göras årligen på samma sätt som i det samarbete som sker mellan Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Sverige om en tidsrelaterad vägavgift (Eurovinjett). I svensk lagstiftning regleras detta i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Enligt 23 § denna lag skall de i lagen angivna beloppen i euro omräknas till svenska kronor för varje kalenderår. Enligt paragrafens andra stycke sker omräkning enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i europeiska unionens officiella tidning. Årsvis omräkning ger stadga och förutsägbarhet om beloppens storlek samt betungar inte administrationen av skatten. Eftersom de i landsavtalet angivna beloppen är bestämda i svenska kronor är det norska kronor och euro som justeras i förhållande till den svenska kronan i enlighet med aktuella valutaförhållanden. Förfarandet vid omräkning får närmare regleras i avtal mellan Sverige och Norge.

5.5 Beslut om skatt och avgift

Förslag: Ett beskattningsbeslut skall fattas för varje fordon när skattskyldighet har inträtt. För Skatteverkets räkning skall Vägverket, genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret, besluta om skatt, expeditionsavgift och tilläggsavgift samt verkställa uppbörd av sådan skatt och avgift.

Ett beskattningsbeslut skall fattas för varje fordon när skattskyldighet har inträtt, dvs. när fordonet har brukats vid passage av en betalstation.

För att på enklaste sätt hantera skatteuttaget bör i största möjliga utsträckning beslut fattas genom automatisk databehandling. För att kunna besluta om skatt jämförs de fotograferade registreringsnumren med registrerade betalningar. För detta ändamål krävs ett register som kan hantera de olika uppgifterna som skall ligga till grund för beslut. Vägverket för ett vägtrafikregister som bl.a. används vid beslut om fordonsskatt för Skatteverkets räkning. Avsikten är också att trängselskatten skall beslutas med stöd av uppgifter i detta register. Vägverket bör även kunna få utföra registrering som är nödvändig för att broskatt skall kunna tas ut. Registret bör även kunna användas för att ta ut sådan expeditionsavgift och tilläggsavgift som anges i avsnitt 6.

Uppgifter om utländska fordon finns inte i någon större utsträckning i vägtrafikregistret. De uppgifter som finns avseende utländska fordon har samband med hantering av felparkeringsavgifter. Även underlaget i form av fotografier och betalningsinformation om utländska fordon bör kunna hanteras i vägtrafikregistret.

Med anledning av att betalning för färd över Svinesundsbroarna skall tas ut som skatt bör Skatteverket vara den myndighet som beslutar om broskatt och de avgifter som har anknytning till skatteuttaget. Liksom vid uttag av fordonsskatt och trängselskatt bör emellertid Vägverket för

Skatteverkets räkning, med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret, kunna besluta om skatt. Vägverket bör även, genom automatiserad behandling och med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret, fatta beslut om expeditionsavgift och tilläggsavgift. Detta sparar både tid och pengar för de berörda myndigheterna och medför att den skattskyldige endast behöver ha kontakt med en enda myndighet. Om beslut har blivit uppenbart oriktigt på grund av misstag vid den automatiserade behandlingen bör Vägverket även kunna besluta om rättelse.

För att kunna fatta ett beslut om broskatt med stöd av automatisk databehandling krävs att det finns underlag om vilket fordon som passerat en betalstation och om betalning har gjorts. För att kunna veta vilket fordon som har passerat bör, som tidigare nämnts, fordonens registreringsnummer eller liknande registreras, vilket lämpligast görs genom fotografering. Detta gäller för samtliga fordon, även om betalning har gjorts manuellt vid betalstation. Av detta följer även att bilderna på registreringsskyltar och liknande måste vara läsbara. Om det inte går att på annat sätt bestämma vilket fordon som passerat kan något skattebeslut inte tas och skatten skall återbetalas, i den utsträckning det är möjligt att finna den som har betalat skatten.

5.6 Betalning av skatt

Förslag: Skatt skall utan uppmaning betalas senast 14 dagar efter den dag som skattskyldigheten har inträtt. Inbetalning av skatt och avgift skall göras genom insättning på ett särskilt angivet konto för skatte- och avgiftsbetalningar enligt den föreslagna lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser. Skatten och avgiften anses ha betalats den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot. Bestämmelserna i 60 och 60 a §§ fordonsskattelagen (1988:327) skall tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift enligt den föreslagna lagen. Med skatt avses då även expeditionsavgift och med skattetillägg skall avses tilläggsavgift. Beskattningsmyndigheten får, självant eller efter ansökan av den skattskyldige, besluta att skatt, expeditionsavgift eller tilläggsavgift helt eller delvis inte skall tas ut, eller skall återbetalas, om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut skatten eller avgiften.

5.6.1 Inbetalning av skatt och avgift

En betalning av skatten i samband med passage av en betalstation, dvs. i samband med skattskyldighetens inträde, är att föredra ur administrativ synpunkt. Det kan dock inträffa omständigheter som gör att den enskilde inte har möjlighet att betala just vid passagen, att den elektroniska betalbrickan saknas eller ger felaktig information. Det bör därför ges möjlighet till betalning i efterhand. En sådan betalning bör, i likhet med norska bompengen, göras inom 14 dagar efter dagen för passagen.

Enligt fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (2004:629) om trängselskatt skall skatt sättas in på ett särskilt konto för skatte- och avgiftsbetalningar. Samma förfarande bör tillämpas vid betalning av en

broskatt. Som nämnts ovan kan den skatt som tas ut betalas antingen med elektronisk betalbricka eller manuellt. Vid betalning med bricka för utställaren av brickan över betalning till det angivna kontot för inbetalning av broskatt. Vid manuell betalning förs betalningen in på kontot i samband med betalningen. Vid betalning i efterhand krävs att den skattskyldige själv för in beloppet på kontot.

Liksom vid uttag av fordonsskatt och trängselskatt bör broskatten anses ha betalats den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot. Närmare föreskrifter om hur skatt skall betalas enligt lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser bör kunna meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Vad som anförts ovan gäller även för expeditionsavgift och tilläggsavgift i tillämpliga delar, se avsnitt 6.

5.6.2 Anstånd med inbetalning

Även om varje enskilt beslut om skatt, expeditionsavgift och tilläggsavgift avser relativt låga belopp, bör dessa omfattas av bestämmelser om anstånd. Liksom vid uttag av trängselskatt kan bestämmelserna i 60 och 60 a §§ fordonsskattelagen (1988:327) tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift. Med skatt avses då även expeditionsavgift och med skattetillägg skall i stället avses tilläggsavgift. Anstånd med att betala skatt, expeditionsavgift och tilläggsavgift skall gälla till den dag då beskattningsmyndigheten har fattat beslut i omprövningsärendet eller längst till tre månader efter dagen för detta beslut eller, vid överklagande till länsrätten, till den dag då länsrätten har meddelat beslut med anledning av överklagandet eller längst till tre månader efter dagen för detta beslut. Härigenom kommer den enskilde som beviljats anstånd inte att behöva betala en tilläggsavgift förrän en domstolsprövning av betalningsskyldigheten har gjorts.

5.6.3 Befrielse och återbetalning av skatt och avgift

Beskattningsmyndigheten bör, självant eller efter ansökan av den skattskyldige, få besluta att skatt, expeditionsavgift eller tilläggsavgift helt eller delvis inte skall tas ut eller att skatt skall återbetalas, om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut skatten eller avgiften. Det är inte möjligt att räkna upp de omständigheter som skulle kunna föranleda en befrielse eller återbetalning. Exempel på fall där det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut skatt eller avgift, eller att dessa skall återbetalas, kan t.ex. vara att fordonet har stulits. En sådan befrielse eller återbetalning kan även bli aktuell om ett fel i något hänseende har begåtts från Vägverkets eller annan myndighets sida, t.ex. vid informationen till trafikanterna. Möjligheten att besluta om befrielse eller återbetalning bör dock utnyttjas restriktivt.

Närmare föreskrifter om hur skatt och avgift skall återbetalas enligt lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser bör kunna meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

6 Särskilda avgifter

Förslag: Om broskatten inte har betalats senast 14 dagar efter den dag som skattskyldigheten har inträtt skall en expeditionsavgift påföras den skattskyldige. Den skattskyldige skall skriftligen uppmanas att senast fem veckor efter dagen då skattskyldigheten har inträtt betala skatten och expeditionsavgiften. Om skatt eller expeditionsavgift inte har betalats inom den tid som angetts i betalningsuppmaningen, skall en tilläggsavgift påföras den skattskyldige med 300 kronor. Tilläggsavgift, obetald skatt och expeditionsavgift skall betalas senast en månad från dagen för beslutet om tilläggsavgift.

6.1 Expeditionsavgift

Skatten skall betalas vid passagen, men det skall ges en möjlighet till efterbetalning inom 14 dagar från denna tidpunkt. Betalas inte skatten efter denna frist skickas en betalningsuppmaning.

Kostnaden för det allmänna med anledning av en bristande betalning och den ytterligare administration som då behövs bör inte bäras av systemet utan av den person som inte betalat vid passage. En expeditionsavgift skall därför beslutas och påföras den skattskyldige om en betalningsuppmaning behöver skickas ut. Denna uppmaning behöver inte delges. Expeditionsavgiften bör tas ut på varje skattedebitering till skillnad mot vad som gäller vid trängselskatt där en expeditionsavgift endast tas ut en gång per dygn, oavsett antal obetalda passager.

Föreskrifter om expeditionsavgiftens storlek bör få beslutas av regeringen.

6.2 Tilläggsavgift

Vid de flesta skatteuttag krävs någon form av sanktion för att förhindra att alltför många försöker undvika att betala skatten. En sanktion har också stor betydelse för att ett system skall upplevas som trovärdigt och rättvist, vilket i sin tur har betydelse för om trafikanterna skall acceptera systemet.

För att passagen över Svinesundsbroarna skall kunna ske utan att fordonen måste stanna krävs att en betalbricka finns i fordonet. För att förhindra olovlig passage måste någon form av påtryckning kunna utövas. Förutom att det är viktigt att alla trafikanter betalar av rättviseskäl och för att få acceptans för skatteuttaget, gör sig även kostnadsskäl gällande. Kostnaderna för myndigheternas hantering av de passager där någon betalning inte sker är betydande i förhållande till skattebeloppen om 20 respektive 100 kronor.

I likhet med vad som gäller för trängselskatt bör därför en tilläggsavgift tas ut om betalning av skatten inte sker i tid. Tilläggsavgiften måste uppgå till ett så högt belopp att den fungerar som ett effektivt påtryckningsmedel och förmå de skattskyldiga att betala skatten. Den bristande betalningen måste uppgå till en viss nivå för att det skall vara ekonomiskt motiverat att driva in skatt och tilläggsavgift. I

det norska bompengsystemet påförs en avgift om 300 norska kronor. Om tilläggsavgiften inte betalas ökas avgiften med 50 procent till 450 kronor. I bompengsystemet tas tilläggsavgift ut för varje passage och inte per dygn som för trängselskatt.

Tilläggsavgiften bör vara av samma storleksordning i Sverige och Norge. I ett trängselskattesystem görs en stor mängd passager varje dag. Samma hänsyn behöver inte tas i samband med ett skatteuttag över Svinesundsbroarna. Det finns därför inget behov av att begränsa uttaget av tilläggsavgiften till en gång per dag. En tilläggsavgift om 300 kronor per obetald passage får anses väl avvägd och överensstämmer med norska bestämmelser. Det har däremot inte kommit fram att det skulle finnas ett behov av en förhöjd tilläggsavgift om 450 kronor i likhet med den norska tilläggsavgiften. Förhöjd tilläggsavgift bör därför inte införas.

Liksom vad gäller det skattebelopp som tas ut vid passage av broarna, bör tilläggsavgiften bestämmas i svenska kronor och räknas om till norska kronor och euro så att avgiften uppgår till samma belopp oavsett var passagen har skett eller vilken valuta man väljer att betala med.

För att hinna administrera de passager för vilka betalning inte gjorts och ge den skattskyldige rimlig tid för betalning kan en tidsfrist om fem veckor efter dagen då skattskyldigheten har inträtt anses väl avvägd för när skatt och expeditionsavgift skall vara betalat innan tilläggsavgift påförs.

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

I likhet med vad som föreslogs i propositionen om trängselskatt bör någon dröjsmålsavgift inte införas, med anledning av att skattebeloppet är lågt och att påtryckning att betala kan utövas med expeditionsavgiften och tilläggsavgiften.

I propositionen om trängselskatt anförde regeringen den tilläggsavgift som påförs vid utebliven betalning inte är att anse som en anklagelse om brott och att artikel 6 i Europakonventionen därmed inte är tillämplig i det avseendet. Vidare anförde regeringen att det inte fanns skäl att tro att tilläggsavgiften av någon annan anledning skulle omfattas av artikel 6. Samma bedömning kan göras avseende den tilläggsavgift som påförs vid utebliven betalning av broskatt.

7 Överprövning av beslut m.m.

Förslag: Beslut om omprövning, anstånd, befrielse eller återbetalning av skatt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Andra beslut enligt den föreslagna lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser får inte överklagas. Överklagande av den skattskyldige skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom tre veckor från den dag då den skattskyldige fick del av beslutet om betalning av skatten har skett. Om skatten har betalats för sent eller över huvud taget inte betalats gäller en tidsfrist på två månader. Överklagande av allmänna ombudet skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom tre veckor från dagen för det överklagade beslutet. Vid överklagande hos länsrätt och kammarrätt gäller samma tidsfrist. Det allmänna ombudet får föra talan till den skattskyldiges förmån. Ombudet har då samma behörighet som den skattskyldige. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beskattningsmyndigheten skall snarast ompröva det överklagade beslutet. Detta gäller dock inte om överklagandet skall avvisas. Ett överklagande förfaller om beskattningsmyndigheten ändrar beslutet så som den klagande begär. Om beslutet ändras på annat sätt, skall överklagandet anses omfatta det nya beslutet. Finns skäl för det, får beskattningsmyndigheten lämna den klagande tillfälle att återkalla överklagandet.

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

En begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut enligt denna lag inverkar inte på skyldigheten att betala den skatt eller avgift som omprövningen eller överklagandet avser. Om skatt eller avgift inte betalas i rätt tid, skall den lämnas för indrivning.

Den föreslagna lagen träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

I förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m., införs en bestämmelse om att beslut av Skatteverket enligt lagen om broskatt som överklagas till allmän förvaltningsdomstol, skall tas upp av Länsrätten i Örebro län. Länsrätten är domför med en lagfaren domare ensam vid avgörande av mål om broskatt. Det föranleder en ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

7.1 Omprövning av beslut

I enlighet med vad som gäller i trängselskattesammanhang bör den skattskyldige kunna begära att beskattningsmyndigheten skall ompröva och meddela beslut om skatt eller avgift. Beskattningsmyndigheten skall även ompröva och meddela beslut om det finns andra skäl. Skatt eller

avgift som har beslutats i samband med omprövning skall betalas inom den tid som beskattningsmyndigheten bestämmer. Om skatt har betalats utan föregående betalningsuppsmaning, men den skattskyldige ändå vill få beslutet omprövat, skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast tre veckor efter det att betalningen av skatten har skett. Betalning skall då ha gjorts senast 14 dagar efter dagen då skattskyldigheten har inträtt. Om skatten har betalats för sent eller över huvud taget inte betalats bör, i likhet med vad som gäller för trängselskatt, en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast två månader efter det att beslut om expeditionsavgift eller tilläggsavgift har fattats.

Ett överklagande förfaller om beskattningsmyndigheten ändrar beslutet så som den klagande begär. Om beslutet ändras på annat sätt, skall överklagandet anses omfatta det nya beslutet. Finns skäl för det, får beskattningsmyndigheten lämna den klagande tillfälle att återkalla överklagandet.

En begäran om omprövning av ett beslut bör, i likhet med vad som i övrigt gäller på skatte- och avgiftsområdet, inte inverka på skyldigheten att betala den skatt eller avgift som omprövningen avser.

7.2 Överklagande m.m.

Liksom vid uttag av trängselskatt bör beslut om broskatt, expeditionsavgift och tilläggsavgift enligt den föreslagna lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser samt beslut om befrielse och återbetalning av skatt eller avgift och beslut om anstånd kunna överklagas av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. För att ett beslut om skatt, expeditionsavgift och tilläggsavgift skall kunna prövas i högre instans, måste beskattningsmyndigheten först ha omprövat det ursprungliga beslutet och meddelat ett omprövningsbeslut i frågan. I likhet med vad som gäller för skattemål i allmänhet bör ett överklagande föranleda obligatorisk omprövning hos beskattningsmyndigheten. Beskattningsmyndigheten skall då snarast ompröva det överklagade beslutet. Detta gäller dock inte om överklagandet skall avvisas. Ett överklagande fritar inte den skattskyldige från att betala den påförda skatten eller avgiften.

Överklagande av beskattningsmyndighetens beslut bör ske hos allmän förvaltningsdomstol. Det finns inte skäl att beskära instansordningen. Länsrättens avgörande skall därför kunna överklagas till kammarrätt och Regeringsrätten. Sakfrågan som kan komma att bli föremål för kammarrättens prövning är av enkel karaktär och skattebeloppet av ringa storlek. Det bör därför krävas prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Detta bör gälla även för beslut om tilläggsavgift, trots att dessa kan anses gälla en offentligrättslig sanktionsavgift.

Eftersom tilläggsavgiften skall ses som en sanktion skall muntlig förhandling hållas i länsrätt, om den skattskyldige begär det. Muntlig förhandling behövs dock inte, om det finns anledning att anta att tilläggsavgiften inte kommer att tas ut. I kammarrätt bör bestämmelserna i 9 § tredje stycket förvaltningsprocesslagen (1971:291) tillämpas innebärande att muntlig förhandling får hållas, om enskild som för talan i

målet begär det, samt förhandlingen inte är obehövlig och inte heller särskilda skäl talar emot det.

Rättssäkerhetsskäl talar för att fristen för överklagande bör räknas från när klaganden fick del av beslutet. Det är också det normala inom förvaltningsrätten. Med hänsyn till att även fordon registrerade i utlandet omfattas av skatten skulle ett krav på delgivning enligt delgivningslagens regler medföra betydande svårigheter och merkostnader. Överklagandefristen bör därför kunna börja löpa även när den klagande underrättats om ett beslut utan att ett officiellt överlämnande har skett. Det innebär dock att en uppgift från den enskilde om när han blivit informerad om beslutet i regel måste godtas. Liksom vid uttag av trängselskatt bör ett överklagande av den skattskyldige ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom tre veckor från den dag då denne fick del av beslutet. När det är en företrädare för det allmänna som är klagande bör däremot klagofristen, i enlighet med 23 § förvaltningslagen (1986:223), räknas från den dag då beslutet meddelades. Något skäl till annan frist för överklagande av länsrättens eller kammarrättens beslut har inte kommit fram.

Enligt 14 § andra stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar skall beslut överklagas till den länsrätt inom vars domkrets ärendet först prövades. Det är dock mest kostnadseffektivt och rättssäkert att överprövning av besluten görs av en enda särskilt anvisad länsrätt. Beslut om skatt och avgift kommer normalt att fattas av Vägverket i Örebro. Överklaganden av beslut avseende andra trafikskatter såsom fordonsskatt och vägavgift görs till Länsrätten i Örebro län. Skatteuttag vid färd över Svinesundsbroarna bör därför också överklagas till denna länsrätt.

I förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m., bör därför införas en bestämmelse om att beslut av Skatteverket enligt lagen om broskatt som överklagas till allmän förvaltningsdomstol, skall tas upp av Länsrätten i Örebro län. Liksom vid trängselskatt bör länsrätten vara domför med en lagfaren domare ensam vid avgörande av mål om broskatt. Det föranleder en ändring i lagen om allmänna förvaltningsdomstolar.

7.3 Verkställighet och indrivning

Om skatt eller avgift enligt lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser inte betalas inom föreskriven tid, skall de lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp, vilket kan bli aktuellt när skatt, expeditionsavgift och tilläggsavgift har betalats endast delvis. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken. I nämnda lag görs ett tillägg av innebörden att fordringar som påförts enligt bestämmelser i lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser skall omfattas av bestämmelserna i utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön.

7.4 Ikraftträdande

Enligt de diskussioner som förts mellan Sverige och Norge skall betalning för färd över Svinesundsbroarna tas ut i samband med att den nya bron tas i bruk. Av det avtal som ingåtts avseende uppförandet av den nya bron framgår att bron skall öppnas för trafik under juni månad 2005. Enligt Vägverket kommer tidplanen att hålla. Någon exakt tidpunkt för ibruktagandet av den nya bron finns emellertid ännu inte. Det är således inte möjligt att ange en tidpunkt från vilken lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser skall gälla. Lagen bör emellertid träda i kraft samma dag som den nya bron tas i bruk. Det bör därför vara regeringen som bestämmer tidpunkten för ikraftträdandet.

8 Övriga skatterättsliga frågor

Svenska allmänna skatter får inte dras av i samband med inkomsttaxeringen. Som sådana skatter räknas bland annat kommunal och statlig inkomstskatt. Detta gäller samtliga inkomstslag (9 kap. 4 § inkomstskattelagen, 1999:1229).

I inkomstslaget näringsverksamhet finns en uttrycklig bestämmelse om att särskilda skatter som avser näringsverksamheten kan dras av (16 kap. 17 § inkomstskattelagen). En broskatt är att betrakta som en särskild skatt.

När det gäller avdrag för resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor) finns regler om detta i 12 kap. 26–30 §§ inkomstskattelagen. Som avdragsgill utgift anges bl.a. väg-, bro- och färjeavgifter. I ett propositionsuttalande (prop. 1993/94:90 s. 106) i samband med införandet av avdragsrätten för väg- bro- och färjeavgifter sägs emellertid att till vägavgifter skall inte räknas sådan avgift som i rättslig mening är en skatt, exempelvis vägtullar. Det är oklart vilken räckvidd som detta uttalande har och om det också avser broskatter, som det nu är fråga om. Några sådana skatter finns inte i dag. De skäl som motiverar en avdragsrätt för nämnda avgifter vid arbetsresor, bl.a. att det av miljöskäl är angeläget att den från tidssynpunkt kortaste körsträckan väljs, har samma betydelse om broavgiften från rättslig synpunkt är en skatt eller avgift. Det saknas skäl för att behandla den nu aktuella broskatten annorlunda än broavgifter som rättslig mening inte är en skatt. Någon lagändring bedöms inte vara nödvändig. Den som skall dra av kostnader för arbetsresor skall således även få dra av broskatt. Motsvarande gäller även den avgift som tas ut i Norge för färd över Svinesundsbroarna.

Som tidigare anförts skall en skattskyldig som inte betalar broskatt påföras en tilläggsavgift. Tilläggsavgift är en offentligrättslig sanktionsavgift. I 9 kap. 9 § inkomstskattelagen anges att offentligrättsliga sanktionsavgifter inte är avdragsgilla. Eventuella undantag från avdragsförbudet skall anges i lagen. I likhet med vad som gäller för andra sanktionsavgifter bör avdrag inte medges för tilläggsavgift.

9 Integritetsaspekten

Liksom vid det av riksdagen beslutade uttaget av en trängselskatt får uttaget av broskatt och kontrollen av efterlevnaden av skattskyldigheten inte innebära ett större intrång i trafikanternas personliga integritet än vad som är nödvändigt. I flera utredningar om betalning av skatter och avgifter i trafiksammanhang har betydelsen av att minimera risken för intrång i enskildas integritet betonats, samtidigt som denna risk vägts mot värdet av att införa smidiga och effektiva tekniska lösningar för betalning och kontroll (se bl.a. Ds 1993:52 s. 24 ff., SOU 1994:142 s. 85 ff., SOU 1998:169 s. 81 ff, samt SOU 2003:61 s. 93 ff). Integritetsaspekter gör sig särskilt gällande vid kontrollen av för vilka fordon skatt har betalats samt när beslut i olika avseenden skall fattas. Eftersom systemet utformas så att det är nödvändigt att registrera när och var ett fordon framförts, innebär det en begränsning i anonymiteten. Det skall dock ställas mot att det av rättssäkerhetsskäl är viktigt att kräva ett tillfredsställande underlag för beslut och möjlighet till insyn och kontroll.

9.1 Kameraövervakning

Det är oundvikligt att kameraövervakning ingår som ett led i uttaget av skatt i samband med användandet av ett fordon. Det har också konstaterats i propositionen om trängselskatt (prop. 2003/04:145 s. 91 ff.). Ett väl fungerande system med broskatt förutsätter att kameraövervakning används som ett led i kontrollen av att skattskyldigheten fullgörs. Kameraövervakning är även nödvändig för att samla in de uppgifter om vilka fordon som har passerat en betalstation som behövs för att skattebeslut skall kunna fattas. För att kunna besluta om broskatt krävs, som tidigare nämnts, uppgift om registreringsnummer. Genom kameraövervakning är det möjligt att fotografera fordonets registreringsskyltar.

Kameraövervakningen bör arrangeras på ett sådant sätt att den inkräktar på den personliga integriteten i så liten utsträckning som möjligt. Särskilt bör undvikas att fotografera föraren eller passagerare. Kameraövervakningen får endast avse sådana uppgifter som verkligen behövs för skattebeslut och för att kontrollera att skatt betalats. Överskottsinformationen skall gallras genast. Därutöver skall det på ett tydligt sätt märkas ut att övervakning och registrering sker så att den som vill undvika registrering har möjlighet att välja en annan färdväg. Under dessa omständigheter bör kameraövervakning vid passage av Svinesundsbroarna kunna accepteras.

Enligt 14 § lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning får bildmaterial från sådan övervakning som huvudregel bevaras högst en månad. Tidsgränsen om en månad gäller dock inte om materialet har betydelse för utredningen av brottslig verksamhet och tagits upp av en polismyndighet eller om materialet inom en månad från upptagningen lämnats över till polismyndighet eller åklagare eller om materialet ges in till domstol i mål om ansvar för brott. När det gäller bildmaterialet från kameraövervakning vid broarna kommer det mesta av bildmaterialet endast att behöva bevaras fram till dess att det har konstaterats att

betalning har skett och tiden för begäran om omprövning har gått till ända, dvs. högst en månad från det att fordonet fotograferades. I det fall den betalningsskyldige undandrar sig skattskyldigheten eller i de fall där skattskyldigheten blir föremål för prövning i domstol måste bildmaterialet emellertid bevaras till dess betalningsskyldigheten fullgjorts eller överklagandet slutligt prövats. Sådant material som har tagits upp vid kameraövervakning i samband med uttaget av en broskatt måste därför undantas från bestämmelsen i 14 § första stycket lagen om allmän kameraövervakning. Även broskatten bör därför omfattas av undantaget i 14 § andra stycket punkten 3 i lagen om allmän kameraövervakning. Någon lagändring i denna del behövs inte då punkten 3 hänvisar till 7 § 2 b lagen om allmän kameraövervakning i vilken anges att tillstånd inte krävs för kameraövervakning i samband med trängselskatt och eventuellt även broskatt.

Eftersom materialet skall tas in i vägtrafikregistret bör frågan om bevarandet av materialet regleras genom särskilda gallringsbestämmelser som lämpligen tas in i 3 kap. förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Därmed kan det integritetsintrång som behandlingen av materialet innebär begränsas.

Kameraövervakning bör, liksom vid uttag av trängselskatt, kunna tillåtas utan att krav ställs på tillstånd eller anmälan enligt lagen om allmän kameraövervakning. Lagen måste därför justeras i detta avseende och det bör även anges att övervakningen bara får avse sådana uppgifter som behövs för beskattningen. Eftersom kameraövervakningen inom ramen för en broskatt endast kommer att ske i anslutning till broarna och därmed är känd för länsstyrelsen, finns inget behov av någon anmälningsskyldighet för kameraövervakningen.

9.2 Hantering av personuppgifter

I lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om behandlingen av personuppgifter i vägtrafikregistret. I 5 § i lagen anges ändamålen för behandlingen av personuppgifter i registret. I lagen (2001:181) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet finns bestämmelser om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet där det bl.a. anges att verket får behandla uppgifter från vägtrafikregistret.

Regeringen har i trängselskattesammanhang gjort bedömningen att även ett fordots registreringsnummer är att anse som en personuppgift. Skäl saknas att i detta sammanhang göra en annan bedömning. Personuppgifter kommer således att behandlas i samband med att Vägverket fattar beslut om broskatt, men även vid betalning, kameraövervakning samt indrivning om dessa uppgifter inte hanteras av annan än myndigheten. Vidare kommer personuppgifter att behandlas av Skatteverket när verket fullgör sina uppgifter enligt lagen om broskatt, t.ex. omprövar beslut om skatt, expeditionsavgift och tilläggsavgift. Det är därför, liksom vid trängselskatt, rimligt att författningsreglera behandlingen av personuppgifter. En förutsättning är dock att det i 6 § lagen om vägtrafikregister anges vilka uppgifter som skall föras in i registret för att Vägverket skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt

lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser. Vägverket har att vidta lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att skydda de personuppgifter som behandlas.

Liksom i samband med uttag av fordonsskatt och ett framtida uttag av trängselskatt måste Skatteverket ha direktåtkomst till vägtrafikregistret för att kunna fullgöra sina uppgifter. Sådan direktåtkomst kan medges med stöd av 8 § lagen om vägtrafikregister. Skatteverket har rätt att i skattedatabasen behandla uppgifter från vägtrafikregistret enligt 2 § första stycket 13 förordningen (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet.

Den personuppgiftsansvarige skall se till att personuppgifter inte bevaras under en längre tid än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen. I fråga om vägtrafikregistret har regeringen meddelat närmare bestämmelser om gallring i 3 kap. förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och i bilagorna till den förordningen. De uppgifter som registreras inom ramen för en broskatt bör kunna gallras på samma sätt.

Så länge uppgifterna behövs för att fatta beslut eller kontrollera att skatten betalats kan de inte gallras ur vägtrafikregistret. Gallringsfristerna måste således anpassas till detta. Uppgifterna kan gallras ur registret tre veckor efter det att den skattskyldige har betalat skatten om han eller hon inte har begärt omprövning av skattebeslutet. I andra fall skall uppgifterna gallras när tiden för begäran om omprövning gått till ända och sådan begäran om omprövning inte har kommit in eller när en begäran om omprövning eller ett överklagande har prövats slutligt. Om det vid kameraövervakningen har tagits fotografier som innehåller uppgifter om annat än registreringsskylt skall dessa uppgifter, liksom i trängselskattesammanhang, gallras omedelbart. Bestämmelser med detta innehåll kan föras in i förordningen om vägtrafikregister.

Besluten om skatt och avgift omfattas dock av arkivbestämmelser. Besluten kan således till den del de omfattas arkivbestämmelserna komma att kvarstå i registret, om än under sekretess, till dess att det är tillåtet att gallra dessa.

Informationsplikt föreligger enligt 23 och 24 §§ personuppgiftslagen (1998:204) och 3 § lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning. Den informationsplikt som följer av personuppgiftslagen syftar till att lämna den enskilde information om att hans eller hennes personuppgifter kommer att behandlas, medan den upplysning som skall lämnas enligt lagen om allmän kameraövervakning syftar till att informera den enskilde om att kameraövervakning pågår. Om personuppgifter samlas in från någon annan källa än den registrerade så behöver enligt 24 § personuppgiftslagen information om behandlingen inte lämnas om det finns bestämmelser om registrerandet av personuppgifter i lag eller någon annan författning.

9.3 Sekretess

Samtliga uppgifter om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden, inklusive sådana uppgifter som inhämtas genom den kameraövervakning, som skall hanteras av Skatteverket och Vägverket

omfattas av sekretessen i 9 kap. 1 § sekretesslagen (1980:100). Enligt samma lagrum är emellertid som huvudregel de beslut varigenom skatt eller underlag för bestämmande av skatt fastställs undantagna från sekretessen. För uppgift om enskilds personliga förhållanden som har inhämtats genom sådan kameraövervakning som avses i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning gäller emellertid sekretess enligt 7 kap. 32 § samma lag, om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider men om uppgiften blir känd. Presumtionen är således att uppgifterna är offentliga. I 1 b § sekretessförordningen (1980:657) har regeringen föreskrivit att sekretess skall gälla för uppgift i Vägverkets vägtrafikregister. Sekretessen gäller endast om det av särskild anledning kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs.

Den ovan angivna sekretessen ger inte tillräckligt skydd för den personliga integriteten. Genom tillgång till de uppgifter som ligger till grund för skatteuttaget är det möjligt att kartlägga en persons förflyttningar. Detta har i propositionen om trängselskatt inte ansetts vara godtagbart. Samma bedömning kan göras beträffande en broskatt, även om intrånget i den personliga integriteten inte är lika långtgående. Det är således nödvändigt att undanta de uppgifter i de aktuella beskattningsbesluten som kan ge information om när, var och vart den skattskyldige trafikerat broarna från huvudregeln om offentlighet i 9 kap. 1 § tredje stycket sekretesslagen. Om uppgift om när fordonet har passerat en betalstation och tidpunkten för denna passage undantas, bör ett tillräckligt integritetsskydd ges för den enskilde. Övriga uppgifter bör vara offentliga. För att Vägverket skall kunna lämna sekretessbelagda uppgifter till Skatteverket är det lämpligt att skyldigheten att lämna uppgifterna författningsregleras på samma sätt som har skett i samband med uttag av trängselskatt.

Om uppbörden eller andra uppgifter inte kommer att hanteras av en myndighet är dessa inte skyddade av sekretessen. Det måste därför särskilt regleras att den som hanterar sådana uppgifter skall vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att dessa skyddas. Det måste också säkerställas att uppgifterna inte används för annan verksamhet än det angivna uppdraget, såsom att lämna information till utställare av elektroniska brickor. En sådan tystnadsplikt och inskränkning av användandet av uppgifterna kan antingen regleras i lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser eller ske i avtal med uppdragstagaren.

10 Offentlig-finansiella och andra effekter

10.1 Offentlig-finansiella effekter

De offentlig-finansiella effekterna har beräknats utifrån prognoser om trafikströmmar år 2005.

Enligt prognoserna blir det cirka 16 500 skattepliktiga passager per dygn i genomsnitt, varav cirka 14 500 passager med lätta fordon

(totalvikt som inte överstiger 3,5 ton) och cirka 2 000 passager med tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton). Bruttointäkterna beräknas uppgå till cirka 172 miljoner svenska kronor per år. Vid en lika fördelning av intäkterna mellan Sverige och Norge tillfaller således cirka 86 miljoner kronor Sverige. Eftersom den nya bron färdigställs först i juni 2005, begränsas de beräknade bruttointäkterna under år 2005 till cirka 43 miljoner kronor för Sveriges del. Hushållen beräknas svara för 60 procent av skatteintäkterna och företagen för 40 procent. Nettoeffekten av höjningen kan sedan räknas ut genom att hänsyn tas till indirekta effekter för den del av skatteintäkterna som företagen svarar för. De indirekta effekterna uppstår genom att kostnader för skatten förutsätts reducera utrymmet för vinst och löneutrymme, vilket minskar underlaget för inkomstskatter och sociala avgifter.

Med hänsyn taget till indirekta effekter blir den periodiserade nettoeffekten för offentlig sektor cirka 40 miljoner kronor år 2005 och cirka 80 miljoner kronor per år under 2006 och 2007.

Kostnader för Skatteverket och allmänna förvaltningsdomstolar förväntas bli marginella. Eftersom det inte är möjligt att ange vem som skall hantera betalningssystemet och hur detta skall utformas, är det osäkert hur stora kostnader som kan uppkomma för Vägverket i denna del. Även i övrigt är det svårt att bedöma vilka kostnader som kan uppkomma för Vägverket eftersom administrationen av skatteuttaget i viss utsträckning är beroende av förhandlingar med Norge.

10.2 Konsekvenser för små företag

Införandet av en skatt vid färd över Svinesundsbroarna kan medföra att inköpsresor, vilka främst görs till Sverige, avtar något. Det bör beaktas att inköpsresorna ökat markant under de senaste åren. Effekterna för handeln med anledning av de ökade kostnader för inköpsresor bedöms som marginella.

Transportkostnaderna utgör oftast en begränsad del av näringslivets totala kostnader. Företag som utför eller är beroende av transporter drabbas dock i större utsträckning av ökade skattekostnader. Om ett företags distributionsbil dagligen passerar broarna kan den direkta årliga skattekostnaderna bli cirka 50 000 kronor för ett tungt fordon (totalvikt över 3,5 ton) och cirka 10 000 kronor för ett lätt fordon (totalvikt som inte överstiger 3,5 ton). Den totala effekten av skatten beror sedan på hur stor del av bördan som kan övervältras till andra, bl.a. arbetstagare och konsumenter. Det skall även beaktas att skattekostnaden är avdragsgill för företagen.

Förutom skattekostnader kan det även tillkomma kostnader för utrustning i samband med skattebetalningen. Kostnader för transponder eller elektroniska betalbrickor bedöms dock som försumbar, även för ett mindre företag.

10.3 Miljöeffekter

Miljöeffekterna av skatteförslaget bedöms bli marginella.

11 Författningskommentarer

11.1 Förslaget till lag om skatt vid färd över vissa broförbindelser

Inledande bestämmelser

1 §

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde.

2 §

Paragrafen har utformats efter förebild från fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (2004:629) om trängselskatt.

I *första stycket* anges att det är Skatteverket som är beskattningsmyndighet. Enligt paragrafens *andra stycke* är det emellertid Vägverket som fattar beslut om skatt och avgifter samt verkställer uppbörden. I samband med omprövning och överklagande är det emellertid Skatteverket som fattar beslut (se 13 och 18 §§). Detta hindrar dock inte att Vägverket verkställer uppbörden även i dessa avseenden.

Vägverket skall liksom vid uttag av fordonsskatt, vägavgift och trängselskatt fatta beslut genom automatiserad databehandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret. Om det saknas uppgifter i vägtrafikregistret, och Vägverket inte kan tillföra registret de saknade uppgifterna kan något beslut inte fattas.

3 §

Hänvisningen till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner är nödvändig för att precisera vilka fordon som omfattas av skatten (motordrivet fordon, se 4 §) och för att bestämma vilken skattenivå som gäller för ett fordon (totalvikt, se 8 §).

Skattepliktiga fordon

4 §

Paragrafen anger vilka fordon som är skattepliktiga. Skatten knyter inte an till vägtrafikregistret såsom vid fordonsskatt och trängselskatt. Därmed omfattas även oregistrerade fordon och fordon i det militära fordonsregistret samt fordon registrerade i annat land än Sverige av skatteplikten.

5 §

I paragrafen anges de fordon som undantas från skatteplikt.

Skattskyldighet

6 §

Eftersom det kan vara svårt att fastställa vem som är ägare till motordrivna fordon som inte är registrerade i ett register i Sverige eller är oregistrerade, bör ett sådant förfarande undvikas. För dessa fordon är det

istället den som framför fordonet när skattskyldigheten inträder som är skattskyldig.

Skattskyldighetens inträde

7 §

Skattskyldighet inträder när ett skattepliktigt fordon brukas vid passage av en betalstation i anslutning till någon av Svinesundsbroarna på den svenska sidan av broarna. Eftersom betalstationerna i norrgående riktning vid den äldre bron är placerade vid körbanan mot Sverige inträder skattskyldigheten i det fallet först efter det att bron passerats. Vad som avses med formuleringen "brukas vid passage" behandlas närmare i avsnitt 5.3, jfr vidare NJA 1972 s. 177.

Skattens storlek

8 §

De i *första stycket* angivna skattenivåerna skall vara av samma storleksordning i Sverige och Norge, oavsett vilken valuta de uttrycks i. Enligt det avtal som slutits mellan Sverige och Norge (landsavtalet) kan skatten betalas i svenska kronor, norska kronor eller euro. Den överenskomna skattenivån i landsavtalet är bestämd i svenska kronor.

Den nedsatta skatten i *andra stycket* har knutits till den skattskyldige och inte till det skattepliktiga fordonet. De passager som kan ligga till grund för den lägre skattesatsen måste ha gjorts inom en begränsad tidsperiod.

I paragrafens *tredje stycke* regleras hur skattebeloppen uttryckta i norska kronor och euro skall räknas fram och hur de skall avrundas.

Beskattningsbeslut

9 §

I *första stycket* anges när ett beskattningsbeslut skall fattas. Till skillnad mot vad som gäller för trängselskatten finns ingen begränsning av antalet beskattningsbeslut per dygn. Därmed finns inte heller skäl att påföra endast en expeditionsavgift per dygn, se vidare kommentaren till 11 §.

Andra stycket reglerar Vägverkets skyldighet att rätta felaktiga beslut.

Betalningstid

10 §

Paragrafen anger när skatten senast skall betalas. Enligt 2 § lagen (1930:173) om lagstadgad tid får skatten betalas nästa vardag, om sista dag för betalning infaller på t.ex. en söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafteon, julaften eller nyårsaften.

Expeditionsavgift m.m.

11 §

Om betalning inte har skett inom den tid som anges i 10 §, dvs. senast 14 dagar efter den dag som skattskyldigheten har inträtt, skall en expeditionsavgift påföras den skattskyldige. Den skattskyldige skall då skriftligen uppmanas att betala skatten och expeditionsavgiften. Betalning skall, till skillnad mot vad som gäller för trängselskatten, ske senast fem veckor efter dagen då skattskyldigheten har inträtt. Som angetts i kommentaren till 9 § finns ingen begränsning av antalet beskattningsbeslut per dygn. Varje skattedebitering bedöms för sig. Det kan således förekomma att expeditionsavgift påförs flera gånger för ett och samma dygn.

Med stöd av bemyndigandet i *andra stycket* bör samordning kunna ske mellan Sverige och Norge så att expeditionsavgiftens storlek är densamma oavsett om skattskyldigheten inträtt på den svenska eller norska sidan av broarna.

Tilläggsavgift

12 §

I paragrafen finns bestämmelser om en särskild avgift (tilläggsavgift) som en administrativ sanktion för den som inte betalar trängselskatten eller expeditionsavgiften eller gör det för sent.

Omprövning av beslut m.m.

13 §

I paragrafen anges hur beslut om omprövning skall gå till och inom vilka tidsfrister sådan omprövning skall begäras av den skattskyldige. Det allmänna ombudet hos Skatteverket kan inte begära omprövning av ett beslut.

Inbetalning av skatt och avgift

14 §

Av paragrafen framgår att skatter och avgifter som beslutas enligt denna lag skall sättas in på ett särskilt konto för skatte- och avgiftsbetalningar och anses betalda den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot. Som nämnts i kommentaren till 8 § kan skatten betalas i svenska kronor, norska kronor eller euro.

Anstånd med betalning

15 §

Hänvisningen till fordonsskattelagen innebär att anstånd med betalning kan ges dels vid nedsatt skattebetalningsförmåga i kombination med

synnerligen ömmande omständigheter, dels om ett beslut om skatt har överklagats.

Befrielse och återbetalning

16 §

Paragrafens möjlighet att befria ett fordon's ägare från skatt eller avgift, alternativt att återbetala redan betalt belopp, skall användas restriktivt och främst i situationer där bilens ägare blivit betalningsskyldig utan egen förskyllan och rimligen inte kunnat förhindra att skattskyldighet uppstått.

Överklagande

17 och 18 §§

Paragrafernas innehåll överensstämmer i princip med 19 och 20 §§ i lagen om trängselskatt. I *18 § första stycket* har dock även fristen för överklagande till kammarrätt och regeringsrätt reglerats. Därmed skall den frist om två månader som gäller enligt 6 kap. 13 § taxeringslagen (1990:324) inte tillämpas. Vidare regleras beskattningsmyndighetens hantering av överklaganden i ett särskilt lagrum, 19 § lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser.

19 §

Paragrafen reglerar beskattningsmyndighetens hantering av överklagandena. *Andra stycket* motsvarar regleringen i 6 kap. 6 § andra och tredje styckena taxeringslagen.

20 §

För handläggning av mål om tilläggsavgift i kammarrätten skall bestämmelserna om handläggning enligt 9 § förvaltningsprocesslagen (1971:291) tillämpas.

21 §

Av paragrafen framgår att den skattskyldige skall betala den skatt eller avgift som omprövningen eller överklagandet avser, även om en begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut har gjorts.

Verkställighet

22 §

Om skatt, expeditionsavgift eller tilläggsavgift inte betalas inom föreskriven tid kommer bestämmelserna i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. tillämpas. De sammanlagda beloppen som inte har betalats kommer i normalfallet att vara tillräckligt höga för att motivera en indrivning.

Ikraftträdandebestämmelser

Det saknas ännu exakt uppgift om när den nya bron kan tas i bruk. Därmed är det inte möjligt att ange en tidpunkt för lagens ikraftträdande. Lagen skall därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

18 §

Paragrafens *ffjärde stycke* kompletteras med lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser under *punkten 7*.

11.3 Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

9 kap.

1 §

I *andra stycket* tydliggörs det att med skatt skall jämfställas även expeditionsavgift och tilläggsavgift enligt lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser. Eftersom en broskatt är en indirekt skatt omfattas skatten av styckets första mening.

Huvudregeln i *tredje stycket* är att sekretess inte gäller skattebeslut. Liksom trängselskatt undantas broskatt genom ett undantag i tredje stycket *punkten 3*. Undantaget begränsas i *ffjärde stycket* genom att endast uppgift om vilken betalstation fordonet har passerat och om tidpunkten för denna passage omfattas av sekretess.

Förslaget behandlas i avsnitt 9.3.

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

2 §

Lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser tas in som en ny punkt i paragrafens uppräknning av skatte- och avgiftsförfattningar.

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

7 §

Enligt undantaget i *andra punkten* behövs inte tillstånd till kameraövervakning för den övervakning som utförs av Vägverket för att samla in sådana uppgifter som behövs för att beslut om broskatt skall kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas. Den övervakning som bedrivs utan krav på tillstånd får inte ske för något annat än det i paragrafen angivna syftet. Övervakningen måste inrättas så att enbart sådana uppgifter omfattas som är nödvändiga för uttaget och

kontrollen av broskatt. Det kan dock inte ställas ett absolut krav på att sådant som inte behövs för de angivna syftena aldrig kommer med i bilden. För att övervakningen skall vara undantagen från tillståndskravet krävs dock att den anordnas så att detta undviks. Som framgår av avsnitt 9.2 har regeringen för avsikt att i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ta in bestämmelser om att uppgifter som inte behövs för att besluta om skatten omedelbart skall gallras.

Av paragrafen framgår vidare att kameraövervakningen får ske endast vid sådana betalstationer som anges i lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser. Kameraövervakning på andra ställen får alltså inte ske utan tillstånd.

Liksom vid uttag av trängselskatt ges i lagens 14 § utrymme för att bevara material från kameraövervakning under längre tid än en månad. Undantaget innebär att lagen om allmän kameraövervakning inte sätter någon gräns för hur länge materialet får behandlas. Integritetsintrånget kan minskas genom att de regler om gallring som gäller för lagen om trängselskatt i 3 kap. förordningen (2001:650) om vägtrafikregister även omfattar lagen om skatt vid färd över vissa broförbindelser. Föreskrifterna innebär att materialet skall gallras så snart det inte längre behövs.

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

6 §

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

Bilaga

Avtal mellan Sveriges regering och Norges regering om den nya Svinesundsförbindelsen

Sveriges och Norges regeringar är angelägna att skapa förutsättningar för säkra och effektiva vägförbindelser mellan de båda länderna.

För att förbättra vägförbindelsen mellan Göteborg och Oslo är det de två regeringarnas ambition att Europaväg 6, i det följande kallad E6, byggs ut till en sammanhängande väg med fyra körfält mellan Göteborg och Oslo. Det är de två regeringarnas ambition att hela vägen är utbyggd senast år 2009.

Det är de två regeringarnas ambition att anläggningsarbetet för den nya Svinesundsförbindelsen kan påbörjas år 2002 och att förbindelsen kan öppnas för trafik år 2005.

Det är de två regeringarnas ambition att investeringarna i den nya Svinesundsförbindelsen skall vara återbetalda inom 20 år från det att förbindelsen öppnats för trafik.

Föreliggande avtal är ingått för att säkra ett rationellt och effektivt genomförande och underhåll av den nya Svinesundsförbindelsen.

Med utgångspunkt från ovanstående är Sverige och Norge eniga om följande:

Inledande bestämmelse

Artikel 1

Sverige och Norge skall bygga och driva en ny avgiftsfinansierad broförbindelse på E6 mellan Nordby i Västra Götalands län, Sverige, och Svingenskogen i Östfold, Norge, i detta avtal kallad den nya Svinesundsförbindelsen. Den nya broförbindelsen skall ingå i det allmänna vägnätet i Sverige och Norge.

Den nya Svinesundsförbindelsen

Artikel 2

Den nya Svinesundsförbindelsen skall omfatta nuvarande E6, inklusive befintlig bro, och en ny E6 med fyra körfält mellan Nordby trafikplats i Sverige och Svingenskogen i Norge, inklusive en ny bro över Idefjorden och riksgränsen vid Svinesund. Den nya Svinesundsförbindelsen skall

även omfatta anläggningar och erforderliga system för avgiftsupptagning samt nödvändig mark för tullbehandling, passkontroll och fordonskontroll av den gränsöverskridande trafiken.

Standard, teknisk utformning och sträckning av den nya Svinesundsförbindelsen skall vara i enlighet med den lagakraftvunna arbetsplanen (Vägverkets PP 30 A 2001:24266, fastställd den 15 oktober 2001) i Sverige och den godkända regleringsplanen (Haldens kommun 11 oktober 2001 samt godkänd ändring 10 april 2002) i Norge. Eventuella ändringar i någon av dessa planer skall föregås av samråd med den andra staten.

Sverige och Norge skall som ett gemensamt byggnadsprojekt genomföra den del av den nya Svinesundsförbindelsen som omfattar den nya bron. Avgränsning av projektet skall vara enligt Ny Svinesundsbro, Vägverkets projekt nummer 1650652, ritning nummer B:02:01, daterad den 15 januari 2002.

Övriga delar av den nya Svinesundsförbindelsen skall projekteras, upphandlas och byggas av respektive stat inom dess territorium och öppnas för trafik senast samtidigt som den nya bron.

Artikel 3

Den nya Svinesundsförbindelsen skall utföras i enlighet med de båda staternas internationella förpliktelser.

Artikel 4

Sverige och Norge är eniga om att de prövningar som skall ske enligt respektive stats lagstiftning för utförandet av den nya Svinesundsförbindelsen kan leda till avvikelser från vad som anges i arbetsplanen respektive regleringsplanen enligt artikel 2.

Artikel 5

Sverige och Norge är eniga om att utformningen av den nya Svinesundsförbindelsen skall ske med hänsyn till vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, så att negativ påverkan på landskapsbilden och miljön förebyggs eller minimeras. Stor vikt skall läggas vid den arkitektoniska gestaltningen.

Artikel 6

Entreprenaderna avseende den nya Svinesundsförbindelsen skall utbjudas till internationell upphandling.

Finansiering

Artikel 7

Finansieringsansvaret för den nya Svinesundsförbindelsen fördelas mellan de två staterna enligt följande:

Sverige har finansieringsansvaret för utbyggnaden av ny E6 och ombyggnaden av nuvarande E6 mellan Nordby i Sverige och riksgränsen

vid Svinesund samt för avgifts- och kontrollanläggningarna på svenskt territorium.

Norge har finansieringsansvaret för utbyggnaden av ny E6 och ombyggnaden av nuvarande E6 mellan riksgränsen vid Svinesund och Svingenskogen i Norge samt för avgifts- och kontrollanläggningarna på norskt territorium.

Artikel 8

Alla ekonomiska åtaganden i det gemensamma projektet sker i svenska kronor. Andra ekonomiska åtaganden skall ske i den valuta som parterna närmare bestämmer.

Artikel 9

Utgångspunkten för avtalet är att inom ramen för vad som är möjligt enligt bl.a. andra internationella överenskommelser söka få till stånd en ordning innebärande likvärdiga villkor i de båda staterna för mervärdesskatt samt för tull- och skattefrågor i övrigt, som har samband med projektering och byggande samt drift och underhåll av bron. Vid eventuell mervärdesskatt på avgiften skall det nationellt sökas en intäktsneutral lösning.

Organisation

Artikel 10

Vägverket och Statens vegvesen skall etablera en gemensam organisation för genomförande av det gemensamma projektet.

Sverige och Norge är eniga om att den gemensamma organisationen skall ges det uppdrag och mandat samt de resurser som krävs för att organisationen skall kunna agera som en effektiv beställare.

Organisationens verksamhet skall regleras i ett särskilt avtal. I avtalet skall styrning, ansvar och befogenheter vad gäller projektering, upphandling och genomförandet av byggnationen närmare regleras. Avtalet skall tillförsäkra bägge staternas myndigheter full insyn i det gemensamma projektets alla angelägenheter. I avtalet skall vidare beskrivas hur täckning och fakturering av kostnader genom hela förberedelse- och byggskedet skall ske.

Avgifter för begagnande av den nya Svinesundsförbindelsen

Artikel 11

Avgifter skall tas ut för att täcka investeringskostnaderna avseende den nya Svinesundsförbindelsen inklusive kostnaderna för utbyggnad, drift, underhåll och avveckling av avgiftsstationerna. Avgifterna skall även täcka kostnaderna för det av Sverige tidigare upptagna lånet om 100 miljoner svenska kronor avseende utbyggnad av ny E6 Hogdal-Nordby

samt kostnaderna för ombyggnad av nuvarande E6 Nordby-Svingenskogen om 25 miljoner svenska kronor.

Avgifterna skall inte täcka kostnaderna för drift och underhåll av vägarna, inklusive den nya respektive befintliga bron, eller kostnaderna för drift och underhåll av kontrollanläggningarna i respektive stat.

Artikel 12

Ett gemensamt svenskt-norskt avgiftsfinansieringssystem skall inrättas för upptagande och förvaltning av avgifterna. Vägverket ansvarar för systemet på svensk sida. Statens vegvesen ansvarar för systemet på norsk sida. Systemet skall regleras i ett särskilt avtal mellan dessa två myndigheter.

Avgiftsintäkterna skall fördelas mellan staterna vid en årlig avstämning. Fördelningen av intäkterna skall ske i proportion till återstående skuld för den nya Svinesundsförbindelsen i respektive land, inklusive det i Artikel 11 omnämnda lånet om 100 miljoner svenska kronor avseende utbyggnad av ny E6 Hogdal-Nordby samt kostnaderna för ombyggnad av nuvarande E6 Nordby-Svingenskogen om 25 miljoner svenska kronor.

Sverige och Norge skall i god tid innan den nya Svinesundsförbindelsen öppnas för trafik komma överens om hur valutförhållanden skall påverka ovan angivna fördelning av intäkterna.

Det åligger vardera staten att upprätta och tillhandahålla den andra staten en budget avseende de beräknade kostnaderna för statens del av den nya Svinesundsförbindelsen samt verka för att de faktiska kostnaderna hålls inom denna budget.

Artikel 13

Avgiftsupptagning skall ske på båda sidor av den nya respektive den befintliga bron. Vid den nya bron skall avgiftsupptagning av norrgående trafik ske på svensk sida och avgiftsupptagning av sydgående trafik skall ske på norsk sida. Vid den befintliga bron skall avgiftsupptagning av norrgående trafik ske på norsk sida och avgiftsupptagning av sydgående trafik skall ske på svensk sida.

Artikel 14

Avgift skall tas ut av trafikanter för färd med motorfordon på ny broförbindelse och på befintlig bro, i båda riktningarna. Taxan skall vara lika i båda länderna. Avgift skall tas ut hela dygnet utan differentiering med avseende på tid. Betalning skall kunna ske med såväl norska som svenska kronor och med euro. Ett elektroniskt betalningssystem skall iordningsställas. Sverige och Norge skall i god tid innan den nya Svinesundsförbindelsen öppnas för trafik komma överens om de närmare villkoren för avgiftssystemet i ett särskilt avtal.

Avgiftens storlek fastläggs årligen efter koordinerade beslut i Sverige och i Norge. Förändringar av avgiftens storlek bör följa kostnadsprisindex.

Storleksordningen på avgiften skall överenskommas mellan staterna i god tid innan den nya Svinesundsförbindelsen öppnas och bör inledningsvis vara 100 svenska kronor för tunga fordon (över 3,5 ton) och 20 svenska kronor för lätta fordon (prisnivå 2002). Utryckningsfordon skall inte erlägga avgift.

Ägande samt drifts- och underhållsansvar

Artikel 15

Vardera staten skall äga de vägar och andra anläggningar som är belägna inom statens territorium.

Artikel 16

Vardera staten skall svara för drift och underhåll av de vägar och övriga anläggningar som är belägna på statens territorium.

Det skall, före den nya Svinesundsförbindelsens öppnande för trafik, ingås ett särskilt avtal mellan Vägverket och Statens vegvesen om drift och underhåll av den nya bron och den befintliga bron vid Svinesund, inklusive avgiftsanläggningarna på respektive sida av broarna. Detta drift- och underhållsavtal skall reglera de närmare ansvarsförhållandena, inklusive kostnadsfördelning.

Övriga bestämmelser

Artikel 17

Respektive stat skall tillse att erforderlig mark och övriga beslut för den nya Svinesundsförbindelsens genomförande tillhandahålls så att detta avtal kan uppfyllas. Detsamma gäller för det vattenområde och den havsbotten inom respektive territorium som respektive stater har rådighet över och som tillfälligt eller beständigt behövs för bron.

Artikel 18

Vidtar någon stat åtgärd som i väsentlig omfattning påverkar innehållet i detta avtal skall omförhandling av avtalet upptas snarast, dock senast inom tre månader efter den dag då åtgärden vidtogs.

Staterna kan också påkalla omförhandling av avtalet med anledning av annan omständighet som ändrar förutsättningarna för avtalet i väsentlig omfattning. Omförhandling skall då ske inom tre månader från det omförhandling påkallades.

Artikel 19

Uppstår tvist om tolkning eller tillämpning av detta avtal skall parterna genom förhandling söka lösa tvisten. Om tvisten inte kan lösas genom förhandling skall den primärt avgöras av en skiljenämnd om endera parten begär det.

Skiljenämnden skall bestå av tre ledamöter. Vardera staten utser en ledamot. En ledamot, som är ordförande i nämnden och som inte får vara svensk eller norsk medborgare eller bosatt i Sverige eller Norge, utses gemensamt av staterna. Uppkommer olika meningar inom skiljenämnden, gäller den mening som två ledamöter förenar sig om. Har alla ledamöter olika meningar, gäller ordförandens mening. Vardera staten svarar för hälften av kostnaderna för skiljenämnden. I övrigt står varje stat för sina kostnader för skiljeförfarandet.

Om en av parterna alternativt kräver det, skall tvisten avgöras i enlighet med den Permanenta skiljedomstolens i Haag regler för tvister mellan två stater av den 20 oktober 1992.

Artikel 20

Avtalet träder i kraft den dag de avtalsslutande parterna skriftligen meddelat varandra att de nationella villkoren för avtalets ikraftträdande är uppfyllda.

Detta avtal har upprättats i två exemplar på svenska och norska språken, vilka båda har samma giltighet.

För Sveriges regering

För Norges regering

Björn Rosengren

Torild Skogsholm