

Vägavgift i form av trängselskatt

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Sammanfattning.....	3
2	Lagtext.....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	4
2.2	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	9
3	Inledning.....	11
4	Betalning av trängselskatt.....	12
4.1	Betalningstid	12
4.2	Betalningsfri månad	12
4.3	Expeditionsavgift och tilläggsavgift	13
4.4	Betalning genom användande av s.k. autogiro samt tekniska förbättringar	13
5	Undantag från påförande av trängselskatt	14
6	Avdrag för trängselskatt i samband med inkomstbeskattning.....	16
7	Offentligfinansiella och andra effekter.....	17
7.1	Offentligfinansiella effekter.....	17
7.2	Effekter av trängselskatten för den enskilde.....	17
7.3	Konsekvenser för småföretag	18
7.4	Miljö- och hälsoeffekter.....	18
8	Användandet av intäkterna från trängselskatten.....	18
8.1	Finansiering av infrastruktur.....	18
8.2	Hanteringen av intäkterna från trängselskatten.....	19
9	Författningskommentar	20
9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	20
9.2	Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	21

1 Sammanfattning

Regeringen vill införa trängselskatt permanent i Stockholm, något som tidigast kan ske den 1 juli 2007.

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

I promemorian behandlas åtgärder som kan göra uppbördssystemet mer användarvänligt, underlätta administrationen och minska kostnaderna för skatteuttaget. Inledningsvis pekas på att en månatlig debitering av trängselskatt bör utredas. Vidare föreslås att trängselskatt inte bör tas ut under juli månad. Det föreslås även att undantaget från trängselskatt för taxi och färdtjänst tas bort. Miljöbilar föreslås fortsättningsvis vara undantagna, men undantaget begränsas till en period om fem år. Tilläggsavgiften föreslås sänkas till 200 kronor och den sammanlagda tilläggsavgiften för en kalendermånad bör inte kunna överstiga 2 000 kronor.

Trängselskatt föreslås få dras av vid inkomstbeskattningen. Avdragsrätten bör inte gälla bara i näringsverksamhet utan också i inkomstslaget tjänst, dvs. både vid tjänsteresor och arbetsresor.

I promemorian lämnas även förslag på hur intäkterna från trängselskatten kan överföras till investeringar i vägnätet.

2 Lagtext

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

Skattepliktig är inte

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

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,

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

5. bil som är utrustad med teknik för drift

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

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

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

4. bil som är utrustad med teknik för drift

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

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

5. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

6 §

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2005:897.

yrkestrafiklagen (1998:490).

13 §

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

Regeringen får besluta föreskrifter om expeditionsavgiftens storlek.

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

14 §

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

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

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

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

15 §

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

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

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

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

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

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

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

19 §

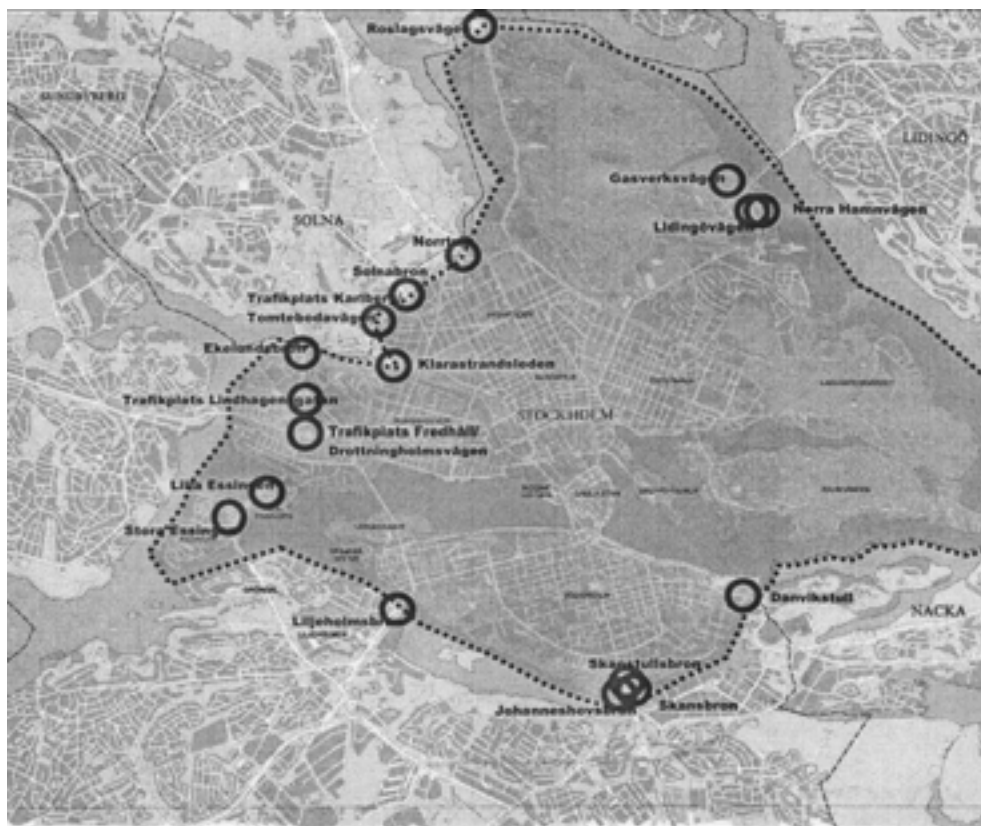
Beslut som avses i 15, 17 och 18 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Beslut som avses i 6 och 7 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den sökande eller av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Andra beslut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

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

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

Bilaga avseende Stockholms kommun

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



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

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

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

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

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

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

Härigenom föreskrivs i fråga om inkomstskattelagen (1999:1229)¹ att 9 kap. 4 §, 12 kap. 27 § och 16 kap. 17 § samt rubriken närmast före 9 kap. 4 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap.

Svenska allmänna skatter *m.m.*

Svenska allmänna skatter

4 §²

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

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

12 kap.

27 §³

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

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

Avdrag skall göras med 1 krona och 80 öre för varje kilometer.

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

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

16 kap.

17 §⁴

Särskilda skatter och avgifter som avser näringsverksamheten skall dras av. Om skatten eller avgiften sätts ned, skall motsvarande del av avdraget återföras det beskattningsår då debiteringen ändras. *I 9 kap. 4 § finns en bestämmelse om att skatt*

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

¹ Senaste lydelse av rubriken närmast före 9 kap. 4 § 2004:634.

² Senaste lydelse 2004:634.

³ Senaste lydelse 2005:826.

⁴ Senaste lydelse 2005:1170.

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

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

I 29–31 §§ finns bestämmelser om egenavgifter.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2007 och tillämpas första gången vid 2008 års taxering.

3 Inledning

Trängselskatt har under en försöksperiod från och med den 3 januari 2006 till och med den 31 juli 2006 tagits ut i Stockholm. I budgetpropositionen för 2007 har regeringen anfört att förutsättningarna för att permanent införa trängselskatt skall prövas. Som har uttalats i uppdraget till förhandlingsmannen, se nedan, är trängselskatten ett led i regeringens satsning på att finna en långsiktig hållbar lösning på Stockholmsområdets trafikproblem. Av uppdraget framgår också att överskottet från trängselskatten skall användas till satsningar i vägnätet i Stockholmsregionen, exempelvis Förbifart Stockholm. Trängselskatten leder också till minskad trängsel och förbättrad miljö.

Trängselskatt kan införas tidigast den 1 juli 2007. Ju tidigare trängselskatt kan börja tas ut, desto mer intäkter för vägfinansiering. Uppbördssystemet för trängselskatt är sedan avslutandet av försöket med trängselskatt inte i drift. Uppbördssystemet medför dock kostnader även om det inte används. Ett tidigt införande innebär att det i större utsträckning är möjligt att täcka de kostnader som redan nu finns för uppbördssystemet.

Den av regeringen utsedda förhandlingsman, Carl Cederschiöld, skall bland annat utvärdera hur vägavgifter i form av trängselskatter kan vara en del av finansieringen av väginfrastrukturen i Stockholms län (dnr N2006/9229/IR). I en delrapport från den 30 januari 2007 har förhandlingsmannen lämnat ett antal förslag till förändringar i utformningen av trängselskatten. I delrapporten tas de förslag på ändringar upp som kan göra systemet mer användarvänligt, underlätta administrationen och minska kostnaderna. Förändringar som kan påverka trafikflöden och intäkter avser förhandlingsmannen att återkomma till. Åtgärder som kan vara aktuella är främst en översyn av Lidingöregeln, justering av det skattebelagda området samt en avvägning av skattenivåer och tidsperioder. Mer långsiktiga förändringar, som kan bli möjliga av att skatten kan komma att förändras till en lokalt eller regionalt beslutad trängselavgift, skall också föreslås i den avrapporteringen av förhandlingsuppdraget som skall lämnas senast den 1 december 2007.

I lagrådsremiss från den 21 december 2006, Undantag från vissa bestämmelser i förvaltningslagen vid beslut om trängselskatt, föreslås att beslut om trängselskatt inte skall omfattas av skyldigheten i 21 § förvaltningslagen (1986:223) att underrätta den enskilde om sådana skattebeslut. Det föreslås också att sådana beslut undantas från bestämmelsen i 20 § förvaltningslagen om att skälen för ett beslut skall anges, med undantag från paragrafens andra stycke om att den enskilde på begäran kan få upplysning om skälen för ett beslut. Undantaget från förvaltningslagen föreslås endast avse skattebeslut och i fråga om rättelser endast beslut som innebär att skatt antingen inte skall tas ut eller att skatt skall tas ut med ett lägre belopp. Förslagen har granskats av *Lagrådet*, som inte haft något att erinra.

I föreliggande promemoria behandlas förslagen i förhandlingsmannens delrapport samt undantag från trängselskatt. Promemorians förslag, tillsammans med de undantag från förvaltningslagen som tidigare behandlats, bör genomföras i samband med ett införande av trängselskatt. I övrigt föreslås i nuläget ingen ändring av gällande regelverk i samband

med ett införande (se prop. 2003/04:145 för en närmare redogörelse om trängselskattelagen). Det kan dock komma att behövas ytterligare förändringar i uttaget av trängselskatt, vilket även förhandlingsmannen påpekat. Dessa får hanteras efter ett införande av trängselskatt.

4 Betalning av trängselskatt

4.1 Betalningstid

Bedömning: En månatlig debitering av trängselskatt bör utredas.

I förhandlingsmannens delrapport föreslås att betalningstiden för trängselskatt förlängs från de nu gällande 14 dagarna till fem veckor. Genom en ytterligare förlängning av tiden för inbetalning till fem veckor skulle det bli enklare att betala in trängselskatt, eftersom detta i sådant fall skulle kunna göras i slutet av varje månad samtidigt som övrig hushållsekonomi sköts.

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

För att tillgodose det behov av månadsbetalning som förhandlingsmannen pekat på, bör det utredas om det är möjligt att införa en månatlig debitering av trängselskatt.

4.2 Betalningsfri månad

Förslag: Trängselskatt skall inte tas ut under juli månad.

Förhandlingsmannen har föreslagit att trängselskatt inte skall tas ut under juli månad. Skälet är att underlätta för användarna under denna period. Särskilt mot bakgrund av att det under denna period torde finns fler bilister i Stockholm som inte annars eller sällan kör inom det skattebelagda området än under andra perioder. En ytterligare fördel som påpekas av förhandlingsmannen är att Vägverket kan koncentrera underhåll av uppbördssystemet till denna period.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås därför att trängselskatt inte skall tas ut under juli månad. Någon ändring i övrigt vad gäller när och hur skatt tas ut föreslås inte. De klockslag och veckodagar som tidigare gällde för när skatten tas ut och med vilka belopp skall således gälla även fortsättningsvis.

4.3 Expeditionsavgift och tilläggsavgift

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

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

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

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

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

I delrapporten finns förslag på införande av autogiro i olika avseenden. Autogiro är ett enkelt system för den enskilde att garantera att betalningarna blir riktiga. Autogiro kan också enligt rapporten fungera som ett system för förskottsbetalning på så sätt att man betalar till sitt

eget konto för att täcka kommande trängselskatt och att pengarna finns på det egna kontot när det blir dags för betalning. Det kan även enligt Vägverket finnas möjlighet att koppla flera bilar till samma autogiro, vilket gör det enklare både för sådana som äger fler än en bil och vid byte av bil. När man säljer eller köper bil anger man bara vilka fordon som autogiro skall gälla för. Det kommer inte heller att finnas krav på att man skall äga bilen, dvs. man kan betala åt någon annan. Det är dock enligt 8 § lagen (2004:629) om trängselskatt alltid ägaren till bilen som är skattskyldig oavsett hur denne har valt att betala in skatten.

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

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

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

Transpondern kan dock komma att behövas i samband med den s.k. Lidingöregeln, se avsnitt 5. Det är en fördel att kunna erbjuda de som bor på Lidingö transponder för att ge en extra säkerhet för att besluten blir riktiga och för att ytterligare minska antalet felaktiga beslut.

5 Undantag från påförande av trängselskatt

<p>Förslag: Undantaget från trängselskatt för taxi och färdtjänst tas bort. Bussar med en totalvikt av minst 14 ton och miljöbilar behöver inte betala trängselskatt. Undantaget för miljöbilar begränsas till fem år. Möjligheten för rörelsehindrade att undanta en bil från trängselskatt utvidgas till två bilar i vissa fall. Den s.k. Lidingöregeln kvarstår.</p>
--

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

Under försöket med trängselskatt i Stockholm undantogs dock fordon som utförde kollektiva transporter eller ansågs mindre miljöförstörande.

Ett gynnande av sådan kollektivtrafik som medför minskad bilkörning eller av bilar som i mindre utsträckning förorenar miljön bör även fortsättningsvis vara aktuellt.

Det skulle i och för sig kunna hävdas att kollektivtrafiken även bör vara med och finansiera väginfrastrukturen. Den kollektivtrafik som utförs med buss får dock anses ersätta bilkörning och därmed minskar trängsel. För buss som utför kollektivtrafik bör därför inte trängselskatt tas ut. Eftersom det inte är möjligt att i vägtrafikregistret skilja ut vilka bussar som kör i kollektivtrafik, kommer även annan trafik med bussar att omfattas av undantaget från trängselskatt. Liksom under försöket med trängselskatt i Stockholm är det dock endast bussar med en totalvikt om minst 14 ton som omfattas av undantaget.

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

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

Det kan hävdas att även de bilar som anses vara mindre miljöförorenande orsakar trängsel och därför också bör vara delaktiga i finansieringen av ny infrastruktur. Syftet med skatteuttaget är emellertid även en bättre miljö. Undantaget för miljöbilar bör därför kvarstå. Definitionen bör vara densamma som under försöket med trängselskatt.

En relativt stor del av de bilar som undantogs från trängselskatt under försöksperioden ingick i miljöbilsundantaget. I takt med att allt fler skaffar miljöbilar kommer lagens trängselreducerande effekt att avta och intäkterna att minska. I förlängning bör därför även dessa bilar betala trängselskatt. Det föreslås därför att undantaget från trängselskatt begränsas till en period om fem år.

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

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

Både Vägverket och Skatteverket har pekat på praktiska och administrativa problem med Lidingöregeln. Frågan om hur trafiken till och från Lidingö skall hanteras är dock inte tillräckligt utredd. Lidingöregeln bör därför åtminstone inledningsvis vara kvar.

6 Avdrag för trängselskatt i samband med inkomstbeskattning

Förslag: Trängselskatt skall dras av vid inkomstbeskattningen.

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

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

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

Förslagen föranleder ändringar i 9 kap. 4 §, 12 kap. 27 § och 16 kap. 17 § IL.

7 Offentligfinansiella och andra effekter

7.1 Offentligfinansiella effekter

När trängselskatt genomfördes på försök i Stockholms kommun var ett antal grupper av fordon undantagna från skatten, bland annat taxi och färdtjänst. Som föreslagits i avsnitt 5 skall trängselskatt tas ut för taxi och färdtjänst vid ett permanent införande av trängselskatt. Därigenom ökar skatteintäkterna med cirka 60 miljoner kronor per helår, varav taxi står för 50 miljoner kronor. Skatteintäkterna från övriga bilar beräknas uppgå till cirka 630 miljoner kronor per helår. Därtill kommer expeditions- och tilläggavgifter som beräknas uppgå till 50 miljoner kronor per helår. Bruttointäkten från ett uttag av trängselskatt under ett år kan därför beräknas uppgå till cirka 740 miljoner kronor. I detta belopp ingår det skattebortfall om cirka 55 miljoner kronor per helår som föranledds av förslaget om att trängselskatt inte skall tas ut under juli månad.

Kostnaderna för trängselskatten utgörs bl.a. av anslag till myndigheter. Av dessa är det Vägverket som har störst kostnader. Inledningsvis har Vägverket kostnader som uppgår till runt 450 miljoner kronor. Dessa kostnader avser dels driften av uppördssystemet, dels de initiala kostnader som uppstår i samband med att uppördssystemet tas i bruk. En del av de initiala kostnaderna avser kostnader för att bibehålla det befintliga uppördssystemet i avvaktan på att trängselskatt skall införas permanent. Vägverket bedömer att den årliga kostnaden för 2008 kan beräknas till 350 miljoner kronor. Den årliga kostnaden framöver bedöms kunna begränsas till cirka 250 miljoner kronor. På sikt kommer således kostnaden för uppörden att bli lägre. Kostnaderna för övriga myndigheter bedöms uppgå till 30 miljoner kronor. Myndigheternas kostnader är emellertid osäkra, särskilt mot bakgrund av att det är svårt att bedöma vilka effekter promemorians förslag får för de olika myndigheterna. En närmare bedömning vad gäller resursbehoven får göras i samband med beredningen av remissvaren. Samtliga administrativa kostnader bör finansieras med medel från intäkterna av trängselskatten.

Sammantaget beräknas en trängselskatt, efter beaktande av de administrativa kostnaderna, inledningsvis ge ett överskott om 360 miljoner kronor per år. Det måste dock understrykas att det under perioden juli till december 2007 kommer att uppstå ett underskott om cirka 130 miljoner kronor. Skälet till underskottet är framförallt de höga kostnader som Vägverket har i samband med igångsättandet av uppörden samt att skatt enbart tas ut under ett begränsat antal månader under 2007.

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

7.2 Effekter av trängselskatten för den enskilde

Om bruttokostnaden för trängselskatten antas uppgå till 8 000 kronor per år innebär det för en inkomsttagare med en marginalsatt på 56,5 procent

att den årliga nettokostnaden för trängselskatten blir ca 3 500 kronor, om utgiften för trängselskatten får dras av. För en inkomstagare som enbart betalar kommunal inkomstskatt med exempelvis en marginalsatt på 32,7 procent blir den årliga nettokostnaden ca 5 400 kronor.

7.3 Konsekvenser för småföretag

Som angetts vid införandet av lagen om trängselskatt gäller generellt att trängselskatten får två motverkande effekter för berörda företag, dels leder ökade skattebetalningar till ökade transportkostnader, dels blir trafiken mindre vilket medför att vissa transporter sker snabbare. Transportkostnader utgör dock oftast en begränsad del av företagets totala kostnader. De ekonomiska effekterna varierar också mellan olika typer av verksamheter. Det kan emellertid konstateras att de ökade kostnaderna begränsas med den föreslagna avdragsrätten. För en närmare redogörelse för konsekvenserna av en trängselskatt hänvisas till förslaget om införandet av lagen om trängselskatt (prop. 2003/04:145 s. 105).

7.4 Miljö- och hälsoeffekter

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

8 Användandet av intäkterna från trängselskatten

8.1 Finansiering av infrastruktur

Förslag: En fond inrättas för överföring av intäkterna från trängselskatten till investeringar i väginfrastruktur
--

Avsikten är att intäkterna från en trängselskatt skall kunna användas till att finansiera en del av nödvändiga investeringar i infrastrukturen.

I förhandlingsmannens delrapport föreslås att en fond skall skapas dit anslag för väginvesteringar för Stockholm förs över. Förhandlingsmannen menade vidare att det är avgörande för trovärdigheten för systemet att användning av intäkterna från trängselskatten inte ersätter ordinarie finansiering av vägprojekt. Användningen av intäkterna från trängselskatten måste kunna följas och medföra ett tillskott som används för att skynda på utvecklingen av väginfrastrukturen i regionen.

Enligt förhandlingsmannen kan delar av fonden användas för lån till projekt som behöver en snabbare byggtakt eller där en tidigare byggstart bedöms särskilt angelägen. Dessa lån skall sedan återbetalas till fonden

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

Inrättandet av en fond på sätt som beskrivits av förhandlingsmannen är en lämplig åtgärd för att överföra intäkterna från trängselskatten till investeringar i väginfrastrukturen. Frågan hur intäkterna bör disponeras berörs inte närmare i denna promemoria, utöver att intäkterna ska användas till satsningar i vägnätet i Stockholmsregionen, exempelvis Förbifart Stockholm.

Regeringen har i förhandlingsmannens uppdrag uttalat sin avsikt att inhämta synpunkter från Grundlagsutredningen (Ju 2004:11) angående möjligheterna att tillåta uttag av regionalt eller kommunalt beslutade vägavgifter i syfte att finansiera transportinfrastruktur. Med sådana vägavgifter blir också användandet av intäkterna en fråga för den lokala eller regionala nivån att besluta om.

8.2 Hanteringen av intäkterna från trängselskatten

Inkomster från trängselskatten kan redovisas mot inkomstitel på statsbudgetens inkomstsida. På statsbudgetens utgiftssida kan anvisas två nya anslag. Det ena anslaget avräknas med de uppbördskostnader m.m. som Vägverket, Skatteverket, Domstolsverket och Kronofogdemyndigheten har till följd av trängselskatten. Det andra anslaget, som skall svara för fonduppbyggnaden, kan utgöras av nettot mellan inkomster av trängselskatt å ena sidan och uppbördskostnader å andra sidan. Årligen förs ett belopp motsvarande anvisat anslag till ett räntebärande Trängselskattekonto i Riksgäldskontoret som utgör själva fonden som successivt ackumuleras.

I en budgeteringsfas är de olika beräkningarna mer eller mindre osäkra. Det budgeterade nettoöverskottet som kommer att tillföras kontot i Riksgäldskontoret ett visst år kommer därför att avvika från det faktiska överskottet. En justering som beaktar denna differens kommer att ske vid budgeteringen, med två års eftersläpning. På så vis kommer den faktiska fonden att avspegla det faktiska överskottet med två års eftersläpning med undantag för att fondtillgångarna också förräntas.

9 Författningskommentar

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

5 §

Bussar, miljöbilar, diplomatfordon, utryckningsfordon och bilar med parkeringstillstånd för rörelsehindrade som fått dispens enligt 6 §, undantas från skatteplikt. Av punkten 2 i övergångsbestämmelserna framgår att undantaget för miljöbilar begränsas till en period om fem år, dvs. till och med den 30 juni 2012.

6 §

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

Upphävandet av 7 §

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

13 §

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

14 §

Den lägre tilläggsavgiften i kombination med ett högsta belopp för den sammanlagda avgiften under en kalendermånad i paragrafens *första stycke*, innebär att tilläggsavgift kan påföras för högst tio skattebeslut i månaden för en skattskyldig. Om fordonet byter ägare kan däremot tilläggsavgift åter påföras under samma månad.

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

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

15 §

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

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

19 §

Se kommentaren till 7 §.

Bilagan

Lydelsen av bilagan motsvarar tidigare gällande lydelse bortsett från att det under *punkten 2* anges att trängselskatt inte tas ut under juli månad. Den betal fria månaden kommenteras i avsnitt 4.1. Den i bilagan infogade kartan motsvarar den senaste lydelsen av den tidigare gällande kartan (se prop. 2004/05:151).

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

9 kap.

4 §

Det tidigare gällande generella avdragsförbudet i *andra stycket* tas bort. Bestämmelsen avhandlas närmare i avsnitt 6.

12 kap.

27 §

I den nu gällande lydelsen av paragrafen räknas inte trängselskatt upp som en avdragsgill utgift för användande av infrastruktur. Det framgår av förarbetena till motsvarande bestämmelse i kommunalskattelagen att till sådana utgifter skulle inte hänföras sådant som i statsrättslig mening är en skatt (prop. 1993/94:90 s. 106). Eftersom trängselskatt skall vara avdragsgill även vid resor till och från arbetet anges i paragrafens *fjärde stycke* därför uttryckligen att trängselskatt är avdragsgill.

16 kap.

17 §

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