

# Promemoria

## Nya regler om beslut och betalning avseende trängselskatt m.m.

---

### Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas förslag till ändringar i lagen (2004:629) om trängselskatt. Förslagen innebär bl.a. att ett beskattningsbeslut om trängselskatt skall omfatta en kalendermånad, i stället för som i dag ett kalenderdygn. Beslutet skall skickas ut till samtliga skattskyldiga. Till beslutet skall fogas en sammanställning av de passager som ligger till grund för beslutet. Skatten skall vara betald senast den sista dagen i månaden efter den månad som beslutet avser.

Vidare föreslås att expeditionsavgiften slopas. Tilläggsavgiften skall vara den enda avgift som utgår vid försenad betalning.

Det nu gällande undantaget från förvaltningslagens (1986:223) bestämmelser om underrättelse och motivering av myndighets beslut föreslås tas bort.

Ändringarna är avsedda att råda bot på vissa administrativa problem med betalningen av trängselskatt. Främst gäller det omständigheterna att betalning skall ske utan avisering och att betalningstiden är för kort. Förändringarna innebär stora förenklingar för de enskilda och för inblandade myndigheter. Myndigheternas totala kostnader för uppbörd och service beräknas minska liksom antalet omprövningsärenden m.m. när antalet beslut blir färre. Indrivningen förväntas fungera på ett bättre sätt när besluten avser en längre period och därmed också större belopp.

Utöver ändringarna av trängselskatten föreslås en mindre ändring av vägtrafikskattelagen (2006:227) vad gäller vilken myndighet som skall besluta om befrielse från dröjsmålsavgift.

# Innehållsförteckning

1	Lagtext.....	3
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt .....	3
1.2	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).....	6
2	Bakgrund .....	7
2.1	Inledning .....	7
2.2	Beslut om trängselskatt .....	7
2.3	Betalning av trängselskatt .....	8
2.4	Expeditionsavgift och tilläggsavgift .....	9
3	Nytt system för beslut om och betalning av trängselskatt.....	10
3.1	Inledning .....	10
3.2	Beslut om trängselskatt .....	10
3.3	Betalning av trängselskatt .....	11
3.4	Expeditionsavgift och tilläggsavgift .....	11
3.5	Omprövningsreglerna .....	12
3.6	Undantaget från förvaltningslagens bestämmelser om underrättelse och motivering av beslut .....	13
4	Trängselskatt och integritet .....	13
5	Förtydligande av bestämmelserna om vilken myndighet som skall ompröva dröjsmålsavgift .....	16
6	Ikraftträdande .....	16
7	Konsekvenser av förslaget.....	17
7.1	Effekter för de skattskyldiga.....	17
7.2	Offentligfinansiella effekter .....	17
8	Författningskommentar .....	19
8.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt .....	19
8.2	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).....	20

# 1 Lagtext

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:629) om trängselskatt<sup>1</sup>  
*dels* att 3 a och 13 §§ skall upphöra att gälla,  
*dels* att rubriken närmast före 13 § skall utgå,  
*dels* att 2, 11, 12, 14, 15, 17 och 18 §§ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §

Skatteverket är beskattningsmyndighet.

För beskattningsmyndighetens räkning skall Vägverket, genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret, besluta om trängselskatt, *expeditionsavgift* och tilläggsavgift samt verkställa uppbörd av sådan skatt och avgift, om inte annat följer av 15 eller 20 §.

För beskattningsmyndighetens räkning skall Vägverket, genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret, besluta om trängselskatt och tilläggsavgift samt verkställa uppbörd av sådan skatt och avgift, om inte annat följer av 15 eller 20 §.

### 11 §

Ett beskattningsbeslut skall fattas för varje bil, för vilken skattskyldighet enligt 9 § har inträtt. Varje beslut skall avse *ett kalenderdygn*.

Ett beskattningsbeslut skall fattas för varje bil, för vilken skattskyldighet enligt 9 § har inträtt. Varje beslut skall avse *en kalendermånad. Till beslutet skall fogas en sammanställning av månadens skattepliktiga passager.*

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

### 12 §<sup>2</sup>

Trängselskatt skall *utan uppmaning betalas* senast den *fjortonde* dagen efter den *dag* som *skattskyldigheten har inträtt*.

Trängselskatt skall *ha betalats* senast den *sista dagen i kalendermånaden* efter den *månad* som *beskattningsbeslutet avser*.

### 14 §<sup>3</sup>

Om trängselskatt *eller expeditonsavgift* inte betalas inom den tid som *angetts* i *en uppmaning enligt 13 § första stycket* eller 15 §

Om trängselskatt inte betalas inom den tid som *anges* i 12 § eller 15 § *fjärde* stycket, skall en särskild avgift (tilläggsavgift)

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 3 a och 13 §§ 2007:616.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2006:334.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2007:616.

*andra stycket, skall en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 200 kronor. Tilläggsavgift får påföras högst en gång per bil och kalenderdygn. Den sammanlagda tilläggsavgiften för en skattskyldig får inte överstiga 2 000 kronor per bil under en kalendermånad.*

Tilläggsavgift, obetald trängsel-skatt och obetald expeditionsavgift skall betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om tilläggsavgift.

påföras den skattskyldige med 500 kronor. Tilläggsavgift får påföras högst en gång per bil och kalendermånad.

Tilläggsavgift och obetald trängsel-skatt skall betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om tilläggsavgift.

#### 15 §<sup>4</sup>

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 30 dagar från beslutsdagen.*

*Om trängsel-skatt har betalats utan föregående betalningsuppsmaning, skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast tre veckor efter det att betalningen har skett. I annat fall skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast 60 dagar efter det att beslut om expeditionsavgift eller tilläggsavgift har fattats.*

Beskattningsmyndigheten skall ompröva beslut om sådan skatt eller avgift som avses i denna lag, om den skattskyldige begär det eller det finns andra skäl.

*En begäran om omprövning skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast 60 dagar efter beslutsdagen. När beskattningsmyndigheten på eget initiativ omprövar ett beslut enligt första stycket, skall omprövningsbeslut meddelas inom 60 dagar efter det första beslutet.*

*Om något beslut i en fråga enligt denna lag inte har fattats, får beskattningsmyndigheten besluta i frågan senast 60 dagar efter det att skattskyldigheten enligt 9 § har inträtt. Om beslutet avser ett beslut om tilläggsavgift, skall fristen i stället löpa från dagen för beslutet om trängsel-skatt.*

*Skatt eller avgift som har beslutats enligt första eller tredje*

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2007:616.

*stycket skall betalas inom 30 dagar från beslutsdagen.*

17 §<sup>5</sup>

Bestämmelserna i 17 kap. 2 och 2 a §§ samt 19 kap. 6 § första och tredje styckena skattebetalningslagen (1997:483) skall tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift enligt denna lag. Med *skatt avses även expeditionsavgift och med skattetillägg* skall då i stället avses tilläggsavgift.

Bestämmelserna i 17 kap. 2 och 2 a §§ samt 19 kap. 6 § första och tredje styckena skattebetalningslagen (1997:483) skall tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift enligt denna lag. Med skattetillägg skall då i stället avses tilläggsavgift.

18 §

Beskattningsmyndigheten får, självmant eller efter ansökan av den skattskyldige, besluta att trängselskatt, *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.

Beskattningsmyndigheten får, självmant eller efter ansökan av den skattskyldige, besluta att trängselskatt 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.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2006:241.

## 1.2 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 17 § vägtrafikskattelagen (2006:227) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### **17 §**

En avgift (*dröjsmålsavgift*) skall tas ut för varje fordon där vägtrafikskatt inte betalas inom den tid och i den ordning som har bestämts enligt denna lag.

Om anstånd med betalning av skatten har beviljats enligt 8 eller 9 §, skall dröjsmålsavgift tas ut endast på det skattebelopp som inte har betalats senast vid anståndstidens slut.

*Skatteverket får medge befrielse helt eller delvis från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift, om det finns särskilda skäl.*

I övrigt gäller bestämmelserna i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

I övrigt gäller bestämmelserna i 1–5 och 7 §§ lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

## 2 Bakgrund

### 2.1 Inledning

Trängselskatt har under en försöksperiod från och med den 3 januari 2006 till och med den 31 juli 2006 tagits ut i Stockholm. Reglerna om uttag av trängselskatt finns i lagen (2004:629) om trängselskatt (prop. 2003/04:145, bet. 2003/04:SkU35, rskr. 2003/04:265). Riksdagen har beslutat att trängselskatten åter skall införas i Stockholm från och med den 1 augusti 2007 (prop. 2006/07:109, bet. 2006/07:SkU19, rskr. 2006/07:212).

En av regeringen utsedd förhandlingsman har fått i uppdrag att bland annat utvärdera hur vägavgifter i form av trängselskatter kan vara en del av finansieringen av väginfrastrukturen i Stockholms län (dnr N2006/9229/IR). Förhandlingsuppdraget skall slutrapporteras senast den 1 december 2007. I en delrapport från den 30 januari 2007 har förhandlingsmannen lämnat ett antal förslag till förändringar i utformningen av trängselskatten. Flera av dessa förslag behandlas i ovan nämnda prop. 2006/07:109 om införande av trängselskatt i Stockholm.

Förhandlingsmannen föreslår i sin delrapport att betalningstiden för trängselskatt förlängs från 14 dagar till fem veckor. Genom en sådan förlängning av tiden för inbetalning skulle det bli enklare att betala in trängselskatt, eftersom detta då kan göras i slutet av varje månad i samband med att övrig hushållsekonomi sköts. Regeringen har i prop. 2006/07:109 (s. 16 och 17) uppmärksammat frågan och uttalat att det är angeläget att förenkla betalningsrutinerna för trängselskatten. Enbart en förlängning av betalningstiden innebär dock inte att antalet skattebeslut minskar varför regeringen uttalade att det bör utredas om månatliga debiteringar av trängselskatt kan införas.

### 2.2 Beslut om trängselskatt

Skattskyldighet för trängselskatt uppkommer redan när ett skattepliktigt fordon passerar en betalstation, 9 § lagen om trängselskatt. Skattskyldig för trängselskatt är den som vid skattskyldighetens inträde är registrerad ägare till bilen enligt vägtrafikregistret, 8 § samma lag.

Ett beskattningsbeslut fattas för varje bil som gjort en skattepliktig passage, dvs. passerat en betalstation. Ett beskattningsbeslut skall avse de skattepliktiga passager som gjorts under ett kalenderdygn, 11 § lagen om trängselskatt. Den skattskyldige får ingen särskild underrättelse om att han blivit skattskyldig till trängselskatt. Först om trängselskatten inte betalas i tid, dvs. inom 14 dagar från den skattepliktiga passagen, får den skattskyldige en skriftlig påminnelse och påförs även en expeditionsavgift. Expeditionsavgiften och den obetalda trängselskatten skall vara betald senast 30 dagar efter dagen för beslutet om expeditionsavgift.

Under trängselskatteförsöket kunde fordonsägaren se sina skattebeslut, både betalda och obetalda, via Internet på webbsidan ”Mina skattebeslut”. Senast klockan 07.00 dagen efter passage fanns information om föregående dags skattebeslut tillgänglig tillsammans med andra betalda och obetalda skattebeslut. Fordonsägaren loggade in genom att ange

fordonets registreringsnummer och den femsiffriga behörighetskoden från registreringsbeviset, alternativt med e-legitimation. På webbsidan ”Mina skattebeslut” visades skattebeslutet normalt som betalt dagen efter det att pengarna fanns på Vägverkets konto.

Under försöket fattades det i genomsnitt 104 000 skattebeslut per dag eller 2,1 miljoner beslut per månad. När trängselskatten nu har återinförts i Stockholm beräknas antalet beslut vara i princip detsamma.

## 2.3 Betalning av trängselskatt

Trängselskatt skall betalas av den skattskyldige utan uppmaning. Den skattskyldige får således inget beskattningsbeslut, utan måste i princip själv hålla reda på vad som skall betalas och vid vilken tidpunkt.

När trängselskatten infördes på försök skulle betalning ske inom fem dagar från det att skattskyldigheten inträdde, dvs. fem dagar efter passage av en betalstation. Avsikten var att en s.k. transponder skulle monteras i bilen och registrera skattepliktiga passager. Med en transponder i bilen skulle också skatten betalas automatiskt direkt i anslutning till passagen. Att fullgöra betalningen inom fem dagar skulle då inte innebära något problem för den skattskyldige. Eftersom det var frivilligt att montera en transponder infördes regler om senaste dag för betalning och en möjlighet att betala på bl.a. Pressbyrån. För att underlätta för dem som inte hade transponder, utsträcktes betalningsfristen senare under försökstiden till 14 dagar (se prop. 2005/06:198). Förhandlingsmannen har pekat på att transpondern i uppbördssystemet kan tas bort. Med den träffsäkerhet som numera finns vid den automatiska kameraavläsningen finns det inte längre något behov av transponder. Transpondrarna har inte heller använts som beskattningsunderlag, utan har enbart haft en kontrollfunktion.

Under försöket med trängselskatt fanns flera sätt att betala på och efter hand utökades betalningsmöjligheterna. De flesta betalade automatiskt med autogiro, men det gick också att betala över disk på Pressbyrån eller 7-Eleven i hela landet, med kort via Internet eller på bank och via internetbank. Det var möjligt att få information om hur mycket som skulle betalas hos Vägverkets kundtjänst, på webbsidan ”Mina skattebeslut” eller i samband med betalning på Pressbyrån och 7-Eleven.

Autogiro var det vanligaste sättet att betala trängselskatt på under försöksperioden. Cirka 63 procent av alla beskattningsbeslut betalades på detta sätt. Den som hade autogiro behövde inte hålla reda på när de olika skattebesluten skulle betalas. Förutsatt att pengar fanns på bankkontot överfördes skatten automatiskt i rätt tid till Vägverkets konto för trängselskatt. Alla som tecknade avtal om autogiro fick en transponder att sätta upp i framrutan. Med transpondern ökade tillförlitligheten i systemet och säkerheten för fordonsägaren. Transpondern lånades kostnadsfritt från Vägverket.

Ett annat sätt att betala trängselskatt var över disk på Pressbyrån och 7-Eleven runt om i Sverige. Cirka 24 procent av alla beskattningsbeslut betalades på detta sätt. Den som betalade uppgav fordonets registreringsnummer. Personalen såg i systemet vilka obetalda skattebeslut som fanns



för det aktuella fordonet och kunden kunde själv välja vilket eller vilka skattebeslut som skulle betalas.

Betalning till Vägverkets konto för trängselskatt via Plus- eller Bankgiro kunde göras via internetbank, på bankkontor, Svensk Kassaservice eller genom bankernas kuverttjänster. Det var cirka 13 procent av beskattningsbesluten under försöket som betalades via bank. Den som betalade via bank eller internetbank fyllde själv i Plusgiro- eller Bankgironummer och det aktuella skattebeloppet på blanketten eller formuläret. Obligatoriska uppgifter vid varje inbetalning var fordonets registreringsnummer och datum då passagen ägt rum. Vanligen påfördes en extra avgift om skatten betalades på bankkontor och med kuverttjänsterna. Avgiften varierade mellan bankerna. Inga avgifter tillkom vid betalning via internetbank. Efter cirka halva försöksperioden infördes möjligheten att betala med kredit- och betalkort via Internet. Genom denna tjänst kunde man också enkelt betala via sin internetbank.

Ovan nämnda betalningsrutiner har inte ändrats, utan de är desamma nu när trängselskatten återinförts i Stockholm.

## 2.4 Expeditionsavgift och tilläggsavgift

Om den skattskyldige inte självmant betalar trängselskatten inom 14 dagar utgår en skriftlig betalningsuppmaning och den skattskyldige påförs också en expeditionsavgift. Expeditionsavgiften infördes för att kostnaden för det allmänna för att skicka en uppmaning inte skall bäras av systemet utan av den person som inte betalar inom den föreskrivna tiden (prop. 2003/04:145 s. 55). Expeditionsavgiften uppgår för närvarande till 70 kronor per betalningsuppmaning, 6 § förordningen (2004:987) om trängselskatt. Detta belopp – obetald trängselskatt samt expeditionsavgift – skall vara betalt senast 30 dagar efter dagen för beslutet om expeditionsavgift.

Underlåter den skattskyldige att betala expeditionsavgift och trängselskatt inom tidsfristen, påförs en tilläggsavgift med 200 kronor. Tilläggsavgiften samt det tidigare obetalade beloppet skall vara betalt inom 30 dagar från beslutet om tilläggsavgift. Avgiften motsvarar enligt förarbetena de förseningsavgifter som tas ut enligt skattebetalningslagen (1997:483) och taxeringslagen (1990:324), se prop. 2003/04:145 s. 56–58. Syftet med avgiften är att förmå de skattskyldiga att betala i tid. Tilläggsavgift får påföras högst en gång per kalenderdygn (dvs. en gång per beskattningsbeslut och inte en gång per skattepliktig passage) och får inte överstiga 2 000 kronor per kalendermånad och bil.

## 3 Nytt system för beslut om och betalning av trängselskatt

### 3.1 Inledning

Vissa omständigheter i det befintliga systemet för beslut om och betalning av trängselskatt har medfört att systemet har utsatts för kritik. Det som kritiken främst har riktat sig mot är att betalning skall ske utan att den skattskyldige fått något beskattningsbeslut, samt att det är svårt att betala och veta vad och hur mycket som skall betalas. När fristen för betalning var fem dagar förekom även synpunkter på att betalningstiderna var alltför korta. Huruvida betalningsfristerna upplevdes som korta även efter det att de förlängdes till 14 dagar går inte att med säkerhet säga.

Det är viktigt att systemet med beskattningsbeslut och betalning av trängselskatt är enkelt och tydligt. Det är också angeläget att systemet är så enkelt som möjligt att administrera, såväl för myndigheter som företag och enskilda.

### 3.2 Beslut om trängselskatt

**Förslag:** Ett beskattningsbeslut skall avse en kalendermånad. En sammanställning av månadens skattepliktiga passager skall fogas till beslutet.

**Skälen för förslaget:** Ett beskattningsbeslut om trängselskatt föreslås avse en längre period än vad som nu gäller. Beskattningsbeslutet skall avse alla skattepliktiga passager under en kalendermånad i stället för under ett kalenderdygn. Beslutet skall skickas ut till den skattskyldige i början av varje månad. Således skall till exempel det beslut som avser maj månads passager skickas ut till de skattskyldiga i början av juni. Till beslutet skall fogas en sammanställning av de skattepliktiga passager som ligger till grund för beslutet.

Genom denna nya ordning kommer samtliga som skall betala trängselskatt att få ett beskattningsbeslut. Beslutet kommer att innehålla uppgifter om hur mycket som skall betalas och vilka passager som föranlett betalningsskyldigheten. Att få en debitering varje månad får anses innebära en avsevärd förenkling för alla skattskyldiga, både enskilda och företag, jämfört med nuvarande system.

Skattskyldighet för trängselskatt inträder även fortsättningsvis när fordonet passerar en betalstation. Till skillnad från i dag skall dock betalningstiden vara kopplad till beskattningsbeslutet och inte till skattskyldighetens inträde. Eftersom ett beskattningsbeslut skall fattas för varje kalendermånad och tillsändas den skattskyldige, och betalningstiden är beroende av när beslutet fattades, kan bestämmelsen om att betalning skall ske ”utan uppmaning” tas bort. Att det tidigare angavs i lagtexten att betalning skulle ske utan uppmaning hade sin grund i att betalningstiden började räknas från själva passagen. Den nu föreslagna ändringen innebär således inte att den skattskyldige inte behöver betala

trängselskatt om denne inte fått någon uppmaning. Precis som tidigare är det fortfarande den skattskyldige som har det yttersta ansvaret för att korrekt skatt blir betald i rätt tid.

### 3.3 Betalning av trängselskatt

**Förslag:** Betalning skall ske senast den sista dagen i månaden efter den månad som beskattningsbeslutet avser.

**Skälen för förslaget:** Många av de synpunkter som framförts mot trängselskatten i ljuset av försöksperioden riktar sig mot betalningssystemet. Det upplevdes som krångligt att inom en kort tid betala utan uppmaning och att hålla ordning på vilket belopp som skall betalas. Som ovan angivits finns det dock flera olika sätt att betala på och flera olika ställen att gå till för att få reda på vilket belopp som skulden uppgår till. De största problemen får därför antas vara att den skattskyldige inte får någon avisering av skatten samt de relativt korta betalningsfristerna. Förslaget om månadsdebitering är avsett att råda bot på även dessa problem.

Förslaget innebär att betalning skall göras senast den sista dagen i kalendermånaden efter den månad som beskattningsbeslutet avser. Således kommer betalning av trängselskatt för de allra flesta att fungera som betalning av vilken annan räkning som helst. Beskattningsbeslutet kommer i början på månaden, avser transaktioner under månaden innan och skall betalas innan månaden är slut. Betalningsfristen kommer därmed att bli något längre än tidigare. När beskattningsbeslutet skickas ut till den skattskyldige bör det också åtföljas av en avisering. Den stora vinsten för de skattskyldiga är framför allt att betalning inte behöver göras förrän i slutet av månaden och att betalning av trängselskatt därmed kan ske i samband med att övrig hushållsekonomi sköts.

Vägverket kommer även i fortsättningen att erbjuda skattskyldiga att teckna avtal om autogiro. De som har autogiro behöver inte bry sig om förfallodagar och liknande, eftersom skatten dras automatiskt från ett designerat konto, men de skall självklart få ett beslut.

### 3.4 Expeditionsavgift och tilläggsavgift

**Förslag:** Bestämmelserna om expeditionsavgift slopas. Om betalning inte sker inom föreskriven tid skall en tilläggsavgift påföras med 500 kronor.

**Skälen för förslaget:** Nuvarande bestämmelser om expeditionsavgift och tilläggsavgift beskrivs i avsnitt 2.4.

Om förslaget om månadsdebitering av trängselskatt införs, bortfaller behovet av en expeditionsavgift. Expeditionsavgiften är i dag avsedd att täcka kostnaderna för den skriftliga påminnelse som skickas ut innan beslut om tilläggsavgift fattas i de fall den skattskyldige inte betalar i rätt tid. Den skattskyldige kommer enligt förslaget att få ett beslut vid debiteringen med en tydligt angiven sista inbetalningsdag. Något behov av en påminnelse innan tilläggsavgift påförs kan därför inte anses

föreligga. På samma sätt som i dag skall det även i det nya systemet gå ut totalt två betalningsuppsmaningar avseende trängselskatten, en i form av ett grundbeslut och en vid beslut om tilläggsavgift. Med hänsyn till det sagda finns det efter införandet av ett tydligt beskattningsbeslut inte längre någon anledning att skicka ut en uppmaning inklusive expeditionsavgift om det ursprungliga debiteringen inte betalas i tid. Expeditionsavgiften kan därför tas bort.

Förslaget innebär att ett beskattningsbeslut om trängselskatt skall avse alla skattepliktiga passager under en kalendermånad. Under dessa förutsättningar framstår en tilläggsavgift om 200 kronor som låg i relation till att det totala skattebeloppet kan uppgå till 1 380 kronor under en månad. Det är viktigt att tilläggsavgiften är av sådan storlek att den utgör ett effektivt påtryckningsmedel för att betala trängselskatt i rätt tid. Det är även med hänsyn till en effektiv indrivningsverksamhet nödvändigt att avgiften är tillräckligt hög. Det får därmed anses rimligt att höja tilläggsavgiften till 500 kronor per beslut.

### 3.5 Omprövningsreglerna

**Förslag:** Bestämmelserna om omprövning skall förtydligas. Det införs en tidsfrist inom vilken Skatteverket får meddela omprövningsbeslut på eget initiativ. Tidsfristen är densamma som gäller för de skattskyldigas begäran om omprövning, dvs. 60 dagar från dagen för det omprövade beslutet. Dessutom skall det klart framgå av lagtexten att Skatteverket får meddela beslut om trängselskatt utan att beslutet föregåtts av ett automatiserat beslut från Vägverket.

**Bakgrunden till förslaget:** I 15 § första stycket lagen om trängselskatt anges att beskattningsmyndigheten (Skatteverket, se 2 § första stycket) 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. Med skrivningen ”ompröva och meddela beslut” följer även en rätt att meddela grundbeslut om trängselskatt och således inte bara en skyldighet att meddela omprövningsbeslut.

Av andra stycket följer att sådan skatt eller avgift som har beslutats enligt första stycket skall betalas inom 30 dagar från dagen för beslutet.

Tredje stycket innehåller bestämmelser om inom vilken tid den skattskyldige skall inkomma med en begäran om omprövning. Om trängselskatt har betalats utan föregående betalningsuppsmaning, skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast tre veckor efter det att betalningen har skett. I annat fall skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast 60 dagar efter det att beslut om expeditionsavgift eller tilläggsavgift har fattats.

**Skälen för förslaget:** Regeln om när en begäran om omprövning skall komma in, när den skattskyldige betalat trängselskatten utan uppmaning, kan tas bort eftersom de skattskyldiga nu alltid skall få ett beskattningsbeslut.

En begäran om omprövning skall ha kommit in senast 60 dagar efter dagen för beslutet. Bestämmelsen föreslås kompletteras med en regel om

inom vilken tid som beskattningsmyndigheten måste meddela beslut om omprövning på eget initiativ. Det förefaller lämpligt att beskattningsmyndigheten har samma tidsfrist som de skattskyldiga när det gäller omprövningar. Det torde finnas ett värde för den skattskyldige att veta att någon ändring inte kommer att kunna ske av skattebeslutet när den egna fristen för att ge in en begäran om omprövning har gått till ända. Tidsfristen för när beskattningsmyndigheten senast självmant får ompröva ett beslut bör därför sättas till 60 dagar.

Den föreliggande rätten för Skatteverket att meddela grundbeslut om trängselskatt framgår inte tillräckligt tydligt av lagtexten. I syfte att avhjälpa detta föreslås att en uttrycklig bestämmelse införs, som anger att om något beslut i en fråga inte har fattats, får beskattningsmyndigheten besluta i frågan. Ett sådant beslut skall meddelas senast 60 dagar efter det att skattskyldigheten har inträtt, dvs. när den skattepliktiga passagen gjordes. Om Skatteverket meddelar ett beslut om tilläggsavgift skall dock detta beslut fattas senast 60 dagar efter beslutet om trängselskatt.

### 3.6 Undantaget från förvaltningslagens bestämmelser om underrättelse och motivering av beslut

**Förslag:** Undantaget från förvaltningslagens bestämmelser om underrättelse och motivering av beslut skall upphöra att gälla.

**Skälen för förslaget:** I samband med införandet av trängselskatt i Stockholm (prop. 2006/07:109, bet. 2006/07:SkU19, rskr. 212) infördes även ett undantag från bestämmelserna i förvaltningslagen (1986:223) om underrättelse och motivering av myndighets beslut. Eftersom antalet skattebeslut är väldigt många när det fattas ett beslut per bil och kalenderdygn skulle kostnaderna för utskick och administration bli betydande om varje skattskyldig skulle underrättas om beslutet. Undantaget motiverades även med att den rättsförlust som kan drabba den enskilde bedömdes vara begränsad i förhållande till de administrativa kostnaderna.

När det nu föreslås att månadsdebiteringar skall införas avseende trängselskatten finns det inte längre något behov av den nämnda undantagsregeln. Samtliga skattskyldiga kommer varje månad att få ett beslut till vilket det är fogat en sammanställning av alla de skattepliktiga passager som gjorts med den skattskyldiges bil under månaden. Myndighetens skyldighet att underrätta om ett beslut enligt 21 § förvaltningslagen är därmed uppfyllt. Att ange de passager som ligger till grund för den totala debiteringen får i detta fall även anses uppfylla förvaltningslagens krav på motivering av ett beslut.

## 4 Trängselskatt och integritet

Överväganden rörande den personliga integriteten har varit ett viktigt inslag i trängselskatten och behandlades utförligt i prop. 2003/04:145 s. 90–104. Integritetsaspekterna kommenterades även i samband med

återinförandet av trängselskatt i Stockholm, se prop. 2006/07:109 s. 16. Dessa frågeställningar gör sig gällande även vid införande av det nu föreslagna nya besluts- och betalningsförfarandet.

Regler om hur länge det material som har tagits upp vid kameraövervakning inom ramen för systemet med trängselskatt får bevaras finns i 3 kap. 6 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Av bestämmelsen framgår att uppgifter om trängselskatt skall, om skatten har betalats och omprövning inte har begärts, gallras ur vägtrafikregistret när fristen enligt 15 § tredje stycket lagen (2004:629) om trängselskatt för begäran om omprövning har gått ut. Detta innebär att materialet i normalfallet, då trängselskatten har betalats i tid, skall gallras från registret senast fem veckor efter den skattepliktiga passagen. Den exakta tiden beror på när skatten betalas, eftersom omprövningsfristen är tre veckor från inbetalningsdagen. Om skatten inte betalas i tid och den skattskyldige påförs expeditionsavgift och eventuellt tilläggsavgift är omprövningsfristen 60 dagar från dagen för beslutet om den tillkommande avgiften. Materialet kan i dessa fall bevaras som längst cirka 100 dagar, beroende på när beslutet om tilläggsavgift fattas. Om den skattskyldige har begärt omprövning skall uppgifterna i stället gallras när en begäran eller ett överklagande enligt 19 § lagen om trängselskatt slutligt har prövats. Under dessa förhållanden får således materialet bevaras tills ärendet eller målet har avgjorts vilket kan innebära en väsentligt längre tid. Om skatten inte har betalats, skall uppgifterna gallras när fordringen har preskriberats. Material från registreringen av de skattepliktiga passagerna som inte behövs för att fatta ett beslut om trängselskatt skall gallras omedelbart.

Om det nu föreslagna systemet för beslut och betalning av trängselskatt införs kommer materialet att bevaras under en längre tid än tidigare, eftersom betalningsfristerna föreslås bli mer generösa. I normalfallet, när skatten betalas i tid, kommer materialet att gallras mellan 60–90 dagar från den skattepliktiga passagen i stället för de maximala 35 dagar som gäller i dag. Skillnaden beror främst på att omprövningsfristen föreslås utgå från dagen för beslutet om trängselskatt och inte som i dag från inbetalningsdagen. Dessutom föreslås beskattningsbeslutet fattas för en kalendermånad i efterskott, vilket innebär att beslutet varifrån omprövningsfristen räknas kan vara fattat upp till en månad efter den skattepliktiga passagen. Om beslut om tilläggsavgift har fattats, kan materialet med det föreslagna systemet bevaras i upp till cirka 120 dagar. När den skattskyldige begärt omprövning eller överklagat blir det ingen skillnad i gallringsreglerna. Materialet får då bevaras till dess ärendet eller målet är slutligt avgjort.

Det förhållandet att gallringsfristerna för det underliggande bildmaterialet till beslut om trängselskatt förlängs, är en oundviklig effekt av förslaget att förlänga betalningstiderna och att beskattningsbeslut skall fattas i efterhand. Det är självklart nödvändigt att upptagningarna från kameraövervakningen bevaras till dess det står klart att den skattskyldige inte har några invändningar mot beslutet. Beslutens giltighet kräver att bevisning om passagen finns i de fall detta blir aktuellt. Förlängning av tiden för bevarande av materialet kan därför inte, och särskilt inte i ljuset av syftet med förlängningen, anses inverka menligt på de skattskyldigas personliga integritet.

Skatteverket har påtalat vissa problem med gallringsreglerna. Ett problem är att en utredning i ett ärende om t.ex. expeditionsavgift kräver tillgång till andra skattebeslut för samma skattskyldig för att den skattskyldiges invändningar skall kunna bemötas. Det kan röra sig om att den skattskyldige hävdar att denne betalat det aktuella skattebeloppet men det i själva verket varit ett annat skattebelopp som betalats. Eftersom Vägverket tolkat ”uppgifter om trängselskatt” i 3 kap. 6 § förordningen om vägtrafikregister som samtliga uppgifter om ett skattebeslut, finns det i dessa fall inte kvar några som helst uppgifter om skattebesluten från näraliggande dagar. För att rättssäkert kunna handlägga utredningar vid begäran om omprövning och liknande anser Skatteverket att gallringsreglerna bör förtydligas så att det som gallras i huvudsak är de uppgifter som utgör underlag för besluten. Uppgifter som i regel kan gallras utan att påverka en utredning är enligt Skatteverket bilder från kameraövervakningen, uppgifter om klockslag för passagera samt vilka betalstationer som passerats. Övriga beslutsuppgifter, såsom registreringsnummer, skattskyldig, dag för beslutet, debiterat belopp och inbetalt belopp, bör enligt Skatteverkets mening gallras vid en betydligt senare tidpunkt.

Skatteverket framhåller även att det med hänsyn till den vid inkomst-taxeringen införda avdragsrätten för trängselskatt finns behov av att kunna kontrollera den skattskyldiges yrkande om avdrag för sådana kostnader.

Till stora delar är de frågeställningar som Skatteverket har väckt inte längre aktuella om systemet ändras till skattebeslut per månad. Det kommer som regel inte längre att råda någon tvekan om vilket skattebeslut som den skattskyldige har betalat. Ett yrkande om avdrag för kostnader för trängselskatt skall också kunna styrkas av den skattskyldige. Eftersom den skattskyldige med det föreslagna systemet får en sammanställning över de skattepliktiga passager som ligger till grund för beslutet, kan det inte anses föreligga några svårigheter för den skattskyldige att styrka sina kostnader. Det synes därför saknas anledning att ändra i gallringsreglerna så att den skattskyldiges uppgifter kan kontrolleras på mer än ett sätt.

Därutöver kan diskuteras om inte Skatteverkets uppfattning om vilka uppgifter som borde omfattas av gallringsbestämmelsen i förordningen är en korrekt tolkning av vad som gäller i dag, se prop. 2003/04:145 s. 101 första stycket. Där anges att med de aktuella uppgifterna avses t.ex. uppgifter om att ett fordon passerat en betalstation och när detta skedde. Om det visar sig att problemen med gallringen består även efter den föreslagna övergången till månadsbeslut, bör gallringsreglerna ses över.

Sekretess gäller avseende beslut om trängselskatt eller underlaget för bestämmande av sådan skatt vad gäller uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för passagen. Det förhållande att dessa uppgifter nu kommer att bifogas beskattningsbeslutet och sändas till den skattskyldige förändrar inte innehållet i sekretessreglerna. Att upplysa den skattskyldige om vilka skattepliktiga passager som dennes fordon har gjort under föregående månad kan inte anses vara till men för den skattskyldiges personliga integritet.

## 5 Förtydligande av bestämmelserna om vilken myndighet som skall ompröva dröjsmålsavgift

**Förslag:** Bestämmelserna om dröjsmålsavgift i vägtrafikskattelagen (2006:227) ändras så att det framgår att det är Skatteverket som skall ompröva beslut om dröjsmålsavgift.

**Skälen för förslaget:** Av 1 kap. 7 § vägtrafikskattelagen (2006:227) framgår att vad som sägs i lagen om vägtrafikskatt gäller även dröjsmålsavgift och ränta. Enligt bestämmelserna i 4 kap. vägtrafikskattelagen är det Skatteverket som skall ompröva ett beslut om vägtrafikskatt, och således även beslut om dröjsmålsavgift.

I den numera upphävda fordonsskattelagen (1988:327) fanns det i 63 § en bestämmelse som angav att beskattningsmyndigheten fick medge befrielse helt eller delvis från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift om det fanns särskilda skäl. När reglerna om dröjsmålsavgift överfördes till vägtrafikskattelagen slopades denna bestämmelse eftersom den bedömdes som överflödigt. Möjligheten att befria från dröjsmålsavgift följde i stället direkt av reglerna i 6 § lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift, se prop. 2005/06:65 s. 132.

Enligt 6 § lagen om dröjsmålsavgift är det dock den myndighet som har beslutat om avgiften som får befria från betalningsskyldigheten. När det gäller vägtrafikskatten fattas automatiserade grundbeslut av Vägverket för Skatteverkets räkning, se 1 kap. 2 § och 4 kap. 1 § vägtrafikskattelagen.

Det har således uppkommit en konflikt mellan regelsystemen. Enligt bestämmelserna i vägtrafikskattelagen skall Skatteverket ompröva beslut om dröjsmålsavgift, men enligt lagen om dröjsmålsavgift är det Vägverket som skall besluta om befrielse från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift. Av förarbetena till vägtrafikskattelagen framgår att någon förändring av tidigare gällande ordning inte varit avsedd, utan Skatteverket skall vara den myndighet som omprövar och befriar från dröjsmålsavgift. Det står därmed klart att avsikten även varit att behålla den särskilda möjligheten till befrielse från dröjsmålsavgift vid särskilda skäl som fanns i fordonsskattelagen. Denna befrielsemöjlighet skall således finnas vid sidan av den ordinära rätten till omprövning enligt bestämmelserna i 4 kap. vägtrafikskattelagen. Med hänsyn till det sagda föreslås att ett nytt tredje stycke införs i 5 kap. 17 § vägtrafikskattelagen där Skatteverkets möjlighet att befria från dröjsmålsavgift anges. Bestämmelsen motsvarar 6 § lagen om dröjsmålsavgift och den tidigare gällande 63 § fordonsskattelagen.

## 6 Ikraftträdande

De beslutande myndigheterna bör få god tid på sig att utforma sina system efter de föreslagna reglerna. Förslaget bör därför träda i kraft den 1 juli 2008. Med hänsyn till att juli är en betalningsfri månad kommer de



nya bestämmelserna om beslut och betalning att tillämpas första gången på de skattepliktiga passager som sker under augusti 2008.

## 7 Konsekvenser av förslaget

### 7.1 Effekter för de skattskyldiga

Det kommer att innebära fördelar för de skattskyldiga när systemet för debitering och betalning av trängselskatt ändras. Alla skattskyldiga kommer att få ett skattebeslut per månad och bil. I beslutet anges hur mycket som skall betalas och vilka skattepliktiga passager som ligger till grund för beslutet. Sista inbetalningsdag är den sista dagen i månaden efter den månad som beslutet avser och det datum som gäller skall tydligt framgå av skattebeslutet.

Omständigheterna med utebliven avisering och kort betalningsfrist, som tidigare kritiserats, kommer nu att undanröjas. Det kommer att bli lättare för alla skattskyldiga att betala trängselskatt. Inte minst underlättas administrationen för företagen. Antalet oavsiktliga försenade betalningar torde minska avsevärt. Olägenheten att behöva betala mitt i en kalendermånad undanröjs, eftersom sista inbetalningsdag nu kommer att bli den sista i efterföljande månad. De skattskyldiga behöver inte längre betala expeditionsavgift.

De undantag från förvaltningslagens (1986:223) regler om under rättelse och motivering av beslut som tidigare gällde kan tas bort. Detta innebär att de principer för myndighetsutövning som uttrycks i förvaltningslagen skall tillämpas i sin helhet även avseende trängselskatten. Rättssäkerheten för de enskilda förbättras genom att alla får ett beslut och ett tydligt underlag för beslutet.

En eventuell nackdel för de skattskyldiga har identifierats. När månadsdebiteringen skickas ut till de skattskyldiga kan det bli en mycket hög belastning på Vägverkets kundtjänst. Det kan förmodas att ärenden där skattskyldiga efterfrågar bildmaterial m.m. kommer att koncentreras till vissa tidpunkter. Det kan därmed också bli svårare för den enskilde att komma fram och få sin fråga besvarad direkt om inte Vägverket har full beredskap för denna ökning.

### 7.2 Offentligfinansiella effekter

I prop. 2006/07:109 om införande av trängselskatt i Stockholm beräknades de totala intäkterna till 740 miljoner kronor per år, se s. 29. Intäkterna från själva trängselskatten torde inte påverkas av de nu föreslagna förändringarna av skattebeslut och betalningsrutiner. Möjligen kan den initiala fullgörandegraden öka något med hänsyn till att antalet oavsiktliga fel avseende betalningarna minskar. Det kan vara så att det uppkommer negativa ränteeffekter för staten i och med att betalningsperioderna förlängs. Expeditions- och tilläggsavgifterna beräknades uppgå till 50 miljoner kronor. Expeditionsavgiften kommer nu att tas bort och tilläggsavgiften skall höjas. Intäkterna från tilläggsavgiften beräknas

uppgå till 87,5 miljoner kronor i det nya systemet. Totalt bör brutto-intäkterna från trängselskatten därmed öka med cirka 37,5 miljoner kronor.

Av myndigheterna är det Vägverket som har störst kostnader för hantering av trängselskatten. För Vägverkets del bör månadsdebitering av trängselskatt med tillhörande avisering minska komplexiteten i systemet, minska behovet av övervakning av de finansiella flödena och totalt sett medföra lägre transaktionskostnader. På kort sikt kommer dock kostnaderna för systemutveckling och kundtjänst att öka. Avskaffandet av expeditionsavgiften och ett förmodat minskat antal tilläggsavgifter kommer att medföra minskade kostnader för utskrifter och postbefordran. Relativt omgående skulle utskick av beskattningsbeslut kunna hanteras inom ramen för Vägverkets system för fordonsskatt. Inom detta område finns ett etablerat och effektivt system som i dag hanterar ungefär samma beslutsvolym som kan uppskattas för trängselskatten. På lite längre sikt skulle även betalningsutredningar och övriga betalningsrelaterade ärenden för trängselskatten kunna integreras med kundtjänsten avseende fordonsskatten, vilket kan antas innebära en minskning av de totala kostnaderna. Enligt Vägverkets beräkningar kommer månadsdebiteringar av trängselskatten att minska de totala driftskostnaderna för trängselskattesystemet med cirka 9 miljoner kronor per år, men först från andra året efter ändringarna och framåt. Med hänsyn till att hela utvecklingskostnaden för att anpassa systemen tas under första året (kostnad cirka 15 miljoner kronor) kommer det då att innebära en ökning av kostnaderna med cirka 6 miljoner kronor. Vägverket kommer att under år 2008 ta över och driva kundtjänsten för trängselskatten i egen regi i stället för den nuvarande köpta lösningen. När Vägverket övertar ansvaret är ambitionen att integrera kundtjänsterna för fordonsskatt och trängselskatt till en enhet. Detta antas möjliggöra ytterligare kostnadsbesparingar i storleksordningen 5–6 miljoner kronor per år till följd av effektivisering och förbättrade systemstöd.

Skatteverkets kostnader för att administrera trängselskatten beräknas till ca 7,7 miljoner kronor för år 2007 och beräknas därefter uppgå till 11,5 miljoner kronor årligen. Under de sju månader då försöket med trängselskatt var aktivt hanterade Skatteverket cirka 16 000 omprövningar. Av dessa ärenden avsåg uppskattningsvis en tredjedel expeditionsavgiften eller andra frågor relaterade till betalningsrutinerna. Med ett nytt system med månadsdebiteringar och avisering av det ursprungliga beslutet kommer med all sannolikhet antalet ärenden kopplade till sanktionsavgift på grund av sen betalning att minska. Även antalet ärenden om felaktiga passager kommer förmodligen att bli färre, men ett ärende kan i stället avse felaktiga passager under flera dagar. Det är därmed inte givet att Skatteverkets tidsåtgång för att behandla ärendena minskar i samma relation som antalet ärenden. Verkets kostnader kommer troligtvis att påverkas endast marginellt.

Förslaget bedöms medföra endast marginella effekter för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

Kronofogdemyndigheten bör få minskade indrivningskostnader med anledning av att antalet beslut, och därmed antalet indrivningsärenden, minskar. En förlängning av den period som beskattningsbeslutet omfattar innebär att antalet beskattningsbeslut minskar. Av indrivnings-

administrativa skäl är det således av stor vikt att kunna sammanföra betalningen av trängselskatten till längre perioder. Med ett beskattningsbeslut per kalendermånad uppnås en sådan ordning, vilket innebär att antalet ärenden som lämnas för indrivning till Kronofogdemyndigheten bör minska avsevärt. Kronofogdemyndighetens kostnader för att hantera trängselskatten beräknas uppgå till 2,3 miljoner kronor per år.

## 8 Författningskommentar

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

#### 2 §

Ändringen är föranledd av att bestämmelserna om expeditionsavgift har tagits bort.

#### *Upphävandet av 3 a §*

Paragrafen upphävs eftersom det inte längre finns något behov att ett undantag från förvaltningslagens (1986:223) bestämmelser, se avsnitt 3.6.

#### 11 §

Ändringen i *första stycket* innebär att ett beskattningsbeslut om trängselskatt skall avse en kalendermånad i stället för ett kalenderdygn. Till beslutet skall fogas en specifikation över de skattepliktiga passager som ligger till grund för beslutet.

#### 12 §

Betalningstiden för trängselskatt ändras. Skatten skall ha betalats senast den sista dagen i kalendermånaden efter den månad som beskattningsbeslutet avser.

#### *Upphävandet av 13 §*

Paragrafen upphävs eftersom expeditionsavgiften skall tas bort.

#### 14 §

I *första stycket* har hänvisningarna till de bestämmelser som anger frister för betalning ändrats. I stället för att som tidigare utgå från uppmaning och beslut om expeditionsavgift skall tiden nu räknas från grundbeslutet om trängselskatt. Tilläggsavgiften höjs från 200 kronor till 500 kronor. Av bestämmelsen framgår även att avgiften får påföras högst en gång per bil och kalendermånad, i stället för som tidigare en gång per kalenderdygn. Det saknas därför anledning att behålla sista meningen i första stycket som anger hur hög tilläggsavgiften maximalt kan bli under en månad.

Ändringarna i *andra stycket* är föranledda av att expeditionsavgiften har slopats.

#### 15 §

Ändringen i *första stycket* innebär i huvudsak att bestämmelsen begränsas till att avse omprövningsbeslut.

Tidsfristen för när en begäran om omprövning av trängselskatt skall ha kommit in flyttas till *andra stycket* från tredje stycket. Med hänsyn till att trängselskatt nu aldrig behöver betalas utan uppmaning har första meningen utgått. Begäran om omprövning skall ha kommit in senast 60 dagar efter det att beslutet fattades. Stycket kompletteras med en bestämmelse som anger att denna tidsfrist även skall gälla när beskattningsmyndigheten meddelar omprövningsbeslut på eget initiativ.

*Tredje stycket* är nytt. Bestämmelsen anger att om något beslut i en fråga enligt denna lag inte har fattats, får beskattningsmyndigheten besluta i frågan senast 60 dagar efter att skattskyldigheten enligt 9 § har inträtt. Bestämmelsen har utformats med 4 kap. 2 § tredje stycket vägtrafikskattelagen (2006:227) som förebild. Regeln avser att förtydliga att Skatteverket får meddela beslut om trängselskatt trots att det inte finns något tidigare automatiserat beslut från Vägverket. Vidare anges inom vilken tid ett sådant beslut skall fattas. Om Skatteverket fattar ett beslut om tilläggsavgift skall det fattas senast 60 dagar efter beslutet om trängselskatt. I annat fall skall Skatteverkets beslut fattas inom 60 dagar från det att skattskyldigheten inträdde.

*Fjärde stycket* utgörs i huvudsak av nuvarande andra stycket. Bestämmelsen anger att trängselskatt som beslutas enligt denna paragraf skall betalas inom 30 dagar från beslutsdagen.

#### 17 §

Ändringen är föranledd av att bestämmelserna om expeditionsavgift har tagits bort.

#### 18 §

Ändringen är föranledd av att bestämmelserna om expeditionsavgift har tagits bort.

## 8.2 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

### 5 kap.

#### 17 §

*Tredje stycket* är nytt. Stycket har införts för att klargöra att det är Skatteverket som skall besluta om befrielse från skyldighet att betala dröjsmålsavgift.

Bestämmelsen i nuvarande tredje stycket har flyttats till *fjärde stycket*. Bestämmelsen har ändrats så till vida att 6 § lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift har undantagits från tillämpningen. Den undantagna bestämmelsen omfattas i sak av det nya tredje stycket.