



REGERINGSKANSLIET

Remiss

2013-03-07

Fi2013/552

Finansdepartementet

Skatte- och tullavdelningen
Johan Lindqvist
Telefon 08-405 28 79

STOCKHOLMS STAD	
Kommunstyrelsen	
Registraturet	
Ink.	2013-03-12
Dnr:	001-427/2013
Till:	RJ

INKOM

den 2013-03-08

Serviceförvaltningen

Dnr...../20.....

**Betänkandet Trängselskatt- delegation, sanktioner och utländska fordon
(SOU 2013:3)**

Remissinstanser:

1. Justitieombudsmannen
2. Kammarrätten i Stockholm
3. Förvaltningsrätten i Stockholm
4. Förvaltningsrätten i Göteborg
5. Förvaltningsrätten i Linköping
6. Justitiekanslern
7. Domstolsverket
8. Åklagarmyndigheten
9. Rikspolisstyrelsen
10. Konsumentverket
11. Datainspektionen
12. Stockholms Handelskammare
13. Västsvenska Industri- och Handelskammaren
14. Länsstyrelsen i Stockholms län
15. Länsstyrelsen Västra Götalands län
16. Ekonomistyrningsverket
17. Kronofogdemyndigheten
18. Skatteverket
19. Juridiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet
20. Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan
21. Juridiska fakultetsstyrelsen, Lunds universitet
22. Naturvårdsverket
23. Regelrådet
24. Trafikverket
25. Transportstyrelsen
26. Trafikanalys
27. Konkurrensverket
28. Alingsås kommun
29. Borlänge kommun
30. Burlövs kommun

31. Eslövs kommun
32. Falkenbergs kommun
33. Gnesta kommun
34. Göteborgs kommun
35. Huddinge kommun
36. Kungsbacka kommun
37. Lerums kommun
38. Lidingö kommun
39. Linköpings kommun
40. Malmö kommun
41. Motala kommun
42. Mölndals kommun
43. Nacka kommun
44. Partille kommun
45. Sollentuna kommun
46. Solna kommun
47. Stockholms kommun
48. Sundbybergs kommun
49. Sundsvalls kommun
50. Upplands Väsby kommun
51. Uppsala kommun
52. Vellinge kommun
53. Växjö kommun
54. Landstinget i Uppsala län
55. Landstinget i Östergötland
56. Skåne läns landsting
57. Stockholms läns landsting
58. Västerbottens läns landsting
59. Västra Götalands läns landsting
60. BIL Sweden
61. Biltrafikens Arbetsgivareförbund
62. Föreningen Gröna Bilister
63. Göteborgsregionens kommunalförbund
64. Journalistförbundet
65. Motorbranschens Riksförbund
66. Motormännens Riksförbund
67. SL
68. Svensk Handel
69. Svensk Kollektivtrafik
70. Svenska Bussbranschens Riksförbund
71. Svenska Naturskyddsföreningen
72. Svenska Taxiförbundet
73. Svenska Transportarbetarförbundet
74. Svenskt Näringsliv
75. Sveriges kommuner och landsting
76. Sveriges Köpmannaförbund
77. Sveriges Radio
78. Sveriges Transportindustriförbund

79. Sveriges Åkeriföretag
80. Västtrafik AB

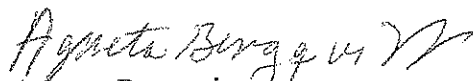
Remissvaren ska vara inkomna till Finansdepartementet **senast den 23 maj 2013**. Finansdepartementet är tacksamt för en kopia av remissvaret i elektronisk form (word-format). Filen ska skickas till fi.registrator@regeringskansliet.se

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i betänkandet.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria *Svara på remiss – hur och varför* (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.


Agneta Bergqvist
Departementsråd

Kopia till
Fritzes kundservice, 106 47 Stockholm

Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon

Slutbetänkande av 2011 års vägtullsutredning

Stockholm 2013



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2013:3

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-598 191 91
Ordertel: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss – hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice.

Omslag: Elanders Sverige AB.

Tryckt av Elanders Sverige AB.
Stockholm 2013

ISBN 978-91-38-23879-0
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för Finansdepartementet

Regeringen beslutade den 9 juni 2011 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå vissa bestämmelser om skatte- och avgiftsupptag vid användandet av vissa vägar (dir. 2011:47). Samma dag förordnades numera kammarrättslagmannen Raymond Grankvist som särskild utredare.

Regeringen beslutade den 14 juni 2012 om tilläggsdirektiv (dir. 2012:65) till utredningen med uppdrag att lämna författningsförslag avseende det europeiska systemet för elektroniska vägtullar.

Som sakkunniga förordnades från den 1 juli 2011 ämnesrådet Jan Larsson och kanslirådet Jan-Olof Lidström.

Som experter förordnades från den 1 juli 2011 rättssakkunnige Johan Lindqvist, kanslirådet Mats-Olof Hansson, departementssekreteraren Szilárd Rado, kanslirådet Gunilla Svedberg, kanslirådet Maria Ingelsson, strategen Lars Carlsson, verksjuristen Daniel Granqvist, avdelningschefen Marianne Erlandson, verksjuristen Jennie Magnusson, den rättsliga experten Ulf Båsjö, numera kammarrättsrådet Åsa Ståhl och handläggaren Anna Anderman.

Handläggaren Anna Anderman entledigades från och med den 16 september 2011. Från samma dag förordnades sektionschefen Göran Roos som expert. Departementssekreteraren Szilárd Rado entledigades från och med den 15 november 2011. Från samma dag förordnades numera justitiesekreteraren Petra Jansson som expert.

Som sekreterare anställdes från den 20 juni 2011 kammarrättsassessorn Jennifer Moore Peterson.

Utredningen har tagit namnet 2011 års vägtullsutredning.

Utredningen överlämnade i september 2012 delbetänkandet *Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem* (SOU 2012:60).

Härmed överlämnar utredningen sitt slutbetänkande *Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon* (SOU 2013:3). Ett särskilt yttrande har fogats till betänkandet.

Uppdraget är med detta slutfört.

Göteborg i februari 2013

Raymond Grankvist

/Jennifer Moore Peterson

Innehåll

Sammanfattning	11
Förkortningar och förklaringar	17
Författningsförslag	19
1 Utredningens uppdrag och arbete	53
1.1 Utredningens uppdrag	53
1.2 Utredningens arbete	54
2 Allmänt om trängselskatt	55
2.1 Den svenska trängselskatten	55
2.1.1 Allmän bakgrund	55
2.1.2 Lagen om trängselskatt.....	56
2.2 De EU-rättsliga förutsättningarna.....	57
2.3 Den nationella planen för perioden 2010–2021	58
2.4 Avtal om infrastruktursatsningar som ska finansieras med trängselskatt	59
2.4.1 Stockholmsförhandlingen	59
2.4.2 Västsvenska paketet.....	60
2.4.3 Utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län.....	60
3 Delegation av föreskriftsrätt.....	63
3.1 Uppdraget.....	63

3.2	Kommunal beskattningsrätt	63
3.2.1	Regleringen.....	65
3.2.2	Överväganden.....	70
3.3	Ska trängselskatten tillfalla kommun, landsting eller stat?	72
3.3.1	Ansvarsfördelning vid byggande och drift av gator och vägar	73
3.3.2	Planeringsprocessen	74
3.3.3	Kollektivtrafik	75
3.3.4	Överväganden.....	76
3.4	Beslut om att införa trängselskatt	79
3.5	Vad bör beaktas vid utformningen av en delegation?	80
3.5.1	Argument för en delegation	80
3.5.2	Argument mot en delegation	82
3.5.3	Slutsatser	83
3.6	Vad ska delegeras?	84
3.6.1	Var, när, hur mycket och hur	84
3.6.2	Begränsningar i delegationen på grund av intäktskravet i Stockholm och Göteborg	85
3.6.3	Miljöhänsyn	86
3.7	Till vilket organ ska delegation ges?.....	87
3.7.1	Allmänt om kommunal samverkan.....	87
3.7.2	Ska delegation ges – direkt eller indirekt – till kommunalförbund?	89
3.7.3	Ska delegation ges till ett landsting?.....	90
3.7.4	Ska delegation ges till en kommun?.....	91
3.7.5	Delegation vid en eventuell framtida utvidgning av trängselskatteområdena.....	92
3.8	Genomfartsleder.....	94
3.9	Överklagandeförbud	94
4	Justering av trängselskatt	97
4.1	Uppdraget	97
4.2	Inledning.....	97

4.3	Allmänt om indexering av punktskatter.....	98
4.3.1	Vissa principer vid indexering av punktskatter.....	98
4.3.2	Kort historik om KPI.....	99
4.3.3	Den praktiska hanteringen.....	100
4.3.4	Hur görs justering på andra skatteområden?.....	101
4.4	Trängselindex	101
4.5	Överväganden	101
4.5.1	Indexering enligt prisutvecklingen (KPI)	102
4.5.2	Indexering enligt tillväxttakten (BNP)	103
4.5.3	Indexering enligt trängselutvecklingen	104
4.5.4	Slutsatser	104
5	Utländska fordon.....	107
5.1	Uppdraget.....	107
5.2	Bakgrund	107
5.2.1	Hur många fordon rör det sig om?.....	107
5.2.2	Tillgång till andra länders trafikregister	108
5.2.3	Gällande rätt avseende indrivning och handräckning.....	112
5.2.4	Hur gör man i andra länder?	116
5.3	Överväganden	122
5.3.1	Utländska fordon ska omfattas av trängselskatt.....	122
5.3.2	Tillgång till vägtrafikregister i andra länder	123
5.3.3	Indrivning i utlandet.....	124
5.3.4	Funktionshindrade	126
6	Betalning av trängselskatt	129
6.1	Överväganden	129
6.1.1	Betalning med stöd av transponder	129
6.1.2	Skattskyldighet vid användning av transponder	130
6.1.3	Bevis för passage med transponder.....	131
6.1.4	Utländska fordonsägares möjlighet att betala trängselskatt	133
6.1.5	Om indrivning av skulder för fordon med transponder enligt lagen om elektroniska vägtullsystem.....	136

6.1.6	Sekretessbrytande bestämmelse för fordon med transponder enligt lagen om elektroniska väggtullsystem.....	137
6.1.7	Besluts- och betalningsperioder.....	137
7	Sanktioner avseende trängselskatt och infrastrukturavgifter på väg.....	141
7.1	Uppdraget.....	141
7.2	Allmänt om kontroll och sanktioner på väg.....	141
7.3	Gällande rätt avseende avgifter vid försenad betalning.....	143
7.3.1	Avgifter enligt lagen om trängselskatt.....	143
7.3.2	Avgifter vid försenad betalning av infrastrukturavgift.....	144
7.3.3	Avgifter vid försenad betalning i övrig vägtrafiklagstiftning.....	144
7.3.4	Dröjsmålsavgift.....	145
7.4	Gällande rätt avseende andra sanktioner.....	146
7.4.1	Påföljder vid utebliven betalning av fordonsskatt och vägavgift för vissa tunga fordon.....	146
7.4.2	Överlastavgift.....	147
7.4.3	Sanktioner vid överträdelse av kör- och vilotider....	147
7.4.4	Tullverkets sanktionsmöjligheter.....	148
7.5	Överväganden.....	148
7.5.1	En förseningsavgift ska införas.....	148
7.5.2	Tilläggsavgiften ska finnas kvar.....	150
7.5.3	Besluts- och betalningsfrister för sanktionsavgifterna.....	152
7.5.4	Ingen försenings- eller tilläggsavgift om betalning sker genom EETS-betalningsförmedlare.....	153
7.5.5	Ytterligare sanktionsåtgärder.....	154
7.5.6	Användningsförbud och avskyltning.....	156
7.5.7	Ianspråktagande av fordon.....	162
7.5.8	Förskottsbetalning.....	163
8	Forum.....	165
8.1	Uppdraget.....	165

8.2	Bakgrund	165
8.3	Överväganden	166
9	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	169
9.1	Delegation	169
9.2	Övriga frågor	170
10	Konsekvensanalys	171
10.1	Delegation	171
10.2	Justering av trängselskatt.....	173
10.3	Utländska fordon.....	174
10.4	Sanktioner och kvartalsbeslut	180
10.5	Forum	185
10.6	Samlade offentligfinansiella effekter av utredningens förslag	187
11	Författningskommentar	191
11.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	191
11.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (0000:000) om infrastrukturavgifter på väg.....	199
11.3	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	199
11.4	Förslaget till lag om ändring i lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.....	200
11.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:313) om Europaråds- och OECD-konventionen om ömsesidig handräckning i skatteärenden.....	200

11.6 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2004:987) om trängselskatt	200
11.7 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m.	201
11.8 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister	201
11.9 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg.....	202
Särskilt yttrande.....	205
Bilagor	209
<i>Bilaga 1</i> Kommittédirektiv 2011:47.....	209
<i>Bilaga 2</i> Tilläggsdirektiv 2012:65	221
<i>Bilaga 3</i> Konstitutionella gränser för den kommunala beskattningsmakten?.....	225
<i>Bilaga 4</i> Trängselindex	231

Sammanfattning

Utredningens uppdrag

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

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

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

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

Delegation

Den första frågan utredningen har tagit ställning till är om det finns ett konstitutionellt grundat beskattningsförbud som medför att kommunen inte får ta ut skatt av andra än sina egna medlemmar. Utredningen har därvid konstaterat att det inte är grundlagsreglerat vilka personer kommunerna har rätt att beskatta. Något uttryckligt konstitutionellt förbud för en kommun att beskatta andra än sina egna medlemmar finns alltså inte. Enligt utredningens bedömning finns det inte heller en sådan underförstådd konstitutionell princip. Utredningens slutsats är därför att det inte finns något konstitutionellt grundat beskattningsförbud som medför att kommunen inte får ta ut skatt av andra än sina egna medlemmar.

Nästa fråga som utredningen har tagit ställning till är vilket organ som ska få intäkterna från trängselskatten. En första förutsättning för bedömningen är att trängselskatten berör fler än en kommun, både i fråga om vem som betalar skatten och planering av infrastruktur som påverkas av trängsel. Här har utredningen kunnat konstatera att det är staten som har det absolut största ansvaret för att planera, bygga och driva väginfrastrukturen. Landstingets kostnadsansvar sträcker sig i vissa fall endast till kollektivtrafiken. Kommunerna har ansvar för planering, byggande och drift av gator. Vid en samlad bedömning har utredningen stannat för att intäkterna från trängselskatten även fortsättningsvis ska tillfalla staten. Initiativet till att införa trängselskatten ska dock även framgent komma från kommunerna.

Eftersom trängselskatten ska tillfalla staten ska de huvudsakliga föreskrifterna meddelas av staten. Utredningens förslag till delegationsbestämmelser har utformats med hänsyn till det och även till de argument som finns för och emot en delegation. Argument som talar för en delegation är huvudsakligen att trängselskatten genom en mer flexibel justering av exempelvis belopp, tidpunkt och plats för uttaget bättre skulle kunna användas för att styra trafiken, påverka utsläpp och liknande. Ett starkt argument emot delegation i de nuvarande trängselskatteområdena är emellertid att den nationella planen och de avtal som reglerar infrastruktursatsningarna i Storstockholm och Västsverige under överskådlig tid medför att det finns ett intäktskrav i fråga om hur mycket trängselskatt som måste komma in till staten. En delegation till kommunerna i de nuvarande trängselskatteområdena innebär därför en ekonomisk risk för staten. Vid en avvägning

mellan fördelar och nackdelar med en delegation bedömer utredningen att övervägande skäl talar emot en delegation av föreskriftsrätten i de områden som för närvarande omfattas av trängselskatt. I enlighet med direktiven har utredningen dock lämnat ett förslag till utformning av bestämmelser om delegation.

Utredningen har vid utformningen av delegationsbestämmelserna i möjligaste mån tagit hänsyn till de argument som finns för och emot en delegation. Delegationen ska därför endast avse trängselskattens belopp vid olika tidpunkter, vilka tider skatten ska tas ut, betalstationernas placering inom ett visst angivet geografiskt område och flerpassageregler. Beloppen ska inte under- eller överstiga ett visst angivet spann. I Stockholm ska spannet ligga mellan 10 och 30 kronor och i Göteborg mellan 8 och 30 kronor.

Den sista avgörande frågan är till vilket organ delegationen ska ges. Frågan om trängselskatt berör som nämnts många olika kommuner. Utredningen har därför utrett om delegationen kan ges till ett kommunalförbund. Det är dock oklart om bestämmelserna i regeringsformen medger att delegation kan ges direkt till ett kommunalförbund. Det är också oklart om kommunalförbund har föreskriftsrätt enligt regeringsformen. Delegation bör därför inte heller ges till flera kommuner med krav på att de organiserar sig i ett kommunalförbund. Eftersom landstingen inte har ansvar för kostnader för eller planering av väginfrastruktur bör inte heller delegation ges till landsting. Delegation ska i stället ges till Stockholms kommun och till Göteborgs kommun med krav på samråd med närliggande kommuner, Trafikverket, Transportstyrelsen och Skatteverket.

En risk med delegation till kommun är att beslut om föreskrifter överklagas genom laglighetsprövning, vilket skulle kunna motverka den eftersträvade flexibiliteten. Utredningen föreslår därför att beslut om föreskrifter om trängselskatt inte ska kunna överklagas.

Justering av trängselskatten

Trängselskattenivåerna måste justeras, dels för att skatten ska bibehålla sin trafikstyrande effekt, dels för att finansieringen av investeringarna i Stockholm och Göteborg ska säkerställas. För trängselskatt är det alltså i vart fall i de nuvarande trängselskatteområdena inte enbart en realvärdesäkring som krävs utan en avvägning måste också göras mot trängselsituationen och mot kravet

på att få en viss intäkt. Många variabler är inblandade för att sådana justeringar ska läggas på rätt nivå. Realvärdesäkring via KPI-indexering ensamt räcker därför troligen inte för att uppnå målet om minskad trängsel och kravet på intäkter. Trängselskatten bör inte heller knytas till något annat index. En höjning av skatten bör i stället ske efter en helhetsbedömning av trängselsituationen (inbegripet bland annat trafikvolym, restider och planerade ombyggnationer), intäktskrav på grund av investeringar och till viss del förändringar i KPI och möjligen också BNP.

Utländska fordon

Utländska fordon ska omfattas av trängselskatt.

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

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

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

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

Betalning av trängselskatt

Utvecklingen inom EU gör att allt fler vägtullsystem accepterar betalning med stöd av transponder. Därmed blir det fler transponder i den internationella trafiken. Den tillkommande kostnaden för investering av ett system med transponder är försumbar. Samtidigt är kostnaderna för administrationen för transponder väsentligen lägre än videoregistrering, särskilt för de utländska

fordonen. Utredningen föreslår därför att transponder ska användas som ett komplement till videoregistrering.

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

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

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

Sanktioner avseende trängselskatt och infrastrukturavgifter på väg

En förseningsavgift om 100 kronor ska tas ut om trängselskatten eller infrastrukturavgiften inte har betalats i tid. Avgiftens storlek ska bestämmas av regeringen.

Om förseningsavgift påförts men pålagorna ändå inte betalas ska en tilläggsavgift tas ut. Tilläggsavgiftens storlek ska behållas oförändrad.

Det krävs ytterligare sanktionsåtgärder, förutom förseningsavgift och tilläggsavgift.

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

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

Några nya straffbestämmelser kopplade till användningsförbudet eller avskyltningen föreslås inte.

Om en gäldenär som är betalningsskyldig för trängselskatt, infrastrukturavgifter, förseningsavgift och tilläggsavgift vid utmät-

ning saknar utmättningsbara tillgångar, ska Kronofogdemyndigheten få ta i anspråk det fordon som gett upphov till skatterna och avgifterna oavsett vem som äger fordonet.

Forum

Forumregeln ska ändras på så sätt att beslut om trängselskatt ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen hade sin hemortskommun det år då beslutet fattades. Ägare av utländska fordon som inte är bosatta här, stadigvarande vistas här, har en väsentlig anknytning hit eller har sitt säte eller liknande här ska överklaga beslut enligt lagen om trängselskatt till Förvaltningsrätten i Stockholm.

Konsekvenser

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

Ikraftträdande

Samtliga förslag ska träda i kraft den 1 januari 2014.