

## FÖRETAGAROMBUDSMANNEN

Stiftelsen Den Nya Välfärden  
Danderydsgatan 10  
Box 5625  
114 86 Stockholm

## PROMEMORIA

Datum 2005-10-13  
Ärende FO 2005-008  
PM nr 2 (slutlig bedömning)  
Utredare Mårten Hyltner

### *Utredning avseende trängselskatter – skatteplikt och betalning*

#### Bakgrund

Kommunfullmäktige i Stockholm antog den 2 juni 2003 förslaget om försök med trängselskatter. Den 16 juni 2004 antog riksdagen lagen (2004:629) om trängselskatt, vilken utgör den lagliga grunden för försöket med trängselskatter. Försöket inleddes den 3 januari 2006 och avslutas den 31 juli 2006. En folkomröstning kommer att genomföras i Stockholms kommun i samband med valet den 17 september 2006. Enligt uppgift på Stockholms stads hemsida får folkomröstningen avgöra om trängselskatter bör ingå som en del av en mer permanent lösning för Stockholmstrafiken.<sup>1</sup>

I korthet innebär försöket med trängselskatter att det placeras ett antal betalstationer vid Stockholms alla in- och utfarter. Ägarna till de bilar som, under avgiftsbelagd tid, passerar någon av dessa betalstationer blir skyldiga att betala trängselskatt. Storleken på trängselskatten avgörs av vid vilken tidpunkt en betalstation passeras. Trängselskatt skall erläggas för varje passage av en betalstation men kan som högst uppgå till 60 kr per fordon och dygn. Fordonsägare måste själva hålla reda på trängselskatten och se till att den är inbetald inom fem dagar från passagen. Betalning av trängselskatt kan ske antingen genom autogiro, efter att kostnadsfritt ha erhållit en transponder, eller genom betalning via bank på Internet, Plusgiro, Bankgiro eller betalning i kassan hos Pressbyrå eller 7-eleven.<sup>2</sup> Om betalning inte sker i tid debiteras förseningsavgifter.

#### Gällande reglering

Enligt 4 § lagen om trängselskatt betalas trängselskatt för bil som när skattskyldigheten inträder enligt 9 §

1. är införd i vägtrafikregistret, eller
2. brukas med stöd av saluvagnslicens.

<sup>1</sup> [http://www.stockholm.se/templates/template\\_121.asp](http://www.stockholm.se/templates/template_121.asp), den 1 juli 2005

<sup>2</sup> Vägverkets faktablad, *Försök med trängselskatt i Stockholm 3 januari – 31 juli 2006*, [http://www.vv.se/filer/20999/faktablad\\_maj2005.pdf](http://www.vv.se/filer/20999/faktablad_maj2005.pdf), den 19 augusti 2005

Av 5 § samma lag framgår bland annat att diplomaters bilar, utryckningsfordon, bussar med totalvikt av minst 14 ton, bilar som används i taxitrafik samt vissa miljöbilar inte är skattepliktiga.

Enligt 6 och 7 §§ lagen om trängselskatt skall skatteverket efter ansökan bevilja undantag från skatteplikt för fordon som används i färdtjänst samt fordon för vilka parkeringstillstånd för rörelsehindrade har beviljats.

I 8 § lagen om trängselskatt anges att det är ägaren av bilen som är skattskyldig och i 9 § samma lag stadgas att skattskyldigheten inträder när en skattpliktig bil passerar en betalstation.

Enligt 12 § lagen om trängselskatt skall trängselskatt utan uppmaning betalas senast den femte dagen efter den dag som skattskyldigheten har inträtt.

### Företagarombudsmannens bedömning

Företagarombudsmannen har i promemoria den 14 september 2005 behandlat avdragsförbudet för trängselskatt och därvid konstaterat att lagstiftaren förefaller ha sett mer till Skatteverkets intresse av att trängselskattelagstiftningen skall vara enkel att kontrollera än till grundläggande skatterättsliga principer och företagens intresse av att lagstiftningen skall vara enkel att efterleva.<sup>3</sup> Enligt Företagarombudsmannens mening utgör detta en brist i det svenska företagarklimatet. Förevarande promemoria behandlar ytterligare två brister i trängselskattesystemet.

#### *Skattebefrielse respektive skatteplikt*

Av 4 § lagen om trängselskatt framgår att trängselskatt endast skall betalas för bilar som är införda i det svenska vägtrafikregistret eller brukas med stöd av saluvagnslicens. Alltså diskrimineras svenskregistrerade fordon i förhållande till utlandsregistrerade fordon. Eftersom gränsöverskridande transporter inte är speciellt ovanliga är detta naturligtvis särskilt besvärande för den svenska transportnäringen.

I den nuvarande lagen om trängselskatt finns ett undantag för bussar med en totalvikt av minst 14 ton. Undantaget har huvudsakligen införts för att AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) skall undgå skatteplikt.<sup>4</sup> Vidare finns ett undantag för bilar i taxi-

---

<sup>3</sup> FO 2005-003, <http://www.dnv.se/>

<sup>4</sup> Prop. 2003/04:145, *Trängselskatt*, s. 42

trafik. Undantaget för taxibilar motiveras av regeringen med att även dessa kan ses som en form av kollektivtrafik.<sup>5</sup> Lagrådet har anmärkt bland annat på undantaget för taxibilar och därvid anfört att taxibilar i allmänhet torde transportera endast en eller ett par kunder i taget och att den trängsel och de föroreningar som dessa människor orsakar inte är mindre därför att de åker taxi än vad som skulle ha varit fallet vid färd i egen bil.<sup>6</sup> Även Företagarombudsmannen har svårt att se logiken i systemet. Om en grupp om cirka 16 personer skall åka genom stan är det svårt att urskilja de trängselmässiga och miljömässiga vinsterna med att de åker i en stor, tung och inte ens halvfull buss istället för i en liten buss. I förhållande till de fyra taxibilar som skulle krävas för att transportera samma personer blir jämförelsen närmast absurd. Naturligtvis bör bussar med en vikt understigande 14 ton vara undantagna skatteplikt om både tyngre bussar och taxibilar är det.

Undantaget för taxibilar har kritiserats också på den grunden att för de taxibilar som också kör bud innebär undantaget en konkurrensfördel gentemot de bilar som har specialiserat sig på budtransporter. Regeringen instämde i den bedömningen men var ändå beredd att undanta taxibilar från skatteplikt. Regeringen anser nämligen att undantaget, med beaktande av taxibranschsens relativt låga marknadsandel beträffande budtransporter, kommer att påverka konkurrensen på budmarknaden i någon högre utsträckning.<sup>7</sup> Någon analys av hur undantaget för taxibilar kan komma att påverka taxibranschsens marknadsandel beträffande budtransporter förefaller emellertid inte ha gjorts.

Även i övrigt finns anledning att ifrågasätta den uppdelning som gjorts mellan skatteplikt och skattebefrielse. Av förarbetena till lagen om trängselskatt framgår att lagstiftaren ansett att det bör finnas så få undantag från skattepliktens omfattning som möjligt, vilket motiveras med att alla bilar som framförs i innerstaden ger upphov till den trängsel man vill stävja samt att med färre undantag uppkommer färre gränsdragningsproblem.<sup>8</sup> Liksom Naturskyddsföreningen i Stockholms län delar Företagarom-

---

<sup>5</sup> A.a., s. 44

<sup>6</sup> A.st.

<sup>7</sup> A.a., s. 43 f.

<sup>8</sup> A.a., s. 42. Detta lagstiftarens ställningstagande medför naturligtvis även att systemet blir enklare och billigare för myndigheterna att tillämpa och kontrollera.

budsmannen inte denna uppfattning.<sup>9</sup> Företagarombudsmannen anser tvärtom att undantag bör beviljas för all nyttotrafik.

Med nu gällande lagstiftning kommer samtliga förekommande bilar att likabehandlas.<sup>10</sup> Därmed beskattas sådan nyttotrafik som rimligen är önskvärd i innerstaden, exempelvis varutransporter och hantverkare, på samma sätt som annan trafik. Det är troligt att trängselskatten endast i liten grad kommer att påverka den önskvärda nyttotrafikens omfattning i innerstaden. Något annat knappast heller anses önskvärdt. Systemet riskerar således att få till konsekvens att kostnaderna ökar i konsumentledet samt att konkurrensen snedvrids mellan företag belägna innanför respektive utanför innerstaden samtidigt som nyttotrafikens omfattningen i innerstaden endast minskar marginellt.

#### *Betalning av trängselskatt*

Trängselskatt tas ut med olika belopp olika tider på dygnet och skall betalas inom fem dagar efter passage av betalstation. Det kommer inte att gå att betala skatten vid zongränsen. Istället skall betalning ske med autogiro, Plusgiro och Bankgiro, via bank på Internet, samt kontant på Pressbyrå och 7-Eleven. Något inbetalningskort eller skattebeslut kommer dock inte att tillhandahållas bilägarna. Dessa förutsätts istället själva hålla reda på och betala in trängselskatten.

Om trängselskatten inte betalas in i tid skickas en skriftlig uppmaning att betala in trängselskatten, jämte en expeditionsavgift om 75 kronor, senast fyra veckor efter dagen då betalstationen passerades. Om betalning av skatt eller expeditionsavgift inte sker inom dessa fyra veckor påförs bilägaren en tilläggsavgift om 500 kronor.<sup>11</sup>

Företagarombudsmannen anser att trängselskatt bör kunna erläggas i samband med passage av betalstation, detta ligger också implicit i namnet betalstation. Den möjligheten erbjuds dock inte bilägarna. Vid sådana förhållanden anser Företagarombudsmannen att fem dagar är en för kort betalningsfrist. Särskilt som betalning via Plus- eller bankgiro ofta kan ta upp till tre dagar.

---

<sup>9</sup> Naturskyddsföreningen i Stockholms län har i *Remissvar departementspromemoria om trängselskatt*, Stockholm den 23 februari 2004 anfört att kollektivtrafik och varutransporter helt bör befrias från trängselskatt.

<sup>10</sup> Undantaget de i 5,6 och 7 §§ lagen om trängselskatt uppräknade fordonen

<sup>11</sup> 13 och 14 §§ lagen om trängselskatt

Ett förhållandevis användarvänligt betalningssätt som nämndes i Stockholmsberedningens betänkande är betalning via mobiltelefon på det sätt som för närvarande tillämpas för parkering på vissa platser.<sup>12</sup> Tyvärr förefaller detta betalningssätt inte ha utretts vidare.

Sammanfattningsvis anser Företagarombudsmannen att den uppdelning som gjorts mellan skattebefrielse respektive skatteplikt riskerar att snedvrída konkurrensen samt att den form och de tidsfrister som valts för skatteinbetalning inte är användarvänliga. Detta utgör, enligt Företagarombudsmannens mening, en brist i det svenska företagarklimatet.

*Företagarombudsmannen verkar, på initiativ av Stiftelsen Den Nya Välfärden, för ett bättre företagarklimat i Sverige. Arbetet sker genom utredning och publicering av konkreta exempel på brister i företagarklimatet. Företagarombudsmannen har en styrelse bestående av företagare, ekonomer och publicister som på ideell basis leder verksamheten. I Företagarombudsmannens bedömning av förevarande ärende deltog Tommy Adamsson, Patrik Engellau, Camille Forslund, Monica Werenfels-Röttorp och Edward Waller.*

---

<sup>12</sup> SOU 2003:61, *Trängselavgifter*, s. 98