

Datum  
2012-12-13Dnr/Beteckning  
TSV 2012-4130Ert datum  
2012-10-10Er beteckning  
Fi2012/3786Regeringskansliet  
Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

## Betänkande – Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60)

### Sammanfattning

Transportstyrelsen välkomnar utredningens förslag och delar i huvudsak de bedömningar som gjorts.

Bestämmelserna om uttag av infrastrukturavgift stämmer i flera fall överens med bestämmelserna om uttag av trängelskatt. Transportstyrelsen ser det som positivt och konstaterar att det underlättar både för myndigheten, som har att hantera omprövningsfrågor, och den enskilde om lagstiftningen är lika eller snarlikt utformad. I några avseenden anser dock styrelsen att det behövs ett förtydligande när det gäller bestämmelserna om infrastrukturavgifter på väg. Det gäller bland annat frågan om betalningstid vid omprövning och eventuell beräkning av kostnadsränta vid anstånd med betalningen.

Förslaget att möjliggöra betalning elektroniskt välkomnas, framförallt för att det förenklar för den enskilde och särskilt de åkerier som frekvent utför transporter på kontinenten. Genom att acceptera betalning via transponder kommer också avgiftsupptaget att underlättas och effektiviseras, särskilt för utländska fordon.

Utredningens förslag att skapa en enhetlig reglering som omfattar hela vägnätet uppskattas. Det är viktigt att systemet är överskådligt och förutsebart för den enskilde. Förslaget att Trafikverket ska meddela föreskrifter om avgifternas storlek är en praktisk och ändamålsenlig lösning som Transportstyrelsen stödjer.

Förslaget att låta Transportstyrelsen ansvara för handläggningen av omprövningar av infrastrukturavgifter stödjer inte tanken om en administration i medborgarnas tjänst. Vill den enskilde få ett beslut omprövat ska denne vända sig till olika myndigheter beroende på om det är

fråga om infrastrukturavgift eller trängselskatt. Medborgaren uppfattar normalt inte skillnaden mellan skatt och avgift. Följden blir att denne slussas mellan olika myndigheter. Transportstyrelsen avser att under 2013 ta fram ett förslag till en ändamålsenlig ansvarsfördelning.

Transportstyrelsen ställer sig tveksam till det lämpliga att utse Trafikverket till avgiftsupptagare. Ansvaret involverar i huvudsak frågor som Transportstyrelsen ges ansvar för.

Transportstyrelsen har också uppmärksammat ett behov av ett förtydligande angående vilken myndighet (Trafikverket eller Transportstyrelsen) som ska ansvara för de informationsinsatser som behöver göras i anslutning till avgiftsområdet och vid landets gränser i och med införandet av infrastrukturavgifter.

### **Transportstyrelsens synpunkter**

I det nedanstående utvecklar Transportstyrelsen sina synpunkter på förslagen i betänkandet.

Transportstyrelsen inleder med synpunkter angående ansvarsfördelningen när det gäller infrastrukturavgifter och därefter rollen som avgiftsupptagare i det elektroniska vägtullsystemet. Därefter följer synpunkter på författningsförslagen för infrastrukturavgifter på väg och även konsekvenser. Dessa följer huvudsakligen betänkandets struktur.

### **Beslut om infrastrukturavgift och ansvarsfördelning vid omprövningar m.m.**

Enligt utredningens förslag ska väghållaren vara ansvarig för avgiftsupptaget, vilket innebär att på allmän väg ska Trafikverket vara avgiftsupptagare. Transportstyrelsen ska dock, för Trafikverkets räkning, sköta administrationen av avgiftsupptaget och även meddela föreskrifter.

Det faktum att utredningens uppdrag genom ett tilläggsdirektiv delats upp i två delbetänkanden gör det svårt för Transportstyrelsen att föra ett resonemang om lämplig ansvarsuppdelning utan att snegla på det sannolika innehållet i det kommande slutbetänkandet som också omfattar trängselskatt. Resonemanget nedan utgår därför hypotetiskt ifrån att även trängselskatt ska betalas kvartalsvis och att betalning ska kunna ske elektroniskt med transponder via betalningsförmedlare.

### *Ansvarsfördelningen vid omprövningar av infrastrukturavgift m.m.*

Förslaget till avgiftsuttag för infrastrukturavgift påminner i allt väsentlig om uttag av trängselskatt. Beloppen bedöms bli ungefär lika stora och förslaget är att de debiteras kvartalsvis och samordnat av Transportstyrelsen. I framtiden kan fordonsägaren få en försändelse som kan innehålla beslut om

både trängselskatt och infrastrukturavgift. Om betalning av infrastrukturavgiften inte sker inom föreskriven tid ska en tilläggsavgift tas ut på samma sätt som i systemet med trängselskatt. Reglerna om påminnelse- och tilläggsavgifter samt sanktioner i övrigt ska lämnas av utredningen i ett slutbetänkande i februari 2013. Inriktningen är enligt utredningsdirektivet att dessa avgifter ska tas ut på ett likartat sätt, oavsett om de avser försenad betalning av trängselskatt eller infrastrukturavgift.

Fordonsägaren kommer sannolikt som en följd av detta, att betrakta pålagorna likartat och inte uppfatta någon skillnad att det i ena fallet är fråga om en avgift och i det andra fallet en skatt. Man kan utgå från att det kommer att förekomma överklaganden av beslut om infrastrukturavgift och tilläggsavgift avseende samma typ som uppstått kring trängselskatten.

Till skillnad från vad som gäller för uppbörd av trängselskatt föreslår utredningen att Transportstyrelsen, utöver att få ansvar för de automatiserade beslut om infrastrukturavgift, även ska få ansvar för handläggning av omprövning, anstånd samt befrielse från infrastrukturavgift och tilläggsavgift. Inom trängselskattområdet ligger ansvaret för de senare uppgifterna på Skatteverket. Utredningens förslag är i denna del rimligt. Trafikverket saknar kompetens för denna uppgift och Skatteverket kan inte anses vara en lämplig mottagare. Problemet är dock att hanteringen av dessa ärenden, beroende på om det är fråga om en skatt eller en avgift, kommer att hamna hos olika myndigheter.

Skatteverket omprövade under 2011 cirka 7 800 beslut om trängselskatt och antalet sysselsatta dedikerade för dessa uppgifter uppgick till cirka 20 årsarbetskrafter. Med det successiva införandet av infrastrukturavgifter på de tre broarna tillförs ytterligare omprövningsärenden med åtföljande behov av resurser, i detta fall alltså hos Transportstyrelsen. Denna uppdelning av ansvar mellan olika myndigheter är i grunden olycklig. Uppdelningen kan komma att skapa ytterligare förvirring hos fordonsägarna utöver den som redan finns idag genom att två olika myndigheter är inblandade. Den enskilde slussas då mellan myndigheterna. Exempel på en sådan situation är när Transportstyrelsen prövar frågan om vem som ska vara registrerad som ägare till ett fordon i vägtrafikregistret och den enskilde i samma ärende framfört klagomål på en påförd fordonsskatt eller trängselskatt. Ytterligare exempel finns inom verksamheten.

De flesta av de 40 000 fordon som dagligen kommer att trafikera den avgiftsbelagda Skurubron i Nacka kommer sannolikt också att vara föremål för uttag av trängselskatt. Följden blir att myndigheterna kommer att få omprövningsärenden som samtidigt berör både skatt och avgift där fordonsägaren slussas fram och tillbaka mellan de olika myndigheterna.

Vid bestämmande av ansvarsfördelningen bör man, enligt Transportstyrelsens mening, i möjligaste mån anta medborgarens perspektiv och inte myndighetens. På så sätt skapas förutsättningar för att kunna lämna en god service samt även nå en förståelse och acceptans av regelverket från den enskilde. Transportstyrelsens uppfattning är därför att omprövningsärenden som rör skatte- eller avgiftsuttag av fordon generellt bör samlas hos en myndighet. Detta inkluderar då, förutom trängselskatt och infrastrukturavgifter, även omprövningsärenden som rör vägtrafikskatt och vägavgifter som idag hanteras av Skatteverket.

Transportstyrelsen vill här göra regeringen uppmärksam på denna fråga och myndigheten avser att återkomma under 2013 med ett förslag till en ändamålsenlig ansvarsfördelning för dessa uppgifter.

### Avgiftsupptagarrollen i elektroniska vägtullsystem

I utredningens förslag rörande elektroniska vägtullsystem redogörs för avgiftsupptagarens ansvar och skyldigheter. Utredningens förslag är att Trafikverket ska vara avgiftsupptagare på allmän väg. En viktig uppgift för Trafikverket blir då att i en områdesdeklaration ställa upp de allmänna villkor som gäller för att en betalningsförmedlare ska få tillgång till vägtullsområdet. Trafikverket ska i en förhandling godkänna en betalningsförmedlare om de allmänna villkoren är uppfyllda om parterna även kommer överens om de särskilda kontraktsvillkoren.

Kontraktsvillkoren handlar bland annat om principer för vägtulls-transaktioner (tillståndsparemetrar, tullkontextdata, svarta listor m.m.), förfaranden och serviceavtal (exempelvis formatet för information om färdvägsdeklaration, tider och frekvens för överföring av färdvägsdeklaration, godkänd procentsats för saknade/felaktiga vägtullar, driftstillsämlighet, m.m.) samt fakturerings- och betalningsprinciper. De särskilda kontraktsvillkoren berör de affärsmässiga villkor som ska avtalas inbegripet krav på servicenivå. Förhandlingen kommer i huvudsak att beröra frågor som finns inom Transportstyrelsens kompetensområde och som myndigheten getts i uppdrag att ansvara för.

Beträffande vägtullsystemets infrastruktur/teknik så tillhandahåller, äger och ansvarar huvudsakligen Transportstyrelsen för denna. Styrelsen ställer sig därför tveksam till det lämpliga att utse Trafikverket till formell avgiftsupptagare. Att verket ska vara den som föreskriver om avgiftens storlek är en praktisk och ändamålsenlig lösning som styrelsen fullt ut stödjer.

Transportstyrelsen vill här, för det fall regeringen går på utredningens förslag, starkt betona vikten av samråd inför en förhandling med betalningsförmedlare.

## Författningsförslag

Transportstyrelsen vill lämna följande synpunkt på de i betänkandet upptagna författningsförslagen. När det gäller övriga författningsförslag har Transportstyrelsen inte några synpunkter.

### 2. Förslag till förordning (0000:00) om infrastrukturavgifter på väg

#### 24 §

I föreslagen bestämmelse anges att Transportstyrelsen ska, självmant eller efter ansökan av *fordonets ägare*, besluta om infrastrukturavgift eller tilläggsavgift helt eller delvis inte ska tas ut, eller ska återbetalas, om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut avgiften.

Det borde enligt Transportstyrelsens mening, vara *den avgiftsskyldige* och inte enbart fordonets ägare som har möjligt att ansöka om befrielse från avgiften. Ett beslut om infrastrukturavgift ska avse ett kalenderkvartal och det är då fullt möjligt att fordonet under den perioden har bytt ägare. Det skulle då bli olyckligt om endast fordonets ägare har möjlighet att ansöka om befrielse från avgiften och inte den som har påförts den. Styrelsen föreslår mot bakgrund av detta att bestämmelsen formuleras enligt följande.

#### 24 §

Transportstyrelsen ska, självmant eller efter ansökan av fordonets ägare *eller den avgiftsskyldige*, besluta om infrastrukturavgift eller tilläggsavgift helt eller delvis inte ska tas ut, eller ska återbetalas, om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut avgiften.

### 3.3.3 Vilka fordon ska omfattas?

Utredningen anger att de fordon som ska omfattas av bestämmelserna om infrastrukturavgift bör som huvudregel vara desamma som i lagen (2004:629) om trängelskatt. Det innebär att bilar ska omfattas av regelverket om infrastrukturavgifter på väg.

Enligt 4 § lagen om trängelskatt gäller att trängelskatt ska betalas för bil som, när skattskyldigheten inträder, är införd i vägtrafikregistret eller brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 18 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Transportstyrelsen har noterat att utredningen inte har behandlat frågan om vad som ska gälla för uttag av infrastrukturavgift för bil som brukas med stöd av sådan licens. Transportstyrelsen ser därför ett behov av ett förtydligande i den delen i den fortsatta hanteringen.

### 3.11.3 Besluts- och betalningsperioder för infrastrukturavgifter på allmän väg

Avsnittet behandlar bland annat frågan om betalningstider för infrastrukturavgiften. Bland annat föreslår utredningen att infrastrukturavgiften ska betalas kvartalsvis men att det också ska vara möjligt att betala avgiften månadsvis. Transportstyrelsen har inga invändningar i den delen utan delar de bedömningar som gjorts av utredningen.

Transportstyrelsen saknar dock i det här sammanhanget ett resonemang angående vilken betalningstid som ska gälla för det fall att infrastrukturavgiften (eller tilläggsavgiften) omprövas, på motsvarande sätt som det finns för trängselskatt<sup>1</sup>. Ett förtydligande skulle därför enligt Transportstyrelsens mening även behövas i den delen.

### 3.11.6 Tilläggsavgift

Utredningen föreslår att tilläggsavgift ska tas ut om 500 kronor om infrastrukturavgiften inte betalas i tid.

I författningskommentarerna (s. 252) till föreslagen 19 § förordningen om infrastrukturavgifter på väg anges att bestämmelsen i huvudsak överensstämmer med 14 § lagen om trängselskatt. I den bestämmelsen finns det dock en begränsning i antalet tilläggsavgifter som får tas ut genom att det framgår att *tilläggsavgift får påföras en skattskyldig högst en gång per bil och kalendermånad*. Begränsningen omnämns också i brödtexten i betänkandet (s. 159) men behandlas sedan inte vidare av utredningen. Transportstyrelsen kan dock se ett behov av att motsvarande begränsning införs i förordningen om infrastrukturavgifter på väg (19 §). I en omprövningssituation kan en avgiftsskyldig komma att påföras dels infrastrukturavgift genom ett automatiserat beslut och dels genom ett omprövningsbeslut för samma period. Om den avgiftsskyldige då inte betalar de båda infrastrukturavgifterna i rätt tid kan han eller hon komma att påföras tilläggsavgift för dem båda för samma period, om inte någon begränsning i antalet tilläggsavgifter finns.

## 3.14 Anstånd, omprövning och överklagande av beslut om infrastrukturavgift på allmän väg

### 3.14.1 Anstånd

Utredningen föreslår att reglerna om anstånd med betalning avseende trängselskatt och tilläggsavgift ska tillämpas på motsvarande sätt avseende infrastrukturavgifter. Bland annat ska anstånd med betalningen kunna

---

<sup>1</sup> 15 a § lagen om trängselskatt

beviljas efter ansökan och anståndstiden ska bestämmas till längst tre månader efter dagen för beslutet i den fråga som har föranlett anståndet.

När det gäller bestämmelser om anstånd med betalning i lagen om trängsel-skatt (17 §) har bestämmelserna inte tagits in direkt i lagtexten utan istället har lagstiftaren valt en lösning med hänvisning till skatteförfarandelagen (2011:1244), däribland bestämmelsen i 65 kap. 4 § första stycket och 7 § som handlar om kostnadsränta vid anstånd. I utredningen behandlas inte frågan närmare om kostnadsränta ska tas ut vid anstånd med betalningen av en infrastrukturavgift. Även i det avseende anser Transportstyrelsen att det behövs ett klargörande i den fortsatta hanteringen huruvida kostnadsränta ska tas ut.

## 6. Konsekvenser

### 6.2.6 Konsekvenser – Informationsinsatser

Utredningen anför<sup>2</sup> att de kostnader som uppstår för Trafikverket och Transportstyrelsen för att ta ut infrastrukturavgifterna och driva vägtullsystemen ska täckas av intäkterna från avgifterna. Vidare anför utredningen, utan att ange vilken myndighet som avses, att informationsinsatserna ska finansieras med anslag som bedöms rymmas inom befintliga ramar.

Utredningen föreslår att Trafikverket ska bli avgiftsupptagare och att Transportstyrelsen ska, för Trafikverkets räkning, sköta administrationen av avgiftsupptaget. Även om informationsinsatser inte bedöms kunna rymmas inom ramen för vad infrastrukturavgiften får finansiera, anser Transportstyrelsen att uppgiften som sådan ska anses ligga inom ramen för Trafikverkets uppdrag till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen mening är därför att det bör vara Trafikverkets anslag som ska belastas med utgiften för informationsinsatserna och inte Transportstyrelsens. Ett klargörande behöver därför göras i den delen i den fortsatta hanteringen.

---

---

<sup>2</sup> S. 21 i betänkandets sammanfattning, och s 226, avsnitt 6.2.4 Kostnad för att administrera systemet.

Detta ärende har beslutats av stabschefen Jacob Gramenius, GD-stab, efter föredragning av utredare Eva Nilsson-Hedman. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog även direktör Anna Elvkull, enhetschef Niklas Sjöln, systemförvaltare Lennart Porsemo och utredare Astrid Edlund.

Jacob Gramenius  
Stabschef