

Regeringens proposition

2008/09:12



Trängselskatt för miljöbilar

Prop.
2008/09:12

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 25 september 2008

Fredrik Reinfeldt

Anders Borg
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att det s.k. miljöbilsundantaget i lagen (2004:629) om trängselskatt ska upphöra att gälla den 1 januari 2009 i stället för den 1 augusti 2012. För bilar som är undantagna från skatteplikt före den 1 januari 2009 och som dessförinnan också är införda i vägtrafikregistret, föreslås att undantaget ska fortsätta att gälla fram till den 1 augusti 2012. Befintliga miljöbilar påverkas därmed inte av förslaget. Anledningen till förslaget om förtida upphörande av miljöbilsundantaget är att antalet miljöbilar har ökat i snabb takt och att nuvarande regler därför riskerar att motverka trängselskattens huvudsyfte att minska trängseln i Stockholm.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Lagtext.....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	5
3	Ärendet och dess beredning.....	6
4	Undantag från trängselskatt för miljöbilar.....	7
4.1	Inledning	7
4.2	Förändringar i trafiksituationen i Stockholm	8
4.3	Förtida upphörande av miljöbilsundantaget.....	9
5	Konsekvenser av förslaget.....	11
5.1	Effekter för de skattskyldiga och för miljön	11
5.2	Offentligfinansiella effekter	12
6	Författningskommentar.....	12
6.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	12
6.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	13
Bilaga 1	Utdrag ur lagförslag i promemorian Nya regler om trängselskatt.....	14
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna avseende promemorian Nya regler om trängselskatt.....	16
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 25 september 2008.....	17

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2008/09:12

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
2. lag om ändring i lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

Skattepliktig är inte

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

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton, *eller*

4. bil som enligt uppgift i vägtrafikregistret är utrustad med teknik för drift

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

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

5. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

4. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

2. För bil som före ikraftträdandet dels är införd i vägtrafikregistret, dels är undantagen från skatteplikt enligt 5 § 4, gäller 5 § i sin äldre lydelse till och med den 31 juli 2012.

¹ Senaste lydelse 2007:616.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:617) om
ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Prop. 2008/09:12

Härigenom föreskrivs att lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt ska utgå.

Lagen (2004:629) om trängselskatt utgör grund för uttag av tids- och platsrelaterad skatt för trafik med vissa fordon. Under en försöksperiod den 3 januari–31 juli 2006 togs skatt ut för passager in i och ut ur Stockholm. Efter beslut av riksdagen återinfördes trängselskatten stadigvarande 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 haft i uppdrag att bland annat utvärdera hur trängselskatt kan vara en del av finansieringen av väginfrastrukturen i Stockholms län (dnr N/2006/9229/IR). I uppdraget ingick även att lämna förslag om utformningen av uttaget av trängselskatt.

I en delrapport den 30 januari 2007 lämnade förhandlingsmannen ett antal förslag till förändringar i utformningen av trängselskatten. Flera av dessa behandlades i den ovan nämnda propositionen om återinförande av trängselskatt i Stockholm. Ett förslag som avsåg ändrad betalningstid behandlades i propositionen Nya regler om beslut och betalning avseende trängselskatt m.m. (prop. 2007/08:52). I enlighet med propositionens förslag har riksdagen beslutat om lagändringar som trädde i kraft den 1 juli 2008 (bet. 2007/08:SkU23, rskr. 2007/08:154).

Förhandlingsmannens uppdrag har slutrapporterats den 19 december 2007 i form av en överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen om en samlad trafiklösning. I denna lämnas ytterligare förslag om ändrad utformning av trängselskatten. Förslagen innefattar bl.a. att det nuvarande undantaget från skatteplikt för miljöbilar ska upphöra att gälla vid årsskiftet 2008/2009. För befintliga miljöbilar undantaget fortsätta att gälla till 2012. Vidare föreslås att dagens undantag från skatteplikt för viss trafik till och från Lidingö (den s.k. Lidingöregeln) ska upphöra att gälla samt att betalstationerna vid Ropsten ska tas bort. Härutöver innehåller överenskommelsen ett förslag om att en ny undantagsregel avseende skatteplikt ska införas för viss trafik i relationen Tranebergsbron – Essingeleden norrut.

I en promemoria från Finansdepartementet den 18 juni 2008, Nya regler om trängselskatt (dnr Fi2008/3996), föreslås utifrån överenskommelsen vissa ändringar i lagen om trängselskatt. Därtill innefattar förslaget införande av sanktioner med avseende på obetald trängselskatt och obetalda tilläggsavgifter. Promemorians lagförslag, i de delar där regeringen lämnar förslag på ändringar i denna proposition, finns i *bilaga 1*.

Promemorians förslag har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Finansdepartementet (dnr Fi2008/3996).

Regeringen avser nu att ta upp promemorians förslag såvitt avser trängselskatt för miljöbilar.

I budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1, finansplan m.m., avsnitt 6.2.5.5, s. 154) har regeringen gjort bedömningen att ändrade regler för Lidingötrafiken bör bli aktuella först i samband med färdigställandet av Norra länken, då möjligheter finns för den trafiken att komma ut på riksvägnätet utan att passera någon betalstation.

Promemorians förslag beträffande trängselskatt för trafik vid Tranbergsbron innebär införande av en ny undantagsregel, som till sin utformning liknar Lidingöregeln. En bakomliggande bedömning för förslaget om den nya regeln var att den är tekniskt förhållandevis enkel att införa och administrera och därmed föranleder ringa kostnader. Denna bedömning baserades dock på förutsättningen att regeln införs samtidigt som Lidingöregeln slopas. Regeringens uppfattning att Lidingöregeln ska bibehållas under viss tid har därmed delvis ändrat förutsättningarna för förslaget. Med två likartade undantagsregler kommer svårigheterna att upprätthålla tillförlitligheten i trängselskattesystemet att bli större. Omfattningen av de tekniska ändringar som då krävs är dock för närvarande oklar. Regeringen anser att det finns skäl att införa det föreslagna undantaget för trafiken vid Tranbergsbron. Innan en ändring kan komma till stånd måste dock ytterligare utredas vilka åtgärder som bör vidtas för att minimera de tekniska svårigheterna. Enligt regeringens bedömning är det aktuellt att införa ett undantag för trafiken vid Tranbergsbron tidigast den 1 juli 2009.

Bakgrunden till promemorians förslag om införande av sanktioner med avseende på obetald trängselskatt och obetalda tilläggsavgifter är att det för närvarande finns ett betydande och snabbt ökande skuldbelopp restfört hos Kronofogdemyndigheten. I budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1, finansplan m.m., avsnitt 6.2.5.5, s. 154 f.) har regeringen anfört att detta är ett allvarligt problem men konstaterat att liknande problem även finns för fordonsskatten och vissa fordonsrelaterade avgifter, t.ex. felparkeringsavgifter. Regeringen har anfört att den därför avser att ytterligare utreda vilka åtgärder som bör genomföras för att komma till rätta med dessa problem och effektivisera uppbörden av fordonsrelaterade skatter och avgifter.

Lagrådet

Enligt regeringens mening är propositionens lagförslag av sådan lagtekniskt enkel beskaffenhet att Lagrådets hörande torde sakna betydelse.

4 Undantag från trängselskatt för miljöbilar

4.1 Inledning

Under försöksperioden för trängselskatt i Stockholm den 3 januari–31 juli 2006 undantogs vissa mindre förorenande bilar från skatteplikt. När trängselskatten sedan återinfördes stadigvarande den 1 augusti 2007 behölls undantaget, men begränsades till att gälla under en övergångsperiod.

Undantaget omfattar bil som enligt uppgift i vägtrafikregistret är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med elektricitet eller annan gas än gasol eller med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, se 5 § 4 lagen (2004:629) om trängselskatt. Undantaget upphör att gälla den 1 augusti 2012. I praktiken upphör undantagets bety-

delse emellertid redan en månad tidigare, på grund av att trängselskatt inte tas ut alls under juli.

I propositionen (prop. 2006/07:109, s. 21) till grund för återinförandet av trängselskatten uttalade regeringen att det kan hävdas att även de bilar som anses vara mindre miljöförorenande orsakar trängsel och därför också bör omfattas av skatten och vara delaktiga i finansieringen av ny infrastruktur. Regeringen ansåg dock att undantaget för miljöbilar borde kvarstå under en övergångsperiod om fem år, särskilt mot bakgrund av att ett sådant undantag kan stimulera inköp av bilar med bättre miljöegenskaper. Regeringen konstaterade att lagens trängselreducerande effekt kommer att avta och intäkterna att minska i takt med att allt fler skaffar miljöbilar.

4.2 Förändringar i trafiksituationen i Stockholm

Växande och ändrad bilpark i Stockholms län

Vid utgången av 2007 fanns drygt 783 400 personbilar i trafik som var registrerade på ägare hemmahörande i Stockholms län. Detta innebär en ökning med drygt 14 400 bilar eller cirka 2 procent jämfört med utgången av 2006 då motsvarande antal var knappt 769 000 bilar.

Antalet personbilar som omfattas av miljöbilsundantaget från trängselskatt har i Stockholms län ökat med nästan 15 700 under 2007 (från drygt 25 000 bilar till drygt 40 700 bilar). Detta motsvarar en ökning med cirka 63 procent. Ökningen har också fortsatt – i mitten på augusti 2008 fanns cirka 57 200 undantagna personbilar i länet.

Förutom personbilar omfattar undantaget från trängselskatt cirka 1 100 lastbilar vars ägare är hemmahörande i länet.

Resultat av trafikmätning i Stockholm

Trafikkontoret, Stockholms stad, har i en rapport den 30 januari 2008 redovisat analyser av trafikmätningar i Stockholm. I rapporten dras bl.a. följande slutsatser med avseende på trängselskattens betydelse för trafiksituationen.

- Under försöksperioden med trängselskatt (den 3 januari–31 juli 2006) minskade antalet passager över trängselskattesnittet med cirka 22 procent i jämförelse med trafiken 2005, baserat på analyser av trafikintensitet under april.
- Efter försöksperioden fram till återinförandet av trängselskatten (den 1 augusti 2007) återgick trafiken aldrig till 2005 års nivå utan förblev 6–8 procent lägre än nivån före försöket.
- Under perioden augusti–oktober 2007, dvs. efter återinförandet av trängselskatten, var trafiken i genomsnitt 18 procent lägre än under motsvarande period 2005.

Enligt rapporten säger sig flera trafikanter uppleva att återinförandet av skatten har haft mindre effekt än under försöket. I rapporten bedöms denna upplevda effekt kunna förklaras mot bakgrund av flera faktorer.

Bland dessa nämns att trafiken i hela länet har ökat med 4–5 procent sedan 2005 och att andelen avgiftsbefriade miljöbilar som har passerat infarterna har ökat kraftigt – från cirka 2 procent före försöket till närmare 9 procent under sista kvartalet 2007.

Prop. 2008/09:12

4.3 Förtida upphörande av miljöbilsundantaget

Regeringens förslag: Miljöbilsundantaget upphör att gälla den 1 januari 2009. För bil som dessförinnan dels är införd i vägtrafikregistret, dels är undantagen från skatteplikt, fortsätter undantaget att gälla till och med den 31 juli 2012.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens utom i fråga om övergångsregeln. I promemorian föreslogs att fortsatt undantag till och med den 31 juli 2012 skulle gälla för bil som har förts in i vägtrafikregistret före den 1 augusti 2009. Promemorians förslag innefattade även ett krav på oförändrade ägarförhållanden för att en bil skulle vara fortsatt undantagen från trängselskatt.

Remissinstanser: *Sveriges Kommuner och Landsting, Kommunförbundet Stockholms län, Nature Associates, AB Storstockholms Lokaltrafik* och *Sveriges Transportindustrieförbund* tillstyrker promemorians förslag. *Svenska Transportarbetareförbundet* har förståelse för förslaget. Även *Vägverket* stödjer förslaget men anser att ändringen bör träda i kraft den 1 februari eller den 1 mars 2009. *Vägverket* anför att ändringen innebär en hel del förändringsarbete i verkets rutiner och system samt att ett årsskifte generellt sett inte är en bra tidpunkt för ett ikraftträdande. *Naturvårdsverket, Konsumentverket, Stockholms läns landsting* och *Stockholms kommun* anser också att miljöbilsundantaget bör upphöra, men de har uppfattningen att trängelskatten bör differentieras efter bilars miljöegenskaper. *Stockholms läns landsting* anför därtill bl.a. att underlättandet för ytterligare miljöbilar bör ske genom exempelvis den statliga klimatpolitiken, så som koldioxidskatt, miljöbilspremie och andra framtida åtgärder. En liknande synpunkt framförs av *Svenska Naturskyddsföreningen*, som välkomnar promemorians förslag men samtidigt anser att det bör genomföras andra åtgärder, t.ex. en koldioxidifferentierad registreringsskatt eller en kraftfullare differentiering av fordonsskatten. Såvitt gäller promemorians förslag om övergångsregel anser *Stockholms läns landsting* att det fortsatta undantaget bör vara knutet till fordonet och inte till ägaren, dvs. skattebefrielsen bör inte upphöra vid överlåtelse av fordonet. *Svea hovrätt, Lidingö kommun* och *Toyota Sweden AB* påpekar att förslaget kan få återverkan på andrahandsvärdet på miljöbilar. Promemorians förslag avstyrks av *Stockholms Handelskammare, BIL Sweden, Föreningen Gröna Bilister, Motormännens Riksförbund, Lidingö kommun, Svenska Taxiförbundet, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Toyota Sweden AB, Bilimportörernas Riksförbund* och *Miljöpartiet Stockholms läns landsting*. *Stockholms Handelskammare* anför bl.a. att det av miljöskäl är olyckligt att ta bort undantaget för miljöbilar, eftersom det förmodligen bidragit till ökningen av andelen miljöbilar i Sverige och Stockholmsregionen. Även *Föreningen Gröna Bilister* och

Miljöpartiet Stockholms läns landsting anför att miljöbilsundantaget varit av stor betydelse för att bl.a. öka miljöbilsförsäljningen. Föreningen Gröna Bilister är i och för sig positiv till en utfasning av undantaget men anser att detta bör ske på annat sätt. Föreningen anför vidare att promemorians förslag är otydligt i fråga om efterkonverterade bilar. BIL Sweden anför bl.a. att den föreslagna ändringen skulle skapa en olycklig ryckighet på marknaden och orsaka oskäligen ekonomiska förluster för fordonsföretagen och konsumenterna, som i sin planering varit inställda på gällande regelverk. Enligt BIL Sweden minskar förslaget därmed trovärdigheten för politiska beslut och ger felaktiga signaler om långsiktigheten i skatte- och miljöpolitiken. Likartade synpunkter framförs av Lidingö kommun, Bilimportörernas Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Toyota Sweden AB och Svenska Taxiförbundet. Motormännens Riksförbund anför vidare bl.a. att promemorians förslag inte synes motiveras av att åtgärderna mot trängsel i innerstaden varit otillräckliga. En liknande synpunkt framförs av Svenska Bussbranschens Riksförbund, som också anför att även om ökningen av antalet miljöbilar varit stor, så har andelen endast stigit från 3 till 5 procent av Stockholms läns totala antal personbilar i trafik. Svenska Taxiförbundet anför bl.a. att om miljöbilsundantaget upphör så försvinner ett viktigt ekonomiskt incitament för taxiföretagare att snabba på utbytet av fordon som drivs med fossila bränslen. Enligt förbundet skulle detta förhållande kunna uppvägas om det samtidigt – såsom för bussar – införs undantag från trängselskatt för fordon som är registrerade för taxitrafik.

Skälen för regeringens förslag: Under 2007 har det skett en kraftig ökning i Stockholmstrafiken av antalet personbilar som omfattas av miljöbilsundantaget. Den andel som sådana bilar utgör av det totala antalet bilar i Stockholms län är också väsentligt större än motsvarande andelar för andra län. Detta talar för att undantaget har haft effekt i enlighet med sitt syfte. Det ökande antalet undantagna personbilar och den redan nu stora andelen passager med sådana bilar riskerar emellertid att underminera trängselskattens primära syfte att leda till minskad trängsel. Om trängseln ökar försämras framkomligheten i trafiken och stadsmiljön.

Förutom att miljöbilsundantaget medför att skattens trängselreducerande effekt avtar, innebär undantaget en risk för att skatteintäkterna minskar. Intäktsbortfallet på grund av de i dag undantagna fordonen kan, vid antagande om att fordonen skulle användas i Stockholmstrafiken även om undantaget inte fanns, bedömas uppgå till storleksordningen 30–40 miljoner kronor per år. Detta motsvarar 4–5 procent av de totala intäkterna. Med minskade intäkter skulle också de medel som kan finansiera satsningar på t.ex. körfält för kollektivtrafik och annan väginfrastruktur minska.

Mot denna bakgrund anser regeringen, trots de negativa konsekvenser som har påpekats av flera remissinstanser, att miljöbilsundantaget ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2009. Vad *Vägverket* anför om nackdelar med att ändringen genomförs det datumet är enligt regeringens mening inte tillräckligt skäl för att senarelägga ikraftträdandet.

Med hänsyn till vikten av förutsebarhet för dem som anskaffat undantagna miljöbilar före den 1 januari 2009 bör en övergångsregel införas.

Miljöbilsundantaget bör således fortsätta att gälla till och med den 31 juli 2012 för de fordon som enligt nuvarande regler är undantagna från trängselskatt. Regeringens förslag innebär att den som har en undantagen miljöbil inte kommer att påverkas av ändringen. Det kommer också att vara möjligt att komma i åtnjutande av fortsatt undantag för den som efter den 1 januari 2009 anskaffar en begagnad miljöbil som omfattades av miljöbilsundantaget före den 1 januari 2009. Att undantaget upphör berör därmed främst nya fordon.

Den 1 juli 2008 infördes bestämmelser i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen i syfte att underlätta efterkonvertering av fordon från drift med bensin eller diesel till drift med ett alternativt bränsle (prop. 2007/08:46, bet. 2007/08:TU4, rskr. 2007/08:144). Efterkonverterade bilar kan, på samma sätt som andra fordon, omfattas av dagens miljöbilsundantag från trängselskatt.

Regeringens förslag om förtida upphörande av miljöbilsundantaget och om övergångsregel tar sikte även på efterkonverterade bilar. För att övergångsregeln ska gälla en sådan bil ska bilen ha omfattats av miljöbilsundantaget före den 1 januari 2009. Detta innebär att uppgift om godkänd registreringsbesiktning avseende efterkonverteringen måste ha förts in i vägtrafikregistret före den dagen. Om registrering sker vid en senare tidpunkt, även om efterkonverteringen gjorts före den 1 januari 2009, blir övergångsregeln inte tillämplig.

I samband med återinförandet av trängselskatten ansåg regeringen att det inte är motiverat att komplicera uppbyggdssystemet för trängselskatten med särskilda skattesatser för miljöbilar och att det inte borde gälla något undantag från trängselskatt för taxi (se prop. 2006/07:109, s. 21). Att miljöbilsundantaget nu föreslås upphöra, ändrar inte denna bedömning.

5 Konsekvenser av förslaget

5.1 Effekter för de skattskyldiga och för miljön

Att miljöbilsundantaget slopas i förtid innebär att inga bilar som förs in i vägtrafikregistret efter ikraftträdandet den 1 januari 2009 kommer att vara undantagna från trängselskatt på grund av deras miljöegenskaper. På grund av övergångsregeln för befintliga miljöbilar kommer regeländringen däremot inte att påverka bilar som omfattas av undantaget och är införda i vägtrafikregistret före den 1 januari 2009. Dagens undantagna miljöbilar berörs alltså inte av lagändringen.

Ändringen innebär att trängselskatten renodlas som styrmedel för minskad trängsel. Övergångsregeln leder dock sannolikt till att det fortsatt kommer att finnas ett stort antal undantagna fordon fram till och med den 31 juli 2012. Jämfört med dagens trafiksituation bedöms förslaget därför inte leda till minskad trängsel.

Miljömessigt innebär borttagandet av undantaget för miljöbilar att försäljningen av nya sådana bilar kommer att sjunka, vilket är negativt för miljön. Fortsatt undantag enligt dagens regler skulle emellertid bidra till en ökad trängsel, vilket försämrar framkomligheten i trafiken och leder till försämrad stadsmiljö.

Inför återinförandet av trängselskatten i Stockholm beräknades den totala bruttointäkten från uttag av trängselskatt och avgifter uppgå till 740 miljoner kronor per år (prop. 2006/07:109, s. 29). Ändringarna av reglerna om beslut och betalning som trädde i kraft den 1 juli 2008 beräknades leda till ökade bruttointäkter om cirka 40 miljoner kronor per år (prop. 2007/08:52, s. 26).

Slopandet av miljöbilsundantaget avseende trängselskatt torde, på grund av övergångsregeln för befintliga miljöbilar, inte leda till omedelbart ökade skatteintäkter. Snarast kan övergångsregeln väntas leda till en förstärkt ökning av antalet nya undantagna fordon fram till den 1 januari 2009 och därmed i viss mån minskade intäkter. En sådan minskning torde emellertid vara mindre än den minskning som annars kan väntas fram till den 31 juli 2012 om undantaget kvarstår enligt dagens regler. Sammantaget görs därför bedömningen att den föreslagna ändringen inte kommer att leda till ökade intäkter från trängselskatten, men däremot till en begränsning av en annars sannolik minskning av intäkterna. Med minskade intäkter skulle också de medel som kan finansiera satsningar på väginfrastruktur minska.

Förslaget föranleder en engångskostnad för Vägverket på grund av nödvändiga ändringar i dess datasystem samt informationsåtgärder till allmänheten. Vägverket uppskattar kostnaden till cirka 8 miljoner kronor. För Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms förslaget medföra marginella effekter.

6 Författningskommentar

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

5 §

Ändringen innebär att nuvarande bestämmelse i 5 § 4 slopas och att undantaget från skatteplikt för trängselskatt för miljöbilar därmed upphör att gälla. Dagens bestämmelse i 5 § 5 flyttas till 5 § 4.

Den nya lydelsen av paragrafen, och ikraftträdande- och övergångsbestämmelsen till ändringen, innebär en tidigareläggning av den ändring som annars skulle ha trätt i kraft den 1 augusti 2012 enligt lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.3.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Av första punkten framgår att lagen träder i kraft den 1 januari 2009.

Andra punkten innehåller en övergångsregel för de nya bestämmelserna i 5 §. Denna innebär att det tidigare miljöbilsundantaget även fortsättningsvis gäller fram till och med den 31 juli 2012 för bilar som före ikraftträdandet den 1 januari 2009 dels är införda i vägtrafikregistret, dels är undantagna från skatteplikt.

Till följd av övergångsregeln kommer befintliga miljöbilar att vara fortsatt undantagna från skatteplikt för trängselskatt. Däremot kommer inga bilar som registreras efter ikraftträdandet att undantas.

Efterkonverterade bilar kan omfattas av övergångsregeln om fortsatt miljöbilsundantag på samma sätt som andra miljöbilar. För att övergångsregeln ska gälla måste den efterkonverterade bilen ha omfattats av miljöbilsundantaget före den 1 januari 2009. Det måste således före den dagen ha antecknats uppgift i vägtrafikregistret om att bilen är utrustad med teknik för drift i enlighet med den tidigare bestämmelsen om miljöbilsundantag i 5 § 4 lagen om trängselskatt.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna behandlas i avsnitt 4.3.

6.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Lagändringen innebär att den ännu inte ikraftträdde ändringsförfattningen utgår. Se författningskommentaren till 5 § förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

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

Häri genom föreskrivs att 5 § lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §²

Skattepliktig är inte

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

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton, *eller*

4. bil som enligt uppgift i vägtrafikregistret är utrustad med teknik för drift

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

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

5. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

4. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

2. För bil som har förts in i vägtrafikregistret före den 1 januari 2009 tillämpas de nya bestämmelserna i 5 § från och med den 1 augusti 2012. Om ägarbyte sker avseende bilen under perioden den 1 januari 2009–31 juli 2012 tillämpas de nya bestämmelserna dock från och med den dag för vilken den nye ägaren har eller borde ha tagits upp i vägtrafikregistret.

¹ I bilagan redovisas endast promemorians förslag till ändring i 5 § lagen (2004:629) om trängselskatt och punkterna 1 och 2 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna samt promemorians förslag till ändring i lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

² Senaste lydelse 2007:616.

Förslag till lag om ändring i lagen (2007:617) om ändring i
lagen (2004:629) om trängselskatt

Prop. 2008/09:12
Bilaga 1

Härigenom föreskrivs att lagen (2007:617) om ändring i lagen
(2004:629) om trängselskatt ska utgå.

Förteckning över remissinstanserna avseende promemorian Nya regler om trängselskatt

Prop. 2008/09:12
Bilaga 2

Efter remiss har följande instanser lämnat yttrande över promemorians förslag: Justitieombudsmannen, Svea Hovrätt, Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Stockholms län, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Datainspektionen, Stockholms Handelskammare, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Naturvårdsverket, Vägverket, Statens Institut för kommunikationsanalys, Konkurrensverket, Konsumentverket, Stockholms läns landsting, Sveriges Kommuner och Landsting, BIL Sweden, Föreningen Gröna Bilister, Kommunförbundet i Stockholms län, Motormännens Riksförbund, Nature Associates, Stockholms kommun, Lidingö kommun, AB Storstockholms lokaltrafik, Svensk Handel, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Sveriges Transportindustriförbund och Sveriges Åkeriföretag.

Yttranden har också inkommit från: Karl Krook, Toyota Sweden AB, Bilimportörernas Riksförbund, Allan Ekström, Miljöpartiet Stockholms läns landsting och Göran Tégner.

Följande remissinstanser har avstått från att yttra sig eller har inte svarat: Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Motorbranschens Riksförbund, Stockholms Hantverksförening, Svenska Lokaltrafikföreningen och Svenskt Näringsliv.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 25 september 2008

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, statsråden Odell, Ask, Husmark Pehrsson, Leijonborg, Larsson, Erlandsson, Torstensson, Carlgren, Hägglund, Borg, Sabuni

Föredragande: statsrådet Borg

Regeringen beslutar proposition 2008/09:12 Trängselskatt för miljöbilar