

Trängselskatt; bl.a. fråga om vilken åtgärd Vägverket borde ha vidtagit när ett registreringsnummer uppenbarligen inte stämde överens med den bil som passerat en betalstation

I en anmälan till JO framförde AA klagomål mot Vägverket. Han anförde i huvudsak följande. Han hade blivit påförd trängselskatt utan att ha framfört något fordon i Stockholm. En mörk Nissan med visst registreringsnummer hade förts i aktuellt område ett antal gånger. Han var ägare till en vit Peugeot med samma registreringsnummer. Den bilen togs emellertid ur drift och avställdes 1979. I samtal med Vägverket i mars 2006 insåg verket att de handlagt ärendet felaktigt och lovade åtgärda saken. Krav på avgifter fortsatte trots detta att komma. Kraven hade blivit överförda till Skatteverket och därefter till Kronofogdemyndigheten.

Skatteverket och Vägverket yttrade sig över det som AA hade framfört i sin anmälan.

AA yttrade sig över remissvaren.

I sitt beslut den 17 april 2008 anförde *JO Nordenfelt* i bedömningsdelen följande.

Trafikanternas acceptans för systemet med trängselskatter är enligt min uppfattning beroende av att hanteringen är rättssäker, dvs. att de beslut som fattas så långt som möjligt är riktiga och att felaktiga beslut i förekommande fall korrigeras på ett snabbt och enkelt sätt. Uppenbara felaktigheter bör kunna åtgärdas utan att den enskilde skriftligen skall behöva begära omprövning eller överklaga till Skatteverket. Skatteverket har också möjlighet att på eget initiativ ompröva beslut med stöd av 15 § lagen (2004:629) om trängselskatt. Eftersom kundtjänstverksamheten finns hos Vägverket tycks Skatteverket emellertid normalt sett inte få kännedom om en fordonsägares eventuella missnöje med ett beskattningsbeslut innan denne kommer in med en begäran om omprövning till Skatteverket. Tillfällen då Skatteverket på eget initiativ omprövar beslut med stöd av 15 § lagen om trängselskatt torde därför med nuvarande ordning vara begränsade.

Av 11 § andra stycket lagen om trängselskatt framgår att Vägverket skall besluta om rättelse om beslut om skatt eller avgift har blivit uppenbart oriktigt på grund av misstag vid den automatiserade behandlingen. Denna skyldighet torde föreligga

oavsett hur felet upptäcks och vem som initierar frågan om ändring – den enskilde, myndigheten eller någon annan. Det torde inte krävas att en begäran från enskild om rättelse enligt 11 § framställs skriftligen. – Däremot torde en begäran från den enskilde om omprövning enligt lagens 15 § kräva skriftlighet, jfr 23 § förvaltningslagen (1986:223).

Vid passage genom en betalstation identifieras en bils registreringsnummer direkt i systemet med hjälp av s.k. OCR-teknik (Optical Character Recognition). I förevarande fall identifierade systemet registreringsnumret BOH *** samt fotograferade registreringsskylten och den nedre delen av fordonet. En passagebild måste för att kunna ligga till grund för ett skattebeslut enligt min mening vara så tydlig att registreringsnumret kan urskiljas. Det kan ifrågasättas om de passagebilder som jag har tagit del av uppfyller detta krav. Det är inte lätt att urskilja om fotografierna visar registreringsnumret BOH *** eller BCH **. AA var registrerad som ägare till en vit Peugeot. Fotografierna visar ett mörkt fordon av ett annat bilmärke.

AA bad vid samtal med Vägverkets kundtjänst den 1 mars 2006 om kontroll av passagebilder och en återkoppling till honom. Kundtjänsten upplyste den 2 mars 2006 AA om att begäran om omprövning skall göras skriftligen hos Skatteverket.

När väl AA hade väckt frågan om felet hos Vägverkets kundtjänst uppkommer frågan vilket ansvar Vägverket hade för frågans utredning och eventuell ändring av besluten.

JO Lavin anförde i JO 1997/98 s. 460 följande.

Som en allmän princip inom förvaltningsrätten anses gälla att det åvilar en förvaltningsmyndighet att tillse att utredningen blir så fullständig som erfordras i ett ärende (official- eller undersökningsprincipen). Någon motsvarighet till den uttryckliga regeln om förvaltningsdomstols utredningsansvar i 8 § förvaltningsprocesslagen (1971:291) finns inte i förvaltningslagen (1986:223), FL. Vissa allmänt hållna regler i FL ger dock antydningar om omfattningen och innebörden av förvaltningsmyndigheternas ansvar för utredningen i ett ärende. (— —) I 4 § första stycket [FL] föreskrivs sålunda:

”Varje myndighet skall lämna upplysningar, vägledning, råd och annan sådan hjälp till enskilda i frågor som rör myndighetens verksamhetsområde. Hjälpen skall lämnas i den utsträckning som är lämplig med hänsyn till frågans art, den enskildes behov av hjälp och myndighetens verksamhet.” Härtill kommer regeln i 7 § andra meningen: ”Vid handläggningen skall myndigheten beakta möjligheten att själv inhämta upplysningar och yttranden från andra myndigheter, om sådana behövs.”

Ur de nämnda reglerna i 4 § kan utläsas att myndighetens utredningsinsatser får anpassas till ärendets beskaffenhet (frågans art, den enskildes behov av hjälp och myndighetens verksamhet) och att myndigheternas åtgärder bl.a. skall bestå i vägledning och annan sådan hjälp.

I det nu aktuella ärendet lämnade AA redan vid sin kontakt med kundtjänsten den 1 mars 2006 uppgifter om sitt eget fordon till kundtjänsten. Av Vägverkets yttrande hit framgår inte om kundtjänsten i detta skede kontrollerade bilderna från den aktuella passagen, och jag anser mig därför inte kunna utgå från att så skedde. Om så hade skett hade kundtjänsten enkelt kunnat konstatera att det saknades överens-

stämmelse mellan det fordon som AA var registrerad som ägare till och det som syntes på bilden. Någon ytterligare utredning av omständigheterna kring passagen torde därmed knappast ha varit nödvändig. Jag anser inte att Vägverket i detta avseende har levt upp till sitt utredningsansvar.

I detta fall framgick det således att det av systemet identifierade registreringsnumret BOH *** uppenbarligen inte stämde överens med själva fordonet. Enligt min mening borde Vägverket efter att ha konstaterat detta omedelbart ha vidtagit åtgärder för att de beslut som blivit felaktiga på grund av det inträffade skulle kunna rättas till.

I 11 § andra stycket lagen om trängselskatt anges följande.

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.

Detta lagrum torde främst ta sikte på programmerings- eller systemfel som ger upphov till ett större antal felaktiga debiteringar och där rättelse enklast kan ske av den myndighet som har att svara för dessa funktioner (se prop. 1987/88:159 s. 54 gällande motsvarande lagrum i den tidigare fordonsskattelagen). Enligt min mening är lagrummet knappast direkt tillämpligt på ett enskilt fall som det nu aktuella, där ursprungsfelet inte stått att finna i de automatiserade systemen som sådana.

Lagen om trängselskatt innehåller ingen ytterligare regel som ger Vägverket möjlighet att vidta rättelse.

I 27 § förvaltningslagen föreskrivs att om en myndighet finner att ett beslut, som den har meddelat som första instans, är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning, skall myndigheten ändra beslutet, om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part.

Fråga uppkommer då om den allmänna bestämmelsen om omprövning av beslut i 27 § förvaltningslagen är tillämplig på Vägverkets beslut, eller om bestämmelserna om omprövning i 15 § lagen om trängselskatt exklusivt reglerar all omprövning av beslut enligt lagen om trängselskatt.

Riksdagen beslutade den 9 april 2008 att anta ett förslag från regeringen till vissa ändringar i lagen om trängselskatt (prop. 2007/08:52 *Nya regler om beslut och betalning avseende trängselskatt m.m.*). Ändringarna innebär bl.a. – i syfte att renodla uppdelningen av myndigheternas (Vägverket respektive Skatteverket) beslutsbefogenheter – att bestämmelserna i 26 och 27 §§ förvaltningslagen om rättelse respektive omprövning inte skall tillämpas i fråga om Vägverkets beslut enligt lagen om trängselskatt. De nya bestämmelserna träder i kraft den 1 juli 2008.

Mot bakgrund av de nyssnämnda ändringarna i lagen om trängselskatt finner jag inte anledning att i detta ärende fördjupa mig i frågan om Vägverket borde ha – efter att ha konstaterat att registreringsnumret uppenbarligen inte hörde ihop med

fordonet – ändrat besluten med stöd av 27 § förvaltningslagen eller om Vägverket i stället omedelbart borde ha uppmärksammat Skatteverket på felet så att Skatteverket hade kunnat ompröva besluten på eget initiativ med stöd av 15 § lagen om trängselskatt. Enligt min mening borde Vägverket i vart fall ha gjort det ena eller det andra. Skyldigheten att vara den enskilde behjälplig i en situation som denna följer av 4 § förvaltningslagen. Vägverket kan inte undgå kritik för sin underlåtenhet.

Jag avslutar ärendet med gjorda uttalanden.