



Daniel Firth  
Trafikplanering  
08-508 261 24  
daniel.firth@tk.stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2007-08-28

## **Nya regler om beslut och betalning avseende trängselskatt m.m. Remiss**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef

Anette Scheibe  
Avdelningschef

Mats Fager  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Staden har beretts tillfälle att lämna synpunkter på finansdepartementets förslag till förändringar i reglerna om uttag av trängselskatt i Stockholm. Förslagen innebär i huvudsak att ett beskattningsbeslut om trängselskatt ska omfatta en kalendermånad, i stället för som tidigare ett kalenderdygn. Beslutet ska skickas ut till samtliga skattskyldiga.

Avsikten med förslaget är att förenkla båda för de enskilda skattskyldiga och för inblandade myndigheter. Kontoret anser att dessa mål uppnås med detta förslag, men att innebörden för framkomligheten också bör beaktas. Möjligheten att behålla den flexibilitet som daglig betalning ger vissa bilister bör också undersökas.

## Bakgrund / Remissen

Finansdepartementet har genom remiss 2007-06-25 berett Stockholms stad tillfälle att lämna synpunkter på förslag till nya regler om beslut och betalning av trängselskatt m.m. Kommunstyrelsen har överlämnat ärendet till trafik- och renhållningsnämnden för beredning och besvarande. Remissen ska besvaras senast den 31 augusti 2007.

Enligt regeringsbeslut återinförs trängselskatten i Stockholm den första augusti 2007. Reglerna om uttag av trängselskatt finns i lagen (2004:629). I en delrapport om trängselskattens återinförande, 30 januari 2007, föreslog den av regeringen utsedde förhandlingsmannen ett antal förändringar i utformningen av trängselskatten. Flera av dessa förslag behandlades i prop 2006/07:109 om införande av trängselskatt i Stockholm. Ett av förslagen var att betalningstiden för trängselskatt förlängs från 14 dagar till fem veckor. Förändringen ingick inte i prop 2006/07:109, men i propositionen uttalades som angeläget att den genomfördes.

Enligt de regler som råder nu, fattas ett beskattningsbeslut för varje bil som gjort en skattepliktig passage varje kalenderdygn. Betalning ska ske 'utan uppmaning', dvs. den skattskyldige får ingen särskild underrättelse om att han eller hon blivit skattskyldig utan har 14 dagar på sig att själv hålla reda på obetalda skattebeslut och betala. Detta sker över disk på Pressbyrån eller 7-Eleven, med kort på Internet, på bank eller via Internetbank. Med autogiro kan betalning ske automatiskt. Under försöket betalades 63% av alla beskattningsbeslut via autogiro, 24% på Pressbyrån eller 7-Eleven och 13% via bank. Möjligheten att betala med kort via Internet kom först under själva försöksperioden. De som inte betalt efter 14 dagar får en skriftlig betalningsuppmaning med en expeditionsavgift på 70 kronor. Underlåter den skattskyldige att betala expeditionsavgift och trängselskatten inom 30 dagar, påförs en tilläggsavgift med 200 kr.

Finansdepartementets förslag, som kan träda i kraft först den 1 juli 2008, innebär att ett skattebeslut ska avse alla skattepliktiga passager under en *kalendermånad* istället för ett *kalenderdygn*. Beslutet skickas till den skattskyldige i början av varje månad med en bifogad sammanställning av de skattepliktiga passager som ligger till grund för beslutet. Det blir inte längre nödvändigt att själv hålla reda på sina egna obetalda skattebeslut och betala utan uppmaning. Betalning ska ske senast den sista dagen i månaden efter den månad som beskattningsbeslutet avser. Månadsvis betalning via autogiro blir också möjligt. Expeditionsavgiften slopas och tilläggsavgiften höjs från 200 kronor till 500 kronor. Reglerna för omprövning ska också justeras i samband med förändringarna.

Av remissen framgår att intäkterna från själva trängselskatten, som beräknas till cirka 740 miljoner kronor per år, inte torde påverkas. Intäkterna från expeditions-

och tilläggsavgift beräknades uppgå till cirka 50 miljoner kronor. Intäkterna från den förhöjda tilläggsavgiften beräknas öka med cirka 37,5 miljoner kronor. Enligt Vägverkets beräkningar kommer månadsdebiteringar av trängselskatten att minska de totala driftkostnaderna för trängselskattesystemet med cirka 9 miljoner kronor per år, från första året och framåt. Investeringskostnaderna beräknas till cirka 15 miljoner kronor.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Kontoret välkomnar denna förenklade administration för skatteskyldiga som staden även tidigare framfört som önskvärd, bl.a. i remissvar till finansdepartementets PM *Vägavgift i form av trängselskatt*, (Dnr. KS 314-956/2007). Kontoret delar uppfattningen om att betalsystemet kan betraktas som krångligt, särskilt av dem som sällan åker bil till Stockholms innerstad och därför inte har autogiro. Kontoret vill dock i sammanhanget påpeka att det som betraktas som en förenkling för många kan medföra minskad flexibilitet för andra. De som delar en bil i formella eller informella bilpooler, hyrbilsfirmor eller de som helt enkelt låna en bil till ett visst ärende, förlorar möjligheten att betala endast för egna dagliga resor. Om det är möjligt att genomföra till en rimlig kostnad anser kontoret att möjligheten bör undersökas till att behålla också en daglig betalning parallellt med det förslagna systemet.

Syftet med den permanenta trängselskatten, enligt regeringens proposition 2006/07:109 *Införande av trängselskatt i Stockholm*, är att ”*förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen*”.

Kontoret konstaterar att trängselskattens syfte som trafikregleringsverktyg inte tas upp i remissen. Trängselskatten fungerar så att den dämpar efterfrågan på gatuutrymme i innerstaden under högtrafik med prissignaler. Effekten på trafikflödena när det skiljer upp till två månader mellan den skattebelagda resan och betalningsmomentet är svår att förutse. Jämför, till exempel, skillnaden i beteende mellan att använda en abonnerad och en förbetald mobiltelefon. Kontoret anser därför att, om denna förändring införs, bör effekten följas upp som en del av uppföljningsprogrammet som har tagits fram av Stockholms stad, Vägverket och Storstockholms lokaltrafik.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen

**Slut**