



PM 2007:160 RII (Dnr 314-2746/2007)

## Promemoria om nya regler och beslut och betalning avseende trängselskatt m.m.

Remiss från Finansdepartementet

Remisstid 17 oktober 2007

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande  
Som svar på remissen överlämnas och återropas denna promemoria.

**Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund** anför följande.

### *Ärendet*

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. Staden 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.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret för synpunkter samt till trafik- och renhållningsnämnden.

*Stadsledningskontoret* välkomnar de förbättringar och förenklingar av betalningsrutinerna som föreslås. Det är av yttersta vikt att systemet är användarvänligt och enkelt att administrera för både privatpersoner, företag och kommuner m.fl. Det är också mycket viktigt att systemet är utformat på ett sådant sätt att driftkostnaderna hålls så låga som möjligt. Därför välkomnar stadsledningskontoret detta förslag som förenklar betalningen av trängselskatt och förväntas minska den administrativa hanteringen och därmed leda till lägre kostnader.

Stadsledningskontoret anser vidare det viktigt att Vägverket utformar sin kundtjänst så att den klarar av att hantera frågor från skattskyldiga när dessa nu säkerligen kommer att samlas i tid, dvs. direkt efter att skattebeslutet erhållits.

Stadsledningskontoret förutsätter att både de direkta och framtida kostnadsbesparingarna som den förenklade administrationen medför liksom de övriga intäkter som trängselskatten ger återförs i form av infrastrukturinvesteringar till stockholmsregionen i syfte att öka framkomligheten.

*Trafik- och renhållningsnämnden* välkomnar denna förenklade administration för skattskyldiga som staden även tidigare framfört som önskvärd, bl.a. i remissvar till finansdepartementets PM *Vägavgift i form av trängselskatt*, (Dnr. KS 314-956/2007). Nämnden delar uppfattningen om att betalsystemet kan betraktas som krångligt, särskilt av dem som sällan åker bil till Stockholms innerstad och därför inte har autogi-

ro. Nämnden 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 lånar 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 nämnden att möjligheten bör undersökas till att behålla också en daglig betalning parallellt med det föreslagna systemet.

### *Mina synpunkter*

Vid återinförandet av trängselskatten har staden bland annat krävt att överskottet skall användas till nya vägar och spår i vår region samt att systemet måste förenklas för medborgarna. Jag anser att de förändringar som finansdepartementet föreslår bidrar till att nå dessa mål. Varje åtgärd som sänker driftskostnaden ser jag som mycket värdefull eftersom det samtidigt innebär att det som medborgarna betalar i högre grad går till ny infrastruktur i Stockholm.

Stockholms stad kommer kontinuerligt att utvärdera hur trafikströmmar, restider och framkomligheten påverkas. Essingeleden och Södra Länken har de senaste månaderna vid ett flertal tillfällen nått sitt kapacitetstak, vilket inte är en acceptabel situation för stadens medborgare.

Jag vill därför återigen understryka att Stockholms stad måste ha en formell roll avseende beslut och förändringar avseende trängselskatter. Skälet är att stadens trafiksystem påverkas av trängselskatter på ett så genomgripande sätt att en noggrann analys av eventuella justeringar är nödvändig att göra för att säkerställa att trafiksystemet kommer att fungera efter förändringarna. Utöver detta står portalerna i staden och stadens medborgare betalar i hög grad de skatter som tas ut, därför ser Stockholms stad det som självklart att staden och staten har ett intensivt utbyte och respektfullt samarbete kring dessa frågor.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

Som svar på remissen överlämnas och återopas denna promemoria.

Stockholm den 19 september 2007

MIKAEL SÖDERLUND

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta att

1. om svar på Finansdepartementets remiss överlämnas och återopas denna promemoria
2. hemställa till kommunstyrelsen att den till regeringen i skrivelse uttalar att intäkterna från trängselskatten framförallt ska gå till investeringar för och drift av kollektivtrafik
3. därutöver anför följande:

Merparten av intäkterna från trängselskatten ska gå till att utveckla kollektivtrafiken. Det är därför angeläget att kommunstyrelsen i en skrivelse till regeringen ger till känna hur staden ser på denna mycket centrala fråga.

Trängselskattens återinförande är en viktig åtgärd för att skapa en bättre miljö och ökad framkomlighet. Trängselskatten fungerar bevisligen. Det blir bättre för människors hälsa, miljön, klimatet och bättre framkomlighet för SL:s bussar, varubilar och näringslivets nyttrafik.

Vi motsätter oss däremot att inkomsterna från skatten enbart ska användas till större eller mindre vägutbyggnader, särskilt Förbifart Stockholm som ofta nämns som exempel. Fler vägar leder till mer trafik - tvärtemot trängselavgifternas syfte.

Stockholms län har de senaste decennierna inte lidit brist på väginvesteringar, men har ett skriande behov av spårinvesteringar. Därför anser vi att huvuddelen av intäkterna ska gå till utbyggnad och förbättringar av kollektivtrafiken.

Det antecknades till förteckningen att socialdemokraterna lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Det antecknades till förteckningen att vänsterpartiet lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

## **Kommunstyrelsen**

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

Från och med den 1 augusti 2007 har trängselskatten permanentats i Stockholm. En av regeringen utsedd förhandlingsman har fått i uppdrag att bl.a. utvärdera hur vägavgifter i form av trängselskatt kan vara en del av finansieringen av väginfrastrukturen i Stockholms län. I en delrapport, 30 januari 2007, redovisade förhandlingsmannen förslag på ett antal förändringar i utformningen av trängselskatten, bl.a. att betalningstiden för trängselskatt bör förlängas från 14 dagar till fem veckor. Regeringen har i prop. 2006/07:109 uttalat att det är angeläget att förenkla betalningsrutinerna för trängselskatten. Finansdepartementet föreslår därför förändringar i nuvarande regler för skattebeslut och betalningsrutiner.

De förändringar som föreslås är i huvudsak följande. Ett beskattningsbeslut ska avse en kalendermånad, istället för att ett skattebeslut ska avse alla passager vid betalstationer under ett kalenderdygn. En sammanställning av månadens passager ska fogas till beslutet och skickas ut till den skattskyldige. Betalning ska ske senast den sista dagen i månaden efter den månad som beskattningsbeslutet avser. Betalningstiden kommer därmed att vara kopplad till beskattningsbeslutet och inte till skattskyldighetens inträde. Bestämmelserna om expeditionsavgift slopas. Om betalning inte sker inom föreskriven tid ska en tilläggsavgift med 500 kronor påföras, vilket är 300 kronor högre jämfört med nuvarande regler.

De föreslagna reglerna föreslås träda i kraft den 1 juli 2008. Enligt Vägverkets beräkningar skulle förslaget med debiteringar månadsvis minska de totala driftkostnaderna för trängselskattesystemet med cirka 9 mnkr per år räknat från andra året efter att ändringarna tas i bruk. Vägverket planerar att integrera kundtjänsten för trängselskatt med kundtjänsten för fordonskatt. Detta beräknas medföra minskade kostnader om ytterligare cirka 5-6 mnkr per år. Intäkterna från trängselskatten bedöms inte nämnvärt påverkas av de nu föreslagna regelförändringarna.

De föreslagna regelförändringarna förväntas minska den administrativa hanteringen och därmed leda till lägre driftkostnader. För stadens del bedöms de föreslagna regelförändringarna inte medföra någon nämnvärd besparing. Stockholms stad förutsätter att både de direkta och framtida kostnadsbesparingarna som den förenklade administrationen medför återförs i form av infrastrukturinvesteringar till stockholmregionen i syfte att öka framkomligheten.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 augusti 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Från och med den 1 augusti 2007 har trängselskatten permanentats i Stockholm efter att ha prövats under perioden 3 januari till 31 juli 2006. Reglerna om uttag av trängselskatt finns i lagen (2004:629) om trängselskatt. En av regeringen utsedd förhandlingsman har fått i uppdrag att bl.a. utvärdera hur vägavgifter i form av trängselskatt kan vara en del av finansieringen av väginfrastrukturen i Stockholms län. Uppdraget ska slutrapporteras senast den 1 december 2007, en delrapport presenterades den 30 januari 2007. I delrapporten redovisade förhandlingsmannen förslag på ett antal förändringar i utformningen av trängselskatten, bl.a. att betalningstiden för trängselskatt bör förlängas från 14 dagar till fem veckor. Regeringen har i prop. 2006/07:109 uttalat att det är angeläget att förenkla betalningsrutinerna för trängselskatten. En förlängning av betalningstiden innebär dock inte att antalet skattebeslut mins-

kar och regeringen uttalade att det bör utredas om månatliga debiteringar av trängselskatten kan införas. Finansdepartementet lämnar därför förslag till förändringar i nuvarande regler för skattebeslut och betalningsrutiner.

### **Ärendet**

När ett skattepliktigt fordon passerar en betalstation uppkommer skattskyldighet för trängselskatt. Skattskyldig är den som vid passagen är registrerad ägare till fordonet enligt vägtrafikregistret. Ett beskattningsbeslut fattas för varje fordon som gjort en skattepliktig passage, dvs. passerat en betalstation. Ett beslut avser samtliga passager som gjorts under ett kalenderdygn. Enligt nuvarande regler ska trängselskatten vara betald inom 14 dagar efter att skattskyldigheten inträtt. Den skattskyldige får ingen underrättelse om att skattskyldighet inträtt, först om trängselskatten inte betalas inom betalningsfristen skickas en skriftlig påminnelse samtidigt som en expeditionsavgift om 70 kronor per betalningsuppmaning tas ut. Den obetalda trängselskatten samt expeditionsavgiften ska vara betald senast 30 dagar efter beslut om expeditionsavgift. Betalas inte obetald skatt samt expeditionsavgift inom denna tidsfrist påförs en tilläggsavgift om 200 kronor. Detta nya belopp ska vara betalt inom 30 dagar från beslut om tilläggsavgift. Tilläggsavgift påförs högst en gång per kalenderdygn och får inte överstiga 2 000 kronor per kalendermånad och fordon.

Uppgift om hur mycket som den skattskyldige ska betala fås genom Vägverkets kundtjänst, på webbsidan ”Mina skattebeslut” alternativt i samband med betalning på Pressbyrå eller 7-eleven. Betalning av trängselskatt kan ske genom autogiro, på Pressbyrå eller 7-eleven i hela landet, med kredit- och betalkort via Internet, på bank och via Internetbank.

### **Förslag till förändring av nuvarande regler**

Den kritik som riktats mot det nuvarande betalningssystemet har framförallt handlat om att den skattskyldige inte får något beskattningsbeslut och därmed betalar utan uppmaning samt att det är svårt betala och veta hur mycket som ska betalas. Följande förändringar föreslås i syfte att förenkla och förtydliga.

➤ Ett beskattningsbeslut ska avse en kalendermånad. En sammanställning av månadens passager ska fogas till beslutet.

Istället för att ett skattebeslut ska avse alla passager under ett kalenderdygn föreslås att beslutet ska avse alla skattepliktiga passager som gjorts under en kalendermånad. Beslut avseende en viss månad ska skickas ut till den skattskyldige i början av nästa månad. Av en sammanställning framgår de skattepliktiga passager som ligger till grund för beslutet. Betalningstiden kommer därmed att vara kopplad till beskattningsbeslutet och inte till skattskyldighets inträde.

➤ Betalning ska ske senast den sista dagen i månaden efter den månad som beskattningsbeslutet avser.

Detta innebär att betalningsfristen blir något längre än tidigare. När beskattningsbeslutet skickas till den skattskyldige bör det åtföljas av en avisering.

➤ Bestämmelserna om expeditionsavgift slopas. Om betalning inte sker inom föreskriven tid ska en tilläggsavgift påföras med 500 kronor.

Syftet med expeditionsavgiften är att täcka kostnaderna för den skriftliga påminnelse som skickas ut innan beslut om tilläggsavgift fattas. Nu kommer den skattskyldige få information om betalningsdag i skattebeslutet. Det anses därför inte finnas ett behov av en påminnelse innan tilläggsavgift påförs. I likhet med dagens system kommer det att skickas ut två betalningsuppmaningar om trängselskatten, en i form av ett grundbeslut och en vid beslut om tilläggsavgift. Höjningen av tilläggsavgiften från 200 till 500 kronor per beslut motiveras med att när nu samtliga skattepliktiga passager ingår i beskattningsbeslutet kan tilläggsavgiften om 200 kronor anses som låg i förhållande till det totala skattebeloppet som maximalt kan uppgå till 1 380 kronor per månad.

➤ Bestämmelserna om omprövning ska förtydligas. Det införs en tidsfrist inom vilken Skatteverket får meddela omprövningsbeslut på eget initiativ. Tidsfristen är densamma som gäller för de skattskyldigas begäran om omprövning, dvs. 60 dagar från dagen för det omprövade beslutet. Dessutom ska det klart framgå av lagtexten att Skatteverket får meddela beslut om trängselskatt utan att beslutet föregåtts av ett automatiserat beslut från Vägverket.

Regeln om när begäran om omprövning ska komma in, när den skattskyldige betalat trängs-

elskatten utan uppmaning, kan tas bort då de skattskyldiga nu kommer få ett beskattningsbeslut. Bestämmelserna om omprövning föreslås kompletteras med en regel om inom vilken tid som beskattningsmyndigheten måste meddela beslut om omprövning på eget initiativ. Beskattningsmyndigheten får samma tidsfrist som de skattskyldiga när det gäller omprövningar. Rätten för Skatteverket att meddela grundbeslut om trängselskatt framgår inte tillräckligt tydligt av lagtexten. Därför föreslås att en bestämmelse införs som anger att om något beslut i en fråga inte har fattats får beskattningsmyndigheten besluta i frågan. Ett sådant beslut ska meddelas senast 60 dagar efter att skattskyldigheten inträtt. Om Skatteverket meddelar ett beslut om tilläggsavgift ska dock detta beslut fattas senast 60 dagar efter beslut om trängselskatt

➤ Undantaget från förvaltningslagens bestämmelser om underrättelse och motivering av beslut ska upphöra att gälla.

I samband med införandet av trängselskatt i Stockholm infördes ett undantag från bestämmelserna i förvaltningslagen (1986:223) om underrättelse och motivering av myndighets beslut. När det nu föreslås att samtliga skattskyldiga ska få ett skriftligt beslut om trängselskatt varje månad, där det dessutom finns en sammanställning av de passager som gjorts med den skattskyldiges fordon under månaden, finns inte längre något behov för nämnda undantagsregel.

➤ Gallring av kameramaterial.

Förslaget om ändring av betalning av trängselskatt innebär att kameramaterial kommer att bevaras under en längre tid än tidigare då betalningstiderna föreslås bli längre. I normalfallet kommer då kameramaterialet att gallras mellan 60-90 dagar från den skattepliktiga passagen, vilket ska jämföras med de maximala 35 dagar som gäller enligt dagens regler. Om beslut om tilläggsavgift har fattats kan kameramaterialet bevaras i upp till cirka 120 dagar, med nuvarande regler gäller en tid om cirka 100 dagar. I det fall den skattskyldige begärt omprövning eller överklagat blir det ingen skillnad i gallringsreglerna, kameramaterialet får då liksom tidigare bevaras tills dess att ärendet slutligt avgjorts.

➤ Bestämmelserna om dröjsmålsavgift i vägtrafikskattelagen (2006:227) ändras så att det framgår att det är Skatteverket som ska ompröva beslut om dröjsmålsavgift.

Enligt bestämmelserna i vägtrafikskattelagen ska Skatteverket ompröva beslut om dröjsmålsavgift men enligt lagen om dröjsmålsavgift är det Vägverket som ska besluta om befrielse från dröjsmålsavgift. Ett nytt tredje stycke föreslås därför införas i 5 kap. 17 § vägtrafikskattelagen där Skatteverkets möjlighet att befria från dröjsmålsavgift anges.

#### **Ikraftträdande**

De föreslagna reglerna föreslås träda i kraft den 1 juli 2008. Då juli är en avgiftsfri månad innebär detta att reglerna börjar tillämpas först för de skattepliktiga passager som sker under augusti 2008.

#### **Ekonomiska konsekvenser**

I prop. 2006/07:109 om införande av trängselskatt i Stockholm bedömdes trängselskatterna medföra intäkter om cirka 740 mnkr per år. Intäkterna från trängselskatten bedöms inte nämnvärt påverkas av de nu föreslagna regelförändringarna. I det nuvarande systemet beräknas expeditions- och tilläggsavgifterna uppgå till cirka 50 mnkr per år. Med de föreslagna regelförändringarna föreslås expeditionsavgiften tas bort medan tilläggsavgiften höjs och beräknas till cirka 87,5 mnkr per år.

Förslaget beräknas totalt sett medföra lägre transaktionskostnader för Vägverket även om kostnaderna för systemutveckling och kundtjänst beräknas öka på kort sikt. Utskick av beskattningsbesluten bedöms relativt omgående kunna hanteras genom Vägverkets system för fordonskatt. Enligt Vägverkets beräkningar skulle förslaget med debiteringar månadsvis minska de totala driftkostnaderna för trängselskattesystemet med cirka 9 mnkr per år räknat från andra året efter att ändringarna tas i bruk. Investeringen för utveckling av systemet bedöms till cirka 15 mnkr. Vägverket kommer under 2008 att ta över kundtjänsten för trängselskatt i egen regi och planerar att integrera denna verksamhet med kundtjänsten för fordonskatt. Detta beräknas medföra ytterligare minskade kostnader om cirka 5-6 mnkr per år.

Skatteverkets kostnader för administration av trängselskatten beräknas till 7,7 mnkr för 2007 och därefter 11,5 mnkr per år. Förslaget bedöms endast påverka Skatteverkets kostnader marginellt.

### *Ärendets beredning*

Ärendet har remitterats till trafik- och renhållningsnämnden samt stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av finansavdelningen.

### *Stadsledningskontorets synpunkter och förslag*

Stadsledningskontoret välkomnar de förbättringar och förenklingar av betalningsrutinerna som föreslås. Det är av yttersta vikt att systemet är användarvänligt och enkelt att administrera för både privatpersoner, företag och kommuner m.fl. Det är också mycket viktigt att systemet är utformat på ett sådant sätt att driftkostnaderna hålls så låga som möjligt. Därför välkomnar stadsledningskontoret detta förslag som förenklar betalningen av trängselskatt och förväntas minska den administrativa hanteringen och därmed leda till lägre kostnader.

Huvudregeln för hantering av trängselskatt för stadens fordon, både de som ägs av staden och de som är leaseade, är att den betalas via autogiro. För stadens del medför de föreslagna regelförändringarna därmed ingen nämnvärd besparing.

Stadsledningskontoret anser det viktigt att Vägverket utformar sin kundtjänst så att den klarar av att hantera frågor från skattskyldiga när dessa nu säkerligen kommer att samlas i tid, dvs. direkt efter att skattebeslutet erhållits.

Stadsledningskontoret förutsätter att både de direkta och framtida kostnadsbesparingarna som den förenklade administrationen medför liksom de övriga intäkter som trängselskatten ger återförs i form av infrastrukturinvesteringar till Stockholmsregionen i syfte att öka framkomligheten.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen besluta att remissen ”Promemoria om nya regler om beslut och betalning avseende trängselskatt m.m.” är besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 28 augusti 2007 att överlämna och åberopa förvaltningens utlåtande som svar på remissen.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 juli 2007 har i huvudsak följande lydelse.

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 betalningsuppsmaning 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 uppsmaning. 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 skattskyldiga 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.