

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter  
Linnéa Westman

## Remiss – ”Förändrad trängselskatt i Stockholm”

Transportstyrelsen har givits möjlighet att lämna synpunkter på promemorian ”Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm” (Fi2017/03387/S2).

Transportstyrelsen ser det som tekniskt möjligt att genomföra föreslagna förändringar. Under framtagandet av framställan har Transportstyrelsen varit behjälplig i arbetet med att ta fram en preliminär bedömning av ekonomiska konsekvenser för myndigheten. Vi har i det sammanhanget bedömt våra kostnader till 0,5 Mkr för systemändringar och ytterligare 5,2 miljoner i ökade årliga kostnader, vilket i framställan framgår under rubrik *Konsekvensbedömningar*. Efter att en djupare analys har genomförts i samband med framtagandet av detta remissvar ser Transportstyrelsen ett behov av att delvis korrigera dessa siffror. Bedömningen av de ökade rörliga kostnaderna om 5,2 Mkr står fast. När det gäller utvecklingskostnaderna uppskattar vi nu dessa till ca 1 Mkr. Skälet till detta är att förslaget i framställan (t.ex. olika maxtaxa vid olika tidpunkter på året) ser ut att innebära en större komplexitet i utvecklingen än vi ursprungligen bedömde.

Transportstyrelsen har vidare några reflektioner som vi önskar framföra samt ett par redaktionella synpunkter.

De föreslagna ändringarna av trängselskatten i Stockholm gör regelverket mer komplext. Idag är det olika skattetariffer beroende på veckodag (vardag/helg), vid vilken tidpunkt under dagen passagen sker och för Essingeleden respektive innerstan i Stockholm. Till det kommer skillnader i tarifferna mellan Stockholm och Göteborg, en skillnad som blir än mer

påtaglig i och med det lagda förslaget. Till detta föreslås nu ytterligare en skattetariff i form av högtrafikmånader samt utökning av beskattningstiden – första veckan i juli samt dag före vissa helgdagar (i det senare fallet dock alltid till skattebelopp som gäller för lågtrafikmånaderna). Trafikverket skriver i sin rapport ”Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen” att ett väl utformat trängselskattesystem bl.a. förutsätter att det ska vara möjligt för trafikanter att förutse vilken skatt de får betala. Detta för att trängselskatten ska kunna uppnå en god trafikstyrande effekt. Transportstyrelsen uppfattning är att det i nuvarande förslag finns en risk att det blir svårt för trafikanten att förutse skatten. Samtidigt pekar trafikverket i tidigare hänvisad rapport, å andra sidan på önskan att i så stor utsträckning som möjligt anpassa skattenivåer till graden av trängsel. Således finns i sammanhanget en paradox mellan strävan efter enkelhet och anpassning till trafiksituation. Med ovan i åtanke menar Transportstyrelsen att det finns goda skäl till att ytterligare överväga och sträva efter att minska graden av komplexitet i förslaget. Detta dels för att i möjligaste mån säkerställa att den avsedda styreffekten uppnås, dels för att vi redan idag har ett periodvis stort antal kontakter till myndighetens kundtjänst som handlar om oklarheter gällande regelverket för trängselskatten. Det är också rimligt att tro att ett alltför komplext regelverk för trängselskatt riskerar att menligt påverka graden av acceptans för den. Ett ytterligare skäl är att ett komplext system för uttag av trängselskatt också riskerar att föra med sig att administrationen av det nyligen remitterade förslaget om utbrytning av trängselskatten ur förmånsbeskattningen, blir ytterligare belastande för företag med förmånsbilar.

En tänkbar förenkling skulle till exempel kunna vara att låta skattesatsen under de dagar före helgdagar som blir skattepliktiga följa hög- och lågtrafikperioderna. En sådan åtgärd skulle minska komplexiteteten gentemot trafikanten samtidigt som den systemmässigt förenklar hanteringen för Transportstyrelsen.

Underrubriken ”Trängselskatt även dag före vissa helgdagar” används i näst sista stycket termen ”avgiftsnivå” på två ställen. Vi föreslår att det ändras till ”skattenivå”. Det framgår, så vitt vi har kunnat se, inte heller i författningsförslaget att det är lågtrafiktaxan som ska användas beskattade dagar för helgdagar.

Det finns ytterligare en aspekt i detta som möjligen ligger lite utanför promemorians frågeställning men som Transportstyrelsen ändå finner skäl att nämna – det avser de ökande skillnader som uppstår avseende uttaget av trängselskatt i Stockholm respektive Göteborg. Med tanke på skillnaderna i städernas befolkningsmängd och därmed också skillnader på generell trafikbelastning, är en viss skillnad i uttaget av trängselskatt motiverat, inte minst utifrån synen att man så långt som möjligt vill anpassa skattenivåer till graden av trängsel. Transportstyrelsen ser dock att allt för stora skillnader riskerar att ge oönskade konsekvenser. Dels i form av oklarheter gällande vilka grunder beskattningstider och skattenivåer bestäms. Dels i form av minskad acceptans för uttaget, som en följd av den förra. För att undvika detta förespråkar Transportstyrelsen fastställande av grundläggande harmoniseringsparametrar t.ex. avseende vilka dagar och vid vilka tider på dygnet som trängselskatt tas ut. Sådana kommer sannolikt att innebära underlättad kommunikation i frågor rörande trängselskatten mellan Transportstyrelsen och medborgarna.

---

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Ingrid Cherfils, enhetschef Torbjörn Bülow, omvärldsanalytiker Olle Hernborg, ekonomidirektör Mats Ringqvist, avdelningsanalytiker Jonny Geidne, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör