



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

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2013-04-18

## **Betänkandet trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3). Svar på remiss**

### **Förslag till beslut**

1. Som svar på kommunstyrelsens remiss av ”Betänkandet trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3)” hänvisas till detta tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Betänkandet lämnar förslag på ramar för en eventuell delegation från riksdagen till Stockholms stad för ansvar gällande vissa frågor som rör trängselskatten. Ansvar för skattebelopp, skattebelagda tider samt betalstationers placering skulle kunna delegeras i viss mån. Även förslag till hur framtida höjningar av



trängselskatten bör ske, villkor för att ta ut avgift från utländska fordon samt utformning av påminnelse- och sanktionsavgifter lämnas.

För fortsatt acceptans från allmänheten anser kontoret att det är viktigt att intäkterna från trängselskatten kommer regionens trafiksystem till godo samt att trängselskatten leder till en påtaglig förbättring av framkomligheten i trafiksystemet. Exakt vem som ansvarar för upptag av trängselskatten har kontoret inga synpunkter på, men anser att intäkterna även fortsättningsvis ska betraktas som en regional medfinansiering. För att tydligt kunna koppla trängselskatten till framkomlighetsförbättringar och andra trafikmål anser kontoret att det är mest lämpligt att beslut fattas lokalt. Ramarna för dessa beslut ska inte sättas förrän pågående utredning om utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse (där höjda och bredare trängselskatter förväntas bli en del av finansieringen) är klar.

Kontorets syn på övriga förslag är att det är önskvärt att kunna reglera nivån på trängselskatten utifrån trängselsituationen och att det bör finnas möjlighet att avgiftsbelägga utländska fordon.

## Bakgrund

I juni 2011 tillsattes Raymond Grankvist som särskild utredare med uppdrag att föreslå vissa bestämmelser om skatte- och avgiftsupptag av vissa vägar (dir 2011:47). Ett första delbetänkande från utredningen kom i oktober 2012 och rörde främst brukaravgifter för ny väginfrastruktur, i första hand de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet. Kontoret svarade på denna remiss i ett gemensamt kontorsyttrande tillsammans med Stadsledningskontoret, som anmäldes i nämnden 2012-12-10 (Dnr T2012-000-05915).

Betänkande som behandlas i detta ärende rör främst bestämmelser om trängselskatten. Uppdraget var att:

1. Analysera förutsättningar för, och lämna förslag till, en delegation av ansvar för trängselskatt från riksdagen till kommuner.
2. Lämna förslag till hur framtida höjningar av trängselskatten bör ske.
3. Undersöka villkoren för att ta ut avgiften från utländska fordon.
4. Analysera utformning av påminnelse- och sanktionsavgifter.

Utredningen lämnar följande förslag och rekommendationer.

Delegation från riksdagen till kommuner

Utredningen hittar inget konstitutionellt grundat beskattningsförbud som medför att en kommun inte får ta ut skatt av andra än sina egna medlemmar. Detta skiljer

sig från den tolkning som gjordes inför Stockholmsförsöket och som bidrog till att staten (genom dåvarande Vägverket) tog över ansvaret för uttag av trängselskatten. Men, grundat i slutsatsen att intäkterna från trängselskatter i Stockholm och Göteborg nu är en viktig del av finansieringen av infrastrukturinvesteringar, och att det är staten som har störst ansvar för planering av dessa investeringar, rekommenderar utredningen att intäkterna även fortsättningsvis ska tillfalla staten.

På samma grund ställer sig utredningen tveksamt till en ansvarsdelegation för trängselskatt från riksdagen till kommunerna, då detta medför en ekonomisk risk. Om en delegation ändå sker rekommenderas att den begränsas till trängselskattens belopp (dock inom ett spann mellan 10 kronor och 30 kronor i Stockholms fall), tiderna då skatten ska tas ut, betalstationers placering inom ett angivet geografiskt område samt flerpassageregler (dvs. undantag som gäller vid flera passager under en viss period). Detta för att trängselskatten ”bättre ska kunna användas för att styra trafiken, påverka utsläppsnivåer och liknande”. Delegeras ansvaret till Stockholms respektive Göteborgs stad ska krav finnas på samråd med ”närliggande kommuner”, Trafikverket, Transportstyrelsen och Skatteverket.

#### Justering av trängselskatten

I Stockholmsöverenskommelsen beslutades att trängselskatten skulle indexregleras från och med byggstart av förbifart Stockholm. Utredningen har undersökt olika index (inklusive ett index kopplat till rådande trängselnivåer), men föreslår att höjningar sker efter en helhetsbedömning som tar hänsyn till flera faktorer inklusive intäktskrav, trafikförhållanden och ekonomiska index.

#### Trängselskatt för utländska fordon

Trängselskatt betalas idag endast av fordon registrerade i Sverige. En liten andel av de fordon som passerar trängselskattesnittet i Stockholm (ca 1,5 procent) är registrerade utanför Sverige. Den volymen är större i Göteborg och kan ha en påverkan på konkurrensneutralitet i transportbranschen. Utredningen föreslår att trängselskatt även ska tas ut för utlandsregistrerade fordon, dock med vissa undantag.

#### Sanktioner

Utredningen föreslår att en förseningsavgift på 100 kronor ska tas ut om trängselskatten inte betalas i tid.

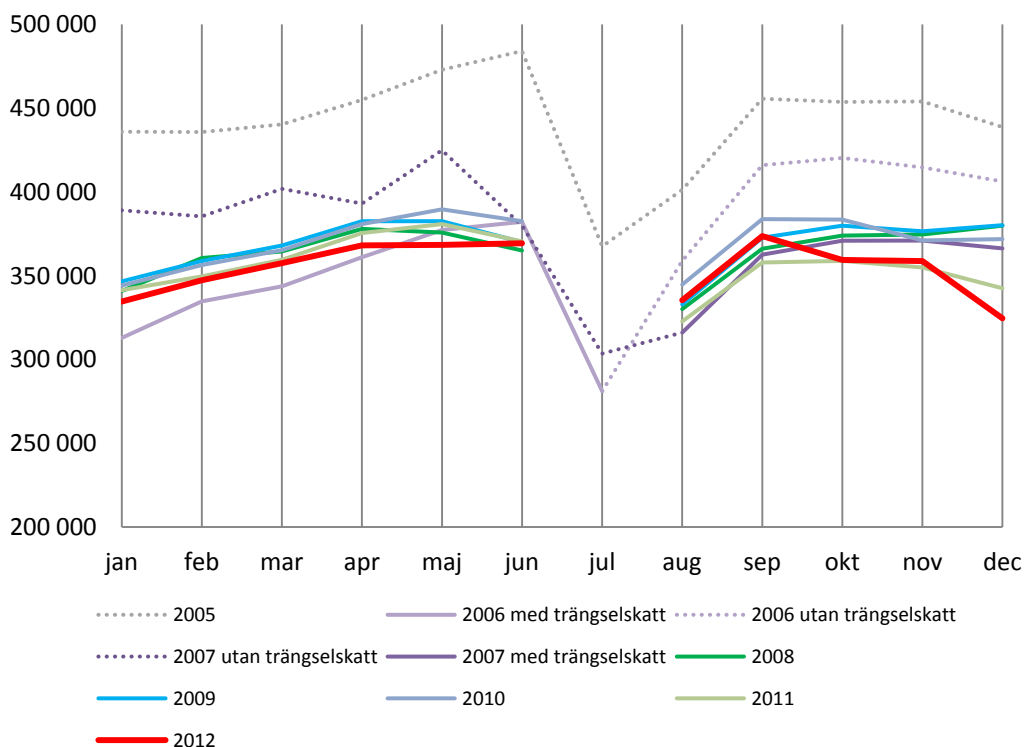
## Remissen

Remissen har skickats till Stockholms stad av Finansdepartementet. Trafik- och renhållningsnämnden ska lämna synpunkter till kommunstyrelsen senast 29 april, därför finns behov av omedelbar justering.

## Trafikkontorets synpunkter

Trängselskatten är den enskilda åtgärd som har bidragit mest till att öka framkomligheten i buss- och biltrafiken i Stockholm på senare år. Trafikminskningen i och kring innerstaden har även bidragit till en bättre gång- och cykelmiljö. Effekterna av trängselskatten i form av minskad trafik håller i sig trots en ökad befolkning, även om restiderna har påverkats av bl.a. byggande av ny infrastruktur och bostäder. Bilden visar trafikutvecklingen över trängselskattesnittet sedan 2005 (året innan Stockholmsförsöket) och hur trafikminskningen som uppmättes under försöket finns kvar.

Fordonspassager över trängselskattesnittet, 2005 till 2012



Kontoret anser att det är nödvändigt att värna om trängselskattens effekter och samtidigt kunna utveckla potentialen för en ännu bättre trafikstyrning som möjliggör befolkningsökningen och svarar upp mot målen i stadens

Framkomlighetsstrategi. Kommittédirektivet (2011:47) som ligger till grund för föreliggande utredning slår fast att trängselskatten ”syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen”. Kontoret ställer sig därför frågande till att utredningen i första hand hänvisar till intäktskraven i diskussionen om delegation av ansvar från riksdagen till kommuner.

Delegation från riksdagen till kommuner

Intäkterna från trängselskatten är en integrerad del av finansieringen av Stockholmsöverenskommelsen, och att överenskommelsen följs är mycket angeläget. Samtidigt visar ett flertal studier från Stockholm och andra storstäder att den allmänna acceptansen för trängselskatter är beroende av följande:

- 1) att intäkterna kommer tillbaka till regionens trafiksystem
- 2) att skatten ger en påtaglig förbättring av framkomligheten.

Dessa två faktorer är även viktiga i en analys av trängselskattens fördelningseffekter.

Kontoret har inga synpunkter på exakt hur intäkterna ska hanteras, men anser att det är av yttersta vikt att intäkterna investeras i regionens trafiksystem.

Trängselskatteintäkter ska även betraktas som regional medfinansiering i det fall de används för infrastrukturinvesteringar vilka, som utredningen påpekar, i huvudsak är statens ansvar.

För att försäkra att skatten även fortsättningsvis ger en påtaglig förbättring av framkomligheten anser kontoret att skattebelopp, tider och platser bör beslutas av staden. Detta för att trängselskatten tydligt och på ett transparent sätt kopplas till lokalt beslutade mål om trafiksystemet, som finns i t.ex. Framkomlighetsstrategin.

En ny förhandling har nu inletts till följd av kommittédirektiv (2013:22) om utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län. Inom ramen för förhandlingen ska bland annat nivåerna och utformningen av trängselskatten ses över för att ”bidra till så hög effektivitet i vägsystemet som möjligt”. Eventuellt höjda och bredare intäkter ska användas som medfinansiering för ytterligare infrastrukturutbyggnad, där en förlängning av tunnelbanan till Nacka är prioriterat. Kontoret anser att det är viktigt att invänta resultat från denna utredning innan beslut om geografiska avgränsningar eller spann på trängselskattebelopp kan fastställas. Det är osäkert om en övre gräns för trängselskatt på 30 kronor på sikt kommer att räcka för att uppnå önskade trafikeffekter i högt trafik.



#### Justering av trängselskatten

Utifrån diskussionen ovan förordar kontoret av princip ett trängselindex för att kunna reglera nivån på trängselskatten, men inser att detta kan vara svår i praktiken. Det kan därför vara rimligt att grunda nivån på en helhetsbedömning. Kontoret anser dock att en sådan bedömning sker bäst på lokal nivå, dvs. inom staden.

#### Trängselskatt för utländska fordon

Kontoret anser att möjligheten att avgiftsbelägga utländska fordon är viktigt för att upprätthålla konkurrensneutralitet, förutsatt att kostnaden bedöms rimlig.

#### Sanktioner

Kontoret anser att det är viktigt med robusta men rimliga sanktioner för att trängselskatten ska efterlevas, men har inga synpunkter på detta förslag.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafikkontoret föreslår att som svar på kommunstyrelsens remiss av ”Betänkandet trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3)” hänvisas till detta tjänsteutlåtande samt att beslutet i ärendet justeras omedelbart.

### **Slut**