



STADSLEDNINGSKONTORET

STABEN
TRAFIKKONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2007-2007-03-20
DNR KS 314-956/2007

Handläggare: Anette Scheibe
Telefon: 08-508 261 49

Kommunstyrelsen 2007-03-21

Vägavgift i form av trängselskatt. Remiss.

Förslag till beslut

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Remissen besvaras med vad som anförs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande

Irene Lundquist Svenonius
Stadsdirektör

Torbjörn Johansson
Stabschef

Sammanfattning

Staden instämmer i flera delar med förslagen i remissen från finansdepartementet. Därutöver har staden följande synpunkter.

Staden menar att intäkterna ska användas för nya vägar. Med detta anser staden att bruttointäkterna ska tillföras fonden. Systemet ska därtill utformas för att hålla kostanderna låga. Staden ska garanteras medinflytande vid förändringar i systemet och vid beslut om hur intäkterna ska användas, samt att detta ska regleras i avtal. Staden ska därtill ersättas för sina kostnader. De förbättringar för betalningsrutinerna som finansdepartementet föreslår bör genomföras skyndsamt. En enhetlig definition av miljö-bilar bör användas istället för den definition som gällde under Stockholmsförsöket. Staden anser att färdtjänsten ska vara fortsatt undantagen från trängselskatt. Trängselskatt bör på sikt förändras till en lokalt eller regionalt beslutad trängselavgift.

Bakgrund och ärende

Under perioden 3 januari till 31 juli 2006 genomfördes ett försök med trängselskatt i Stockholm. Regeringen har därefter beslutat att införa trängselskatt permanent i Stockholm, något som tidigast kan ske den första juli 2007. Syftet med en permanent trängselskatt är att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen, men även att minska trafiken och förbättra miljön i Stockholm.

Finansdepartementets förslag till en permanent trängselskatt behandlas i promemorian *Vägavgift i form av trängselskatt*, se bilaga 1. I huvudsak behandlas åtgärder som gör systemet mer användarvänligt, minskar administrationen och därmed kostnaderna för att driva systemet. Dessutom föreslås förändringar i de undantag som gällde under försöket för taxi, färdtjänst och miljöbilar. Andra förslag är en avgiftsfri månad samt avdragsrätt för trängselskatt. Förändringar i trängselskattesystemet som kan påverka trafikflöden och intäkter behandlas inte i denna promemoria. Den av regeringen utsedda förhandlingsmannen återkommer till sådana förändringar vid ett senare tillfälle.

Staden har beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget, vilket görs i detta tjänsteutlåtande. Totalt har 80 remissinstanser ombetts lämna synpunkter, främst länsstyrelser, kommuner samt bransch- och intresseorganisationer. Senaste svarsdatum är 22 mars 2007.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Promemorian innehåller flera förslag till förbättringar av systemet. Ett par av de föreslagna förändringarna är kontoret tveksam till. Dessutom önskar kontoret komplettera med synpunkter som gäller revidering av systemet samt ersättning för stadens kostnader.

Trängselskattens syfte, utformning och framtida förändringar

Kontorets förslag: Stockholms stad som starkt berörs av skatten ska beredas större medbestämmande vid förändringar i systemet. En överenskommelse ska upprättas mellan staden och staten för att reglera formerna för detta. Trängselskatt bör på sikt förändras till en lokalt eller regionalt beslutad trängselavgift.

Trängselskatten har två huvudsakliga syften: Att generera intäkter för att finansiera investeringar i infrastruktur, och att styra trafiken genom att påverka efterfrågan på transporter. Tonvikt i PM ligger huvudsakligen på det förstnämnda syftet. För staden är det av central betydelse att båda syften beaktas fullt ut vid utformning och framtida förändringar av systemet.

Stadens utveckling påverkar avgiftsområdets gränser. Här kan främst nämnas exploatering av flera av Stockholms stadsutvecklingsområden, framförallt Norra Stationsområdet och Värtan/Frihamnen, liksom trafikomläggningar under byggtiden för Norra Länken. I detta avseende är det viktigt att effekterna av

trängselskatten löpande följs upp för att kunna tillhandahålla ett underlag inför ev beslut om förändringar och för att kunna bedöma övriga konsekvenser.

Det är av yttersta vikt att staden garanteras medbestämmande i högre utsträckning, inte bara som en remissinstans bland många andra. Som väghållare berörs staden primärt. Formerna för arbete med framtida förändringar ska regleras i en överenskommelse med staten.

Staden är positiv till förslaget i promemorian att skatten på sikt ska komma att förändras till en lokalt eller regionalt beslutad trängselavgift. På sikt bör utvärdering och revidering av systemet integreras med stadens och regionens arbete med framkomlighet.

I promemorian finns flera förslag till förbättringar och förenklingar av betalningsrutinerna, bland annat månadsvis betalning. Staden anser att det är angeläget att dessa genomförs skyndsamt. På så sätt kan kostnaderna minskas för att driva systemet. Förenklade betalningsrutiner underlättar också för den enskilda trafikanten.

Undantag från påförande av trängselskatt

Kontorets förslag: En enhetlig definition av miljöbilar baserad på Stockholms, Göteborgs och Malmös gemensamma definition ska användas istället för den definition som gällde under Stockholmsförsöket. Lidingöregeln bör kvarstå inledningsvis. Undantaget för taxi bör slopas. Till skillnad från förslaget i promemorian anser kontoret att färdtjänst även fortsatt bör vara undantagen från trängselskatt.

Miljöbilar

I promemorian föreslås att samma miljöbilsdefinition som använts under Stockholmsförsöket 2006 ska gälla i den nu kommande permanenta trängsellagstiftningen. Staden anser att en gemensam definition av miljöbilar för hela landet vore mer ändamålsenlig. Trafikkontoret och miljöförvaltningen i Stockholm, gatukontoret i Malmö samt trafikkontoret i Göteborg har enats om en gemensam definition av miljöbilar som bygger på en definition enligt förordningarna (SFS 2004:1364 med ändringarna 2005:1228 och 2006:1572) för inköp av miljöbilar vid statliga verk och myndigheter. Förslaget till en gemensam definition behandlas vid trafiknämndens och miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträden den tredje april, respektive den 22 mars. Förslag till en gemensam miljöbilsdefinition är kopplat till den statliga "upphandlingsdefinitionen". Ett motsvarande synsätt bör även finnas med i trängselskattedefinitionen.

Lidingöregeln

Kontoret delar finansdepartementets uppfattning om att den s.k. Lidingöregeln bör kvarstå inledningsvis. Inför en eventuell förändring av regeln bör frågan utredas vidare.

Taxi

Kontoret delar departementets uppfattning om att det är rimligt att taxi ska betala trängselskatt.

Färdtjänst

Till skillnad från förslaget i promemorian anser kontoret att färdtjänst bör vara undantagen trängselskatt. Det är en viktig tillgänglighetsfråga för personer som inte kan transportera sig på annat sätt. Förslaget i promemorian stämmer dåligt överens med undantaget för andra bilar för rörelsehindrade. I praktiken behöver rörelsehindrade som äger egen bil inte betala trängselskatt medan rörelsehindrade utan egen bil måste betala. Kostnader för trängselskatt bör inte belasta dessa personer. Även om de inte debiteras direkt kommer de påverkas indirekt i form av höjda taxor, restriktioner eller minskat utbud om kostnaderna för färdtjänsten ökar. Om det av tekniska skäl inte går att skilja på färdtjänst och taxi bör färdtjänsten ersättas för sina merkostnader p.g.a. trängselskatt. I annat fall får undantaget för taxi kvarstå även om det egentligen inte är önskvärt.

Buss och fordon för rörelsehindrade bör även fortsättningsvis undantas trängselskatt.

Offentligfinansiella effekter

Kontorets förslag: På samma sätt som statliga myndigheter ersätts ska staden ersättas för kostnader och intäktsbortfall som uppstår till följd av trängselskatten.

Promemorians avsnitt om offentligfinansiella effekter behandlar endast statliga kostnader och bortser helt från kostnader och intäktsbortfall som uppstår hos kommuner och landsting. Erfarenheterna från försöket visar att Stockholm stads andel av kostnaderna var betydande. Här kan främst nämnas kostnader för anpassningsåtgärder, information, uppföljning och intäktsbortfall för P-verksamhet. På samma sätt som statliga myndigheter ersätts för sina kostnader bör staden ersättas. Detta gäller såväl för kostnader som uppstår till följd av trängselskatten som för förlorade skatteintäkter på grund av nya avdragsregler. Motsvarande bör även gälla för landstinget med merkostnader för färdtjänst och ökad kollektivtrafik. Staden anser att dessa kostnader inte ska belasta intäkterna från trängselskatten och därmed minska investeringsutrymmet.

Användandet av intäkterna från trängselskatten

Kontorets förslag: Former för framtida beslut om användande av trängselskatteintäkter ska läggas fast i avtal mellan staten och staden. Regionalt eller lokalt medinflytande ska garanteras. Intäkterna från trängselskatten får inte avräknas övrig tilldelning i de statliga infrastrukturplanerna till regionen. Framtida intäkter ska kunna användas såväl till väg- som kollektivtrafikinvesteringar.

Intäkterna från trängselskatten blir ett angeläget tillskott till finansieringen av infrastrukturbyggnaden i Stockholmsregionen. Formerna för att återföra medel till regionen berörs inte i någon större utsträckning i promemorian. Att medlen återförs regionen är ett nödvändigt, men inte tillräckligt, kriterium. En minst lika viktig fråga är vem som beslutar om framtida användning av medlen i den föreslagna infrastrukturfonden. Rimligtvis ska ett regionalt och lokalt medinflytande finnas för dessa beslut och regleras i avtal mellan staten och staden samt mellan staten och andra berörda parter, t.ex. landstinget.

Staden ser positivt på möjligheterna att finansiera trimningsåtgärder med intäkter från trängselskatterna. Även dessa trimningsåtgärder bör bli föremål för avtal.

Investeringar i transportsystemet är av avgörande betydelse för regionens tillväxt. Infrastruktur medverkar till att sänka näringslivets kostnader, främst transportkostnader men även andra indirekta kostnader. Detta innebär en produktivitetshöjande effekt för företagen och bidrar till tillväxt. Ett väl fungerande transportsystem är också gynnsamt för arbetsmarknadens funktion och effektivitet. Ny infrastruktur som ger snabbare restider kan också öka arbetsmarknadens storlek. Samhällsekonomiska kalkyler som görs för infrastrukturinvesteringar tenderar att undervärdera nyttan för infrastruktur i storstad. Den betydligt större tätheten leder till konsekvenser för ekonomi, miljö, kapacitetsutnyttjande m.m. Värdering av t.ex. trängsel, subventioner till kollektivtrafiken och bättre exploateringsmöjligheter till följd av ny infrastruktur kan inte tillfredsställande hanteras med de metoder som används.¹ Detta missgynnar bedömningen av investeringar i Stockholmsregionen och särskilt för kollektivtrafiken.

Staden vill i sammanhanget understryka att staten måste ta större ansvar för finansieringen av infrastruktur i Stockholmsregionen. De statliga bidragen till investeringarna i Stockholmsregionen enligt gällande infrastrukturplaner är låga (15 % av totala medlen) sett till regionens andel av Sveriges befolkning (21 %) och betydelse för den svenska ekonomin (28 % av BNP). Särskilt låg är medelstillsdelningen för kollektivinfrastruktur. Istället tvingas landstinget, Stockholms stad och övriga kommuner betala betydligt högre andel (60 %) av investering och drift av infrastrukturen än i Sverige i genomsnitt (40 %). Särskilt tydligt är det för landstinget som trots en ansträngd ekonomi betalar en exceptionellt hög andel av satsningarna i transportsystemet i Stockholms län.²

Kontoret föreslår kommunstyrelsen besluta att remissen är besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

¹ Länsstyrelsen i Stockholms län (2005), *Samhällsekonomiska analyser i storstäder – vad behöver förbättras?*, Rapport 2005:13

² Regionplane- och trafikkontoret (2006), *Transportsystemets finansiering*, Rapport 2006:2