

PM 2017:229 RI (Dnr 110-1400/2017)

Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm

Remiss från Finansdepartementet

Remisstid den 9 november 2017

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Finansdepartementet har remitterat ett förslag till lagändring gällande trängselskatten i Stockholm. Förslaget bygger på en framställan från förhandlingspersonerna inom Sverigeförhandlingen till regeringen och föreslår en lagändring som innefattar fyra förändringar av dagens trängselskatt – avgiftsbelagd tid en halvtimme tidigare på morgonen, högre avgiftsnivå under högtrafikmånaderna, avgift under första veckan i juli samt dag före helgdag. Förändringen föreslås genomföras den 1 januari 2020.

Förändringar av trängselskatten kräver ett beslut i riksdagen. Därför lämnades en framställan in från regeringens förhandlingsperson till regeringen i augusti 2017. I framställan lämnas förslag om vissa förändringar gällande trängselskatt i Stockholm, i enlighet med vad som finns med i undertecknat avtal mellan parterna.

För att komplettera förslaget i framställan från regeringens förhandlingsperson har Finansdepartementet tagit fram ett förslag till författningstext och tillhörande författningskommentar som bygger på framställan. Det är detta förslag till lagändring gällande trängselskatten i Stockholm som nu är på remiss.

Remissen i sin helhet finns tillgänglig på [regeringens hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden.

Stadsledningskontoret och trafikkontoret har inkommit med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret och trafikkontoret har inget att erinra mot själva förslaget som sådant men framför ett antal viktiga synpunkter och påpekanden kring hanteringen av trängselskattesystemet framöver.

Mina synpunkter

Staden har inget att erinra mot själva förslaget i sig. Däremot vill Stockholms stad framhålla ett antal generella viktiga synpunkter och påpekanden om trängselskattesystemet. Utgångspunkten och syftet enligt lagen om trängselskatt är att trängselskatten ska påverka trafikmängden, skapa större framkomlighet, underlätta för näringslivets transporter, förbättra miljön samt förbättra situationen för kollektivtrafiken. För att upprätthålla acceptansen och legitimiteten för systemet är det viktigt att detta är och förblir syftet med trängselskatterna. Om trängselskatterna kan bidra till att öka investeringsutrymmet för infrastruktur i Stockholmsområdet är det positivt men att skapa ett ökat finansiellt utrymme får aldrig vara huvudsyftet med revideringar av trängselskatterna. Eventuella förändringar måste alltid ske i samverkan med berörda parter i regionen och utredas noga innan.

Intäkterna måste även fortsättningsvis gå till infrastrukturinvesteringar i regionen. Jag vill också påtala att trängselskatten är medel som Stockholmsregionens medborgare betalar och ska ses som regional medfinansiering. Dessa medel innebär sålunda inte att statens anslag till regionen kan minska utan intäkterna från trängselskatterna ska adderas som extra satsningar utöver redan befintliga finansieringar.

I övrigt hänvisas till förvaltningarnas synpunkter.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 18 oktober 2017

KARIN WANNGÅRD

Bilaga

Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Trängselskattesystemet är ett styrmedel för att skapa ett effektivt transportsystem och de föreslagna åtgärderna förväntas minska trängseln och förbättra framkomligheten i vägnätet. För att säkerställa trängselskattens funktion över tid är det viktigt med möjligheten att regelbundet justera trängselskattens nivåer och vi är därför positiva till förslaget att en översyn av trängselskatten, vilket har saknats tidigare år, ska göras vart fjärde år.

När trängselskatten diversifieras utifrån hög- och lågsäsong samt tas ut under en längre tid under morgonen och högsta möjliga avgiften höjs, räknar vi med högre intäkter som direkt ska gå till infrastrukturinvesteringar.

Då de ökade intäkterna föreslås användas för just detta är vi positiva till de föreslagna ändringarna av trängselskattesystemet.

Det är till stor del länets invånare som påverkas av framkomligheten och av trängselskattens utformande så det allra bästa vore om beslutanderätten angående trängselskatten låg på ett regionalt plan.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Johanna Sjö, Jonas Nilsson och Lars Jilmstad (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Remissen från Finansdepartementet innehåller ett förslag till lagändring gällande trängselskatten i Stockholm. Den bygger på en framställan från förhandlingspersonerna inom Sverigeförhandlingen till regeringen och föreslår en lagändring som innefattar fyra förändringar av dagens trängselskatt – avgiftsbelagd tid en halvtimme tidigare på morgonen, högre avgiftsnivå under högtrafikmånaderna, avgift under första veckan i juli samt dag före helgdag. Förändringen föreslås genomföras den 1 januari 2020.

I april 2017 undertecknades inom ramen för Sverigeförhandlingen Ramavtal 6 – Storstadsavtal Stockholm, av staten (genom Sverigeförhandlingen), Stockholms Läns Landsting, Stockholms stad, Huddinge kommun, Solna stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun.

Avtalet har godkänts av samtliga parter högst politiska organ förutom staten där beslut av regeringen kvarstår.

Medfinansieringen från staten inkluderar även medel från förändrade och breddade trängselskatter i Stockholms län med ett belopp om totalt 7 500 miljoner kronor (penningvärde år 2016). En första justering av trängselskatt i Stockholm ska enligt avtalet genomföras år 2020 och successivt till år 2045. Intäkterna är beräknade utifrån följande förutsättningar:

- i. Halvtimme tidigare på morgonen.
- ii. Högre avgiftsnivå under högtrafikmånaderna.
- iii. Första veckan i juli.
- iv. Dag före helgdag.

I avtalet står även att en översyn av trängselskatten ska genomföras var fjärde år. Om de faktiska intäkterna från trängselskatten bedöms komma att understiga detta belopp ska en justering av trängselskatten genomföras för att säkerställa att statens medfinansiering upprätthålls. Beredningen av trängselskattens justering ska ske med berörda parter.

Förändringar av trängselskatten kräver ett beslut i riksdagen. Därför lämnades en framställan in från regeringens förhandlingsperson till regeringen i augusti 2017. I framställan lämnas förslag om vissa förändringar gällande trängselskatt i Stockholm, i enlighet med vad som finns med i undertecknat avtal mellan parterna.

För att komplettera förslaget i framställan från regeringens förhandlingsperson har det inom Finansdepartementet tagits fram ett förslag till författningstext och tillhörande författningskommentar som bygger på framställan. Det är detta förslag till lagändring gällande trängselskatten i Stockholm som nu är på remiss.

Efter remissen ska beslut fattas av regeringen och slutligen av riksdagen för att vara giltiga.

De föreslagna ändringarna

Föreslagna ändringar presenteras översiktligt nedan.

Skatt ska tas ut för dag före långfredagen, dag före Kristi himmelfärdsdag, och dag före alla helgons dag. Skatt ska även tas ut för, om de infaller på en vardag utom lördag, dag före den 1 maj och dag före nationaldagen.

Under juli månad ska ingen skatt tas ut förutom för de fem första vardagarna utom lördag i den månaden.

Maxbeloppet under högtrafik höjs från 35 kr/passage till 45 kr/passage till/från innerstaden och från 30 kr/passage till 40 kr/passage på Essingeleden. Även tiden för maxbeloppsgränsen höjs. Med högsäsong avses 1 mars–dagen före midsommarafton och 15 augusti–30 november. Med lågsäsong avses övrig tid.

Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 105 kronor under lågsäsong och 135 kronor under högsäsong.

Lagen träder i kraft den 1 januari 2020. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. Stadsledningskontoret och trafikkontoret har inkommit med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret och trafikkontoret

Stadsledningskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 2 oktober 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret och trafikkontoret anser att Ramavtal 6 – Storstad Stockholm inom ramen för Sverigeförhandlingen är bra för staden och regionen. Avtalet har även godkänts av kommunfullmäktige. I avtalet ska staten medfinansiera kollektivtrafikobjekt i Stockholmsregionen med totalt 7,5 miljarder kronor med medel från trängselskattesystemet i Stockholm. Staden har i och med godkännandet av avtalet redan godkänt de förändrade och utökade trängselskatter som är en viktig del av den totala finansieringen. Kontoren har därför inget att erinra mot själva förslaget som sådant.

Däremot har kontoren en del viktiga synpunkter och påpekande kring hanteringen av trängselskattesystemet rent generellt som staten behöver beakta framöver. Dessa beskrivs mer nedan.

Kontoren ser en del farhågor med statens hantering av trängselskatterna i Stockholm. I framställan är det för det första inte tydligt vad som är huvudsyftet med de framtida översynerna av trängselskattenivåerna. I en del av hemställan framgår att det ska genomföras för att säkra att statens medfinansiering upprätthålls. På annan plats står det att översynerna ska syfta till att förbättra framkomligheten i högtrafik. Kontoren konstaterar att det finns en risk att dessa två syften kan komma att stå i konflikt med varandra och vill understryka att utgångspunkten och syftet enligt lagen är att trängselskatten ska påverka trafikmängden, skapa större framkomlighet, underlätta för näringslivets transporter, förbättra miljön och förbättra situationen för kollektivtrafiken. Kontoren anser att det är positivt att trängselskatten kan bidra till att öka investeringsutrymmet för infrastruktur i Stockholmsregionen, men huvudsyftet får aldrig vara att skapa ett ökat finansiellt utrymme. Detta inte minst för den allmänna acceptansen skull, men även för att rätt åtgärder och nivåer ska väljas utifrån rätt syfte.

Kontoren vill understryka att det är av stor betydelse att utredningar och analyser föregår förändrade trängselskattenivåer så att de leder till trängselförändringar som är samhällsekonomiskt motiverade. Det är av vikt för att behålla legitimitet för trängselskattesystemet i sin helhet.

Remitterat förslag innehåller även ett förslag att Trafikverket ska ges uppdrag att var fjärde år se över trängselskatten utifrån nivåer och kostnadstäckning. Detta dels för att säkerställa de trafikala effekterna men även för att säkerställa statens utlovade medfinansiering till avtalade infrastrukturobjekt, som exempelvis Sverigeförhandlingen. Förslaget finns även med i det avtal som staden godkänt inom ramen för Sverigeförhandlingens Storstadsavtal för Stockholm.

Av framställan framgår att Trafikverkets förslag till förändringar föreslås ske i samverkan och med berörda parter i regionen. Staden medverkar gärna i ett sådant arbete men vill understryka att det är av stor vikt att alla förändringar som föreslås sker i nära samverkan med berörda kommuner och att det ges möjlighet till en aktiv medverkan för att kunna påverka val av eventuella åtgärder och justeringar. Den framtida utvecklingen av systemet bör enligt kontoren i första hand fokusera på nya zoner längre ut från staden, vilket sannolikt kommer innebära att fler kommuner behöver involveras.

Kontoren anser att det är viktigt att intäkterna från trängselskatten i Stockholm i sin helhet fortsätter att gå till infrastrukturinvesteringar i Stockholm och att de då behandlas som regional medfinansiering, vilket slogs fast i Stockholmsöverenskommelsen från 2009. Principen är viktig då det är regionens medborgare som betalar denna avgift/skatt.

Kontoren vill poängtera att trängselskatten är medel som Stockholmsregionens medborgare betalar utöver andra skatter och avgifter. Dessa medel innebär sålunda inte att statens egna infrastrukturanlag till regionen kan minska, utan trängselskatten ska adderas som extra satsningar för att klara av de stora behov som finns inom regionen.

Kontoren vill i detta sammanhang lyfta fram att samtidigt som föreslagna förändringar tas upp för beslut av riksdagen så bör även en justering av trängselskatteportalerna/ringarna i Hagastaden tas med. Denna åtgärd kommer att krävas när Hagastaden är utbyggd och därför är det positivt om justeringen kan genomföras så snart som möjligt. Underlag finns redan framtaget av Trafikverket.

Som svar på remissen "Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm" hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.