



PM 2008:167 RII (Dnr 314-1635/2008)

Promemoria om nya regler om trängselskatt

Remiss från Finansdepartementet

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

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Promemorian om nya regler om trängselskatt har fyra huvudsakliga förslag:

Det nuvarande miljöbilsundantaget föreslås upphöra att gälla från den 1 januari 2009, istället för den 1 augusti 2012. För bil som har registrerats i vägtrafikregistret före den 1 januari 2009 föreslås miljöbilsundantaget att fortsätta till och med den 31 juni 2012, bilen måste dock kvarstå i samma ägares hand. Om bilen byter ägare upphör undantaget att gälla.

Dagens regler för Lidingötrafiken föreslås att upphöra helt på grund av de höga administrativa kostnaderna och tillämpningsproblemen. Därför föreslås det att man tar bort de tre betalstationerna vid Ropsten. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2009.

En ny undantagsregel, liknande den som idag gäller för Lidingö, föreslås för trafik i relation till Tranebergsbron – Essingeleden norrut. Enligt förslaget ska skatt inte tas ut för fordon som inom fem minuter passerar både betalstationen vid trafikplats Lindhagensgatan och betalstationen vid trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen, vid färd från eller till Tranebergsbron. Regeln föreslås träda i kraft från den 1 januari 2009.

Vidare föreslås det sanktioner för obetalda trängselskatter och obetalda tilläggsavgifter motsvarande de som gäller för obetald fordonsskatt. Det betyder förbud att använda ett fordon med obetald skatt eller avgift. Vid användning i strid mot förbudet omhändertas fordonets registreringsskyltar med straffrättsliga påföljder. Förslaget är att detta införs den 1 januari 2009.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden miljö- och hälsoskyddsnämnden. Med hänsyn till den korta remisstiden sker yttrande som förvaltningsyttrande från trafikkontoret respektive miljöförvaltningen.

Stadsledningskontoret anser att det inte är rimligt att låta nyare miljöbilar, inregistrerade efter den 1 januari 2009, betala trängselskatt samtidigt som äldre miljöbilar inregistrerade före samma datum med bibehållen ägare undantas från trängselskatt.

Om miljöbilsundantaget kvarstår föreslår stadsledningskontoret att regeringen uppmanas att se över miljöbilsdefinitionen.

Stadsledningskontoret ställer sig frågande till förslaget om den nya undantagsregeln för Essingeledens på- och avfart för dem som ska över Tranebergsbron. Vid risk för kö blir det extremt svårt att passera mellan dessa två betalstationer på mindre än fem minuter.

Stadsledningskontoret anser att hänsyn måste tas till Norra Länkens påverkan vid öppnandet 2016. Om Lidingöregeln tas bort bör det klargöras hur och om några förändringar behöver göras inför Norra Länkens öppnande.

Stadsledningskontoret ställer sig bakom de sanktioner som föreslås för obetalda trängselskatter och tilläggsavgifter.

Stadsledningskontoret anser därtill att trängselskatten borde göras om till en kommunal avgift.

Trafikkontoret anser att den kraftigt ökande miljöbilsandelen i kombination med trängselskattebefrielse motverkar trängselskattens huvudsyfte att minska trängseln. Kontoret vill understryka att det är positivt med en hög andel miljöbilar, men anser att en fortsatt stimulering för tillväxt av miljöbilsmarknaden bör ske i annan form än via undantag från trängselskatt.

Vid utformningen av regler för Lidingö anser kontoret att stor hänsyn måste tas till Norra Länkens påverkan vid öppnandet 2016. Incitamentsstrukturen bör utformas så att bilresande till och från Lidingö väljer Norra Länken istället för att åka genom innerstaden på t.ex. Valhallavägen. Om Lidingöregeln tas bort bör klargöras hur och om några förändringar behöver göras inför Norra Länkens öppnande.

Kontoret är tveksamt till en ny undantagsregel för trafik från Tranebergsbron mot Essingeleden för norrgående trafik. Främst för att det är olämpligt att uppmuntra ökad trafik in mot Lindhagensplan och Lindhagensgatan. Den höga belastningen och eventuella begränsningar i tillflödet mot Essingeleden gör att det ibland kommer att vara svårt att genomföra denna passage under fem minuter.

Kontoret anser att det är viktigt att säkerställa trängselskattens funktion och efterlevnad. Kontoret har inga synpunkter på vilka sanktioner som är lämpliga för detta ändamål.

Kontoret anser att Stockholms stad som påverkas starkt av skatten ska beredas större medbestämmande vid förändringar i systemet.

Miljöförvaltningen anser att om avsikten är att minska antalet undantagna passager bör definitionen av miljöbilar skärpas. Det är angeläget att en enhetlig definition av miljöbilar införs på det sätt Stockholms stad tidigare har föreslagit Regeringen. Förvaltningen anser att staten i detta sammanhang också ska överväga en differentierad avgift där t.ex. fordon utan katalytisk avgasrening betalar högre trängselskatt än den normala. Det samma gäller fordon som också på annat sätt har särskild stor miljöpåverkan, t.ex. stora koldioxidutsläpp.

Förvaltningen anser att det är naturligt att införa en regel som motsvarar vad som gäller vid obetald fordonsskatt. Det är dessutom från allmänna utgångspunkter viktigt att på alla sätt motverka ett beteende där vissa systematiskt aldrig betalar några avgifter eller skatter.

Mina synpunkter

Trängselskatten har två syften: dels att minska trängseln genom att använda gatuutrymmet i Stockholms innerstad effektivare, dels att finansiera nödvändiga infrastrukturinvesteringar i staden. Efter ett år med permanentad trängselskatt föreslår Finansdepartementet en rad ändringar för att få systemet att fungera bättre och i högre grad stämma mot dessa intentioner.

I samklang med den mycket positiva försäljningsutvecklingen för miljöbilar föreslås en avtrappning i avgiftsbefrielsen för att komma till bukt med den ökande trängselproblematik som dessa medför. Jag delar denna uppfattning och menar att underlättandet för ytterligare miljöbilar bör ske genom exempelvis den statliga klimatpolitiken så som koldioxidskatt, miljöbilspremie och andra framtida åtgärder. Den invändning som kan resas är hur avtrappningen är konstruerad, d.v.s ett frångående av tidigare förslag med ett sammanhållet avskaffande år 2012 till förmån för en första minskning redan vid årsskiftet.

För att minska antalet mycket smutsiga gamla bilar anser jag att en högre avgift för fordon utan katalytisk rening eller dieselfordon utan partikelfilter bör övervägas. Dessutom måste regeringen skyndsamt fatta beslut om en gemensam miljöbilsdefinition för hela landet.

Lidingöregeln har skapat administrativa problem och ökat kostnaderna på ett sätt som inte kan ses som rimligt. Ett slopande av undantaget skapar både en rimligare trafiksituation i Ropsten och möjliggör att resurser som idag läggs på administration istället kan läggas på ny infrastruktur. Regeringen måste dock ta Norra Länkens öppnande i beaktande och skapa lösningar för framtiden som den dag då leden öppnas styr trafiken runt staden istället för igenom den.

Den föreslagna Tranebergsbroregeln rättar till den problematik som skapats av kapacitetsbristerna i trafikplats Fredhäll. Trafik mellan Västerort och Essingeleden måste i vissa fall köra via Lindhagensplan, och därmed snabbt in och ut ur tullzonen, för att nå sina målpunkter utanför innerstaden. En ny regel bör dock bara övervägas om administrationskostnaderna blir försumbara och om tidsutdräkten tillåts bli längre än de föreslagna fem minuterna. Tiden bör inte vara för kort eftersom den korta tiden inbjuder till stress och olämpliga hastigheter i stadsmiljön.

För att komma åt problemet med obetalda trängselskatter anser jag att det är naturligt att införa en regel som motsvarar vad som gäller vid obetald fordonsskatt. Det är viktigt att på alla sätt motverka ett beteende där vissa systematiskt aldrig betalar några avgifter eller skatter.

I övrigt anser jag att trängselskatten ska göras om till en kommunal avgift. Administrationen av densamma kan med fördel hanteras inom Stockholms stad. Skälen till detta är följande; en avgift är väsentligt enklare att hantera ur beslutssynpunkt m.m. jämfört med skatt, Stockholms stad har resurser att hantera förvaltningen av en kommunal avgift, betalstationerna är belägna inom stadens gränser samt att Stockholms stad deltar i stor omfattning vad gäller regional medfinansiering av statliga infrastrukturprojekt. En ökad samplanering kommer att behövas för att möta den växande regionens behov av transporter. Trängselskatt/avgift, parkeringspolicy, kollektivtrafikens biljettpriiser m.m. liksom fysisk trimning av trafiksystem kan behöva samordnas tätare för att få en optimal användning av det samlade transportsystemet.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Som svar på remissen överlämnas och åberopas denna promemoria.

Stockholm den 21 augusti 2008

MIKAEL SÖDERLUND

Bilaga

Remiss från Finansdepartementet

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att
som svar på remissen anföra följande:

Trängselskatten är ett mycket välfungerande styrmedel för att minska trafiken i Stockholm och en nödvändig åtgärd för att kunna skapa en god stadsmiljö. Undersökningar har visat att skatten har minskat trafiken i innerstaden och därmed skapat mer utrymme i staden.

Utgångspunkten för trängselskatten måste vara att öka framkomligheten och att minska trängseln i Stockholm. Man bör inte, som den borgerliga regeringen anser, ha ett parallellt mål om att finansiera väginfrastrukturen i Stockholms län. Trängselskatten kommer att vara nödvändig att förändra efterhand för att fortsätta att uppnå mål om minskad trängsel i Stockholm.

Trängselskatten bör inte heller urholkas med undantag. De förändringar som hittills gjorts i systemet, t ex avdragsrätten för arbetsresor, har motverkat syftet med trängselskatt.

Trängselskatten bör också göras om till en avgift som det är möjligt för en kommun eller region/landsting att ta ut. Besluten om hur pengarna ska användas bör fattas lokalt.

För att bidra till minskad trängsel bör pengarna ska gå till kollektivtrafik och inte till Förbifart Stockholm och andra motorvägssatsningar. Varje bilist som lockas över till kollektivtrafiken innebär minskad trängsel.

För att systemet med trängselskatt ska fungera enligt sitt syfte och för att minska belastningen på den olycksdrabbade Essingeleden är det viktigt att trängselskatt införas även där snarast möjligt. Därmed blir Tranebergsundantaget onödigt.

Miljöbilsundantaget har varit en viktig drivkraft för fler miljöbilar i staden. Att i ett slag ta bort miljöbilsundantaget riskerar att bryta den trenden. Även om det på sikt är rimligt att ta bort undantaget bör man istället ha kvar ett undantag för de bilar med minst emissioner. En förutsättning är då att kraven skärps efterhand för att driva på teknikutveckling och för att gynna de bästa bränslena.

Nuvarande undantaget för Lidingöbor motiveras med att Lidingöborna bör kunna nå det allmänna vägnätet utan att betala trängselskatt. Utredningens förslag att helt slopa portalerna vid Lidingöbron innebär att dessa bilister ges möjlighet att resa till och från Stockholms innerstad utan att betala trängselskatt. Det är inte förenligt med målsättningen att minska trängseln i innerstaden. Vi motsätter oss att betalstationen tas bort. Antingen bör Lidingöundantaget vara kvar i sin nuvarande form eller så bör resenärer till och från Lidingö betala trängselskatt utan undantag när betalstationen passeras.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Delvis avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut
2. Därutöver anföra följande

Vänsterpartiet ställer sig bakom att det nuvarande miljöbilsundantaget upphör att gälla från 1 januari 2009. Vi vill i likhet med Stadsledningskontoret föra fram problematiken med regeln att miljöbilar registrerade innan 1 januari 2009 forstsatt ska vara befriade från trängselskatt fram till 31 juni 2012. Äldre miljöbilar blir då undantagna skatten medan nya och förhoppningsvis ännu mer energieffektiva och bränslesnåla miljöbilar får betala trängselskatt. Vi efterlyser även en gemensam miljöbilsdefinition för hela landet.

Trängselavgiften är för Vänsterpartiet ett system för att komma till rätta med trängseln i Stockholms innerstad, inget annat. Intäkterna från trängselskatten vill vi använda till viktiga infrastrukturinvesteringar, i första hand satsningar på kollektivtrafiken, för att på så sätt få en ekonomisk fördelningseffekt, i andra hand till väginvesteringar.

Om Lidingöregeln slopas anser vi att betalstationerna bör finnas kvar för räkning av passager in till innerstaden samt inför öppnandet av Norra länken som kommer att förändra trafiksituationen i området. Norra länken byggs i syfte att avlasta Valhallavägen och andra innerstadsgator, systemet med trängselskatt måste anpassas så att det målet uppnås.

Vi är emot att införa en ny undantagsregel för trafik från Tranebergsbron mot Essingeleden för norrgående trafik. Risken med undantaget är ökade administrativa kostnader, krångel för användarna, stressiga situationer när bilister försöker hinna till nästa betalstation inom 5 minuter samt stor risk för ökad trafik på mot Lindhagens plan och Lindhagens gata.

Vi anser att trängselskatten bör göras om till en kommunal och regional avgift.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Tomas Rudin, Malte Sigemalm, Mirja Riihä Järvinen* (alla s) enligt följande:

Kommunstyrelsen föreslås besluta följande.

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Besvara remissen med nedanstående.
3. Därutöver anföra följande.

Att avskaffa Lidingöregeln med hänvisning till "administrativa problem" och eventuellt något högre kostnader för denna administration är argument som varken är trovärdiga eller hållbara. Trängselavgifterna viktigaste syfte är att minska trafiken i innerstaden och ett borttagande av Lidingöregeln innebär en tydlig stimulans att öka biltrafiken mellan Lidingö och Stockholms innerstad. Tvärtemot syftet med hela projektet. Dessutom kommer varje system för trängselavgifter för den nya Norra länken innebära att det alltid kommer bli mer attraktivt att köra bil till och från Lidingö till södra delen av innerstaden, istället för att använda den nya Norra länken. Den då ganska glest trafikerade Valhallavägen kommer nästan att bli Lidingöbornas helt egna gata för bilkörning. Kollektivtrafikåkandet till och från denna kommun kommer med största säkerhet minska relativt sett. Detta förslag motverkar den grundläggande principen för trängselavgiftsförsöket.

Det är dessutom av ondo att utan analys eller samordning med andra stimulansåtgärder avskaffa miljöbilsundantaget som var en del av miljöambitionerna i trängselavgiftsförsöket och som sedan infogades i trängselskatterna. Vi anser också att färdtjänsten bör undantas och efterlyser en utredning av konsekvenserna av avdragsrätten, något som torde motverka skattens syfte.

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* och *Emilia Hagberg* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

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

Ersättaryttrande anfördes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande:

Vi centerpartister tycker att trängselskatten är ett bra instrument för att förbättra framkomligheten och miljön i staden. Men naturligtvis behöver systemet utvärderas och anpassas kontinuerligt. En sådan anpassning, som vi anser är aktuell i dagsläget, gäller nivån på skatten. Trängselskatten minskar fortfarande trafikmängden, fast i mindre omfattning än förr. Den senaste tiden har trafiksituationen i Stockholm försämrats. Det beror främst på att gamla vägar och leder måste repareras samtidigt som det byggs mycket nytt i vår stad. För att trängselskatten ska ha avsedd effekt måste avgifterna sålunda höjas.

Den föreslagna höjningen av trängselskatten skulle göra det möjligt att även i framtiden gynna miljöbilarna. Den noggranne minns säkert att det stod "miljöavgifter/trängselskatt" på valsedeln när stockholmarna röstade ja för snart två år sedan.

För oss centerpartister är det viktigt att trängselskatten även i fortsättningen har en skarp miljöprofil. Miljöbilar ska självklart gynnas även fortsättningsvis i enlighet med den differentiering som står med i Cederschiöldöverenskommelsen. Att regeringen frångår denna överenskommelse på denna punkt är mycket märkligt och staden bör agera tydligt i den frågan. Trängselskattens miljöbilsundantag är alltså ett stort argument vid försäljning av miljöbilar i Stockholmsregionen. Därför vill Stockholmscentern att en miljöbilsrabatt införs permanent i systemet med trängselskatten. Successivt skärpta krav för miljöbilar borde vara en självklarhet när det gäller alla former av miljöbilsförmåner.

Finansdepartementet föreslår vidare att undantaget för miljöbilar sålda före årsskiftet 08/09 ska följa ägaren. I Cederschiöldöverenskommelsen står att undantaget ska följa "bilen". För att undvika överraskningar för miljöbilsägarna bör förslaget justeras på denna punkt.

ÄRENDET

Promemorian om nya regler om trängselskatt har fyra huvudsakliga förslag:

Det nuvarande miljöbilsundantaget föreslås upphöra att gälla från den 1 januari 2009, istället för den 1 augusti 2012. För bil som har registrerats i vägtrafikregistret före den 1 januari 2009 föreslås miljöbilsundantaget att fortsätta till och med den 31 juni 2012, bilen måste dock kvarstå i samma ägares hand. Om bilen byter ägare upphör undantaget att gälla.

Dagens regler för Lidingötrafiken föreslås att upphöra helt på grund av de höga administrativa kostnaderna och tillämpningsproblemen. Därför föreslås det att man tar bort de tre betalstationerna vid Ropsten. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2009.

En ny undantagsregel, liknande den som idag gäller för Lidingö, föreslås för trafik i relation till Tranebergsbron – Essingeleden norrut. Enligt förslaget ska skatt inte tas ut för fordon som inom fem minuter passerar både betalstationen vid trafikplats Lindhagensgatan och betalstationen vid trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen, vid färd från eller till Tranebergsbron. Regeln föreslås träda i kraft från den 1 januari 2009.

Vidare föreslås det sanktioner för obetalda trängselskatter och obetalda tilläggsavgifter motsvarande de som gäller för obetald fordonsskatt. Det betyder förbud att använda ett fordon med obetald skatt eller avgift. Vid användning i strid mot förbudet omhändertas fordonets registreringsskyltar med straffrättsliga påföljder. Förslaget är att detta införs den 1 januari 2009.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden miljö- och hälsoskyddsnämnden. Med hänsyn till den korta remisstiden sker yttrande som förvaltningsyttrande från trafikkontoret respektive miljöförvaltningen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 juli 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Lagen (2004:629) om trängselskatt är grund för uttag av tid- och platsrelaterad skatt. Under en försöksperiod från den 3 januari 2006 till den 31 juli 2006 togs skatt ut för passagerare in till och ut från Stockholm. Efter beslut av riksdagen den 3 april 2007 återinfördes trängselskatten i Stockholm från 1 augusti 2007.

En av regeringen utsedd förhandlingsman har haft i uppdrag att bland annat utvärdera hur trängselskatten kan vara en del av finansieringen av väginfrastrukturen i Stockholms län. I uppdraget ingick även att lämna förslag om utformningen av uttaget av trängselskatt.

I delrapport från den 30 januari 2007 lämnades ett antal förslag till förändringar i utformningen av trängselskatten. Flera av dessa behandlades i propositionen 2006/07:109 om återinförande av trängselskatt i Stockholm. Ett förslag som avsåg ändrad betalningstid behandlades i propositionen ”Nya regler om beslut och betalning av trängselskatt m.m.” (prop. 2007/08:52). I enlighet med propositionens förslag har riksdagen beslutat om lagändringar som träder i kraft den 1 juli 2008.

Ärendet

Promemorian om nya regler om trängselskatt har fyra huvudsakliga förslag:

- Det nuvarande miljöbilsundantaget föreslås upphöra att gälla från den 1 januari 2009, istället för den 1 augusti 2012. För bil som har registrerats i vägtrafikregistret före den 1 januari 2009 föreslås miljöbilsundantaget att fortsätta till och med den 31 juni 2012, bilen måste dock kvarstå i samma ägares hand. Om bilen byter ägare upphör undantaget att gälla.
- Dagens regler för Lidingötrafiken föreslås att upphöra helt på grund av de höga administrativa kostnaderna och tillämpningsproblemen. Därför föreslås det att man tar bort de tre betalstationerna vid Ropsten. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2009.
- En ny undantagsregel, liknande den som idag gäller för Lidingö, föreslås för trafik i relation till Tranebergsbron – Essingeleden norrut. Enligt förslaget ska skatt inte tas ut för fordon som inom fem minuter passerar både betalstationen vid trafikplats Lindhagensgatan och betalstationen vid trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen, vid färd från eller till Tranebergsbron. Regeln föreslås träda i kraft från den 1 januari 2009.
- Vidare föreslås det sanktioner för obetalda trängselskatter och obetalda tilläggsavgifter motsvarande de som gäller för obetald fordonsskatt. Det betyder förbud att använda ett fordon med obetald skatt eller avgift. Vid användning i strid mot förbudet omhändertas fordonets registreringsskyltar med straffrättsliga påföljder. Förslaget är att detta införs den 1 januari 2009.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom stadsledningskontorets finansavdelning i samarbete med stadsledningskontorets stab.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Miljöbilsundantaget

Stadsledningskontoret delar Finansdepartementets uppfattning om att den kraftigt ökade miljöbilsandelen i kombination med trängselskattsbefrielse motverkar trängselskattens huvudsyfte att minska trängseln.

Stadsledningskontoret anser dock att det inte är rimligt att låta nyare miljöbilar, inregistrerade efter den 1 januari 2009, betala trängselskatt samtidigt som äldre miljöbilar inregistrerade före samma datum med bibehållen ägare undantas från trängselskatt. Det är varken logiskt eller korrekt att de äldre miljöbilarna gynnas före de nyare som dessutom är bättre ur miljösynpunkt. Om miljöbilsundantaget kvarstår föreslår stadsledningskontoret att regeringen uppmanas att se över miljöbilsdefinitionen.

Nya undantagsregeln för Essingeleden

Förslaget om den nya undantagsregeln för Essingeledens på- och avfart för dem som ska över Tranebergsbron ställer sig stadsledningskontoret frågande till. Den regel som idag finns för Lidingö redovisas med höga administrationskostnader samt tillämpningsproblem. Risk finns dessutom för ökad trafik in mot Lindhagensplan och Lindhagensgatan. Dessa har redan idag hög belastning och är under omvandling. Vid risk för köbildning på Essingeleden är det möjligt att staden framöver kommer att tvingas begränsa flödena från Lindhagensgatan till Essingeleden genom så kallad rampstyrning. Vid sådana tillfällen blir det extremt svårt att passera mellan dessa två betalstationer på mindre än fem minuter.

Lidingöregeln

Stadsledningskontoret anser att hänsyn måste tas till Norra Länkens påverkan vid öppnandet 2016. Stadsledningskontoret anser att Finansdepartementets förslag om upphörandet av regeln för Lidingötrafiken inte är rättvis mot Lidingö kommun. Om Lidingöregeln tas bort bör det klargöras hur och om några förändringar behöver göras inför Norra Länkens öppnande.

Sanktioner för obetalda trängselskatter och trängselavgifter

Stadsledningskontoret ställer sig bakom de sanktioner som föreslås för obetalda trängselskatter och tilläggsavgifter.

Övrigt

I övrigt anser stadsledningskontoret att trängselskatten borde göras om till en kommunal avgift. Stadsledningskontoret anser därtill att administrationen av densamma med fördel kan hanteras inom Stockholms stad. Skälen till detta är flera:

- Avgift är väsentligt enklare att hantera ur beslutssynpunkt m.m. jämfört med skatt.
- Stockholms stad har resurser att hantera förvaltningen av en kommunal avgift
- Betalstationerna är belägna inom stadens gränser
- Stockholms stad deltar i stor omfattning vad gäller regional medfinansiering av statliga infrastrukturprojekt

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 juni 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Remissen

Finansdepartementet har sänt ut Promemoria om nya regler om trängselskatt på remiss. Staden är en av remissinstanserna. Trafikkontoret har genom stadens interna remissarbete beretts tillfälle att yttra sig över Promemorian. Den korta remisstiden medger inte någon politisk behandling av remissen, därför lämnar kontoret ett förvaltningsyttrande.

I Promemorian ges förslag på vissa förändringar av regler om trängselskatt som föreslås gälla från och med den 1 januari 2009. Det aktuella förslaget innebär förändringar inom fyra områden:

1. Regler för miljöbilsundantag
2. Avskaffande av den sk Lidingöregeln
3. Ny undantagsregel för trafik från Tranebergsbron mot Essingeleden
4. Sanktioner vid brott mot trängselskatteregler

Förändrade regler för miljöbilsundantag

Förslaget i promemorian innebär att det nuvarande miljöbilsundantaget upphör att gälla den 1 januari 2009 i stället för den 1 augusti 2012. Dock föreslås att undantaget ska fortsätta att gälla fram till den 1 augusti 2012 för bil som har registrerats i vägtrafikregistret före den 1 januari 2009 och som kvarstår i samma ägares hand.

Anledningen till förslaget om förtida upphörande av miljöbilsundantaget är att antalet miljöbilar har ökat i snabb takt och att nuvarande regler därför riskerar att motverka trängselskattens huvudsyfte om minskad trängsel i Stockholm.

Avskaffande av den sk Lidingöregeln

Dagens regler för Lidingötrafiken orsakar enligt promemorian höga administrationskostnader och även tillämpningsproblem. I promemorian föreslås bland annat av dessa skäl att den nuvarande s.k. Lidingöregeln, som under vissa förutsättningar undantar trafik till och från Lidingö från trängselskatt, ska upphöra att gälla samt att betalstationerna vid Ropsten ska tas bort. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2009.

Ny undantagsregel för trafik från Tranebergsbron mot Essingeleden

En ny undantagsregel för trafik i relationen Tranebergsbron – Essingeleden norrut föreslås. Enligt denna regel ska skatt inte tas ut för fordon som inom fem minuter passerar både betalstationen vid Trafikplats Lindhagensgatan och betalstationen vid Trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen, såvitt gäller den senare vid färd från eller mot Tranebergsbron. Även detta förslag, som syftar till att råda bot på ett problem med placeringen av betalstatio-

nera, föreslås träda i kraft den 1 januari 2009.

Sanktioner vid brott mot trängselskatteregler

Slutligen föreslås att sanktioner med avseende på obetald trängselskatt och obetalda tilläggsavgifter införs den 1 januari 2009, motsvarande de sanktioner som finns avseende obetald fordonsskatt. Anledningen är att det i dag saknas sanktioner samtidigt som det finns betydande skulder avseende trängselskatt och tilläggsavgifter restförda hos Kronofogdemyndigheten. De föreslagna sanktionerna innefattar förbud att använda det fordon som den obetalda skatten eller avgiften avser samt - vid användning i strid mot förbudet - omhändertagande av fordonets registreringsskyltar och straffrättsliga påföljder.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret anser att det är viktigt att trängselskatten utformas så att den blir lätt att kommunicera och förstå. Ändringar i regler och tillämpningar bör endast ske efter noggrant övervägande. Införande och upphävningar av undantagsregler är generellt svåra och riskerar att leda till suboptimeringar av systemet. De förändringar som föreslås behandlas även i den överenskommelse om en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen som den av regeringen utsedde förhandlingsmannen lade fram i december 2007.

Trängselskatten har två syften: dels verka begränsande på trafiken till och från Stockholms innerstad dels ska överskottet finansiera infrastrukturinvesteringar. Trafikkontoret har främst granskat förslagen i promemorian ur ett trafiktekniskt perspektiv, bl.a. med hänsyn till den höga belastningen på vägnätet inom avgiftssnittet och de kommande årens pågående och planerade trafikpåverkande arbeten på detta vägnät.

Förändrade regler för miljöbilsundantag

Trafikkontoret delar finansdepartementets uppfattning om att den kraftigt ökande miljöbilsandelen i kombination med trängselskattebefrielse motverkar trängselskattens huvudsyfte att minska trängseln. Under maj månad var andelen miljöbilar som passerade trängselskatteportalerna 11 procent.

Miljöbilsundantaget har haft en viktig uppgift för att främja en ökad användning av miljöbilar i Stockholmsregionen. Kontoret vill understryka att det är positivt med en hög andel miljöbilar, men anser att en fortsatt stimulering för tillväxt av miljöbilsmarknaden bör ske i annan form än via undantag från trängselskatt. Detta kan t ex ske genom den statliga klimatpolitiken så som koldioxidskatt, miljöbilspremie och andra framtida åtgärder. I den överenskommelsen om en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen förs samma synpunkter fram på miljöbilsundantaget som föreslås i promemorian. Vidare föreslås en differentiering för att utveckla trängselskattens miljöstyrande funktion, med högre trängselskatt för särskilt miljöstörande fordon samtidigt som miljöbilsundantaget avvecklas till 2012. I överenskommelsen anges att staten bör lägga förslag om en differentierad trängselskatt, som blir högre för fordon som ger större negativ miljöpåverkan, exempelvis fordon som saknar katalysator.

Avskaffande av den s.k. Lidingöregeln

Enligt kontorets uppfattning fungerar idag Lidingöregeln som en "virtuell Norra länken". Lidingöregeln innebär en möjlighet för resande till och från Lidingö att nå det nationella vägnätet utan att betala trängselskatt. Möjligheterna att färdas med kollektivtrafik mellan innerstaden och Lidingö eller att infartsparkera utan att betala trängselskatt är mycket goda. Möjligheten att åka kollektivt från Lidingö till andra delar av regionen är däremot inte alls lika goda.

Vid utformningen av regler för Lidingö anser kontoret att stor hänsyn måste tas till Norra Länkens påverkan vid öppnandet 2016. Incitamentsstrukturen bör utformas så att bilresande till och från Lidingö väljer Norra Länken istället för att åka genom innerstaden på t ex Valhallavägen. Om Lidingöregeln tas bort bör klargöras hur och om några förändringar behöver göras inför Norra Länkens öppnande. Det är tänkbart att låta portalerna stå kvar inaktiverade för att kunna aktiveras när Norra länken öppnar i syfte att styra genomfartstrafik till Norra länken.

Trängselskattesystemets driftkostnader måste ställas i relation till samhällskostnader för störningar och stillastående köer i innerstaden.

Ny undantagsregel för trafik från Tranebergsbron mot Essingeleden

Kontoret är tveksamt till en ny undantagsregel för trafik från Tranebergsbron mot Essingeleden för norrgående trafik. Framst för att det är olämpligt att uppmuntra ökad trafik in mot Lindhagensplan och Lindhagensgatan. Dessa har redan idag hög belastning och är under omvandling. Inom stadsutvecklingsområdet sker omfattande exploatering. Vid denna trafikplats finns också ett överordnat regionalt intresse att undvika proppar som orsakar köer upp på Essingeleden. Vid risk för köbildning på Essingeleden är det möjligt att staden framöver kommer att tvingas begränsa flödena från Lindhagensgatan till Essingeleden genom sk rampstyrning. Den höga belastningen och eventuella begränsningar i tillflödet mot Essingeleden gör att det ibland kommer att vara svårt att genomföra denna passage under fem minuter.

Till skillnad från resor till och från Lidingö finns det andra vägar att nå det nationella vägnätet för denna trafik. Dock innebär dessa alternativ omvägar, framst för resande till och från de östra delarna av västerort.

Sanktioner vid brott mot trängselskatteregler

Kontoret anser att det viktigt att säkerställa trängselskattens funktion och efterlevnad. Kontoret har inga synpunkter på vilka sanktioner som är lämpliga för detta ändamål.

Övriga synpunkter

Det är angeläget att arbetet fortgår enligt tidsplan för att förändra trängselskatten till en lokalt eller regionalt beslutad trängselavgift. Kontoret anser att Stockholms stad som påverkas starkt av skatten ska beredas större medbestämmande vid förändringar i systemet.

Dagens system som innebär lagändring vid varje förändring av trängselskatten svarar inte upp mot de krav på flexibilitet som en växande storstad står inför. Två tydliga exempel på detta är frågan om placeringen av trängselskatteportalerna inom Norra stationsområdet och utformning och avgränsning vid Norra länken och dess trafikplatser. Regionen och staden behöver effektiva medel att hantera trängselproblemen.

En ökad samplanering kommer att behövas för att möta den växande regionens behov av transporter. Trängselskatt/avgift, parkeringspolicy, kollektivtrafikens biljettpriiser mm liksom fysisk trimning av trafiksystem kan behöva samordnas tätare för att få en optimal användning av det samlade transportsystemet.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 9 juli 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har beretts tillfälle att yttra sig över Finansdepartementets Promemoria om Nya regler för trängselskatt. Med hänsyn till den korta remisstiden sker yttrandet som ett förvaltningsyttrande.

1) Miljöbilsundantaget

I promemorian lämnas förslag på att det nuvarande miljöbilsundantaget upphör att gälla redan från den 1 jan 2009 för fordon som har registrerats i trafikregistret efter detta datum.

Miljöförvaltningen avstyrker förslaget.

I promemorian motiveras förslaget med att det snabbt växande antalet miljöfordon riskerar att minska trängselskattens syfte att leda till minskad trängsel och att allvarligt minska intäkterna av trängselskatten.

Innan försöket rådde en stor diskussion om vad avgiften skulle kallas, Trängselskatt eller miljöavgift. Det förra framhölls ofta av dem som i första hand såg trängselskatten som ett alternativ till att bygga nya vägar. Om trängselskatten kunde minska trafiken tillräckligt mycket så att kapaciteten i det befintliga vägnätet var tillräcklig, behövde nya vägar inte byggas eftersom det sågs som en åtgärd som typiskt sett ökade biltrafiken. Begreppet miljö-

avgift användes av dem som ansåg att trängselskatten är ett komplement till nya väginvesteringar och att skattens främsta syfte är att öka framkomligheten och förbättra miljön. I detta perspektiv är trängselskatten ett ekonomiskt verktyg för att åstadkomma en förbättrad miljö. Promemorians förslag synes närmast ansluta sig till den förra gruppen.

Som det framhålls i promemorian har skatten onekligen haft en betydande påverkan på försäljningen av nya miljöbilar. Långt bortom undantagets realekonomiska betydelse för den enskilde bilägaren, har den psykologiska effekten varit betydande. Det har också tillsammans med miljöbilspremierna, förmånsskattereglerna och undantaget för boendeparkeringsavgiften varit en tydlig markering att såväl staten som kommunen ser positivt på en ökad miljöbilsandel eftersom det typiskt sett minskar miljöbelastningen från biltrafiken. Det har också, enligt förvaltningens mening, bidragit till att legitimera trängselskatten som en nödvändig åtgärd för att bl a minska klimatpåverkan. I linje med dessa syften är de från olika regeringspartier nyligen framförda förslagen om att slopa fordonsskatten för miljöbilar, i varje fall under en begränsad period t ex fem år. Promemorians förslag synes gå i motsatt riktning och avskaffar ett incitament att köpa miljöbil. Det ger ett motsägelsefullt intryck.

Frågan är då om antalet miljöbilar verkligen är så stort, att det finns en verklig risk för att trängselskattens grundläggande syften förfelas. Enligt förvaltningens mening är så inte fallet. Andelen miljöbilar av den sammanlagda fordonflottan i Stockholms län är 5,2 % och andelen miljöbilar av passagerarna till och från innerstaden under avgiftstid är 11 %. Det är enligt förvaltningens uppfattning inte alarmerande höga nivåer. Visserligen är andelen miljöbilar av nyförsäljningen hög, under de första fyra månaderna 2008 hela 36,5 %. Men det är inte ett problem utan en stor framgång, inte minst för stadens arbete sedan när två decennier att stimulera miljöbilsförsäljningen.

Det andra argumentet som anförs för att slopa miljöbilsundantaget är att det riskerar att minska skatteintäkterna. Miljöförvaltningen anser att det primära syftet med trängselskatten varken var eller är att vara en ny intäktskälla för infrastrukturinvesteringar. Enligt förvaltningens mening är det olyckligt att ett ökat fokus läggs på trängselskattens finansiella funktion oavsett om det gäller nya väginvesteringar eller förbättrad kollektivtrafik. Enligt förvaltningens mening är, som anförts, trängselskatten i första hand en monetär metod för att öka framkomligheten och förbättra miljön. Skatten skall inte sättas högre eller utformas annorlunda än att dessa syften uppnås.

Enligt förvaltningens mening riskerar en strävan att maximera inkomsterna från trängselskatten att urholka förtroende för samhällets ambitioner med skatten och kan rent av vara direkt skadligt för Stockholmsregionen, eftersom det kan bidra till vanföreställningen att stockholmarna kan betala sina egna infrastruktursatsningar själva utan att få regionens rättmätiga andel av de statliga väg- och spåranslagen.

Förvaltningen avstyrker således promemorians förslag i den delen. Tvärtom bör man hålla öppet för att förlänga det nuvarande miljöbilsundantaget till efter 2012. Om man ändå vill minska antalet undantagna passager bör man i så fall skärpa definitionen av miljöbilar. Det är dock oerhört angeläget att en enhetlig definition av miljöbilar införs på det sätt Stockholm stad tidigare har föreslagit Regeringen. Att någon form av miljöstyrande undantag finns kvar i trängselskattelagen är av stor betydelse inte bara för viljan att köpa nya fordon som är mindre miljöbelastande utan också för legitimiteten av hela trängselskatten. Man bör i detta sammanhang också överväga en differentierad avgift där t ex fordon utan katalytisk avgasrening betalar högre trängselskatt än den normala. Det samma gäller fordon som också på annat sätt har särskild stor miljöpåverkan, t ex stora koldioxidutsläpp.

Lidingöundantaget

Miljöförvaltningen har ingen erinran mot förslaget. Det är ungefär samma antal fordon till och från Lidingö som har start- eller målpunkt utanför innerstaden som motsatsen. Från miljösynpunkt torde förändringen därför ha marginell betydelse. De administrativa vinster som ett slopande av undantaget innebär är ett starkt skäl att tillstyrka förslaget.

Det är dock angeläget att man fortsätter att mäta trafiken till och från Lidingö. Förslaget innebär ju i praktiken att innerstaden utökas med Lidingö och att man därför utan att betala

trängselskatt fritt kan köra inom hela detta område. Om det skulle visa sig att sloandet av Lidingöundantaget väsentligt skulle öka biltrafiken i innerstaden och därmed försämra miljön och i även i övrigt motverka trängselskattens syfte, bör man överväga en särskild avgift vid passage genom de nuvarande betalstationerna vid Ropsten.

Det bör dessutom i detta sammanhang betonas att en justering av det geografiska område kan behöva ske när Norra Länken står klar att tas i bruk. Syftet med Norra länken är ju att avlasta den nuvarande trafiken på Valhallavägen och Lidingövägen och vägarna genom Liljansskogen. Betalstationernas placering vid Norra länken kan därför få avgörande betydelse om den åsyftade avlastningen kommer att uppnås.

Tranebergsbroundantag

Promemorian föreslår en lösning på ett av den nuvarande trängselskattens skönhetsfel, nämligen att trafik från Tranebergsbron som skall upp på Essingeleden i norrgående riktning kan drabbas av dubbel avgift. Det är vällovligt att man försöker åtgärda detta problem och miljöförvaltningen har ingen erinran mot förslaget, men det ter sig egendomligt att man föreslår ett införande av ett undantag som motsvarar de administrativa problem man vill lösa genom sloandet av Lidingöundantaget. Något större problem har inte utformningen av betalstationen vid Tranebergsbron varit och om införandet av det nya undantaget ger betydande administrativa problem bör inte införa det nya undantaget.

Körförbud vid obetald trängselskatt

Miljöförvaltningen tillstyrker förslaget. Det är naturligt att införa en regel som motsvarar vad som gäller vid obetald fordonsskatt. Det är dessutom från allmänna utgångspunkter viktigt att man på alla sätt motverkar ett beteende där vissa systematiskt aldrig betalar några avgifter eller skatter.