

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2013-11-06

LS 1309-1137

Landstingsstyrelsen

LANDSTINGSSTYRELSEN

13-11-19 00024

Yttrande över framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm (2013/2857)

Föredragande landstingsråd: Torbjörn Rosdahl

Ärendebeskrivning

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att lämna synpunkter på förslagen i framställan om förändrad trängselskatt, Fi2013/2867, från regeringens förhandlingspersoner i Stockholmsförhandlingen och de författningsförslag som tagits fram inom Finansdepartementet.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge yttrande till Finansdepartementet över framställan om förändrad trängselskatt, Fi2013/2867, i enlighet med landstingsdirektörens tjänsteutlåtande.

Landstingsrådsberedningens motivering

I en snabbt växande Stockholmsregion finns behov av fortsatta investeringar i infrastruktur. Detta för att möjliggöra framtida tillväxt, bostäder, jobb och välfärd. Inte minst behöver kollektivtrafiken byggas ut då den utgör en central del i möjligheterna för människor att resa, leva och arbeta i regionen.

Om Stockholmsregionen fick behålla en större andel av den tillväxt och de resurser som skapas av de människor som bor, lever och verkar i regionen skulle investeringar i infrastrukturen kunna lösas utan statlig inblandning.

Att inom ramarna för pågående Stockholmsförhandling se över även trängselskattens utformning är mot denna bakgrund rimligt. Inte minst finns skäl att se hur trängselskattesystemet bättre kan användas som verktyg för att möjliggöra finansiering av nödvändig infrastruktur, som utbyggd tunnelbana, samtidigt som utmaningar kopplade till trängsel,

negativ miljöpåverkan och framkomlighet kan mötas. En differentiering med högre trängselskatt införs för särskilt miljöstörande och trängselskapande fordon bör undersökas, liksom möjligheten att differentiera taxorna för fordon som kör med respektive mot rusningstrafiken.

Med anledning av framställan finns samtidigt skäl att rikta en tydlig signal till regeringen när det kommer till synen på trängselskattesystemet att arbetet med att delegera trängselskattens utformning till regional och lokal nivå fortsätter.

På samma sätt är det med frågor som rör de resurser som trängselskatten genererar. Det är nära nog uteslutande invånarna i Stockholms län som står för dessa och därför måste de ses som en regional medfinansiering vid större samhällsinvesteringar i trafiken och särskilt då kollektivtrafiken. Det är särskilt viktigt för den allmänna acceptansen för systemet att intäkterna öronmärks till detta.

Ett ensidigt se trängselskatten som en finansieringslösning för infrastruktur är inte vare sig rätt eller framtidsinriktat. I en modern och växande storstadsregion är det av vikt att värden som rör trafikstyrning, framkomlighet och miljö tydligare blir vägande för systemets utformning. I avvaktan på lagstiftning som medger regional påverkan avseende systemets flexibilitet och möjligheten att bättre styra trafikflöden behövs regelbunden uppföljning där utvärdering och eventuell korrigerande sker i syfte att optimera miljövinster, minskad trängsel samt intäktflödet.

En samlad effekt – för såväl miljön, trängseln som för allmän acceptans och infrastrukturens finansiering – kan tala för tidigareläggning av avgift på Essingeleden och en uppräkningsnivå av trängselavgiftsnivåerna. En samlad bedömning torde mot samma bakgrund vara att trängselskatt längs med Saltsjö-Mälarsnittet i dagsläget inte bör införas.

Det är Stockholms läns landstings bestämda uppfattning att det exempelvis är rimligt att spaden ska vara i marken för Förbifarten om en ny trängselskatt införs på Essingeleden 2016. På samma sätt är det rimligt att delar av de investeringar som en tidigareläggning avser finansiera i form av till exempel ny tunnelbana också igångsätts i tid.

Stockholms läns landsting förespråkar därför att scenario B genomförs från och med den första januari 2016. Detta om önskade effekter kan säkerställas och intäkterna öronmärkas till utbyggnad och utveckling av


SKRIVELSE
2013-11-06

LS 1309-1137

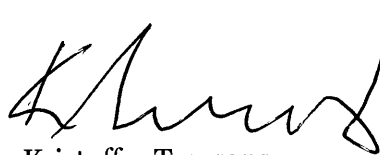
kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Detta avhängigt resultatet av Stockholmsförhandlingarna 2013.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 30 oktober 2013



Torbjörn Rosdahl



Kristoffer Tamsons

Landstingsstyrelsens förvaltning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-10-30

LS 1309-1137

Landstingsstyrelsen

Ankom Stockholms läns landsting 2013-10-31 Dnr. <i>LS1309-1137</i>

Rote I

Yttrande över framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm

Ärendebeskrivning

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att lämna synpunkter på förslagen i framställan om förändrad trängselskatt, Fi2013/2867, från regeringens förhandlingspersoner i Stockholmsförhandlingen och de författningsförslag som tagits fram inom Finansdepartementet.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 30 oktober 2013

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till Finansdepartementet över framställan om förändrad trängselskatt, Fi2013/2867, i enlighet med landstingsdirektörens tjänsteutlåtande.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Förhandlingspersonerna i 2013 års Stockholmsförhandling har i uppdrag att se över trängselskattens utformning mot bakgrund av en kraftig ökning av trafiken i Stockholm. I framställan föreslår förhandlingspersonerna flera förändringar av det nuvarande trängselskattesystemet. De skatteintäkter som uppkommer till följd av förändringarna kommer att kunna användas för att delfinansiera åtgärder i Stockholms läns transportsystem, exempelvis stöd till utbyggnad av tunnelbanan, vilket också bidrar till en förbättrad kollektivtrafik.

Stockholms läns landsting vill påtala vikten av att de samlade trängselskatterna bland annat används för att utveckla kollektivtrafiken så att den motsvarar de behov som invånarna i länet har och kommer att ha i framtiden.

Den stora befolkningstillväxten i länet och ökade behov av väl fungerande kollektivtrafik med stora investeringsbehov som följd av detta, aktualiserar även det orimliga i att Stockholms läns landsting inte får behålla en större del än i dag av det egna skatteunderlaget. Därtill aktualiserar det frågan om huruvida trängselskatten ska ses som en statlig eller regional och lokal fråga att äga besluts- samt förfoganderätt över.

Samtliga scenarier som redovisas uppskattas ge positiva samhällsekonomiska effekter och ökade trängselskatteintäkter. Landstinget förordar scenario B som redovisar hög samhällsekonomisk lönsamheten samtidigt som den ger ökade skatteintäkter. Därtill kan detta scenario, givet förutsättningar som att pågående Stockholmsförhandling landas, ses som ett rimligt steg för utveckling av trängselskattesystemet. Detta sett utifrån framtida behov av investeringar i kollektivtrafiken samt de tidigare överenskommelser rörande infrastrukturen som träffats mellan staten, landstinget och kommunerna i Stockholms län.

Sammantaget förespråkar Stockholms läns landsting att scenario B genomförs från och med den första januari 2016. Detta om önskade effekter kan säkerställas och intäktsöverskottet går till den regionala finansieringen av kollektivtrafikutbyggnaden i Stockholms län. Vilket landstinget förutsätter återfinns i resultatet av Stockholmsförhandlingarna 2013.

Bakgrund

Stockholmsregionen växer i dagsläget i en takt som utmanar många tidigare prognoser. En så snabb befolkningsökning som nu sker ställer i sin tur krav på investeringar i infrastruktur och transportsystem. Detta för att effekterna av ökad trängsel, och därmed sammankopplade negativa miljöeffekter, ska kunna mildras och möjligheten till resor och transporter ska kunna upprätthållas till gagn för tillväxt och utveckling i regionen.

I regeringens direktiv till 2013 års Stockholmsförhandlingen slås fast höjda och utvidgade intäkter från trängselskatten, utöver det som är reserverats för Förbifart Stockholm, kan användas för finansiering av andra åtgärder i Stockholms läns transportsystem. Ökade trängselskatteintäkter kan således bidra till en del av finansieringen av en utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholms län. Samtidigt kan det komma att få en trafikstyrande effekt som gynnar hela regionen.

Stockholms läns landsting välkomnar att en översyn av trängselskattens utformning och nivå görs som en del i det arbete som nu pågår med att diskutera investering och finansiering i kollektivtrafiken i regionen.

Överväganden

Samtliga scenarier som ligger till grund för remissen ger positiva samhällsekonomiska effekter och ökade trängselskatteintäkter. Det finns dock ett antal frågeställningar vi anser bör läggas till grund för det kommande beslutet kring trängselskattens framtida utformning och användning.

För det första beslutanderätten kring trängselskatten. Denna ligger i dag på riksdagen, något som gör att beslut i frågan om förändringar i systemet ofta drar ut på tiden. Därtill tenderar det att försvåra möjligheten att flexibelt utforma och utveckla systemet i takt med att behoven förändras. Ansvaret för trängselskattens utformning bör därför delegeras till regional och lokal nivå. Staten bör således fortsätta sitt arbete för att få till stånd en sådan förändring.

I väntan på detta finns skäl att överväga tydliga och regelbundet återkommande kontrollstationer för systemets utformning, där regionalt och lokalt kan tas initiativ till utveckling och justering av trängselskatten och där regeringen åtar sig att resolut fånga upp initiativen.

För det andra synen på de resurser som trängselskatten genererar. Stockholms läns landstings utgångspunkt är att överskott från trängselskatten ska ses som en regional medfinansiering då de används vid större infrastrukturinvesteringar. Därtill är det av vikt att säkerställa att intäkterna från trängselskatten i Stockholm kan öronmärkas till trafikinvesteringar, särskilt kollektivtrafik, i specifikt Stockholms län. Inte minst torde detta vara av vikt för den allmänna acceptansen för systemet.

För det tredje är det av vikt att trängselskatten inte enbart ses som en finansieringslösning för investeringar i infrastruktur. Primärt bör trängselskatten ses som ett verktyg för bättre trafikstyrning, framkomlighet och miljö. Sett ur denna synvinkel är det av vikt att förändringar i systemet sker balanserat. Detta i syfte att uppnå en samlad effekt för såväl miljön, trängseln som för allmän acceptans och infrastrukturens finansiering. Med anledning av detta bör även möjligheterna att ha en lägre taxa för fordon som kör mot rusningstrafiken utredas.

I trängselskattutredningen från februari 2013 (SOU 2013:3) slogs det fast att frågan om en differentiering av trängselskatten mellan olika fordon är en fråga av stort intresse för kommunerna. I syfte att utveckla trängselskattens miljöstyrande funktion bör i linje med den så kallade Cederschiöldsöverenskommelsen exempelvis en differentiering med högre

trängselskatt införs för särskilt miljöstörande och trängselskapande fordon. Även frågan om förmånsbilar bör övervägas som ett led i denna möjliga förändring av systemet. Också positiva styrsignaler som en märkbart lägre taxa för fordon som har försumbar påverkan på luftkvalitén i staden, främst elbilar, bör övervägas.

I förhandlingsmännens förslag till förändringar i avgiftssystemet anges att trängselskatt bör införas på Essingeleden innan Förbifarten är klar. Det nuvarande undantaget för Essingeleden grundar sig i en önskan att upprätthålla möjligheten att passera mellan länshalvorna utan att betala trängselskatt. Detta för att rörligheten mellan de norra och södra delarna inte ska minska. Sedan detta beslutades har dock befolkningsökningen varit snabbare än prognoserna, något som visar sig i den tilltagande trängseln på leden.

Konsekvensen blir att den trängsel som råder på Essingeleden under en allt längre del av dagen riskerar att leda till just den tudelning som undantaget syftar till att undvika. Detta i sig talar för att beslutet kan behöva omprövas med hänsyn till frågor som rör framkomlighet och miljö. Om det därtill går att uppnå andra effekter, till gagn för finansiering av investeringar i kollektivtrafiken, anser landstinget sammantaget att nackdelarna med att införa trängselskatt på Essingeleden är mindre än den skada som dagens och framtidens trängsel orsakar.

En samlad bedömning leder till att trängselskatt längs med Saltsjö-Mälarsnittet i nuläget inte bör införas enligt det remitterade förslaget.

Istället bör effekterna av avgift på Essingeleden och höjda avgifter på befintligt snitt först utvärderas. För detta talar inte bara vikten av att förändringar av trängselskatten måste säkerställas få önskad effekt, utan också behovet av att upprätthålla allmän acceptans för systemet som sådant. Därtill finns flera andra pågående arbeten i regionen som bör vägas in i bedömningen. Exempel på dessa är de omfattande investeringar som är under genomförande inom Stockholmsregionens kollektivtrafiksystem och den kommande ombyggnationen av Slussen.

En samlad effekt för såväl miljön och trängseln, liksom behov att påskynda infrastrukturens gestaltning kan tala för tidigareläggning av avgift på Essingeleden och en uppräknig av trängselavgiftsnivåerna. En förutsättning för detta är dock att Förbifarten fysiskt är påbörjad om skatten införs på Essingeleden 2016. Därtill att ett eventuellt införande av trängselskatter på Essingeleden samt höjda avgifter kan sammanfalla med faktisk byggstart för någon eller några centrala delar av dessa investeringar.

Ett arbete bör dessutom påbörjas för att utveckla trängselskattesystemet så att det blir smartare och mer inriktat på att minska trängseln och öka framkomligheten.

Stockholms läns landsting förespråkar mot bakgrund av detta att scenario B genomförs från och med den första januari 2016. Detta om önskade effekter kan säkerställas och intäkterna öronmärkas till utbyggnad och utveckling av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Även detta ställningstagande är avhängigt av resultatet Stockholmsförhandlingarna 2013. Det är av vikt att det sker regelbundna avstämningar för att säkerställa att de önskvärda miljöeffekterna och de ekonomiska effekterna insatserna strävar till verkligen uppnås att det i framtiden finns en beredskap för att ompröva de beslut som inte bidrar till målen.

Landstingsstyrelsens förvaltning har samrått med trafikförvaltningen vid framtagandet av detta tjänsteutlåtande.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Kollektivtrafikens kostnader påverkas, både genom att resandet ökar och att framkomligheten förbättras. Förbättrad framkomlighet kan leda till ett bättre utnyttjande inom inte minst busstrafiken och därmed en viss kostnadsminskning. Ökat resande kan däremot också medföra kapacitetsproblem och behov av fler fordon och därmed ökade kostnader. Fler resenärer ökar även biljettintäkterna.

Hur dessa effekter sammantaget påverkar Stockholms läns landsting kostnader har inte analyserats. Vid en förändring av trängselskatten är det av vikt att dessa kostnader och intäkter löpande följs och analyseras. Stockholms läns landsting bör kompenseras för de kostnader som en förändring av en införd trängselskatt medför i länets kollektivtrafiksystem.

Intäkterna från trängselavgifterna bör ses som en regional medfinansiering till tunnelbana i regionen och inte som ett statligt bidrag. Så behandlades intäkterna från Göteborgs trängselskatter i överenskommelsen kring det Västsvenska paketet¹.

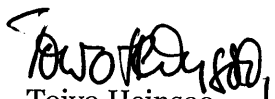
Stockholms läns landsting vill påtala vikten av att de samlade trängselskatterna används för att utveckla kollektivtrafiken för att möta de

¹ Se Västsvenska paketet, *Avtal om genomförande av block 1 med tillägg till avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i västsverige (TRV2011/59700A)* sida 8. "Med medfinansiering avses nettointäkter från trängselskatter i Göteborg[...]"

behov som det växande invånarantalet i länet har och kommer att ha i framtiden. En större del av de kommande årens investeringar skulle kunna göras med utgångspunkt från länets egen skattekraftsutveckling om landstingets bidrag till skatteutjämningsystemet skulle vara lägre.

Miljökonsekvenser av beslutet

Miljökonsekvenser av de olika alternativen redovisas i det remitterade underlaget. En minskning av biltrafiken, speciellt i innerstaden ger positiva effekter genom minskade utsläpp av koldioxid, kväveoxid och partiklar.



Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör