

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter
103 33 Stockholm

Trafikverkets yttrande över remiss gällande Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm

Trafikverket lämnar härmed synpunkter på några av de avsnitt, som framgår av Sverigeförhandlingens framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm.

Avsnitt: Förslag om förändringar av trängselskatten i Stockholm

Trafikverket bekräftar att de föreslagna förändringarna av trängselskatten bedöms ha god trafikstyrande effekt och därigenom minska köbildningen och öka transportsystemets effektivitet. I underlagsrapporten *Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen?* har Trafikverket även fört fram ytterligare förslag till förändringar som kan införas år 2020 i syfte att förbättra framkomligheten i systemet. Här vill Trafikverket särskilt framhålla förslaget att införa trängselskatt i Södra Länken, vilket bedöms ha mycket god trafikstyrande effekt och minska köbildningen, såväl idag som när Förbifart Stockholm har öppnat för trafik.

Avsnitt: Konsekvensbeskrivning

Sverigeförhandlingen föreslår att syftet med de föreslagna trängselskatteförändringarna bland annat ska vara att finansiera investeringar i kollektivtrafikåtgärder i Stockholm, som överenskommits i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm. Sverigeförhandlingen skriver i sin framställan att de trängselskatteförändringar som föreslås, över investeringsperioden förväntas bidra med en finansiering på 325 miljoner kronor om året, i 2016 års penningvärde - totalt 7 500 miljoner kronor, som enligt avtalet är en del av statens medfinansiering. Beräkningarna utgår från att en första justering av trängselskatten genomförs år 2020 och därefter successivt till år 2045.

Trafikverket vill här förtydliga att den angivna årliga intäkten om 325 miljoner kronor endast är beräknad avseende år 2020 och att det råder osäkerhet vad gäller dessa intäkter över tid. När Förbifart Stockholm öppnar för trafik år 2026 beräknas intäkterna sjunka eftersom trafikflödena i trängselskattesnittet då förväntas minska. Därutöver leder de minskade trafikflödena i trängselskattesnittet till minskad trängsel och därigenom även till minskat behov av trängselskatt. Dessutom råder osäkerhet i intäkterna på ännu längre sikt eftersom exempelvis teknikutveckling, digitalisering och införande av andra styrmedel påverkar behovet av trängselskatt.

Avsnitt: Kontrollstationer för trängselskatten

För att reducera osäkerheten avseende intäkter över tid och därmed säkerställa statens finansiering inom ramen för Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm, föreslås i framställan att Trafikverket få i uppdrag att genomföra en återkommande översyn av nivåer och utformning av trängselskattesystemet i Stockholm vart fjärde år. Detta föreslås ske som en del av det underlag som tas fram för riksdagens inriktningsbeslut för transportpolitiken, som normalt görs för varje mandatperiod. Trafikverkets förslag till justeringar föreslås också tas fram i samverkan samt beredas med berörda parter i regionen.

Trafikverkets vill här framhålla att det är viktigt att framtida justeringar i trängselskattesystemet i Stockholm primärt görs utifrån ett trafikstyrande och samhällsekonomiskt perspektiv och således inte för att säkerställa statens finansiella åtaganden. Om regeringen har för avsikt att fullfölja förslaget om återkommande kontrollstationer avseende trängselskattesystemet i Stockholm vill Trafikverket understryka vikten av att det, i den fortsatta beredningen av detta ärende (lagrådsremiss/proposition), tydligt framgår att regeringen avser att ge Trafikverket ett sådant uppdrag och klargöra syftet med detsamma.

Om syftet med en återkommande översyn kommer att innefatta att statens finansiella åtagande ska säkerställas vill Trafikverket framhålla att det på längre sikt inte är möjligt att särskilja intäkter, som är hänförliga till enskilda förändringar i trängselskattesystemet. Av skrivningarna i framställan kan man få intryck av att det är möjligt att följa upp intäkter av enskilda förändringar, förändringar som i detta fall tillsammans ska generera 7 500 miljoner kronor. I praktiken kommer trängselskatten in som en samlad intäkt. Därför kommer det endast att vara möjligt att beräkna de totala intäkterna från hela trängselskattesystemet och följa upp dessa mot det samlade åtagandet i samtliga tecknade avtal, dvs Förbifart Stockholm, Övriga väginvesteringar i Stockholmsregionen, Tunnelbana i 2013 års förhandling samt Sverigeförhandlingen. Man kan då säkerställa att det successivt justerade trängselskattesystemet kan bedömas ha en neutral effekt avseende återbetalningstid för lån upptagna för projekt i Stockholmsregionen.

Synpunkter på "Författningsförslag avseende förslaget i framställan från regeringens förhandlingsperson i Sverigeförhandlingen om förändrad trängselskatt i Stockholm":

För att tydliggöra betydelsen av kontinuerliga förändringar i trängselskattesystemet och skattenivåerna (utöver de som framgår av Sverigeförhandlingens framställan) så föreslås följande tillägg i skrivningen; Sidan 2, pkt 1. Bakgrund, tredje stycket (förslag på tillägg i fetstil):

Regeringens förhandlingsperson anger i framställan att de ökade intäkterna till följd av de föreslagna förändringarna **inklusive de nödvändiga justeringar som parterna är överens om för att säkerställa statens medfinansiering** används för finansieringen av de investeringar i ny kollektivtrafik som Sverigeförhandlingen på regeringens uppdrag har slutit avtal om med Stockholms läns landsting, Huddinge kommun, Solna stad, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Birgitta Olausson, nationell strategisk planering. I ärendets handläggning har strategisk planerare Sofia Heldemar, enhetschef Peter Huledal och strategisk planerare Ulla-Stina Ingemarsson deltagit. Samråd har skett med planeringsdirektör Stefan Engdahl, avdelningschef Lennart Kaland och enhetschef Håkan Persson.



Lena Erixon
generaldirektör

Kopia: Diariet
Eva Diffner, PLvs