

2007-01-30

Näringsdepartementet

Stockholmsförhandlingen

Carl Cederschiöld

Telefon 405 4407

Mobil 0761 229144

E-post carl.cederschiold@industry.ministry.se

Regeringen

Trängselskattens införande

Enligt mitt uppdrag skall jag redovisa förslag om skattenivåer, nya områden där skatten skall tas ut och liknande frågor samt ett förslag hur skatten skall användas. Efter att ha diskuterat frågorna med företrädare för Stockholmsregionen i den förhandlingsdelegation som utsetts vill jag föreslå följande.

Inledningsvis vill jag framföra att intäkterna från trängselskatten är ett välkommet tillskott till resurserna för väginvesteringarna i Stockholmsregionen. Vid genomgångar av planerings- och finansieringsläge av de projekt som är prioriterade i regionen bland annat i Stockholmsberedningens förslag kan jag konstatera att en mängd angelägna projekt inte är med i de långsiktiga planerna. Med tillskottet från trängselskatten förbättras läget något, men det föreligger samtidigt en stor brist i finansieringen av kollektivtrafikprojekten. Jag bedömer att det behövs ett tillskott till den statliga delen av finansieringen av prioriterade projekt vad avser kollektivtrafiken. Jag vill också i detta sammanhang peka på att landstinget i likhet som var fallet under försöksperioden på kort sikt behöver ett tillskott för att kunna möta ökad efterfrågan i samband vid återinförande av systemet.

I utvärderingen av trängselskatteförsöket har en mängd förändringsförslag förts fram. Vägverket har sammanställt och kommenterat dessa. Med detta som underlag har jag bedömt förslagen till förändringar i två grupper. Den första gruppen är förändringar som gör systemet mer användarvänligt, underlättar administrationen och minskar kostnaderna och som kan och bör genomföras till återinförandet. Den andra gruppen innehåller förändringar som innebär större påverkan på trafikflöden, intäkter och andra effekter. Dessa förändringar bör utredas och diskuteras under året med syfte att kunna tas upp och helt eller delvis inkluderas i den slutliga förhandlingen.

Utökat syfte med trängselskatten

Trängselskatten kommer att ha ett vidgat syfte vid införandet. Den ska dels minska trängseln och därmed förbättra miljön, dels användas till att finansiera väginvesteringar. Dessa väginvesteringar kan och bör bland annat i sin tur kunna medföra en minskad trängsel.

Följande förändringar bör genomföras till återinförandet.

Juli månad betalfri

Juli månad bör göras betalfri. Om systemet släcks ner under juli månad blir detta en lättnad för användarna under den perioden, speciellt för sällanbesökare som utgör en större andel än normalt under denna tid. Vägverket kan underhålla systemen, gatuarbeten i anslutning till betalstationerna kan lättare genomföras. Detta medför lägre driftkostnader för systemet. Intäktsförlusten är måttlig.

förlängd tid för inbetalning

En förlängning av betalningstiden till fem veckor gör månadsinbetalning möjlig och inbetalningen kan göras i slutet av månaden tillsammans med övrig betalning av hushållets räkningar. Utöver förenklingen för den som skall betala trängselskatt kan en sådan förändring sannolikt också medföra färre transaktioner, vilket minskar transaktionskostnaderna. I konsekvens med bör tiderna för påföring av expeditionsavgift och tilläggsavgift ändras.

autogiro kopplat till fordonet

Möjligheten att koppla ett autogiro till fordonet införs. Därmed kan autogiro fungera som ett system för förskottsinsbetalning.

autogiro kopplat till fordonsägaren

Autogiro kan alternativt kopplas till fordonsägaren istället för fordonet. Det innebär möjlighet till att koppla fler fordon till samma autogiro vilket gör det lättare för sådana som äger fler än en bil som exempelvis företag och vid bilbyte.

autogiro för företag

Genom att införa en särskild autgirohantering för företag ges möjligheter för administrativa förenklingar för företagen vid hanteringen av trängselskatt.

ta bort transpondern

Under försöksperioden har träffsäkerheten i den automatiska kameraavläsningen varit mycket bättre än vad som kunde förutses, vilket medför att den extra säkerhet som transpondern ger inte längre behövs. Lidingöregelns tillämpning kan medföra att transpondern kan behövas för bilister som regelmässigt trafikerar Lidingö och innerstaden.

avdragsrätt för trängselskatt

Under försökets begränsade tid var trängselskatteutgifter inte avdragsgilla kostnader för företag, vid tjänsteresor med egen bil och för privatpersoners arbetsresor. När nu trängselskatten införs permanent bör den i likhet med övriga skatter och avgifter vara avdragsgill. Denna avdragsrätt ger allmänt minskade skatteintäkter för staten som kan uppskattas till c:a 130 Mkr per år. Detta påverkar dock inte trängselskattens inkomster.

Följande förändringar bör utredas vidare med sikte på eventuella förslag i slutredovisningen av förhandlingen

hantering av personer med skyddad identitet
lidingöregeln innebärande att Lidingö kan ingå i trängselskatteområdet
fakturerering till företag
skattekonto för trängselskatten
ändra gränser, flytta betalstationer
ändring av avgiftsnivåer och tidsperioder
skattefria passager
skatteplikt för motorcyklar
ändring av miljöbilsdefinitionen

Budgethantering av trängselskatten, skapande av en fond

Jag vill peka på att finns en misstro mot statens förmåga att uthålligt anvisa tillräckliga medel till infrastrukturbyggnaderna i Stockholms län. Företrädare för regionen anser att regionens andel i den nationella programmen är och har varit alldeles för liten. Detta har skapat ett stort uppdämt behov av strategiska investeringar i regionen.

Det är därför av helt avgörande betydelse för förhandlingsresultatet att Stockholmsregionen genom förhandlingen får ett avgörande inflytande över användningen av trängselskattens netto. Följande hantering kan skisseras. Trängselskattens intäkter redovisas mot inkomstittel. Ett anslag anvisas för uppbörds- och systemkostnader som systemet skapar. Ett anslag anvisas för väginvesteringar i Stockholmsregionen. Detta anslag utgör nettot av prognostiserade inkomster och uppbördskostnader. Dessa medel förs över till ett konto i Riksgäldskontoret som kan sägas fungera som en fond. Genom denna konstruktion så kringgår man inte budgetlagen. Utbetalningar från fonden kommer inte att belasta utgiftstaket.

Fondens användning

Det är avgörande för trovärdigheten för systemet att trängselmedlens användning inte ersätter ordinarie finansiering av vägprojekt. Med det uppdämda investeringsbehov som föreligger i regionen är detta också nödvändigt om utrymme skall finnas för en rimlig förhandlingslösning. Trängselmedlens användning måste kunna följas och medföra ett tillskott som används för att skynda på utvecklingen av väginfrastrukturen i regionen. I det syftet kan man tänka sig att använda delar av fonden till att "låna" till projekt som behöver en snabbare byggtakt eller en tidigare byggstart bedöms särskilt angelägen. Dessa lån skall sedan återbetalas till fonden med de ordinarie medel som finns tillgängliga i Vägverkets budget.

En annan väsentlig användning bör vara att finansiera "trimmningsåtgärder" i trafiksystemet. Dessa åtgärder kan vara att genom större eller mindre ombyggnader lösa upp trafik- och kapacitetsproblem i det befintliga systemet.

En tredje möjlighet är att bidra till finansieringen av stora projekt inklusive projekteringskostnader som till exempel förbifart Stockholm eller Österleden.

Jag avser återkomma till detta i slutförhandlingen men vill redan peka på behovet av att skynda på planeringsarbetet för framförallt förbifart Stockholm för att möjliggöra en så tidig byggstart som möjligt.

Carl Cederschiöld