

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2013-05-07
REVIDERAD
2013-05-15

LS 1303-0354

LANDSTINGSSTYRELSEN 13-05-21 00008

Landstingsstyrelsen

Yttrande över betänkandet Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3)

Föredragande landstingsråd: Torbjörn Rosdahl

Ärendebeskrivning

Finansdepartementet har berett landstinget möjlighet att yttra sig över betänkandet Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till Finansdepartementet enligt landstingsdirektörens tjänsteutlåtande samt

att därutöver anföra.

Landstingsrådsberedningens motivering

Trängselskatterna är ett viktigt verktyg både för att styra trafikflöden på ett mer effektivt sätt och för att ge intäkter till investeringar i infrastruktur.

Vägtullsutrednings slutbetänkande Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3) har vägt dessa två syften mot varandra. Å ena sidan skulle en delegation av beslut om trängselskatter leda till en effektivare styrning av trafiken. Å andra sidan skulle det, enligt utredningen, innebära ett ekonomiskt risktagande för staten eftersom stora investeringar i infrastruktur i Stockholm och Västsverige finansieras delvis av trängselskatten. Utredning har därefter kommit fram till att delegationen inte bör decentraliseras.

Det strider dock mot överenskommelsen mellan staten och Stockholmsregionen i december 2007 som stipulerar att "Efter att trängselskatten efter 2010

blivit kommunal/regional måste dess nyttjande till investeringar i statlig infrastruktur bekräftas i avtal” (Avsnitt 4.5).

Eftersom det ingått i utredningens uppdrag att föreslå en form för decentralisering av beslut om trängselskatter har utredarna presenterat ett sådant förslag, som de sedan avvisar. Förslaget innebär att kommunerna Stockholm och Göteborg skulle få delegation att bestämma trängselskattens belopp vid olika tidpunkter och betalstationernas placering. Intäkterna skulle fortsatt gå till staten. Anledningen till att delegationen endast föreslås kunna decentraliseras till kommuner, och inte region eller landsting, är att kommunerna har ansvar för kostnader och planering av väginfrastruktur. Detta betyder att utredarna har förutsatt att trängselskatterna inte ska användas för att finansiera kollektivtrafik.

Något som regeringsutredning helt bortsett från är möjligheten till miljöbilsdifferentiering trots följande skrivning om detta i Stockholmsöverenskommelsen: ”För att utveckla trängselskattens miljöstyrande funktion föreslås en differentiering med högre trängselskatt för särskilt miljöstörande fordon samtidigt som miljöbilsundantaget avvecklas till 2012.” (Avsnitt 6.) I Oslo är de mest miljöeffektiva fordonen utantagna från trängselskatt, vilket bör kunna ske även i Stockholm.

För Alliansen i Stockholms läns landsting är det viktigt både ur ett miljöperspektiv och ur ett medborgarperspektiv att kollektivtrafiken i Stockholmsregionen byggs ut. Det krävs ytterligare kollektivtrafik för att människor på ett smidigt och bekvämt sätt kan ta sig till och från arbete och skola. Dessutom måste koldioxidutsläpp, buller och partiklar från trafiken minska för att vi ska klara våra miljö- och klimatmål. Därför behöver trängselskatterna både användas för finansiering av nya kollektivtrafikinvesteringar och decentraliseras.

Stockholmsöverenskommelsen från 2007 slog fast att makten över trängselskatten ska decentraliseras. Därför riktar vi en stark uppmaning till regeringen att leva upp till sina löften och ge Stockholmsregionens folkvalda beslutskraft i denna viktiga fråga för regionens framtid.