



2017-11-08

Ert dnr: Fi2017/03387/S2

fi.registrator@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm

Svensk Kollektivtrafik är branschorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Svensk Kollektivtrafik och dess medlemmar medverkar till att minska beroendet av fossila bränslen i Sverige. Kollektivtrafiken visar på en mycket stark utveckling mot fossilfria bränslen, och 2016 var andelen förnybara fordonskilometer för bussar i kollektivtrafiken 76,8%. Den spårbundna trafiken är eldriven till långt över 90 %.

Sammanfattning av Sverigeförhandlingens förslag

Sverigeförhandlingen föreslår att fyra förändringar görs av trängselskatterna i Stockholm från den 1 januari 2020. Förändringarna består i att trängselskatt tas ut en halvtimme tidigare på morgonen (från kl. 6.00 istället för kl. 6.30 i det befintliga systemet), med högre avgiftsnivå under högtrafikmånaderna, första veckan i juli samt dag före vissa helgdagar.

Högsäsong är enligt Trafikverket mellan vecka 10 och fram till midsommar samt från tredje veckan i augusti till och med november. Under denna period höjs trängselskatten med 10 kr, vilket innebär att den maximala trängselskatten för innerstaden blir 45 kr och på Essingeleden 40 kr under denna period.

I dag tas inte trängselskatt ut på helgdagar och dagar före helgdag, men eftersom trängseln är ungefär lika omfattande på vissa dagar innan helgdagar som på vanliga vardagar föreslår Sverigeförhandlingen att följande dagar före helgdag ska beläggas med skatt: Skärtorsdagen, valborg, dagen före Kristi himmelsfärd, dagen före nationaldagen och dagen före Alla helgons dag.

Maxbeloppet blir 135 kr per fordon och dag under högtrafikmånaderna, men oförändrat under övrig tid. Intäkterna från trängselskatten i Stockholm förväntas öka med 325 miljoner kr per år eller totalt ca 7 500 miljoner kr över omkring 23 år.

Dessutom föreslår Sverigeförhandlingen att Trafikverket får i uppdrag att genomföra en kontrollstation för trängselskatt vart fjärde år för att integrera trängselskatten i den statliga planeringsprocessen för transportinfrastruktur.



2017-11-08

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom Sverigeförhandlingens förslag av flera skäl. För det första eftersom de ökade intäkterna möjliggör de investeringar i ny transportinfrastruktur för kollektivtrafik som Sverigeförhandlingen har slutit avtal om med Stockholms läns landsting samt ett antal kommuner i Stockholms län. För det andra eftersom åtgärderna beräknas öka kollektivtresandet med 1,0 procent sammantaget jämfört med nuvarande utformning av trängselskatten. För det tredje eftersom åtgärderna förväntas minska trängseln och förbättra framkomligheten på vägnätet. Trafikflödena på de stora lederna väntas minska med mellan 1 och 4 procent. Och för det fjärde eftersom åtgärden beräknas minska koldioxidutsläppen från trafiken med omkring en halv procent.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig även positiv till förslaget om att genomföra en kontrollstation för trängselskatt vart fjärde år. Vi anser i likhet med Sverigeförhandlingen att Trafikverket i samband med detta även bör redogöra för vilka konsekvenser de nivåer som de föreslår skulle få på trafikflödena och trängselskattens intäkter under de kommande fyra åren samt hur förändringarna av skatten påverkar behovet av andra åtgärder och investeringar i Stockholms transportsystem. Men detta är inte tillräckligt. Vi anser att Trafikverket i kontrollstationerna även ska redogöra för konsekvenser för kollektivtrafikresandet och utsläppen av koldioxid.

Svensk Kollektivtrafik håller med Sverigeförhandlingen om att den återkommande översynen bör utgå från att trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten i högtrafik genom att minska restider och restidsosäkerheter. Men vi anser att den återkommande översynen även bör utgå från att kollektivtrafikandelen ska öka. Eftersom trängselskatten, liksom kollektivtrafiken, leder till minskad vägtrafik kan de bidra till förbättrad miljö. Detta bör beaktas vid utformningen.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius, VD