

Stockholm 2011-01-21

Begäran hos konstitutionsutskottet om granskning av regeringens hantering av intäkter från trängselskatten

Sedan trängselskatten i Stockholm infördes permanent år 2007 har regeringens hantering av intäkterna från den knappast präglats av stringens, konsekvens och spårbarhet. Istället har en mängd olika konstruktioner, anslagskonton, redovisningsmodeller och andra administrativa hanteringar skett som i princip gjort det omöjligt att veta om regeringen uppfyller en av de viktigaste förutsättningarna för skattens införande; att överskottet skulle gå tillbaka till investeringar i väginfrastruktur i Stockholmsområdet.

I samband med beslutet att införa skatten hösten 2006 föreslogs att överskottet skulle fonderas enligt den modell som föreslagits av regeringens utredare i frågan.¹ Detta bekräftades i vårpropositionen för 2007 som skrevs innan någon fond hade hunnit inrättas.² I sitt yttrande över propositionen skrev trafikutskottet att man "vill starkt understryka betydelsen av att systemet garanterar riksdagens insyn i investeringsbesluten och möjligheten att i efterhand genomföra uppföljning och utvärdering av hur investeringsmedlen har använts."³ Finansutskottet föreslog också i sitt betänkande att en helt annan modell än fondering för att säkra att överskotten gick till investeringar. Pengarna borde enligt utskottet kunna redovisas i anslag på statsbudgeten både på inkomst- och utgiftssidan. Riksdagen beslutade senare i enlighet med förslagen i betänkandet.

Regeringen återkom i samband med budgetpropositionen för 2008 med förslag i enlighet med riksdagens beslut samt beräkningar av intäkter och kostnader samt ett netto som skulle kunna föras över till anslaget för väghållning. I samband härmed konstaterades att överskottet från 2008 års verksamhet delvis behövde användas för att täcka underskottet från 2007.⁴

I samband med budgetpropositionen för 2010 anges i en tabell att överskottet från trängselskatten, efter avräkning av underskottet 2007, uppgick till 156 miljoner.⁵

För 2009 års verksamhet budgeterades hösten 2008 ett överskott på 567 miljoner, i samband med budgetpropositionen hösten 2009 beräknades överskottet till 162

¹ Proposition 2006/07:109, avsnitt 9.1 och 9.2

² Sid. 46 och 161

³ 2006/07:FiU21, avsnitt 2.6

⁴ Prop. 2007/08:1, UO 22, sid. 41-42

⁵ Prop. 2009/10:1, UO 22, sid 57

miljoner och det slutliga resultatet blev 481 miljoner. Dessa oerhörda svängningar i beräkningar bottnar antagligen i någon form av systemfel. Som återrapportering till riksdagen så att man har möjlighet att använda informationen som underlag för hur väginvesteringarna i Stockholmsregionen ska finansieras är det helt otillfredsställande.

Ett tecken på systemfel återfinns även i det faktum att det över åren, inklusive prognostiserat utfall för år 2010, ackumulerats en summa på drygt 673 miljoner kronor som ännu inte återinvesterats i Stockholmsregionens väginfrastruktur (se tabell nedan). Detta trots att det i stockholmsregionen finns en mängd angelägna projekt som för närvarande får stå tillbaka i brist på finansiering.

I budgetpropositionen för 2011 ändras åter systemet för hur trängselskatten ska redovisas: ”Den 1 januari 2011 förs ett nytt anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm upp på statsbudgeten. Regeringen avser att samtidigt föra över medel avseende den del av anslagsposten Överskott från trängselskatt under anslag 1:1 Vaghållning som trängselskatten i Stockholm genererat till det nya anslaget. Anslag 1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m. förs vid samma tidpunkt bort från statsbudgeten.”⁶

Till detta fogas en tabell (se nedan) över det beräknade överskottet från trängselskatten i Stockholm. Där uppges att överskottet från 2008 års verksamhet är drygt 28 miljoner jämfört med tidigare uppgivna 156 miljoner.

Tabell 3.48 Beräknat överskott från trängselskatten i Stockholm

Tusentals kronor

	Utfall 2009	Prognos 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014
Beräknade intäkter	770 602	803 808	832 523	880 644	880 860	881 809
Beräknade kostnader administration	289 050	270 426	274 000	274 000	274 000	274 000
Transportstyrelsen	276 325	255 233	258 700	258 700	258 700	258 700
Kronofogdemyndigheten	2 129	2 483	2 300	2 300	2 300	2 300
Domstolsverket	1 116	1 467	1 500	1 500	1 500	1 500
Skatteverket	9 480	11 243	11 500	11 500	11 500	11 500
Årligt överskott	481 552	533 382	558 523	606 644	606 860	607 809
Nyttjande av överskott	-127 928	-242 212				
Tidigare ackumulerat överskott	28 676	382 300				
Kvarvarande överskott	382 300	673 470				

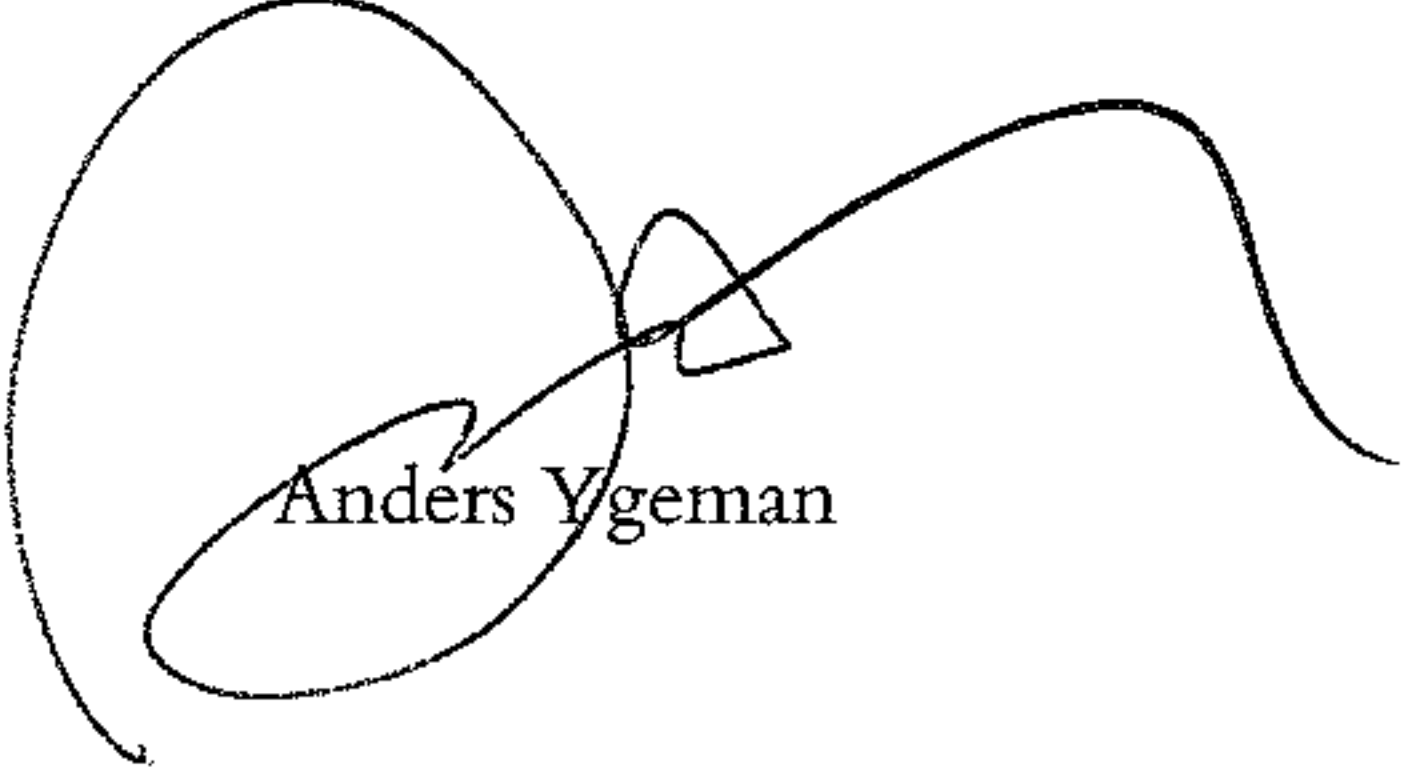
Som synes har här drygt 127 miljoner ”försvunnit” i regeringens redovisning till Riksdagen. Jämför detta med finansutskottets krav på ”att systemet garanterar riksdagens insyn”. Den bristande och ständigt förändrade redovisningen av trängselskattens överskott gör det i princip helt omöjligt för en enskild riksdagsledamot att förstå hur mycket pengar som kommit in, hur stora kostnaderna varit och hur överskotten sedan använts.

⁶ Prop. 2010/11:1, UO 22, sid. 72

Med den av regeringen givna informationen återvänder jag till min ursprungliga fråga; det går inte att säkert säga att överskotten från trängselskatten går tillbaka till investeringar i väginfrastruktur i enlighet med riksdagens beslut från 2007. Eftersom riksdagen har finansmakten är regeringen skyldig att följa riksdagens beslut i frågor som rör finansiering och anslag. I regeringsformens 9 kap. 2 § står tydligt att ”Statens medel får icke användas på annat sätt än riksdagen har bestämt”.

Jag vill därför att konstitutionsutskottet granskar regeringens hantering av trängselskatten speciellt utifrån följande aspekter:

- Har regeringen använt statens medel på annat sätt än riksdagen bestämt?
- Har regeringens redovisning av trängselskatten uppfyllt kraven på garanterad insyn för riksdagen?



Anders Ygeman