



Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker i betänkandet regeringens förslag i proposition 2013/14: 26 Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden.

Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, exkluderas från tillämpningsområdet för trängselskatt, och flerpassageregeln, som gäller för passager till och från Lidingö, slopas.

Ändringarna i lagen (2004:629) om trängselskatt ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

I betänkandet finns två reservationer MP, V och ett särskilt yttrande S.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	5
Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden	5
Kommunal och regional trängselskatt	7
Reservationer	9
1. Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden, punkt 1 (V)	9
2. Kommunal och regional trängselskatt, punkt 2 (MP, V)	10
Särskilt yttrande	11
Kommunal och regional trängselskatt, punkt 2 (S)	11
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	12
Propositionen	12
Följdmotionerna	12
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	13

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt. Därmed bifaller riksdagen proposition 2013/14:26 och avslår motion

2013/14:Sk1 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 1.

Reservation 1 (V)

2. Kommunal och regional trängselskatt

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:Sk1 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 2 och

2013/14:Sk2 av Mats Pertoft m.fl. (MP).

Reservation 2 (MP, V)

Stockholm den 21 november 2013

På skatteutskottets vägnar

Henrik von Sydow

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Henrik von Sydow (M), Leif Jakobsson (S), Ulf Berg (M), Hannah Bergstedt (S), Lena Asplund (M), Fredrik Schulte (M), Hans Olsson (S), Gunnar Andréén (FP), Peter Persson (S), Karin Nilsson (C), Anders Karlsson (S), Maria Abrahamsson (M), Mats Pertoft (MP), Lars Gustafsson (KD), Thoralf Alfsson (SD), Jacob Johnson (V) och Teres Lindberg (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I ärendet behandlar utskottet regeringens proposition 2013/14:26 Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut framgår av bilaga 1. Regeringens förslag till lagtext återges i bilaga 2.

Två motioner (MP, V) har väckts i ärendet.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås förändringar av tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm. Förändringarna föranleds av att trafikleden Norra länken kommer att färdigställas för trafik under hösten 2015. Förslaget innebär att Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, exkluderas från tillämpningsområdet. Att Norra länken inte blir föremål för trängselskatt medför i förlängningen att resande till och från Lidingö inte behöver betala trängselskatt. Den nu gällande s.k. Lidingöregeln, som i dagsläget innebär att resande till och från Lidingö under vissa förutsättningar inte ska betala trängselskatt, blir därför obehövlig och regeringen föreslår att den slopas.

Regeringen gör vidare bedömningen att gränsen för trängselskattens tillämpningsområde vid den nya stadsdelen Hagastaden bör förläggas genom den planerade Norra Stationsparken. Ett lagförslag i denna del bör dock behandlas senare, eftersom det är aktuellt att öppna gator över kommungränsen först kring 2019–2020.

Utskottets överväganden

Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag om att Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, exkluderas från tillämpningsområdet för trängselskatt och att flerpassageregeln, som gäller passager till och från Lidingö, slopas. Riksdagen avslår ett motionsförslag om att propositionen ska avslås.

Jämför reservation 1 (V).

Propositionen

Regeringen föreslår att tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm förändras till följd av att trafikleden Norra länken kommer att färdigställas för trafik under hösten 2015.

Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, exkluderas från tillämpningsområdet. Att Norra länken inte blir föremål för trängselskatt medför i förlängningen att resande till och från Lidingö inte behöver betala trängselskatt. Den nu gällande s.k. Lidingöregeln, som i dagsläget innebär att resande till och från Lidingö under vissa förutsättningar inte ska betala trängselskatt, blir därför obehövlig och slopas.

Norra länken kommer att färdigställas för trafik tidigast under hösten 2015. Tidpunkten för när Norra länken öppnas är avgörande för när lagändringen ska träda i kraft. Det är dock i dagsläget inte möjligt att fastställa ett mer precist datum då Norra länken kan öppnas för trafik. Regeringen föreslår därför att lagändringarna ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Regeringen bedömer att gränsen för trängselskattens tillämpningsområde vid den nya stadsdelen Hagastaden bör förläggas genom den planerade Norra Stationsparken. Ett lagförslag i denna del bör dock behandlas senare, eftersom det är aktuellt att öppna gator över kommungränsen först kring 2019–2020.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Effekter för den enskilde och miljön

Förslaget innebär att Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, exkluderas från tillämpningsområdet för trängselskatt, vilket får en viss positiv effekt på miljön. Trafiken kommer att minska på Bergshamravägen

vilket är betydelsefullt för boende i området. Det övergripande vägnätet kan på ett bättre sätt avlasta gator i stadsbebyggelsen i bl.a. Solna. Förslaget innebär dock att trafiken förväntas öka med ca 2 promille, vilket kan leda till en viss ökning av koldioxidutsläppen. Dock minskar samtidigt trängsel och köbildning, vilket reducerar utsläppen av koldioxid. Om Norra länken i stället befinner sig inom tillämpningsområdet kommer trängseln att öka markant på E4 och Bergshamravägen. Med förslaget minskar bullernivån på Bergshamravägen och Sveavägen men ökar på Roslagsvägen. Även utsläppen av partiklar och kväveoxider minskar på Bergshamravägen och Sveavägen men ökar på Roslagsvägen. Den negativa miljöeffekt som uppkommer på Roslagsvägen beror främst på öppnandet av Norra länken, oavsett om Norra länken ligger innanför eller utanför tillämpningsområdet.

Offentligfinansiella effekter

Förslaget beräknas minska intäkterna från trängselskatt med 20 miljoner kronor per år fr.o.m. den 1 januari 2016. Sju nya betalstationer behöver sättas upp medan fyra utgår. Investeringskostnaderna bedöms av Trafikverket uppgå till ca 50 miljoner kronor. Utgifterna får finansieras med anvisade anslag eller lån i Riksgäldskontoret och ryms inom ramen för vissa infrastrukturobjekt. De årliga kapitalkostnaderna till följd av investeringar bedöms bli ca 5 miljoner kronor. Oavsett om Norra länken ligger innanför eller utanför tillämpningsområdet för trängselskatt behöver nya portaler sättas upp när Norra länken öppnas. Om Norra länken befinner sig inom tillämpningsområdet kommer trängseln på omgivande vägnät att öka och utnyttjandet av vägsystemet blir mindre effektivt. Detta innebär att kapacitetsökande åtgärder skulle krävas på Bergshamravägen och E4. Kostnaderna för sådana kapacitetsökande åtgärder kan uppgå till över 1 miljard kronor, och de skulle i så fall komma att behöva genomföras före 2025. Åtgärderna ingår inte i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021.

Slopandet av den s.k. Lidingöregeln beräknas endast få marginella offentligfinansiella effekter. Sammantaget bedömer regeringen att system- och administrationskostnaderna för uttaget av trängselskatt i Stockholm endast påverkas marginellt av förslagen.

Överskott från trängselskatt i Stockholm ska finansiera vissa infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. De beräknade minskade intäkterna om 20 miljoner kronor per år men även de ökade kapitalkostnaderna om ca 5 miljoner kronor per år påverkar således finansieringen av infrastrukturprojekt i Stockholm, dock i begränsad omfattning.

Regeringen avser att i den framtida budgethanteringen göra en samlad bedömning av förslaget i denna proposition, tillsammans med eventuella förslag som har samband med Vägtullsutredningen och en framställan från

regeringens förhandlingspersoner i Stockholmsförhandlingen. I sammanhanget kan noteras att Finansdepartementet i september 2013 remitterade Stockholmsförhandlingens framställan.

De eventuellt tillkommande kostnaderna för Transportstyrelsen får finansieras inom den befintliga anslagsramen. Förslaget bedöms inte medföra några merkostnader eller något merarbete för Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna.

Motionen

Enligt kommittémotion 2013/14:Sk1 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 1 bör riksdagen avslå propositionen. Om Sverige ska klara klimatmålen måste personbilstrafiken minska med 20 procent till 2030, och rimligen än mer i storstäderna, som har goda förutsättningar för kollektivtrafik. I och med att Norra länken och Roslagsvägen enligt förslaget undantas från trängselskatt motverkas en sådan utveckling. Bedömningen av förslagets klimat- och miljöeffekter är mycket summarisk och ofullständig, vilket riskerar att bidra till en lösning som på sikt ger mer trafik och större utsläpp, framhåller motionärerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringens förslag har föregåtts av ingående analyser av olika tänkbara scenarier i fråga om tillämningsområdet för trängselskatt i Stockholm när Norra länken öppnas och när den nya stadsdelen Hagastaden kommer att förbinda Stockholms kommun med Solna kommun. Utskottet har inte någon anledning att ifrågasätta att den valda lösningen är den bästa. Utskottet anser inte, i motsats till motionärerna, att förslaget påverkar möjligheterna att nå klimatmålen.

Utskottet tillstyrker propositionen och avstyrker motionen i denna del. Utskottet anser att situationen är sådan att det kan anses motiverat (se yttr. 2001/02:KU4y) att riksdagen bemyndigar regeringen att bestämma när den föreslagna lagen ska träda i kraft.

Kommunal och regional trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att kommuner och regioner bör få besluta om trängselskatt.

Jämför reservation 2 (MP, V) och särskilt yttrande (S).

Motionerna

I kommittémotion 2013/14:Sk1 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 2 begärs ett tillkännagivande om att kommunerna själva bör få avgöra om de vill införa trängselskatt samt hur intäkterna ska användas.

I kommittémotion 2013/14:Sk2 av Mats Pertoft m.fl. (MP) anförs att Miljöpartiet är positivt till de föreslagna förändringarna men anser att denna typ av beslut inte ska fattas av riksdagen utan på den nivå som har ansvar för en god styrning av trafiksituationen i området. Därför bör kommuner och landsting eller regioner ha möjlighet att lokalt och regionalt ta ut trängselskatt.

Utskottets ställningstagande

Trängselskatt är en statlig skatt som beslutas av riksdagen, men det har hittills inte varit staten utan den lokala nivån som tagit initiativet när trängselskatt infördes i Stockholm och Göteborg. Kommuner som inför trängselskatt har också fått utökade befogenheter i förhållande till vad som gäller enligt kommunallagen (1991:900) när de träffar avtal med staten om skatten.

Sedan den 1 januari 2011 kan riksdagen med stöd av 8 kap. 9 § 2 regeringsformen bemyndiga en kommun att meddela föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen. 2011 års Vägtullsutredning har bl.a. analyserat förutsättningarna för och vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller trängselskatt. Utredningen har också tagit ställning till vilket organ som ska få intäkterna från trängselskatten och till vilket organ delegationen bör ges. Utredningen överlämnade i februari 2013 sitt slutbetänkande Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3).

De frågor som tas upp i motionerna är föremål för överväganden i Regeringskansliet med anledning av Vägtullsutredningens förslag. Utskottet anser att beredningen av utredningens förslag inte bör föregripas och avstyrker motionerna i dessa delar.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden, punkt 1 (V)

av Jacob Johnson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2013/14:Sk1 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 1 och avslår proposition 2013/14:26.

Ställningstagande

Klimatförändringarna är vår tids viktigaste framtidsfråga. För att vi ska kunna minska utsläppen av växthusgaser måste bilismen minska och andelen resande med kollektivtrafik öka. I Stockholm resulterar en sådan omställning även i ökat kapacitetsutrymme i trafiken och bättre luftkvalitet. För att vi ska klara klimatmålen har både Trafikverket och Naturvårdsverket bedömt att personbilstrafiken måste minska med 20 procent till 2030 i Sverige som helhet, och rimligen än mer i storstäderna, som har goda förutsättningar för kollektivtrafik.

Trängselskatter och avgifter är nödvändiga styrmedel för en sådan utveckling och bör tillämpas i ökad utsträckning. Propositionens förslag motverkar en sådan inriktning genom att undanta Norra länken och Roslagsvägen från tillämpningsområdet för trängselskatten. Bedömningen av förslagets klimat- och miljöeffekter är också mycket summarisk och ofullständig, vilket riskerar att bidra till en lösning som på sikt ger mer trafik och större utsläpp.

Med anledning av det anförda bör riksdagen avslå propositionen.

2. Kommunal och regional trängselskatt, punkt 2 (MP, V)

av Mats Pertoft (MP) och Jacob Johnson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2013/14:Sk1 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 2 och

2013/14:Sk2 av Mats Pertoft m.fl. (MP).

Ställningstagande

Vi anser att kommunerna själva ska få avgöra om de vill införa trängselskatt och hur intäkterna ska användas. Denna typ av beslut ska inte fattas av riksdagen utan på den nivå som har ansvar för en god styrning av trafiksituationen i området. Därför saknar vi ett förslag om att delegera beslut om trängselskatt till lokal och regional nivå.

I Grundlagsutredningens betänkande ”En reformerad grundlag” (SOU 2008:125) anfördes att det råder en bred samsyn om att det bör vara möjligt för kommuner att meddela föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållandena i kommunen, exempelvis trängselskatt. Genom proposition 2009/10:80 En reformerad grundlag togs de konstitutionella hindren för en sådan föreskriftsrätt bort.

Enligt 2011 års Vägtullsutredning finns det heller inte några grundlagsbaserade hinder eller någon konstitutionell princip som hindrar kommuner från att ta ut skatt av andra än sina egna medlemmar.

Vad ovan anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Särskilt yttrande

Kommunal och regional trängselskatt, punkt 2 (S)

Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Hans Olsson (S), Peter Persson (S), Anders Karlsson (S) och Teres Lindberg (S) anför:

Den intensiva privatbilismen i de större städerna är ett stort hot mot miljön. Trängselskatt är ett effektivt styrmedel för att minska trängseln. Vi vill att inflytandet över intäkterna från trängselavgifterna ska ligga på lokal och regional nivå. För oss är det en självklarhet att regionen är bäst lämpad att prioritera hur pengarna ska användas. Det är mycket viktigt att regeringen även löser frågan om att ta ut trängselskatt för utlandsregistrerade fordon. Konkurrensneutraliteten i åkeribranschen fordrar att frågan får en snabb och robust lösning.

2013 års Stockholmsförhandling är tillsatt av regeringen för att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur. I uppdraget ingår att lämna förslag på finansiering genom bl.a. höjda och bredare intäkter från trängselskatt. Vi anser att förändringarna av trängselskatten bör ske samordnat och inte som nu genom delförslag.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2013/14:26 Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Följdmotionerna

2013/14:Sk1 av Jacob Johnson m.fl. (V):

1. Riksdagen avslår proposition 2013/14:26 Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner själva bör få avgöra om de vill införa trängselskatt.

2013/14:Sk2 av Mats Pertoft m.fl. (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner och regioner bör äga rätten att själva införa en lokal respektive regional trängselskatt.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.30–6.59	10
7.00–7.29	15
7.30–8.29	20
8.30–8.59	15
9.00–15.29	10
15.30–15.59	15
16.00–17.29	20
17.30–17.59	15
18.00–18.29	10

3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil *skall* högst uppgå till 60 kronor.

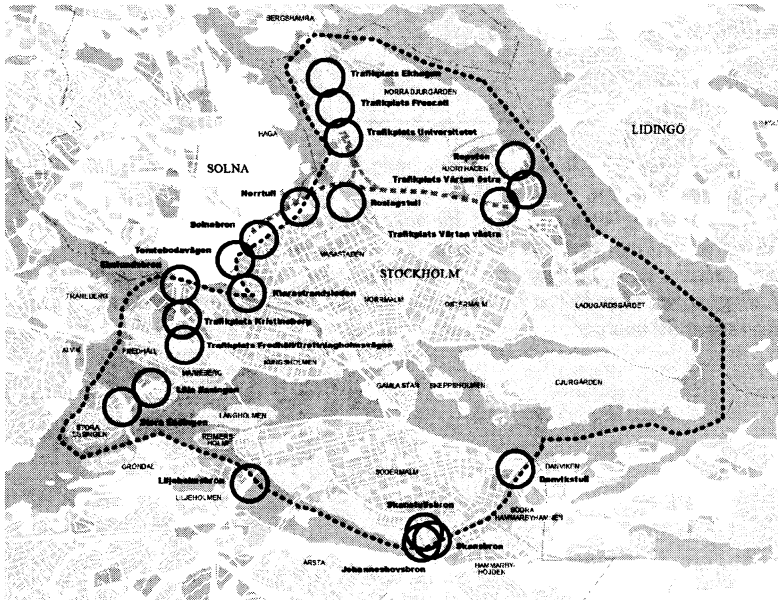
4. *Skattskyldigheten enligt 9 § inträder inte om en bil vid passage till eller från Lidingö kommun passerar två skilda betalstationer, varav den ena skall vara någon av betalstationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen eller Norra Hamnvägen, och tiden mellan passagera inte överstiger 30 minuter.*

Föreslagen lydelse

Bilaga 1¹

Stockholms kommun

1. Karta av vilken framgång var de skattebelagda betalstationerna *ska* placeras.



2. Trängselskatt *ska* betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad *ska* dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen *ska* bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.30–6.59	10
7.00–7.29	15
7.30–8.29	20
8.30–8.59	15
9.00–15.29	10
15.30–15.59	15
16.00–17.29	20
17.30–17.59	15
18.00–18.29	10

¹ Bilagan fick sin nuvarande beteckning genom SFS 2010:1023.

3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil *ska* högst uppgå till 60 kronor.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.