



Förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2013/14:76 Förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm och fyra motioner som väckts med anledning av propositionen.

I propositionen föreslås en höjning av trängselskatten i Stockholms innerstad och att trängselskatt ska införas på Essingeleden. Syftet med ändringarna är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms län, som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten efter avdrag för system- och administrationskostnader. Finansieringen innebär ökade ekonomiska åtaganden för staten som kräver framtida anslagsmedel.

I propositionen föreslås också att riksdagen bemyndigar regeringen att ingå nödvändiga ekonomiska åtaganden. Vidare lämnas ett förslag om bemyndigande för regeringen att överlåta en viss fastighet.

Ändringarna i lagen (2004:629) om trängselskatt träder i kraft den 1 januari 2016.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker motionerna.

I betänkandet finns sex reservationer (S, MP, SD, V) och ett särskilt yttrande (S).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Bakgrund	5
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden	7
Höjd trängselskatt för Stockholms innerstad och trängselskatt på Essingeleden	7
Användningen av de ökade intäkterna från trängselskatten	8
Trängselskatt på Essingeleden efter att Förbifart Stockholm öppnat för trafik	13
Ändring av beställningsbemyndiganden och överlåtelse av fastighet	14
Beslutanderätt om trängselskatt på lokal och regional nivå	16
Trängselskatt för utländska fordon	17
Grundavdrag för trängselskatt	18
Avståndsbaserat trängselskattesystem	19
Reservationer	21
1. Höjd trängselskatt för Stockholms innerstad och trängselskatt på Essingeleden, punkt 1 (MP, V)	21
2. Höjd trängselskatt för Stockholms innerstad och trängselskatt på Essingeleden, punkt 1 (SD)	22
3. Trängselskatt på Essingeleden efter att Förbifart Stockholm öppnat för trafik, punkt 2 (S, MP, V)	24
4. Beslutanderätt om trängselskatt på lokal och regional nivå, punkt 4 (S)	25
5. Beslutanderätt om trängselskatt på lokal och regional nivå, punkt 4 (MP, V)	25
6. Avståndsbaserat trängselskattesystem, punkt 7 (MP)	26
Särskilt yttrande	28
Trängselskatt på Essingeleden efter att Förbifart Stockholm öppnat för trafik, punkt 2 (S)	28
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	29
Propositionen	29
Följdmotionerna	29
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	31
<i>Bilaga 3</i>	
Reservanternas lagförslag	35
<i>Bilaga 4</i>	
Yttrande från annat utskott	36

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Höjd trängselskatt för Stockholms innerstad och trängselskatt på Essingeleden

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt. Därmed bifaller riksdagen proposition 2013/14:76 punkt 1 och avslår motionerna

2013/14:Sk4 av Thoralf Alfsson och David Lång (båda SD) yrkandena 1–3 och

2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 2.

Reservation 1 (MP, V)

Reservation 2 (SD)

2. Trängselskatt på Essingeleden efter att Förbifart Stockholm öppnat för trafik

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:Sk5 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 3,

2013/14:Sk6 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 4 och

2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 3.

Reservation 3 (S, MP, V)

3. Ändring av beställningsbemyndiganden och överlåtelse av fastighet

Riksdagen bemyndigar regeringen

a) att under 2014 för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm under utgiftsområde 22 Kommunikationer ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 16 600 000 000 kronor 2015–2048,

b) att under 2014 för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur under utgiftsområde 22 Kommunikationer ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 99 350 000 000 kronor 2015–2050,

c) att utan ersättning överlåta fastigheten Järfälla Barkarby 4:1 till Järfälla kommun.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2013/14:76 punkterna 2–4.

4. Beslutanderätt om trängselskatt på lokal och regional nivå

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:Sk5 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 1,

2013/14:Sk6 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 1 och

2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 1.

Reservation 4 (S)

Reservation 5 (MP, V)

5. Trängselskatt för utländska fordon

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:Sk5 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 2,

2013/14:Sk6 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 2 och

2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 5.

6. Grundavdrag för trängselskatt

Riksdagen avslår motion

2013/14:Sk6 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 3.

7. Avståndsbaserat trängselskattesystem

Riksdagen avslår motion

2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 4.

Reservation 6 (MP)

Stockholm den 18 mars 2014

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), Christina Oskarsson (S), Fredrik Schulte (M), Hans Olsson (S), Gunnar Andréén (FP), Peter Persson (S), Karin Nilsson (C), Maria Abrahamsson (M), Mats Pertoft (MP), Lars Gustafsson (KD), Jacob Johnson (V), Teres Lindberg (S) och Johnny Skalin (SD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2013/14:76 Förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm och fyra motioner som väckts med anledning av propositionen. Regeringens och motionärernas förslag till riksdagsbeslut framgår av bilaga 1. Regeringens lagförslag redovisas i bilaga 2. Det lagförslag som läggs fram av reservanterna redovisas i bilaga 3.

Försvarskommittén har genom ett protokollsutdrag lämnat ett yttrande som behandlar frågan om en överlåtelse av fastigheten Järfälla Barkarby 4:1 till Järfälla kommun. För närvarande bedriver försvarsmakten verksamhet på fastigheten (se bilaga 4).

Bakgrund

Lagen (2004:629) om trängselskatt gör det möjligt för staten att ta ut tids- och platsrelaterad skatt på trafik med vissa fordon. Bestämmelser om var och när skatt ska tas ut samt skattens storlek finns i bilagor till lagen. Bilagorna omfattar för närvarande Stockholms och Göteborgs kommuner. I Göteborgs kommun tillämpas bestämmelserna sedan den 1 januari 2013.

Under en försöksperiod den 3 januari–31 juli 2006 togs skatt ut för passager in i och ut ur Stockholm. Efter beslut av riksdagen återinfördes trängselskatten stadigvarande i Stockholm den 1 augusti 2007. I proposition 2006/07:109 Införande av trängselskatt i Stockholm anges att syftet med en trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen.

I Stockholm tas trängselskatt ut med 10, 15 eller 20 kronor beroende på tidpunkt. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil uppgår till högst 60 kronor. Essingeleden är inte skattebelagd.

Enligt Stockholmsöverenskommelsen 2007 mellan staten, Stockholms läns kommuner och Stockholms läns landsting ska trängselskatt på Essingeleden tas ut efter att Förbifart Stockholm öppnar för trafik 2022.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en höjning av trängselskatten i Stockholms innerstad och att trängselskatt ska införas på Essingeleden.

Syftet med ändringarna är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms län, som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna

från trängselskatten efter avdrag för system- och administrationskostnader. Finansieringen innebär ökade ekonomiska åtaganden för staten som kommer att kräva framtida anslagsmedel. I propositionen föreslår regeringen därför även att riksdagen bemyndigar regeringen att ingå nödvändiga ekonomiska åtaganden. Vidare lämnas ett förslag om bemyndigande för regeringen att överlåta en viss fastighet.

Ändringarna i lagen (2004:629) om trängselskatt föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

Utskottets överväganden

Höjd trängselskatt för Stockholms innerstad och trängselskatt på Essingeleden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag om att fr.o.m. 2016 höja trängselskatten i Stockholm och att införa trängselskatt på Essingeleden. Riksdagen godtar regeringens bedömning om att medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten, efter avdrag för system- och administrationskostnader, ska delfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholms län. Riksdagen avstyrker motionsförslag om en ökad statlig medfinansiering av den planerade tunnelbaneutbyggnaden och om att införa trängselskatt på Essingeleden redan från 2015.

Jämför reservationerna 1 (MP, V) och 2 (SD).

Propositionen

Regeringen föreslår att trängselskatten höjs och att fler nivåer införs i Stockholms innerstad. Skattebeloppen för respektive nivå föreslås bli 35 kronor, 25 kronor, 15 kronor och 11 kronor. Regeringen föreslår vidare att trängselskatt införs på Essingeleden vid Fredhäll. Skattebeloppen på Essingeleden för respektive nivå föreslås bli 30 kronor, 22 kronor, 15 kronor och 11 kronor. Det högsta sammanlagda skattebeloppet per kalenderdygn höjs från 60 kronor till 105 kronor. Ändringarna ska gälla fr.o.m. den 1 januari 2016.

Regeringens förhandlingspersoner i Stockholmsförhandlingen har föreslagit att trängselskatt ska införas för färd på Essingeleden vid Fredhäll och för passage över Saltsjö-Mälarsnittet och att skattebeloppen ska höjas. Trafikverket har sedermera i ett kompletterande underlag, som tagits fram efter att en principöverenskommelse slutits mellan parterna, bedömt att skattebeloppen för Essingeleden för respektive nivå bör uppgå till 30 kronor, 22 kronor, 15 kronor och 11 kronor. För Stockholms innerstad bedöms att skattebeloppen bör uppgå till 35 kronor, 25 kronor, 15 kronor och 11 kronor. Efter principöverenskommelsen har ett avtal ingåtts mellan staten, Stockholms läns landsting, Stockholms kommun, Nacka kommun, Solna kommun och Järfälla kommun om en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm och hur denna ska finansieras. Enligt avtalet är ändrade och breddade trängselskatter en förutsättning för finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan. Intäkterna från trängselskatten är beräknade utifrån att trängselskatt införs på Essingeleden med ett högsta skattebelopp om 30 kronor, att trängselskatten för Stockholms innerstad höjs så att det högsta skattebe-

loppet blir 35 kronor, samt att den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil blir 105 kronor. Enligt avtalet ska ändringarna gälla fr.o.m. den 1 januari 2016.

Skattebeloppen har legat på samma nivå i Stockholm sedan 2007. Med anledning av en väntad kraftig ökning av trafiken i Stockholm, och av att ett antal åtgärder som får stor påverkan på trafiksystemet färdigställs under kommande år, finns det ett behov av en översyn av trängselskattens utformning. Det är viktigt att upprätthålla de trafikstyrande effekterna av trängselskatten och att säkerställa den samhällsekonomiska effektiviteten

Eftersom avtalet inte omfattar en trängselskatt för passage över Saltsjö-Mälarsnittet, och bl.a. Stockholms kommun motsätter sig en sådan, väljer regeringen att inte gå vidare med den delen av förslaget i framställan.

Regeringen anser att de skattebelopp som anges i Trafikverkets kompletterande underlag är väl avvägda med hänsyn till samhällsekonomisk effektivitet och den prisutveckling som skett sedan trängselskatten infördes. De högre beloppen är även en förutsättning för att finansiera de infrastrukturinvesteringar som har förhandlats fram inom ramen för Stockholmsförhandlingen.

I Trafikverkets underlagsrapport anges att motiven för att införa en trängselskatt på Essingeleden redan innan Förbifart Stockholm öppnas är att Essingeleden är hårt belastad med mycket trängsel och köer som följd. Köerna på Essingeleden växer ut i trafiksystemet och påverkar en stor del av det centrala vägnätet. Den lokala trafiken, definierad som trafik som har start eller mål inom Stockholm, Solna eller Sundbyberg, utgör en stor majoritet av trafiken på Essingeleden. Dessutom börjar eller slutar 24 procent av privatresorna och 15 procent av näringslivets transporter på Essingeleden i innerstaden. En trängselskatt på Essingeleden vid Fredhäll, innan Förbifart Stockholm öppnas, skulle tillsammans med en sådan höjning av trängselskatten som nu föreslås innebära en minskning av trafiken på Essingeleden med ca 10 till 15 procent och i Stockholms innerstad med ca 9 procent när trängseln är som störst. De flesta av köerna i trafiksystemet skulle bli kortare. Enligt Trafikverkets underlag skulle effektiviteten i vägnätet öka så mycket att trafikanterna totalt sett får en vinst jämfört med det nuvarande regelverket.

Regeringen anser därmed att det finns skäl att införa trängselskatt för passage över Essingeleden redan fr.o.m. 2016, dvs. innan Förbifart Stockholm öppnas. Även de resenärer som endast passerar Stockholm drabbas av trängseln på Essingeleden och kommer att ha nytta av trafikminskningen.

Användningen av de ökade intäkterna från trängselskatten

Regeringen bedömer att medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten, efter avdrag för system- och administrationskostnader, bör delfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholms län.

Tillväxten i Stockholmsregionen kräver att transportinfrastrukturen byggs ut och att det finns effektiva kollektivtrafiktransporter. Genom 2013 års Stockholmsförhandling har staten den 7 januari 2014 avtalat med Stockholms läns landsting, Stockholms kommun, Nacka kommun, Solna kommun och Järfälla kommun om finansiering och medfinansiering av en utbyggnad av tunnelbanan samt om en ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län.

I avtalet ingår en utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, till Arenastaden via Hagastaden och från Akalla till Barkarby station. Kommunerna åtar sig att uppföra 78 000 bostäder i det berörda området.

Avtalet gäller under förutsättning att riksdagen beslutar om de föreslagna ändringarna i trängselskattelagen och om andra nödvändiga finansiella befogenheter samt att regeringen, kommunfullmäktige i respektive kommun och landstingsfullmäktige godkänner avtalet.

Avtalet är flerårigt och gäller till 2030. Parterna ska gemensamt bidra till finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan med en investeringskostnad om 19 500 miljoner kronor. Landstinget finansierar därutöver inköp av fordon och utbyggnad av depåer och depåanslutningar till ett belopp om 6 200 miljoner kronor. Trängselskatteintäkter ska finansiera 9 000 miljoner kronor av investeringskostnaden.

Trängselskatteintäkterna är beräknade utifrån de intäktsökningar som förslaget bedöms medföra. Därutöver ska staten genom statlig medfinansiering bidra med 4 650 miljoner kronor och övriga parter med resterande medel. De ökade intäkter som förslaget bedöms medföra är en förutsättning för de infrastrukturinvesteringar som har förhandlats fram.

Effekter för den enskilde, företagen och miljön

Förslagen innebär en högre beskattning för en arbetspendlare i Stockholmsområdet. Den årliga kostnadsökningen beräknas till mellan 4 500 kronor och 6 750 kronor per år. Vid beskattning av Essingeleden kan i vissa fall tre eller ännu fler beskattade passager uppkomma vid resor till och från arbetet. I sådana fall kan uttaget av trängselskatt beräknas till maximalt 23 625 kronor per år vid ett maxbelopp om 105 kronor per dygn. De ökade kostnaderna begränsas för privatbilister som har avdragsrätt för resor mellan bostad och arbetsplats.

De ekonomiska effekterna varierar mellan olika typer av verksamheter. Förslagen innebär en viss ökning av företagens totala kostnader för trängselskatt. Den årliga ökade kostnaden för trängselskatt beräknas till ca 10 000 kronor per år. De ökade kostnaderna begränsas i och med att företagen har avdragsrätt för trängselskatt.

Den sammanlagda trafikminskningen blir ca 3 procent i Stockholm innerstad och ca 1 procent i regionen. Trafiken i Stockholms innerstad beräknas minska med ca 9 procent under högtrafikperiod och med ca 4 procent i genomsnitt under ett dygn när ändringarna av trängselskatten införs. Trafi-

ken på Essingeleden beräknas minska med ca 10 till 15 procent under högtrafikperioden och med ca 7 procent i genomsnitt under ett dygn när trängselskatt tas ut. Enligt Trafikverkets scenario ökar kollektivtrafikresandet mot innerstaden under högtrafikperioden med 1,7 procent jämfört med nuvarande regler.

Koldioxidutsläppen i Stockholm förväntas minska i samma utsträckning som trafiken i regionen minskar. Från trafiken i regionen minskar koldioxidutsläppen med ca 1 procent. Effekten av förslaget för trängselskatten på luftkvaliteten är tydlig lokalt, särskilt vad gäller minskade partikelhalter längs Essingeleden, men ändringarna har marginell betydelse på regional skala. Förslaget leder till att befolkningens exponering av luftföroreningar totalt sett minskar, vilket är positivt för miljö kvalitetsmålen Frisk luft och God bebyggd miljö.

Offentligfinansiella effekter

Sammantaget beräknas skatteintäkterna öka med ca 640 miljoner kronor per år fr.o.m. den 1 januari 2016. Höjningen av skattebeloppen i det befintliga systemet ökar intäkterna med 313 miljoner kronor och införandet av skatt på Essingeleden ökar intäkterna med 326 miljoner kronor.

Intäkterna från tilläggsavgiften ökar till 16 miljoner kronor fr.o.m. 2016. Skattebeslut vad avser Essingeleden beräknas leda till ett ökat antal tilläggsavgifter.

På Essingeleden behöver fyra betalstationer sättas upp till en beräknad kostnad av 11 miljoner kronor.

De årliga kapitalkostnaderna om lån tas upp beräknas till ca 1 miljon kronor per år. System- och administrationskostnaderna bedöms öka med sammanlagt 10 miljoner kronor per år.

Förslaget bedöms inte medföra några merkostnader eller något merarbete för de allmänna förvaltningsdomstolarna. Eventuellt andra tillkommande kostnader för Trafikverket, Transportstyrelsen och Skatteverket får finansieras inom respektive myndighets anslagsram.

Överskottet från trängselskatten i Stockholm ska finansiera vissa infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen som ingår i Nationell plan för transportsystemet 2010–2021 och Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010–2021. Det ytterligare överskott från trängselskatten som förslaget medför bör delfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholms län.

Regeringen avser att i en kommande budgethantering göra en samlad bedömning av förslagen i propositionen, tillsammans med förslagen i propositionen Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden (2013/14:26) och eventuella förslag som har samband med Vägtullsutredningen.

Motionerna

I motion 2013/14:Sk4 av Thoralf Alfsson och David Lång (båda SD) yrkandena 1–3 föreslås att riksdagen avslår förslagen om att höja trängselskatten i Stockholm och om att införa trängselskatt på Essingeleden. I motionen föreslås också ett tillkännagivande till regeringen om att staten bör ta ett större finansieringsansvar för utbyggnaden och utvecklingen av Stockholms tunnelbanenät.

I motionen anförts att Sverigedemokraterna är positiva till den tunnelbaneutbyggnad som föreslås inom ramen för Stockholmsförhandlingen och till att staten medfinansierar projektet. Sverigedemokraterna är däremot kritiska till finansieringen och menar att avtalet innebär flera ofördelaktiga villkor för stockholmarna. Staten totala bidrag uppgår till endast 3,825 miljarder kronor av den totala kostnaden på 25,7 miljarder kronor. De trängselskatter som stockholmarna betalar bör räknas som en del av regionens bidrag till finansieringen och inte som statens. Eftersom de nuvarande trängselskatterna inte tillgodoser finansieringsbehovet förväntas stockholmarna dessutom acceptera en chockhöjning av trängselskatten och att trängselskatt införs på Essingeleden. De berörda kommunerna har slutligen fått avstå inflytande över den egna bostadsplaneringen och markexploateringen till statens förhandlingspersoner.

Enligt motionärerna bör staten ta ett större finansieringsansvar för projekten i Stockholmsförhandlingen. Motionärerna anser att det är särskilt anmärkningsvärt att Essingeleden ska straffbeskattas.

Det sätt på vilket trängselskatt påtvingades stockholmarna var från demokratisk synpunkt mycket tveklaktigt, framhåller motionärerna. Partier som gick till val på att inte införa trängselskatt ändrade sig efter valet och införde trängselskatt trots givna vallöften. Det uttalades också mycket tydligt att trängselskatt inte skulle tas ut på Essingeleden, i vart fall inte förrän Förbifart Stockholm var klar 2022. Det har också flertalet kranskommuner framhållit i sina respektive remissyttranden. Motionärerna anser därför att allianspartierna därmed har gjort sig skyldiga till flagranta löftesbrott.

I kommittémotion 2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 2 föreslås att riksdagen ska besluta att införa trängselskatt på Essingeleden redan den 1 januari 2015. Motionärerna beklagar att regeringen i första hand tycks se trängselavgifter i Stockholms som en fiskal fråga där det gäller att pressa så mycket pengar som möjligt ur bilisterna. Enligt motionen är det i princip en ny bilskatt som införs för trafikanterna i Stockholmsregionen. Miljöpartiet anser att avgiftssystemet bör användas och utvecklas för att minska köer, trängsel och miljöbelastning. Trängseln i trafiken är redan i dag stor och nödvändiga åtgärder kan inte vänta ytterligare ett år. Miljöpartiet anser att miljö- och trafikspekter talar för att Essingeleden avgiftsbeläggas redan från den 1 januari 2015.

Utskottets ställningstagande

Stockholmsregionens utveckling fordrar en utbyggnad av transportinfrastrukturen, inte minst behövs ny kollektivtrafik, och nya bostäder. Utskottet välkomnar att staten genom 2013 års Stockholmsförhandling har slutit ett långsiktigt avtal som innebär en finansiering och medfinansiering av såväl ny tunnelbana som ökad bostadsbebyggelse i regionen.

Skattebeloppen i trängselskatten har inte höjts sedan 2007 i Stockholm och en justering är därför väl motiverad även med hänsyn till behovet av att upprätthålla de trafikstyrande effekterna av skatten. Utskottet anser att de föreslagna höjningarna i Stockholms innerstad är väl avvägda. Essingeleden är hårt trafikbelastad och utskottet anser att det i propositionen redovisats goda skäl för att införa trängselskatt på Essingeleden redan fr.o.m. 2016. Utskottet tillstyrker således regeringens förslag om att fr.o.m. 2016 höja trängselskatten i Stockholms innerstad och om att införa trängselskatt på Essingeleden. Utskottet avstyrker motionsförslaget om att införa trängselskatt på Essingeleden redan 2015.

Utskottet godtar regeringens bedömning att medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten, efter avdrag för system- och administrationskostnader, bör delfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholms län. Enligt avtalet mellan staten, Stockholms läns landsting och berörda kommuner ska medel motsvarande trängselskatter finansiera 9 000 miljoner kronor av statens andel av investeringskostnaden för utbyggnaden av tunnelbanan.

I motion Sk4 (SD) föreslås att staten ska ta ett större finansieringsansvar för projekten i Stockholmsförhandlingen och att trängselskatteintäkterna inte ska räknas in i statens del av finansieringen. Trängselskatten är en statlig skatt och enligt utskottets uppfattning finns det inte något att invända mot att medel från skatten användas som del av det statliga åtagandet. Utskottet konstaterar att motionärerna inte har preciserat hur stort åtagande man anser att staten ska göra i samband med finansieringen av tunnelbaneutbyggnaden eller hur man för sin del vill finansiera det ökade statliga åtagandet. Frågan berörs heller inte i Sverigedemokraternas budgetalternativ. Motionsyrkandets effekter för statens finanser är därmed omöjliga att värdera.

Utskottet avstyrker motionerna Sk4 och Sk7 i denna del.

Trängselskatt på Essingeleden efter att Förbifart Stockholm öppnat för trafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att rikta tillkännagivanden till regeringen om att inte nu slå fast att nivån på trängselskatten på Essingeleden ska sänkas när Förbifart Stockholm eventuellt öppnas, om att regeringen ska återkomma med förslag om en enhetlig skatt på Essingeleden och i Stockholms innerstad och om att skattebeloppen på Essingeleden bara ska sänkas om trängseln i trafiken på Essingeleden och i Stockholm varaktigt sjunkit till en lägre nivå.

Jämför reservation 3 (S, MP, V) och särskilt yttrande (S).

Propositionen

Regeringen bedömer att trängselskatten på Essingeleden bör sänkas när Förbifart Stockholm öppnar för trafik.

Regeringens förhandlingspersoner anför i sin framställan till regeringen, med hänvisning till Trafikverkets underlag, att Essingeleden riskerar att underutnyttjas samtidigt som Förbifart Stockholm riskerar att överutnyttjas om inte trängselskatten sänks när Förbifart Stockholm öppnar för trafik 2022.

Motionerna

I kommittémotion 2013/14:Sk5 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 3 anförs att riksdagen inte nu bör slå fast att nivån på trängselskatten på Essingeleden ska sänkas när Förbifart Stockholm eventuellt öppnas. Vänsterpartiet har under flera år förordat trängselskatt på Essingeleden och välkomnar därför förslaget. Det saknas enligt motionen anledning att föregripa eventuella framtida förändringar av skattebeloppen på Essingeleden.

I kommittémotion 2013/14:Sk6 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 4 föreslås att regeringen ska återkomma till riksdagen senast då Förbifart Stockholm öppnas 2022 med ett förslag om en enhetlig skatt för Stockholms innerstad och Essingeleden. Motionärerna framhåller att det i dagsläget inte går att bedöma hur befolkningsexpansionen av Stockholmsregionen kommer att påverka trafiken på Essingeleden i framtiden. Det kan 2022 finnas goda skäl att inte sänka skatten på Essingeleden.

I kommittémotion 2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 3 sägs att frågan om skattebeloppen på Essingeleden inte bör kopplas till ett eventuellt byggande av Förbifart Stockholm. Trängselskatten på Essingeleden bör bara sänkas om trängseln i trafiken på Essingeleden och i Stockholm varaktigt sjunkit till en lägre nivå.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det finns anledning att ta fasta på vad regeringens expertmyndighet Trafikverket anför om att Essingeleden riskerar att underutnyttjas samtidigt som Förbifart Stockholm överutnyttjas om inte trängselskatten på Essingeleden sänks i samband med att Förbifart Stockholm öppnar för trafik. Utskottet delar således regeringens bedömning att trängselskatten på Essingeleden bör sänkas om trafiken utvecklas på det sätt som Trafikverket befarar. Utskottet utgår från att regeringen noga följer hur trafikmönstren utvecklas i samband med att Förbifart Stockholm öppnar för trafik och överväger om skattebeloppen på Essingeleden behöver ändras. I det sammanhanget bör även frågan tas upp om skattebeloppen bör vara enhetliga på Essingeleden och i Stockholms innerstad.

Utskottet anser att tillkännagivanden med anledning av de aktuella motionerna inte behövs och avstyrker därför dessa i motsvarande delar.

Ändring av beställningsbemyndiganden och överlåtelse av fastighet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens föreslagna ändring av beställningsbemyndiganden och bemyndigandet att överlåta en fastighet.

Propositionen

Regeringen begär ett bemyndigande av riksdagen för att under 2014 för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm under utgiftsområde 22 Kommunikationer ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 16 600 000 000 kronor 2015–2048.

Regeringen begär vidare ett bemyndigande av riksdagen för att under 2014 för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur under utgiftsområde 22 Kommunikationer ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 99 350 000 000 kronor 2015–2050.

Regeringen begär slutligen ett bemyndigande av riksdagen för att utan ersättning överlåta fastigheten Järfälla Barkarby 4:1 till Järfälla kommun.

Avtalet om finansiering och medfinansiering av en utbyggnad av tunnelbanan och en ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län innebär ökade ekonomiska åtaganden för staten som kommer att kräva framtida anslagsmedel. Åtagandena bör finansieras med medel från anslaget Trängselskatt i Stockholm, till vilket medel anvisas i relation till redovisade trängselskatter på inkomstsidan av statens budget. Bemyndigandet för anslaget bör därför ökas med 9 600 000 000 kronor. I beräkningarna av bemyndigandet

inkluderas framtida räntekostnader på beräknade lån (600 000 000 kronor). Regeringen avser att återkomma till riksdagen med förslag till låneramar de år som lånefinansiering blir aktuell.

Avtalet innebär också ekonomiska åtaganden motsvarande den statliga medfinansieringen för en utbyggnad av tunnelbanan och statens andel av de eventuella kostnadsökningar som kan uppstå till följd av fördyringar. Dessa åtaganden bör belasta anslaget Utveckling av statens transportinfrastruktur. Bemyndigandet för anslaget bör därför ökas med 6 250 000 000 kronor.

Staten äger fastigheten Järfälla Barkarby 4:1 i Järfälla kommun. Staten ska enligt avtalet utan ersättning senast i samband med byggstarten av tunnelbanan till Barkarby station överlåta fastigheten till Järfälla kommun som åtar sig att uppföra ca 14 000 nya bostäder i området runt tunnelbanan och bidra med 800 000 000 kronor i medfinansiering till utbyggnaden av tunnelbanan. Fastighetens råmarksvärde beräknas till 300 000 000 kronor.

Genom överlåtelsen av fastigheten skapas ett större sammanhängande bostadsområde i Järfälla kommun som har väsentlig betydelse för den kommunala utvecklingen på lång sikt. Exploateringen av marken i Järfälla kommun bidrar också till kommunens möjligheter att medfinansiera tunnelbanan.

Försvarsmaktens verksamhet på fastigheten kommer vid behov att kunna omlokaliseras. Eventuella kostnader för Försvarsmakten vid överlåtelsen av fastigheten Järfälla Barkarby 4:1 i Järfälla kommun ska finansieras inom befintliga ramar på utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap.

Försvarsutskottets yttrande

Försvarsutskottet delar regeringens uppfattning att tillväxten i Stockholmsregionen ställer krav på utbyggnad av transportinfrastrukturen och utökad bostadsbebyggelse. Enligt propositionen fyller den fastighet som det nu är fråga om ett viktigt behov i det sammanhanget.

Av propositionen framgår att den föreslagna överlåtelsen kan komma att påverka Försvarsmaktens verksamhet. Hur Försvarsmakten ser på konsekvenserna av att fastigheten överlåts framgår dock inte. Enligt propositionen kan Försvarsmaktens verksamhet vid behov omlokaliseras, och merkostnader som uppkommer för Försvarsmakten ska finansieras inom befintliga ramar under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap.

Försvarsutskottet förutsätter att regeringen analyserar de operativa konsekvenserna och bedömer merkostnaderna av en omlokalisering innan ett beslut fattas om överlåtelse av fastigheten. Försvarsutskottet förutsätter även att regeringen för en dialog med Försvarsmakten om behovet av omlokalisering och i så fall när och hur en sådan kan ske, så att de konsekvenser som en överlåtelse av fastigheten kan medföra för Försvarsmaktens verksamhet kan minimeras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer i det som försvarsutskottet har anfört om en analys av de operativa konsekvenserna, en bedömning av merkostnaderna och en dialog med Försvarsmakten i samband med överlåtelsen av fastigheten Järfälla Barkarby 4:1. Utskottet har härutöver inte något att invända mot att regeringen bemyndigas att överlåta fastigheten.

Utskottet har inte heller något att invända mot regeringens förslag i övrigt.

Utskottet tillstyrker därmed propositionen i dessa delar.

Beslutanderätt om trängselskatt på lokal och regional nivå

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att regioner bör få en betydande bestämmanderätt över trängselskatten och om att kommunerna och regionerna själva ska få införa trängselskatter.

Jämför reservationerna 4 (S) och 5 (MP, V).

Motionerna

I kommittémotion 2013/14:Sk5 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 1 anfördes att kommunerna själva bör få avgöra om de vill införa trängselskatter och hur intäkterna ska användas.

I kommittémotion 2013/14:Sk6 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 1 sägs att regionerna bör få betydande bestämmanderätt över utformningen av och intäkterna från trängselskatten.

I kommittémotion 2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 1 slutligen sägs att beslutanderätten när det gäller trängselskatt bör generellt överföras till region- respektive kommunnivå.

Utskottets ställningstagande

Trängselskatt är en statlig skatt som beslutas av riksdagen, men det har hittills inte varit staten utan den lokala nivån som har tagit initiativet när trängselskatt infördes i Stockholm och Göteborg.

De 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). Utredningens förslag bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Utskottet anser inte att riksdagen bör föregripa beredningen av förslaget från 2011 års vägtullsutredning och avstyrker de aktuella motionerna i motsvarande delar.

Trängselskatt för utländska fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att riksdagen i ett tillkännagivande ska uttala att trängselskatt ska införas för utländska fordon.

Motionerna

Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet föreslår i sina respektive kommittémotioner 2013/14:Sk6 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 2, 2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 5 och 2013/14:Sk5 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 2 att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om trängselskatt för utländska fordon.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att även utländska fordon bl.a. av konkurrensskäl bör betala trängselskatt, vilket även 2011 års vägtullsutredning föreslagit.

Statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd har i riksdagen som svar på interpellation 2013/14:141 informerat om att regeringen har för avsikt att införa trängselskatt och infrastrukturavgifter för utländska fordon senast den 1 januari 2015 och att regeringen återkommer om detta i budgetpropositionen för 2015.

Riksdagen har i andra sammanhang (se bet. 2013/14:TU8) uttryckt sin tillfredsställelse med de åtgärder som regeringen planerar att vidta för att säkerställa att även utländska fordon ska omfattas av infrastrukturavgifter och trängselskatt.

Utskottet förutsätter att riksdagen får ett förslag om trängselskatt för utländska fordon som aviserats med ikraftträdande senast den 1 januari 2015. Utskottet anser därmed att det inte behövs ett tillkännagivande till regeringen i frågan och avstyrker de berörda motionsförslagen i motsvarande delar.

Grundavdrag för trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att regeringen ska återkomma med förslag om ett generellt grundavdrag för trängselskatt.

Bakgrund

Beskattningsbeslut om trängselskatt avser en kalendermånad, och skatten ska betalas senast den sista dagen i andra kalendermånaden efter den månad som beslutet avser. Om skatten inte betalas i tid ska den skattskyldige betala en tilläggsavgift på 500 kronor. Tilläggsavgiften får tas ut högst en gång per bil och kalendermånad.

Regeringen föreslår i ärendet att trängselskatten höjs och att fler nivåer införs i Stockholms innerstad. Skattebeloppen föreslås bli 35 kronor, 25 kronor, 15 kronor och 11 kronor. Trängselskatt införs på Essingeleden. Skattebeloppen på Essingeleden föreslås bli 30 kronor, 22 kronor, 15 kronor och 11 kronor. Det högsta sammanlagda skattebeloppet per kalenderdygn höjs från 60 kronor till 105 kronor. Ändringarna ska gälla fr.o.m. den 1 januari 2016.

Motionen

I kommittémotion 2013/14:Sk6 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 3 föreslås att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om ett generellt grundavdrag för trängselskatt som löser frågan om den administrativa bördan kring enstaka passager på Essingeleden. Motionärerna framhåller bl.a. att Lagrådet anför att utvidgningen av trängselskatten till Essingeleden kommer att medföra att fler personer utan anknypning till Stockholm kommer att behöva betala så låga belopp som 11 kronor och att den föreskrivna tilläggsavgiften på 500 kronor framstår som oskälig.

Utskottets ställningstagande

De förändringar av trängselskatten som föreslås i ärendet syftar till att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm och att finansiera en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms län. Utskottet är inte berett att i

det sammanhanget föreslå ett tillkännagivande om att införa ett generellt grundavdrag eftersom det innebär att skatteintäkterna minskar och att skattens styreffekt försvagas.

2011 års vägtullsutredning har i betänkande SOU 2013:3 Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon övervägt hur systemet kan utformas för att undvika skattebeslut om mycket låga belopp och för att på så sätt effektivisera administrationen av trängselskatten. Enligt utredningen förekommer det visserligen i flera skattesammanhang regler om att belopp under 100 kronor inte ska krävas in, men utredningen anser att en sådan ordning är utesluten. Utredningen anser med hänsyn till trängselskattens karaktär att det skulle framstå som orättvist om de som åker lite skulle åka gratis, medan de som åker mycket måste betala för alla resor. I stället för ett generellt undantag för dem som påförs belopp under 100 kronor föreslår utredningen att en förseningsavgift om 100 kronor ska tas ut, innan tilläggsavgiften på 500 kronor kan tas ut, om trängselskatten inte betalas i tid.

Utskottet är positivt till Vägtullsutredningens förslag om hur trängselskatten kan utformas för att effektivisera administrationen. Förslaget bereds för närvarande i Regeringskansliet och utskottet avvaktar resultatet av denna beredning.

Utskottet avstyrker med det anförda det aktuella motionsförslaget i motsvarande del.

Avståndsbaserat trängselskattesystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att regeringen tillsammans med berörda kommuner och regioner bör utreda frågan om ett avståndsbaserat trängselskattesystem.

Jämför reservation 6 (MP).

Motionen

I kommittémotion 2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 4 anförs att regeringen tillsammans med berörda kommuner och regioner bör utreda frågan om ett avståndsbaserat trängselskattesystem. Enligt motionen kan trängselskattesystemet utvecklas genom att fler portaler sätts upp med lägre avgifter vid varje portal. Man undviker på så sätt tröskeeffekter, och ett mer finmaskigt system öppnar också möjligheten att styra trafiken mer precis i tid och rum. Avgiften kan också anpassas efter trafiktrycket, t.ex. efter säsongvariationerna. Ett första steg för att göra avgiften mer avståndsbaserad är att införa den avgiftsgräns i Saltsjö-Mälarsnittet som utredningen har föreslagit. Då kan avgiften på Essingeleden sänkas från föreslagna 35 kronor till 30 kronor, framhåller motionärerna.

Utskottets ställningstagande

Konsekvenserna av ett avståndsbaserat trängskattesystem med fler portaler måste analyseras noga innan man kan ta ställning för eller emot. Utskottet anser att ett enhetligt och för trafikanterna överblickbart system förefaller vara att föredra och är inte berett att i detta sammanhang föreslå att frågan utreds.

Utskottet avstyrker motionen i denna del.

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. Höjd trängselskatt för Stockholms innerstad och trängselskatt på Essingeleden, punkt 1 (MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt med den ändringen att ikraftträdande- och övergångsbestämmelsen får den lydelse som föreslås i bilaga 3. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 2,

bifaller delvis proposition 2013/14:76 punkt 1 och avslår motion

2013/14:Sk4 av Thoralf Alfsson och David Lång (båda SD) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Regeringen föreslår att trängselskatt ska införas på Essingeleden den 1 januari 2016. Vi noterar detta med en viss tillfredsställelse eftersom framför allt Moderaterna alltid har varit motståndare till ett sådant förslag. Nu när man konfronteras med bristen på ekonomiska resurser samt det stora behovet av kollektivtrafikinvesteringar tvingas även Moderaterna att inse verkligheten och införa trängselavgifter på just Essingeleden. Vi har krävt detta ända sedan trängselskattesystemet infördes.

Vi beklagar däremot att anledningen till att man nu ändrar sig är att man är i desperat behov av pengar till den absolut nödvändiga utbyggnaden av tunnelbanan. Bristen på resurser beror på planerna att bygga den orimligt dyra och onödiga Förbifart Stockholm. Vi beklagar att regeringen i första hand ser trängselavgifter som ett sätt att pressa så mycket pengar som möjligt ur bilisterna i stället för att använda trängselavgiftssystemet för att minska köer, trängsel och miljöbelastningen i Stockholm. Regeringen inför i princip en ny bilskatt på trafikanterna i Stockholmsregionen. Vi vill i stället utveckla trängselskattesystemet och föreslår utifrån miljö- och trafik aspekter att Essingeleden avgiftsbeläggs redan den 1 januari 2015. Trängselproblemet är redan i dag stort och kan inte vänta ytterligare ett år på absolut nödvändiga åtgärder.

Riksdagen bör anta regeringens lagförslag med den ändringen att förslaget träder i kraft den 1 januari 2015.

2. Höjd trängselskatt för Stockholms innerstad och trängselskatt på Essingeleden, punkt 1 (SD)

av Johnny Skalin (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt och ger regeringen till känna vad som anförs i reservationen om att staten bör ta ett större finansieringsansvar för utbyggnaden av tunnelbanan inom ramen för Stockholmsförhandlingen. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:Sk4 av Thoralf Alfsson och David Lång (båda SD) yrkandena 1–3 och

avslår proposition 2013/14:76 punkt 1 och motion

2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

Sverigedemokraterna är positivt inställda till alla delar av den tunnelbaneutbyggnad som föreslås inom ramen för Stockholmsförhandlingen. Det enskilt största tillväxthindret i Stockholmsregionen är den bristande tillgången till bostäder. Härutöver fordras också stora satsningar på transportinfrastruktur så att större delar av arbetskraften får ett godtagbart pendlingsavstånd

Vi är också positiva till att staten medfinansierar det föreslagna projektet. Stockholms intressen sammanfaller med rikets intressen i stort. I Stockholms län bor i dag drygt två miljoner människor. Stockholm står för en betydligt större del av hela den svenska bruttonationalprodukten än vad som kan förväntas givet befolkningens mängd. För att tillväxten i Stockholm inte ska hindras mer än vad som redan skett är det en angelägenhet för staten att Stockholms transportinfrastruktur, med fokus på tunnelbanan, vidareutvecklas. Detta är kostsamma projekt och det är därför rimligt att staten går in med en betydande andel av finansieringen.

Sverigedemokraterna är däremot starkt kritiska till den finansiering som föreslås inom ramen för Stockholmsförhandlingen. Det är klart och tydligt att de alliansfärgade förhandlingspersonerna har pekats med hela handen, och att de likaledes alliansfärgade parterna – dvs. Stockholms län samt kommunerna Stockholm, Nacka, Solna och Järfälla – inte har förmått eller vågat eller velat stå upp för och tillvarata sina egna intressen.

Förhandlingarna slutade i flera för stockholmarna ofördelaktiga villkor:

- Statens totala bidrag som medfinansier uppgår till endast 3,825 miljarder kronor av en total kostnad på 25,7 miljarder kronor, dvs. mindre än en sjundedel, medan stockholmarna själva förväntas betala resterande del.
- De trängselskatter som stockholmarna betalar för att åka in och ut ur sin egen stad kan inte tillgodoräknas som en del av Stockholms bidrag till finansieringen, utan räknas i stället som ett statligt bidrag.
- Med de nuvarande trängselskatterna är inte hela finansieringen tillgodosedd; stockholmarna förväntas acceptera en chockhöjning av befintliga skatter med höjningar på upp till 75 procent.
- Chockhöjningen är i sig inte tillräcklig utan trängselskatt måste dessutom införas på Essingeleden.
- Trots att det är de lokala parterna som står för lejonparten av finansieringen förväntas de berörda kommunerna att avstå från sitt kommunala inflytande över den egna bostadsplaneringen och exploateringen av kommunens mark. Frågorna borde hellre avgöras av folkvalda kommunpolitiker än av regeringens utsedda förhandlingsmän.

Sverigedemokraterna är ett pragmatiskt parti. Vi ser att Stockholm är i behov av en förbättrad transportinfrastruktur, vi ser att detta är ett projekt som är för stort för att drivas på kommunal eller landstingskommunal nivå och vi ser att en minskad tillväxt i Stockholm blir smärtsam för hela riket.

Vi vänder oss således emot samtliga dessa villkor. Det innebär att

- staten bör ta ett större finansieringsansvar än den föreslagna knappa sjundedelen
- de trängselskatter som tas ut i Stockholm bör bokföras som regionens medel och inte som statens
- befintliga trängselskatter inte ska höjas
- Essingeleden även i fortsättningen ska vara befriad från trängselskatt
- kommunerna även i fortsättningen ska få råda över sin bostadsplanering och markexploatering.

Det är i synnerhet beklämmande att Essingeleden ska straffbeskattas. Det sätt på vilken den nuvarande trängselskatten pådyvlades stockholmarna var demokratiskt mycket tveklaktigt. Partier som gick till val på att inte införa några trängselskatter ändrade sig efter valdagen och införde trängselskatt trots vallöften. Samtidigt var man mycket tydlig med att skatten inte skulle omfatta Essingeleden, åtminstone inte förrän Förbifart Stockholm stod klar 2022. Detta ligger också i linje med vad flertalet kranskommuner anför i sina respektive remissyttranden. Alliansen har alltså gjort sig skyldig till ett par ytterst flagranta löftesbrott.

Sverigedemokraterna ifrågasätter hur regeringens förhandlingsperson väljer att peka med hela handen kring hur, var och hur många bostäder som måste byggas för att staten ska hjälpa till med att finansiera en tunnelbanutbyggnad. Kommunen, eller i vart fall regionen, ska ha ett betydligt större inflytande över bostadsprojekt på hemmaplan. Det ligger i varje kom-

muns egenintresse att öka sin skattebas genom att skapa attraktiva boendemiljöer så att fler väljer att bosätta sig just där. Staten ska således inte tvinga fram nya miljonprogramsområden mot den enskilda kommunens vilja.

Det konkreta bostadsbehovet kan heller inte analyseras utan att ta hänsyn till invandringens volymer samt till den s.k. EBO-lagen, dvs. eget boende enligt lagen (1994:137) om mottagande av asylsökande. Sverigedemokraternas invandringspolitik skulle medföra en drastiskt minskad invandring och följaktligen minska efterfrågan på bostäder, samtidigt som ett avskaffande av EBO-lagen skulle underlätta situationen för i huvudsak storstäderna. Vi motsätter oss också att kommuner ska tvingas ha ett mottagande av nyanlända. Frågan om mottagande och om att upprätta avtal med Migrationsverket ska vara en kommunal angelägenhet.

Riksdagen bör avslå regeringens lagförslag och som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i reservationen.

3. Trängselskatt på Essingeleden efter att Förbifart Stockholm öppnat för trafik, punkt 2 (S, MP, V)

av Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Hans Olsson (S), Peter Persson (S), Mats Pertoft (MP), Jacob Johnson (V) och Teres Lindberg (S).

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 om att det är för tidigt att nu binda sig för att sänka trängselskatten på Essingeleden när Förbifart Stockholm 2022 öppnar för trafik. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2013/14:Sk5 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 3,

2013/14:Sk6 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 4 och

2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 3.

Ställningstagande

Regeringen föreslår att trängselskatten på Essingeleden ska sänkas när Förbifart Stockholm 2022 öppnas för trafik och motiverar detta med att enligt Trafikverket riskerar man annars att överutnyttja Förbifarten och underutnyttja Essingeleden. Vi tycker att det definitivt är för tidigt att nu binda sig i denna fråga. Vi vet i dagsläget inte hur den kraftfulla befolkningsexpansionen av Stockholmsregionen kommer att påverka trafiken på Essingeleden, oavsett att trängselskatt nu införs på den. Det kan fram mot 2022 finnas goda skäl för att inte sänka skatten på Essingeleden.

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

4. Beslutanderätt om trängselskatt på lokal och regional nivå, punkt 4 (S)

av Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Hans Olsson (S), Peter Persson (S) och Teres Lindberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om regionernas bestämmanderätt över trängselskatten. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:Sk6 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 1 och bifaller delvis motionerna

2013/14:Sk5 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 1 och

2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi vill att regionerna ska få en betydande bestämmanderätt över hur trängselskatten utformas och hur intäkter bäst används för olika investeringar i infrastruktur.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5. Beslutanderätt om trängselskatt på lokal och regional nivå, punkt 4 (MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om att intäkterna från trängselskatten ska tillfalla den som beslutar om avgifterna, dvs. kommuner, landsting och regioner. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2013/14:Sk5 av Jacob Johnson m.fl. (V) yrkande 1 och

2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 1 och

bifaller delvis motion

2013/14:Sk6 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 1.

Ställningstagande

Intäkterna för trängselskatten bör tillfalla den som beslutar om avgifterna, dvs. kommuner, landsting och regioner som vi menar ska fatta dessa beslut.

En kommun kan i dag inte besluta om att införa trängselskatt och besluta hur intäkterna från skatten ska användas. Vi anser att kommuner själva ska kunna avgöra om de vill införa trängselskatt och hur intäkterna ska användas.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6. Avståndsbaserat trängselskattesystem, punkt 7 (MP)

av Mats Pertoft (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om en avståndsbaserad trängselskatt. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 4.

Ställningstagande

Trängselskattesystemet ser i dag i princip likadant ut som när det infördes. Trafiken har sedan dess utvecklats och trängselproblemen bara ökar och med dem miljöbelastningen.

Vi vill att regeringen tillsammans med berörda kommuner och regioner utreder hur trängselskatten kan utvecklas till att vara mer avståndsbaserad, t.ex. genom att fler portaler sätts upp med lägre avgifter vid varje portal. I stället för att betala 20 kronor vid två tillfällen när man kör in och ut ur zonen skulle man då få betala 10 kronor på fyra platser i zonen eller 5 kronor på åtta platser. På så sätt undviker man också tröskeeffekter, dvs. att man får betala väldigt mycket om man råkar bo på ena sidan av en portal och jobbar på den andra sidan och är tvungen att ta bilen.

Ett första steg för att snabbt göra avgiften mer avståndsbaserad vore att införa den avgiftsgräns i Saltsjö-Mälarsnittet som utredningen har föreslagit men som regeringen inte vill införa. Ett sådant införande skulle även utifrån utredningsförslaget kunna leda till att trängselavgiften på Essingeleden sänks från föreslagna 35 kronor till 30 kronor.

Ett mer finmaskigt system för trängselskatt skulle även kunna öppna nya vägar för att styra trafiken mer precist i tid och rum. Man skulle t.ex. ha möjlighet att anpassa avgiften efter trafiktrycket, exempelvis efter säsongsvariationer.

Med fler portaler och avståndsbaserade avgifter finns också möjligheten att styra trafiken förbi temporära väghinder, t.ex. vägbyggen. Under ombyggnaden av Slussen kan t.ex. avgiften på portaler som leder till Slussen höjas medan avgiften på andra leder sänkas något. På så sätt minskar trafiktrycket och därmed trafikproblemen på Slussen under byggtiden. Vi får på så sätt ett dynamiskt system som bidrar till en bättre trafikmiljö.

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

Särskilt yttrande

Trängselskatt på Essingeleden efter att Förbifart Stockholm öppnat för trafik, punkt 2 (S)

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

Regeringen föreslår att trängselskatten på Essingeleden ska sänkas när Förbifart Stockholm öppnas för trafik 2022. Motivet är att Trafikverket anser att man annars riskerar att överutnyttja Förbifart Stockholm och underutnyttja Essingeleden. Vi tycker att en enhetlig skatt bör eftersträvas och att det därutöver definitivt är för tidigt att nu binda sig i denna fråga. Vi vet i dagsläget föga om hur den kraftfulla befolkningsexpansionen av Stockholmsregionen kommer att påverka trafiken på Essingeleden. Det kan fram mot 2022 finnas goda skäl för att inte sänka skatten på Essingeleden, och i vart fall bör frågan prövas då och inte bestämmas nu. Senast i det sammanhanget bör också trängselskatten bli enhetlig på Essingeleden och i Stockholms innerstad.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2013/14:76 Förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm under utgiftsområde 22 Kommunikationer ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 16 600 000 000 kronor 2015–2048.
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur under utgiftsområde 22 Kommunikationer ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 99 350 000 000 kronor 2015–2050.
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att utan ersättning överlåta fastigheten Järfälla Barkarby 4:1 till Järfälla kommun.

Följdmotionerna

2013/14:Sk4 av Thoralf Alfsson och David Lång (båda SD):

1. Riksdagen avslår propositionen i den del den avser höjning av befintliga trängselskatter i Stockholm.
2. Riksdagen avslår propositionen i den del den avser införande av trängselskatter på Essingeleden.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten ska ta ett större finansieringsansvar för utbyggnad och utveckling av Stockholms tunnelbanenät.

2013/14:Sk5 av Jacob Johnson m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommunerna själva bör få avgöra om de vill införa trängselskatt och hur intäkterna ska användas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på trängselskatt för utlandsregistrerade fordon.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det inte bör fastställas en ändring av nivån för trängselskatt på Essingeleden med anledning av ett eventuellt öppnande av Förbifart Stockholm.

2013/14:Sk6 av Leif Jakobsson m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regioner ska få betydande bestämmanderätt över trängselskatters utformning och intäkter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på trängselskatt för utlandsregistrerade fordon.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på ett generellt grundavdrag i trängselskatten som löser frågan om den administrativa bördan kring enstaka passager på Essingeleden.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen senast då Förbifart Stockholm öppnas år 2022 med ett förslag på en enhetlig skatt för Stockholms innerstad och Essingeleden.

2013/14:Sk7 av Åsa Romson m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beslutanderätten när det gäller trängselskatter generellt samt i fråga om införande och följdbeslut om skattnivå och andra detaljfrågor permanent bör överföras till regionrespektive kommunnivå.
2. Riksdagen antar regeringens förslag i den del det avser införande av trängselskatter på Essingeleden med den ändringen att ikraftträdandet bestäms till den 1 januari 2015.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trängselskatterna på Essingeleden endast ska sänkas vid ett läge där man bedömer att trängseln i biltrafiken på Essingeleden och i Stockholms stad varaktigt sjunkit till en lägre nivå och inte kopplas till ett eventuellt byggande av Förbifart Stockholm.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen gemensamt med berörda kommuner och regioner bör tillsätta en utredning i syfte att ta fram ett avståndsbaserat trängselskattesystem.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast ska återkomma med en ny proposition till riksdagen i syfte att trängselskatt för utländska fordon ska kunna införas omgående.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

2 Förslag till lag om ändring i lagen
(2004:629) om trängselskatt

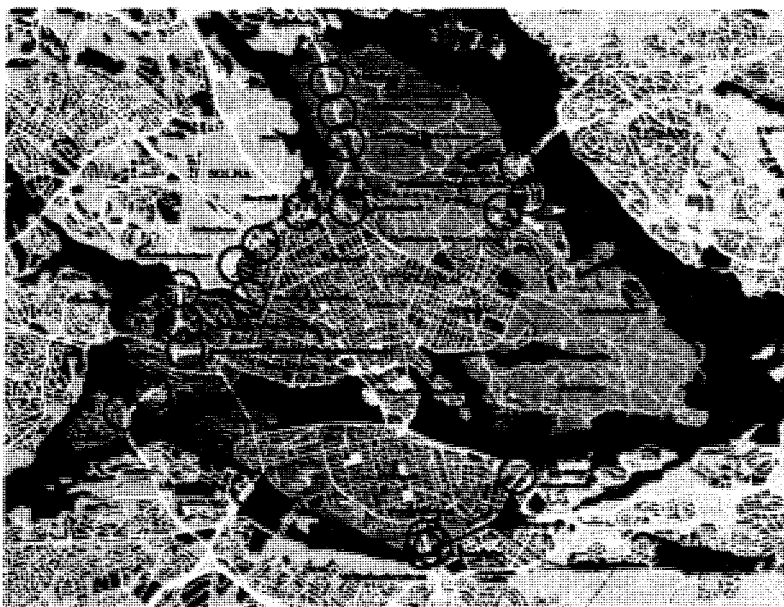
Härigenom föreskrivs att bilaga 1 till lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2013:1067

Bilaga 1¹

Stockholms kommun

1. *Karta av vilken framgår 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.

¹ Bilagan fick sin nuvarande beteckning genom 2010:1023.

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 ska högst uppgå till 60 kronor.

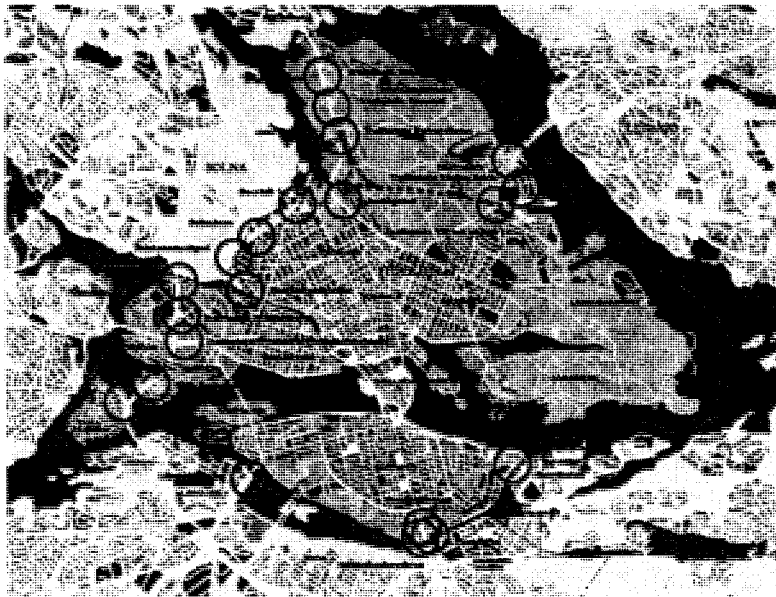
Föreslagen lydelse

Bilaga 1

Stockholms kommun

1. *Kartor* av vilka det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.

Stockholms innerstad



Essingeleden

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 kartorna. I fråga om kartan som benämns *Essingeleden* gäller detta för passage på *Essingeleden* över den streckade linjen på kartan, dock inte för trafik till och från *Drottningholmsvägen* öster om *Essingeleden* eller till och från *Lindhagensgatan*.

Dag före helgdag och under juli månad ska ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Stockholms innerstad

<i>Tider klockan</i>	<i>Skattebelopp kronor</i>
6.30–6.59	15
7.00–7.29	25
7.30–8.29	35
8.30–8.59	25
9.00–9.29	15
9.30–14.59	11
15.00–15.29	15
15.30–15.59	25
16.00–17.29	35
17.30–17.59	25
18.00–18.29	15

Essingeleden

<i>Tider klockan</i>	<i>Skattebelopp kronor</i>
6.30–6.59	15
7.00–7.29	22
7.30–8.29	30
8.30–8.59	22
9.00–9.29	15
9.30–14.59	11
15.00–15.29	15
15.30–15.59	22
16.00–17.29	30
17.30–17.59	22
18.00–18.29	15

3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 105 kronor.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

BILAGA 3**Reservanternas lagförslag****Ändring i regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt***Regeringens förslag**Reservanternas förslag***Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna**

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015. De förändrade skattebeloppen för Stockholms innerstad ska tillämpas först fr.o.m. den 1 januari 2016.

BILAGA 4

Yttrande från annat utskott

Utdrag ur
PROTOKOLL UTSKOTTSSAMMANTRÄDE 2013/14:23

DATUM 2014-03-11

§ 2 Överlåtelse av fastighet

Utskottet behandlade frågan om yttrande till SkU över prop. 2013/14:76 Förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm i berörda delar.

Utskottet beslutade om följande yttrande.

Som anförs av regeringen ställer tillväxten i Stockholmsregionen krav på utbyggnad av transportinfrastrukturen och utökad bostadsbebyggelse. Den fastighet som nu är fråga om fyller enligt regeringen ett viktigt behov i det sammanhanget. Av propositionen framgår att den föreslagna överlåtelsen kan komma att påverka Försvarmaktens verksamhet. Hur Försvarmakten ser på konsekvenserna av att fastigheten överläts framgår dock inte. Regeringen anför i propositionen att Försvarmaktens verksamhet vid behov kan omlokaliseras och att merkostnader som uppkommer för Försvarmakten ska finansieras inom befintliga ramar på utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap.

Utskottet förutsätter att regeringen analyserar de operativa konsekvenserna och bedömer merkostnaderna som följer av en omlokalisering innan ett beslut fattas om överlåtelse av fastigheten. Utskottet förutsätter även att regeringen för en dialog med Försvarmakten om behovet av omlokalisering och i så fall när och hur en sådan kan ske, så att de konsekvenser som en överlåtelse av fastigheten kan medföra för Försvarmaktens verksamhet kan minimeras.

Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.

Vid protokollet
Nina Dakwar

Rätt utdraget intygar:

Nina Dakwar

Exp. 2014-03-11
SkU