



PM 2012:173 RII (Dnr 001-1530/2012)

Betänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60)

Remiss från Finansdepartementet

Remisstid 14 december 2012

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på Finansdepartementets remiss av "Betänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullssystem" (SOU 2012:60) hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

I juni 2011 tillsattes en särskild utredare med uppdrag att föreslå vissa bestämmelser om skatte- och avgiftsupptag av vissa vägar (dir 2011:47). I juni 2012 kom även ett tilläggsdirektiv avseende det Europeiska systemet för elektroniska vägtullar, så kallad EETS. Stockholms stad har mottagit betänkandet på remiss från Finansdepartementet.

Sammanfattningen av delbetänkandet finns i bilaga. Dokumentet kan laddas ner i sin helhet från <http://www.regeringen.se/sb/d/108/a/200407>

Detta första delbetänkande från utredningen avser:

1. Författningsförslag för avgifter på de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet. Detta innebär även att Eurovinjettdirektivet (EG) nr 62/1999, som syftar till att undvika snedvriden konkurrens i transportbranschen måste genomföras i svensk lag.
2. Villkoren för att ta ut vägavgifter från utländska fordon.
3. Författningsförslag för genomförandet av kommissionens beslut (EG) nr 750/2009 om det europeiska systemet för interoperabilitet av elektroniska vägtullar, EETS.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. På grund av kort remisstid har stadsledningskontoret och trafikkontoret inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Trafikkontoret och stadsledningskontoret anser att möjligheten att avgiftsbelägga utländska fordon är viktigt för att upprätthålla konkurrensneutralitet i transportindu-

strin och att denna möjlighet även bör finnas för trängselskatt, förutsatt att kostnaden bedöms som rimlig.

Mina synpunkter

Jag delar utredningens förslag att vägavgifter ska gälla även för fordon som inte är registrerade i Sverige. I ett Sverige och ett Stockholm som blir allt mer en del av Europa behöver tidigare nationella system anpassas för att kunna hantera den Europeiska unionens målsättning om fri rörlighet. I det sammanhanget är det viktigt att EU-regler inte utformas på ett sådant sätt att de försvårar en ändamålsenlig avgiftsutformning för väg och vägtullssystem.

I övrigt hänvisar jag till vad som anförts i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på Finansdepartementets remiss av ”Betänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullssystem” (SOU) 2012:60 hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 5 december 2012

ULLA HAMILTION

Bilaga

Betänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullssystem, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Det blir en pedagogisk utmaning att förklara skillnaderna mellan brukaravgifter och trängselskatt. Redan idag råder det oklarheter om trängselskatten är avsedd för att motverka trängsel eller främst som ytterligare en skatteinkomst för ökade inkomster till statskassan. Oklarheterna verkar minst lika stora hos flertalet partier som hos den breda allmänheten.

Det är även viktigt att trängselskatten (som har som syfte att motverka trängsel) kan utvecklas utan att fordon som passerar såväl en brukaravgift som en passage för trängselskatt får rabatt. Avvägningen i att finna en lämplig kostnad för att uppnå minskad trängsel i regionen får inte heller försvåras eller ges lägre prioritet vid införandet av ytterligare kostnader för fordon.

Det kommer dock att behövas ytterligare styrmedel för att nå klimatmålen för länets transporter, och ambitionen om en attraktiv stad. I RUF 2010 anges ett system med trängselskatt med två avgiftszoner (En inre zon på 70 kronor respektive en yttre zon på 35 kronor, med en maxavgift på 105 kronor.) MKB till Förbifart Stockholm nämner förutom ovanstående avgiftszoner även ytterligare ekonomiska styrmedel. Det är därmed av stor vikt att befintliga och framtida avgifter, skatter och andra styrmedel är fullt ut kompatibla och samverkande.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Föredragande borgarråds förslag till beslut bifalles delvis
2. Dessutom vill jag framföra följande

Vi är överlag positiva till trängselavgifter där det är motiverat och kan påverka medborgarnas val av andra färdmedel än bil för att minska utsläppen. Vi ser positivt på att avgifterna även ska gälla utländska fordon. Däremot är vi kritiska till en ökad trend/tendens till att införa vägavgifter och broavgifter i största allmänhet för att finansiera viktiga infrastruktursatsningar både när det gäller kollektivtrafik och nya vägprojekt. Vi tycker att det är en dålig idé. Det leder ofta till sämre helhetslösningar där ingen tar något helhetsansvar. Saker och ting har en förmåga att ”ramla mellan stolarna”.

Den för samhället så viktiga infrastrukturen ska enligt vårt förmenande finansieras via skattsedeln och inte tas ut direkt av brukarna vid passage vilket inte betyder att man inte kan ta ut indirekta skatter på exempelvis fossila bränslen.

Särskilt uttalande gjordes av Stefan Nilsson och Daniel Helldén (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Broavgifter och Eurovinjettdirektivet

De tre planerade broarna i Motala (som öppnar 2013) över Sundvallsfjärden (2014) och på väg 222 över Skurusundet i Nacka kommun (cirka 2017) kommer att finansieras helt eller delvis av brukaravgifter. Då avgifterna är avsedda för att betala investeringskostnaden av det avgiftsbelagda vägavsnittet är det viktigt att skilja dem från trängselskatten i Stockholm där det primära syftet är att motverka trängsel (även om dessa intäkter används för investeringar i trafiksystemet). Avgiftsnivån ska därför bestämmas utifrån kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av just det vägavsnitt och det vägtullsystem som man betalar för att passera. Då Trafikverket blir väghållare för de tre aktuella broarna föreslår delbetänkandet att den myndigheten är mest lämpad att sätta avgiftsnivåerna.

I utredningens förslag ska det finnas en möjlighet att, under vissa förutsättningar och i begränsad omfattning, differentiera avgifterna i syfte att minska trängsel, minimera slitage, optimera användningen eller främja trafiksäkerhet. Differentieringen för trängsel i högrafik får inte överstiga sammanlagt fem timmar och måste vara till för att minska trängsel på det aktuella vägavsnittet. Differentieringen får dock inte vara avsedd att ge extra avgiftsintäkter.

Eurovinjettdirektivet (EG) nr 62/1999 avser en harmonisering av avgiftssystem för lastbilar (>3,5 ton) på huvudvägnätet (det transeuropeiska vägnätet samt motorvägarna). Personbilar, bussar och lätta lastbilar omfattas inte av direktivets bestämmelser. Direktivet innebär *inte* att alla vägar ska avgiftsbeläggas utan sätter vissa begränsningar kring avgiftssättning när avgifter används, bland annat kring möjligheten till rabatter och differentiering. Syftet är att undvika snedvriden konkurrens i transportbranschen inom EU, det vill säga att alla lastbilsoperatörer ska behandlas lika och inte missgynnas av var inom EU fordonet är registrerat. I syfte att åstadkomma ett avgiftssystem som är så enhetligt som möjligt över landet och för att därmed underlätta för användarna föreslår utredningen att dessa direktivets bestämmelser ska gälla samtliga allmänna vägar och även andra fordon än tunga lastbilar, inklusive personbilar.

Avgifter för fordon som inte är registrerade i Sverige

Utredningen föreslår att avgifter ska gälla även för fordon som inte är registrerade i Sverige. Problem med tillgång till andra länders fordonsregister bedöms vara överkomliga.

Europeiska systemet för elektroniska vägtullar

Kommissionens beslut (EG) nr 750/2009 innebär att, där elektronisk utrustning (till exempel en transponder) används för upptagning av vägtullar, en väganvändare ska ha möjlighet att betala alla avgifter via en och samma utrustning och via ett kontrakt med en så kallad betalningsförmedlare.

Sammanfattningen av delbetänkandet finns i bilaga. Dokumentet kan laddas ner i sin helhet från <http://www.regeringen.se/sb/d/108/a/200407>

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. På grund av kort remisstid har stadsledningskontoret och trafikkontoret inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret och trafikkontoret

Stadsledningskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 14 november 2012 har i huvudsak följande lydelse

Kontorens bedömning är att förslagen i sig inte har någon direkt innebörd för dagens trängselskatt i Stockholm. Vissa av förslagen har dock påverkan på Stockholmsregionen och andra kan ses som vägledande för eventuella ändrade bestämmelser om trängselskatt.

Brukaravgifter ska användas för att finansiera den nya bron över Skurusundet i Nacka. Brukaravgifter har även nämnts som en möjlig finansieringskälla för andra vägobjekt mer centralt i regionen. I det sammanhanget är det viktigt att vägavgifterna ska kunna samverka med trängselskatten för att få till en optimal användning av hela vägsystemet. Detta är även viktigt för kommunikationen med allmänheten i en region där en väganvändare kan passera flera olika avgiftsbelagda vägavsnitt under samma resa, som blir fallet i Stockholm.

Enligt kontoren kommer det att behövas flexibilitet i avgiftssättningen som bland annat kan ta hänsyn till den omfattande högtrafiken i Stockholmsregionen. Avgifterna bör även kunna bidra till minskad trängsel i hela vägsystemet och inte bara på det avgiftsbelagda vägavsnittet. Kontoren konstaterar att detta kan försvåras av utredningens förslag att Eurovinjettdirektivets bestämmelser även ska gälla personbilar. För att få ett mera flexibelt system skulle en lösning kunna vara att man inte lät tillämpa direktivets regler på personbilar utan enbart på tunga lastbilar så som anges i direktivet. Då skulle nu föreslagna regler om differentiering enbart gälla tunga lastbilar vilket skulle öppna upp för en differentiering avseende personbilar så att systemet kan samverka bättre med trängselskattesystemet.

Möjligheten att kombinera en brukaravgift och en trängselskatt i samma punkt kan också vara intressant. Att ha flexibla trängselskatter på motorvägar inom tätort bedöms enligt kontoren inte begränsas av Eurovinjettdirektivet.

Kontoren anser att möjligheten att avgiftsbelägga utländska fordon är viktigt för att upprätthålla konkurrensneutralitet i transportindustrin och att denna möjlighet även bör finnas för trängselskatt, förutsatt att kostnaden bedöms som rimlig.

Kontoren har inga synpunkter på införandet av EETS förutsatt att den inte skulle innebära en orimlig ökning av den operativa kostnaden för trängselskatten.

Stadsledningskontoret och trafikkontoret föreslår att finansdepartementets remiss av "Betänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullssystem" besvaras med hänvisning till vad som sagts i detta tjänsteutlåtande.