

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

Sammanfattning

I promemorian föreslås förändringar av tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm. Förändringarna föranleds av att trafikleden Norra länken kommer att färdigställas för trafik under hösten år 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 föreslås slopas.

I promemorian görs vidare bedömningen att gränsen för tillämpningsområdet 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 år 2019-2020.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Innehållsförteckning

1	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	3
2	Ärendet och dess beredning.....	7
3	Bakgrund.....	7
4	Förslag till förändrat tillämpningsområde med anledning av att trafikleden Norra länken färdigställs.....	8
5	Slopande av flerpassageregel.....	9
6	Förändrat tillämpningsområde med anledning av den nya stadsdelen Hagastaden.....	10
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	11
8	Konsekvenser.....	12
8.1	Effekter för den enskilde och miljön.....	12
8.2	Offentligfinansiella effekter.....	12
9	Författningskommentar.....	14
9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	14

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

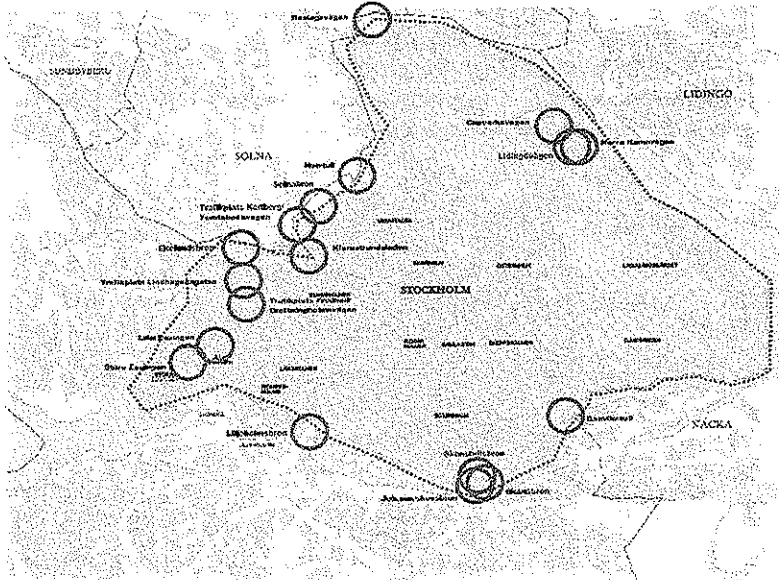
Härigenom föreskrivs att bilaga 1 till lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga 1

Stockholms kommun

1. Karta av vilken framgår var de skattebelagda betalstationerna *skall* placeras.



2. Trängselskatt *skall* 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 *skall* dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen *skall* bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

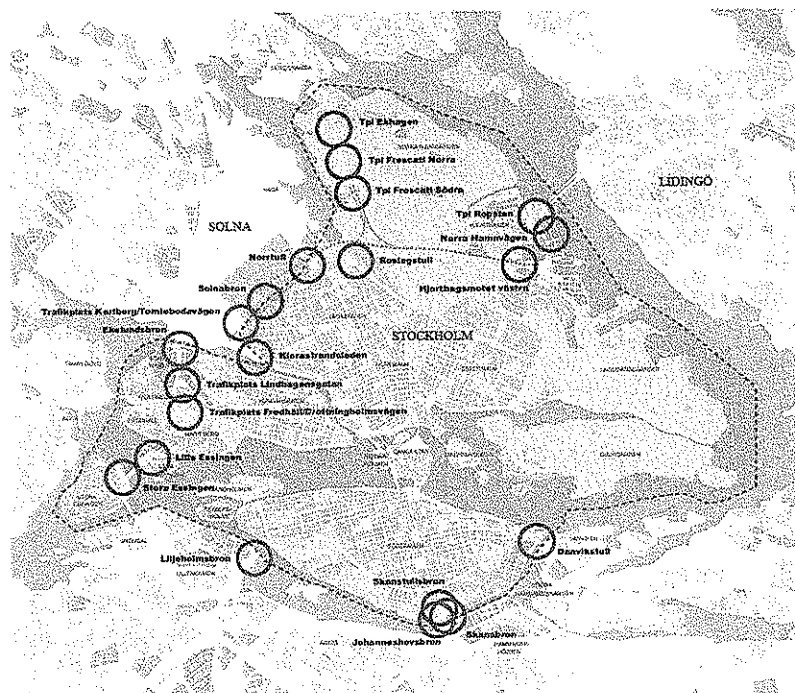
Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.30–6.59	10
7.00–7.59	15
7.30–8.29	20
8.30–8.59	15
9.00–15.29	10
15.30–15.59	15
16.00–17.29	20
17.30–17.59	15
18.00–18.29	10

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 passagerna inte överstiger 30 minuter.*

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.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.30–6.59	10
7.00–7.59	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.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

2 Ärendet och dess beredning

Trafikverket och Stockholms kommun har i en framställan, som inkom den 12 oktober 2012, föreslagit förändringar av tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm med anledning av att dels trafikleden Norra länken färdigställs för trafik under hösten år 2015, dels att lokalgator kommer att anläggas över den nuvarande gränsen för trängselskatt i den nya stadsdelen Hagastaden. I promemorian behandlas denna framställan.

3 Bakgrund

Med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt kan tids- och platsrelaterade skatter tas ut i Stockholm samt Göteborg. I bilaga 1 till lagen framgår var de skattebelagda betalstationerna i Stockholm är placerade. Passage vid en sådan betalstation under vissa tidpunkter föranleder skattskyldighet. Under vissa förutsättningar är passager till och från Lidingö skattebefriade. Huvudsyftet med trängselskatten är att öka framkomligheten för vägtrafiken. Trängselskatten bidrar även till minskat buller och minskade utsläpp av föroreningar från vägtrafiken, samt ger betydande intäkter som ska användas för att finansiera investeringar i infrastrukturen i Stockholms län.

Som en del i att lösa Stockholms trafikproblem, och för att kunna bygga de nya stadsdelarna Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden, ska trafikleden Norra länken färdigställas. Norra länken sträcker sig mellan Tomtebodan och Värtan samt ansluter till E4 mot Uppsala vid Norrtull och Roslagsvägen vid Frescati. Tillsammans med Södra länken och Essingeleden utgör Norra länken ett sammanhängande trafiksystem. Norra länken ska färdigställas för trafik under hösten år 2015.

Hagastaden är en ny stadsdel som förbinder Stockholms kommun med Solna kommun. Exploateringen innebär att flera lokalgator anläggs över den nuvarande gränsen för trängselskatt, som idag följer kommungränsen. Utbyggnaden av stadsdelen sker etappvis, och de första gatorna över kommungränsen bedöms kunna öppnas för trafik kring år 2019-2020.

Tillkomsten av Norra länken och Hagastaden innebär att ett ställningstagande behöver göras i fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm.

Trafikverket och Stockholms kommun har gemensamt i ett projekt analyserat olika tänkbara scenarier i fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm när Norra länken öppnas samt när den nya stadsdelen Hagastaden växer fram och förbinder Stockholms kommun med Solna kommun. I projektet har även representanter för Lidingö kommun, Solna kommun, AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Transportstyrelsen deltagit. I projektet har för några scenarier fördjupade analyser gjorts i fråga om biltrafikomfördelningar, kölängder, tidsförluster, påverkan på ruttval, trafikantnytta, negativa effekter i form av buller, partiklar och klimatpåverkan, portalplaceringar samt intäkter

och kostnader för förslagen. Efter en genomgång av alternativen har det alternativ som bedömts vara det bästa valts ut och resulterat i den aktuella framställan till regeringen om en lagändring.

4 Förslag till förändrat tillämpningsområde med anledning av att trafikleden Norra länken färdigställs

Promemorians förslag: Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, exkluderas från tillämpningsområdet för trängselskatt.

Skälen för promemorians förslag: I framställan från Trafikverket och Stockholms kommun föreslås att Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, exkluderas från tillämpningsområdet för trängselskatt.

Förslaget innebär att betalstationer ska placeras på eller i anslutning till Norra länkens och delar av Roslagsvägens på- och avfartsramper. Det innebär att sju nya betalstationer tillkommer medan fyra utgår.

Enligt framställan bedöms förslaget att undanta Norra länken från tillämpningsområdet för trängselskatt utnyttja trafiksystemet bäst genom att trafik till och från nordostsektorn fördelas mellan E4:an och Roslagsvägen. Om Norra länken i stället förläggs innanför tillämpningsområdet för trängselskatt kommer resenärer från nordost, via Norra länken mot Essingeleden, att dubbelbeskattas. Dubbelbeskattningen innebär, enligt framställan, en markant ökad trängsel på E4:an och Bergshamravägen. I framställan anges även att om Norra länken förläggs utanför tillämpningsområdet för trängselskatt uppkommer positiva lokala effekter på trafiken. Det anförs vidare att förslaget bedöms ge bäst förutsättningar för en framtida utveckling av systemet för trängselskatt. Om förslaget genomförs minskar dessutom behovet av omfattande kapacitetsökande åtgärder på Bergshamravägen och E4. Trafikverket och Stockholms kommun vill vid Norrtull lägga gränsen för tillämpningsområdet för trängselskatt norr om cirkulationsplatsen. Detta bedöms ge stora trafikfordelar, eftersom det avlastar flera innerstadsgator. Därmed ökar framkomligheten för kollektivtrafiken. Av framställan framgår dock att det är viktigt att cirkulationsplatsen utformas så att det blir möjligt att köra från E4/Uppsalavägen till Norra länken (västgående riktning) utan att behöva betala trängselskatt.

Sammantaget anförs att förslaget i framställan medför att trafiksystemet utnyttjas mer effektivt än idag. Det bedöms vidare medföra en tydligare uppdelning mellan regional och lokal biltrafik, där det regionala biltrafikflödet kan belasta det statliga vägnätet medan lokal biltrafik inom såväl Stockholms som Solna kommuner belastar respektive kommuns gatunät.

Det saknas skäl att göra en annan bedömning än vad Trafikverket och Stockholms kommun gjort i sin framställan i fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt med anledning av att Norra länken

färdigställs. I promemorian föreslås därför att förslaget i framställan i denna del genomförs.

Förslaget föranleder ändring i punkten 1 i bilaga 1 till lagen (2004:629) om trängselskatt.

5 Slopande av flerpassageregeln

Promemorians förslag: Flerpassageregeln, som gäller för passager till och från Lidingö, ska slopas.
--

Skälen för promemorians förslag: Bilar till och från Lidingö kommun har i dagsläget inte några andra alternativ för att ta sig mellan Lidingö kommun och det statliga vägnätet än genom de skattebelagda passagererna i Stockholms kommun.

Vid införande av trängselskatt i Stockholm diskuterades om biltrafik till och från Lidingö i någon mån skulle befrias från trängselskatt. Lidingö kommun hade själv inte framställt någon begäran om att trängselskatt skulle införas i kommunen och Stockholms kommun ansåg att bilresor mellan Lidingö och övriga länet borde skattebefrias under förutsättning att bilen passerade inom en viss tid.

Det konstaterades att trafiken till och från Lidingö kommun bidrar till trängsel i Stockholms kommun. Till skillnad från boende i andra kranskommuner i regionen har dock de som är bosatta i Lidingö kommun och andra som ska färdas till och från Lidingö kommun inte några andra alternativ för att ta sig mellan Lidingö kommun och det statliga vägnätet än genom de skattebelagda passagererna i Stockholms kommun. Detta fick till följd att vid införandet av trängselskatt i Stockholm blev passager till och från Lidingö skattebefriade under förutsättning att bilen passerade in och ut ur Stockholms kommun inom en viss tid via två skilda betalstationer, varav den ena skulle utgöras av någon av betalstationerna vid Ropsten. Detta undantag har kommit att kallas Lidingöregeln och det gäller alltså.

Att Norra länken nu, enligt vad som föreslås i denna promemoria, inte blir föremål för trängselskatt innebär i förlängningen att resande till och från Lidingö ges fri passage till det statliga vägnätet och således inte behöver betala trängselskatt. Den s.k. Lidingöregeln blir således obehövlig och föreslås därför slopas.

Förslaget föranleder upphävande av punkten 4 i bilaga 1 till lagen till lagen (2004:629) om trängselskatt.

6 Förändrat tillämpningsområde med anledning av den nya stadsdelen Hagastaden

Promemorians bedömning: 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 år 2019-2020.

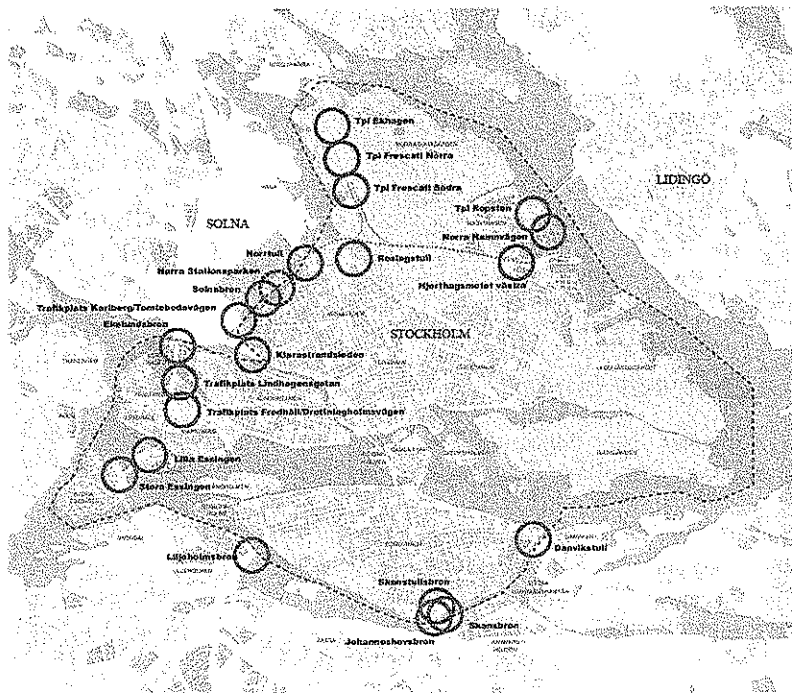
Skälen för promemorians bedömning: I framställan från Trafikverket och Stockholms kommun föreslås även att gränsen för tillämpningsområdet för trängselskatt vid den nya stadsdelen Hagastaden förläggs genom den planerade Norra Stationsparken.

I Hagastaden föreslås en placering av betalstationer på Stockholms kommunala gatunät i närheten av och i anslutning till Norra Stationsparken. Det innebär att en ny betalstation tillkommer, se nedan infogad bild.

Det föreslagna tillämpningsområdet för trängselskatt i anslutning till Hagastaden bedöms i framställan innebära att biltrafik inom Hagastaden, i norra Stockholms innerstad och i södra Solna totalt sett blir lägre. Norra Stationsgatan läggs därmed innanför tillämpningsområdet för trängselskatt och kommer, enligt framställan, att avlasta andra öst-västliga gator i norra innerstaden, vilket bedöms påverka kollektivtrafiken positivt.

I promemorian görs inte någon annan bedömning än att förslaget i framställan i denna del bör genomföras. Såvitt avser färdigställandet av stadsdelen Hagastaden anges i framställan att utbyggnaden av stadsdelen sker etappvis och att de första gatorna över kommungränsen öppnas för trafik år 2017. Enligt senare erhållen information från Trafikverket beräknas dock öppnandet av gator över kommungränsen ske först kring år 2019-2020. Med hänsyn till den långa tid som återstår innan det är aktuellt att öppna gator över kommungränsen, bör ett lagförslag vad gäller tillämpningsområdet för trängselskatt i anslutning till Hagastaden behandlas i ett senare skede. Det finns i denna del således anledning att återkomma med ett förslag vid ett senare tillfälle när tidpunkten för öppnandet av gator över kommungränsen närmat sig.

Bild utvisande betalstationernas placering enligt förslagen i framställan i sin helhet, inkluderande en ny betalstation i anslutning till Hagastaden (vid Norra Stationsparken)



7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag: Lagändringen ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

Skälen för promemorians förslag: Norra länken kommer att färdigställas för trafik tidigast under hösten år 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. Promemorian gör därför bedömningen att regeringen bör ges möjlighet att, när det i ett senare skede är klarlagt vid vilken tidpunkt Norra länken kan öppnas för trafik, bestämma när lagändringen ska träda i kraft. Lagändringen föreslås därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Det kan noteras att en viss del av trafikleden kan komma att öppnas tidigare, genom att Norra länken-tunnlarna öster om Norrtull öppnas i slutet av år 2014. Detta hanteras i så fall genom temporära portaler inom ramen för befintlig trängselskattelagstiftning.

Ändringarna som föreslås i denna promemoria måste föregås av bl.a. tekniska upphandlingar såvitt gäller betalstationer. Trafikverket, som är ansvarig myndighet för dessa upphandlingar, har framfört att det är angeläget att nödvändiga lagändringar beslutas snarast möjligt eftersom detta är förutsättningen för att upphandlingsarbetet ska kunna påbörjas. Av denna anledning är avsikten att de aktuella lagändringarna ska beslutas av riksdagen redan under hösten år 2013, trots att Norra länken öppnas för trafik tidigast under hösten år 2015.

Äldre bestämmelser bör fortfarande gälla för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

8 Konsekvenser

8.1 Effekter för den enskilde och miljön

Förslaget i denna promemoria innebär att Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, exkluderas från tillämpningsområdet för trängselskatt.

Förslaget innebär en viss positiv effekt för miljön. Trafiken kommer att minska på Bergshamravägen vilket är betydelsefullt för boende i område. 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 två 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:an och Bergshamravägen.

Med förslaget minskar bullemnivån 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.

8.2 Offentligfinansiella effekter

Förslaget om att Norra länken inte ska ingå i tillämpningsområdet för trängselskatt beräknas, utifrån underlag från Trafikverket, minska intäkterna från trängselskatt med 20 miljoner kronor per år från och med den 1 januari 2016.

Förslaget innebär att sju nya betalstationer behöver sättas upp medan fyra utgår. Investeringskostnaderna för uppsättande och borttagande av betalstationerna bedöms av Trafikverket uppgå till ca 50 miljoner kronor. De årliga kapitalkostnaderna till följd av dessa investeringar bedöms bli ca 5 miljoner kronor. Oavsett om Norra länken ligger innanför eller utanför tillämpningsområdet 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 kommer att krävas på Bergshamravägen och E4:an. Trafikverket bedömer att kostnaderna för dessa kapacitetsökande åtgärder kan uppgå till över en miljard kronor och att dessa i sådant fall behöver genomföras före år 2025. Dessa åtgärder ingår inte i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010-2021. Slopandet av den s.k. Lidingöregeln beräknas endast medföra marginella offentligfinansiella effekter. Sammantaget bedöms system- och administrationskostnaderna för uttaget av trängselskatt i Stockholm endast påverkas marginellt av förslagen i denna promemoria.

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. Överskottet beräknas som intäkterna som erhålls från trängselskatt minus system- och administrationskostnaderna. De beräknade minskade intäkterna med 20 miljoner kronor per år men även de ökade kapitalkostnaderna med ca 5 miljoner kronor per år påverkar således finansieringen av infrastrukturprojekt i Stockholm, dock i begränsad omfattning.

Vägtullsutredningen har den 7 februari 2013 överlämnat sitt slutbetänkande Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3) till regeringen. Förslagen från Vägtullsutredningen har beräknats varaktigt minska intäkterna från trängselskatt i Stockholm med ca 70 miljoner kronor per år. Regeringen bör i framtida budgethantering göra en samlad bedömning av eventuella förslag som har samband med Vägtullsutredningen tillsammans med förslagen i denna promemoria. Om de valda åtgärderna sammantaget innebär minskade intäkter behöver regeringen lämna finansieringsförslag. Det kan i sammanhanget också noteras att regeringen den 28 februari 2013 beslutat kommittédirektiv om utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län (Dir. 2013:22). Enligt direktivet ska en förhandlingsperson genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en utbyggnad av bl.a. tunnelbanans blå linje i Stockholm och eventuellt nära anslutande åtgärder. I förhandlingsuppdraget ingår att lämna förslag på finansiering genom höjda och bredare intäkter från trängselskatt eller olika former av medfinansiering.

Förslaget bedöms inte medföra några merkostnader eller något merarbete för Transportstyrelsen, Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna.

9 Författningskommentar

9.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Bilaga 1

Bilagans karta med placering av betalstationer i *punkt 1* ändras. Förändringen innebär att Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, exkluderas från tillämpningsområdet.

Den tidigare gällande *punkten 4*, den s.k. Lidingöregeln, som innebar att passager till och från Lidingö under vissa förutsättningar inte var skattepliktiga, slopas.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslaget träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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