

## Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Datum 2013-10-21

Dnr KS 2013/287 – 509 (2)

Till Kommunstyrelsen

### Remissvar – Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm (Fi 2013/2867)

#### Sammanfattning

För 2013 års Stockholmsförhandling har förhandlingspersoner fått i uppdrag att bland annat se över trängselskattens utformning mot bakgrund av en kraftig ökning av trafiken i Stockholm. En framställan har översänts till kommunen och ett gemensamt svar har tagits fram av Stockholm Nordost, bilaga 1.

#### Beslutsförslag

##### Kommunstyrelsen beslutar

Godkänna remissvar från Stockholm Nordost gällande framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm.

#### Bakgrund

Stockholmsförhandlingen för 2013 behandlar en överenskommelse om utbyggnad av tunnelbanan, ökat bostadsbyggande och en översyn av nivåer av trängselskatt samt placering av betalstationer.

Underlag till framställan om trängselskatt är rapporten *Förändrade trängselskatter i Stockholm* framtagen av Trafikverket. Huvudsyftet med trängselskatt är i detta uppdrag att öka framkomligheten för vägtrafiken. Trängselskatt kan också bidra till att minska trafikens miljöpåverkan. Framställan utgår från Finansdepartementets PM Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Haga staden. Trafikverkets rapport redovisar tre scenarios:

- A. Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden.
- B. Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden samt höjd skattenivå.
- C. Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden, höjd trängselskatt på ringen och Essingeleden samt trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet.

Scenario C ger den högsta samhällsekonomiska lönsamheten beräknad till drygt 900 miljoner kronor per år samtidigt som den ger störst skatteintäkter. Intäktsökningarna beräknas till ca 630 miljoner kronor per år från och med 2016.

Trängselskatt ska enligt förarbeten till lagen om trängselskatt användas till väginvesteringar i Stockholmsregionen. I regeringens direktiv till Stockholmsförhandling bör även vissa andra åtgärder i Stockholms läns transportsystem få stöd av skatteintäkterna som till exempel utbyggnaden av tunnelbanan.

## Tjänsteutlåtande

### Förvaltningens slutsatser

Förvaltningen bedömer att Stockholm Nordost gemensamma yttrande uppfyller kommunens intressen och önskemål.

### Tidigare beredning

KS 2013/220 – 509 Promemoria om förändring av trängselskatten i Stockholms län med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden.

Kommunstyrelsen 2013-08-21 § 8:23.

### Bilagor

1. Remissvar Stockholm Nordost Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm, 2013-10-25.
2. Framställan om förändrad trängselskatt, 2013-07-01.



Anna Anderman  
Väg- och trafikchef



Adelinn Perssons Söör  
Trafikplanerare

Expedieras

Fi.registrator@regeringskansliet.se



# Stockholm Nordost!

Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun 1(4)

2013-10-25  
YTTRANDE

Handläggare:  
Mikael Engström  
Mobil: 076 643 96 70  
Shula Gladnikoff  
Mobil: 076 643 96 73

Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

## Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm

### Bakgrund

Finansdepartementet har sänt ut remiss av "Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm". Remisstiden är 2013-09-16 – 2013-11-15.

Remissen från Finansdepartementet innehåller ett förslag till lagändring gällande trängselskatten i Stockholm. Förslaget bygger på en framställan till regeringen från förhandlingspersonerna inom Stockholmsförhandlingen 2013. I framställan föreslås en lagändring som innefattar tre förändringar av dagens trängselskatt:

- tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden,
- höjd trängselskattenivå på befintligt snitt samt
- trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet i högtrafik.

Förslaget är att förändringen genomförs fr.o.m. den 1 januari 2016.

I regeringens direktiv till Stockholmsförhandlingen anges att förslag ska lämnas till finansiering av utbyggnad av tunnelbanan och eventuella anslutande åtgärder i väg- och järnvägsstrukturen. Vidare anges att höjda och bredare intäkter från trängselskatten, utöver vad som är reserverat för Förbifart Stockholm m.m. kan användas för finansieringen. I remissen bedöms att en höjd och breddad trängselskatt är en förutsättning för de infrastruktursatsningar som förhandlas inom ramen för Stockholmsförhandlingen. Om någon av delarna i förslaget inte bedöms kunna genomföras ökar behovet av finansiering från berörda kommuner och Stockholms läns landsting.

Denna skrivelse utgör ett gemensamt yttrande från Stockholm Nordost.



2013-10-25  
YTTRANDE

## Yttrande från Stockholm Nordost

*Stockholm Nordost är ett samarbete mellan de sex kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker.*

### Sammanfattning

Stockholm Nordost ställer sig inte bakom den del av förslaget från Finansdepartementet som innebär att införandet av trängselskatt tidigareläggs på Essingeleden från och med den första januari 2016, dvs innan Förbifart Stockholm öppnas. Nordostkommunerna accepterar däremot att trängselskattenivån höjs i befintligt snitt i enlighet med förslaget. Detta under förutsättning att den höjda trängselskatten innebär en i motsvarande grad ökad investeringsnivå inom Stockholms län.

Nordostkommunernas principiella uppfattning är att den kostnadsfördelningsmodell och det finansieringsansvar som i dag råder för investeringar i infrastruktur och som staten har ansvar för, även ska gälla i fortsättningen. Trängselskatterna är en finansiering från Stockholmsregionen och ska inte ses som en del av den statliga finansieringen.

I avvaktan på en utbyggnad av en regionalt kopplad spårburen kollektivtrafik till och från Stockholm Nordost, är de sex nordostkommunerna positiva till förändringar som kan bidra till en smidigare trafiklösning och därmed en förbättrad miljö.

Höjda och eventuellt utökade trängselskatter förstärker behovet av att främst den spårburna kollektivtrafiken byggs ut kraftfullt också inom nordostsektorn. Stockholm Nordost är, förutom Nacka - Värmdö, den enda sektorn inom Stockholmsregionen som idag saknar en regionalt kopplad spårtrafik. Höjda trängselskatter från och med 2016 medför emellertid också på kort sikt ett ytterligare ökat behov av utbyggd kapacitet och förbättrade tvärförbindelser inom kollektivtrafiken.

### Synpunkter

Stockholm Nordost är positiv till att trängselskatten kan bidra till att öka investeringsutrymmet för infrastruktur inom Stockholms län, men anser att trafikstyrning för bättre framkomlighet och miljö bör vara huvudsyftet. Det är viktigt att intäkterna från trängselskatten fortsätter att gå till infrastrukturinvesteringar inom Stockholms län och att de då behandlas som regional medfinansiering, vilket slogs fast i Stockholmsöverenskommelsen från 2009. Nordostkommunerna anser att ansvaret för trängselskattens utformning bör delegeras till kommunerna inom Stockholms län.



2013-10-25  
YTTRANDE

Nordostkommunernas principiella uppfattning är att den kostnadsfördelningsmodell och det finansieringsansvar som i dag råder för investeringar i infrastruktur och som staten har ansvar för, även ska gälla i fortsättningen. Trängselskatterna är en finansiering från Stockholmsregionen och ska inte ses som en del av den statliga finansieringen.

Höjda och eventuellt utökade trängselskatter förstärker behovet av att kollektivtrafiken byggs ut kraftfullt också inom nordostsektorn inom Stockholms län. Stockholm Nordost är, förutom Nacka - Värmdö, den enda sektorn inom Stockholmsregionen som idag saknar en regionalt kopplad spårtrafik. För att klara nordostsektorns åtaganden vad gäller ca 42 000 nya bostäder krävs en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda och en regionalt kopplad, kapacitetsstark spårtrafik till/från sektorn.

I avvaktan på en utbyggnad av en regionalt kopplad spårburen kollektivtrafik till och från Stockholm Nordost, är de sex nordostkommunerna positiva till förändringar som kan bidra till en smidigare trafiklösning och därmed en förbättrad miljö.

## **Höjd trängselskatt från januari 2016**

Att höja trängselskatten i befintligt snitt med ca 50 procent under högtrafikperioden 2016, efter 10 år med samma belopp, kommer påverka vägtrafikanterna inom länet negativt med ökad taxeringsbörda. Stockholms läns invånare och näringsliv bär redan idag ett tungt ansvar via skatt till stat, landsting, kommun och trängselskatt för att bidra till ökad framkomlighet i regionen. 2009 års Stockholmsöverenskommelse fastslår emellertid att trängselskatten ska indexuppräknas. Så har inte skett och den större höjning som nu föreslås av befintliga trängselskatter kan därför förefalla rimligt och antas ha en bättre effekt mot trängseln och miljöproblemet både inom Stockholms stad och på infarter som E18 genom Danderyd och Täby.

Höjda och eventuellt breddade trängselskatter fr. o m. 2016 medför emellertid också på kort sikt ett ytterligare ökat behov av utbyggd kapacitet och förbättrade tvärförbindelser inom kollektivtrafiken. Stockholm Nordost anser därmed att det är angeläget att tidplanen för de beslutade förbättringarna av Roslagsbanan hålls så att den beslutade kapacitetsförstärkningen är genomförd till år 2018. Detta för att klara kapaciteten för de närmaste årens befolkningstillväxt och för den ökade efterfrågan på grund av ökad trängselskatt främst under högtrafik.

## **Trängselskatt vid Saltsjö-Mälarsnittet i högtrafik**

Förslaget om en trängselskatt vid Saltsjö-Mälarsnittet är svårt att bedöma och berör i första hand invånare och näringsliv inom Stockholms kommun. Stockholm Nordost avstår därmed från att uttala någon synpunkt kring denna del av förslaget.



2013-10-25  
YTTRANDE

## **Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden**

Trängselskatt på Essingeleden ingår i 2009 års Stockholmsöverenskommelse, dock först när Förbifart Stockholm öppnar efter 2021. Undantaget för Essingeleden fram till dess att Förbifart Stockholm öppnar grundar sig i en önskan att upprätthålla möjligheten att passera mellan länshalvorna utan att betala trängselskatt. Ett tidigare införande av trängselskatt på Essingeleden befarades redan i den gällande överenskommelsen från 2009 dela regionens bostads- och arbetsmarknaden med konsekvenser för den ekonomiska tillväxten.

Sedan Stockholmsöverenskommelsen har befolkningsökningen i Stockholms län varit snabbare än prognoserna, vilket bl.a. visar sig i den ökade trängseln på Essingeleden. Ledens strategiska funktion i vägsystemet innebär, enligt beskrivningen i framställan om förändrad trängselskatt, att köer sprider sig till andra delar av regionens vägnät. Kostnaden för resenärerna av köer och osäkra restider anges i remissen vara generellt sett högre än kostnaden av en trängselskatt på Essingeleden.

Stockholm Nordost ställer sig därför inte bakom den del av förslaget från Finansdepartementet som innebär att införandet av trängselskatt tidigare läggs på Essingeleden från och med den första januari 2016. Detta eftersom problemet kvarstår med att trängselskatter på Essingeleden skulle medföra att det saknas andra avgiftsfria alternativ för att passera Stockholm i nord-sydlig riktning, innan förbifart Stockholm öppnar. Den trafik som färdas på Essingeleden har också svårt att byta till alternativa färd sätt som kollektivtrafik. Det bör också beaktas att det finns en risk för en överflyttning av vägtrafiken till andra tvärförbindelser inom vägnätet som väg 274 över Vaxholm, Rindö och Värmdö.

För Stockholm Nordost

Kjell Jansson  
Kommunstyrelsens ordförande i Norrtälje  
Ordförande i Stockholm Nordost 2013

Ink. 2013 -08- 05

Dnr. Fi 2013 /2867

2013 ÅRS  
STOCKHOLMS  
FÖRHANDLING

Regeringen  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm



## FRAMSTÄLLAN OM FÖRÄNDRAD TRÄNGSELSKATT

2013-07-01

### Sammanfattning:

Förhandlingspersonerna i 2013 års Stockholmsförhandling har i uppdrag att se över trängselskattens utformning mot bakgrund av en kraftig ökning av trafiken i Stockholm. I denna framställan föreslår förhandlingspersonerna flera förändringar av det nuvarande trängselskattesystemet (se bilaga 1). De föreslagna förändringarna medför en effektiv trafikstyrning, ger betydande samhällsekonomisk vinst samtidigt som den bidrar till en förbättrad lokal miljö i Stockholmsregionen och en ökad andel resande med kollektivtrafik. De skatteintäkter som uppkommer till följd av förändringarna kommer att kunna användas för att delfinansiera åtgärder i Stockholms läns transportsystem, exempelvis stöd till utbyggnad av tunnelbanan, vilket också bidrar till en förbättrad kollektivtrafik.

### Bakgrund till översynen av trängselskatter

I regeringens direktiv till Stockholmsförhandlingen (Dir. 2013:22) slås fast att höjda och bredare intäkter från trängselskatten utöver det som är reserverat för Förbifart Stockholm m.m. kan användas för finansiering av andra åtgärder i Stockholms läns transportsystem. Ökade trängselskatteintäkter kan således bidra till en del av finansieringen av en utbyggnad av tunnelbanan men samtidigt ha en trafikstyrande effekt till gagn för hela regionen

Enligt direktivet ser regeringen ett behov av en översyn av trängselskattens utformning mot bakgrund 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. Nivåerna för trängselskatt bör utformas och betalningsportalerna placeras så att de bidrar till så hög effektivitet i vägsystemet som möjligt.

Trafikverket har i uppdrag att bistå förhandlingspersonerna med underlag om förändring av trängselskatten. Som ett led i detta arbete har Trafikverket på uppdrag av förhandlingspersonerna tagit fram en rapport tillsammans med stöd av experter från Centrum för Transportstudier (CTS) vid KTH. Utgångspunkten i uppdraget från förhandlingspersonerna har varit att trängselskatten är en styrande skatt med huvudsyftet att öka framkomligheten för vägtrafiken. Därutöver kan trängselskatten också bidra till att minska trafikens miljöpåverkan. Analysresultat och slutsatser i rapporten har diskuterats i en arbetsgrupp.

Rapporten har använts som underlag för förslagen i denna framställan av 2013 års Stockholmsförhandling.

Det nuvarande trängselskattesystemet

Trängselskattesystemet infördes permanent från och med augusti 2007 och är utformat som en ring runt innerstaden. Passager genom betalstationerna kostar 20 kronor under rusningstiderna och 10 kronor under mellantrafiken. Det maximala beloppet som tas ut per dag är 60 kronor och det är förhållandevis få passager som berörs av det maximala beloppet per dag. Avgifterna har inte justerats sedan 2007. Realt sett har därför avgiftsnivåerna sjunkit. Erfarenheterna från införandet av en trängselskatt visar att resorna över avgiftssnittet minskat med ca 20 procent.

Intäkterna från det nuvarande trängselskattesystemet skall finansiera Förbifart Stockholm samt ytterligare ett tjugotal mindre objekt i Stockholm. Finansieringen baseras på att trängselskatten justeras upp i takt med inflationen och att Essingeleden beskattas när Förbifart Stockholm öppnas i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen från 2008.

Samhällsekonomiska utgångspunkter

En betydande andel av Sveriges tillväxt sker i Stockholmsregionen som spelar en mycket viktig roll för hela landet. De senaste åren har befolkningen ökat med cirka 35 000 personer årligen och de kommande 20 åren förväntas Stockholmsregionen växa med ytterligare en halv miljon människor. Detta tar sig ett tydligt uttryck i trafiksystemet med stora köer i vägtrafiken samt trängsel och störningar i kollektivtrafiken. Med den förväntade befolkningstillväxten kommer problemen att förvärras ytterligare.

Trängselskatten ger ett effektivare nyttjande av trafiksystemet genom att en del resenärer och transportörer väljer andra transportmedel, restidpunkter eller rutter för sin resa. Detta bidrar också till att utsläppen av partiklar minskar och till att buller dämpas. Rätt utformad ger trängselskatten en samhällsekonomisk vinst då de som väljer att betala skatten får kortare restider, då miljöpåverkan minskar samt att skatten ger nettointäkter. Dessutom dämpas behovet av ytterligare investeringar i vägsystemet.

Enligt 2013 års Stockholmsförhandling är syftet med trängselskatten att hantera trängselproblem i vägtrafiken och den är inte primärt en finansieringskälla. Om skatten sätts för högt blir de negativa effekterna större än vinsterna med trängselskatten som då inte blir samhällsekonomiskt lönsam. Om utformningen av trängselskatten däremot justeras och avgiftsnivåerna höjs för att motverka de förväntade ökningarna i trafiken kan dock tillkommande intäkter bli ett komplement för att exempelvis finansiera utbygganden av tunnelbanan. Genom en förbättrad kollektivtrafik kan kapaciteten stärkas för att hantera tillströmmande resenärer som på grund av trängselskatten ändrar i stället väljer att åka kollektivt.

Förslag om förändringar av trängselskatten i Stockholm

2013 års Stockholmsförhandling utgår i denna framställan från att lagstiftningen förändras i enlighet med den PM som tagits fram på Finansdepartementet (Fi2012/3828 Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden).

Trafikverkets underlagsrapport till 2013 års Stockholmsförhandling redovisar tre scenarier för hur trängselskatten kan förändras:

Scenario A. Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden

Scenario B. Tidigarelagd skatt på Essingeleden samt höjd trängselskattenivå

Scenario C. Tidigarelagd skatt på Essingeleden, höjd trängselskatt på ringen och Essingeleden samt trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet.



Samtliga scenarier ger enligt rapporten positiva samhällsekonomiska effekter och ökade trängselskatteintäkter. Scenario C har dock den klart högsta samhällsekonomiska lönsamheten samtidigt som den ger störst skatteintäkter.

Mot bakgrund av uppdraget om trängselskattens utformning i regeringens direktiv till Stockholmsförhandlingen föreslår 2013 års Stockholmsförhandling att (se bilaga 1 för de exakta förslagen som i princip överensstämmer med scenario C i underlagsrapporten):

- Trängselskatt införs på Essingeleden 1/1 2016 med en maxnivå på 30 kronor, vilket är en tidigareläggning av införandet av skatten från 2022. Vid öppnandet av Förbifarten 2022 sänks skatten på Essingeleden till 20 kronor för att undvika ett underutnyttjande av Essingeleden.
- Maxnivån på den befintliga innerstadsringen höjs från 20 till 30 kronor 1/1 2016. Under mellantrafikperioden föreslås skatten ligga kvar på 10 kronor då trängseln under denna period är ringa.
- Trängselskatt införs på Saltsjö-Mälarsnittet 1/1 2016, dvs. gränsen mellan norra och södra Stockholm. Maxnivån föreslås bli 15 kronor. De platser som skattebeläggs är de broar i innerstaden som korsar Saltsjö-Mälarsnittet, dvs. Västerbron, Centralbron och Slussen, samt vid Fredhäll. Trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet förutsätter att skatt även tas ut på Essingeleden eftersom det annars finns risk för att Essingeleden skulle användas även för lokala innerstadsresor.
- Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil skall högst uppgå till 90 kronor mot idag 60 kronor. Eftersom det är relativt få som når denna gräns anses 90 kronor som en rimlig nivå för det maximala skatteuttaget.
- För att behålla skattens förmåga att begränsa trängsel behöver skattebeloppen kontinuerligt justeras. För trängselskatten i Stockholm gäller dessutom att inkomsterna även ska användas för att finansiera vissa investeringar i transportinfrastruktur. Skatten bör dock först och främst begränsa trängseln och därför krävs det en samlad bedömning och aktiva politiska justeringar av skattesatserna för att uppnå önskvärd styrning. Trängselskatten bör därför inte knytas till något enskilt index. En höjning av skatten föreslås ske efter en helhetsbedömning av trängselsituationen och de intäktskrav som är avtalsbundna. Trängselskatten ses lämpligen över åtminstone vart fjärde år.

2013 års Stockholmsförhandling har också övervägt om nivåerna på samtliga snitt skulle kunna höjas med ytterligare 5 kronor utöver de föreslagna nivåerna i bilaga 1. Resultaten av en sådan höjning är dock inte entydigt positiva varför nivåerna på 30 kronor (Essingeleden och Innerstadsringen) respektive 15 kronor (Saltsjö-Mälarsnittet) utgör maxnivån i förslaget i framställan. Framöver bör det övervägas om högre nivåer är rimliga men detta bör göras första efter att man med säkerhet vet effekterna av förslagen i bilaga 1, dvs. en tid efter att det nya systemet har trätt i kraft.

Därutöver innehåller underlagsrapporten också ett antal varianter för uttag av trängselskatt. En del av dessa varianter har en god samhällsekonomisk effekt. Det finns dock fördelar med en enhetlighet i systemet samtidigt som det kan finnas skäl att avvakta effekterna av de nu föreslagna förändringarna innan ytterligare förändringar av trängselskattesystemet prövas.

#### Effekter av de föreslagna förändringarna

Den samhällsekonomiska nyttan med en justering av trängselskatten enligt förslaget beräknas uppgå till drygt 900 miljoner kronor per år, vilket inkluderar en betydande ökning av trafikantnyttan (drygt 200 miljoner kronor per år). Under perioden fram till 2020 kommer trafiksystemet också att störas av stora ombyggnader, exempelvis Slussenprojektet. Under den perioden är nyttan av trängselskatten större än vad beräkningarna visar.

Den samhällsekonomiska nyttan av förslaget kan också illustreras genom att köer och restider minskar i betydande omfattning. Under förmiddagens maxtimme minskar exempelvis trafiken på Essingeleden med ca 14 procent jämfört med utgångsläget. Restiderna på ett antal viktiga leder minskar med upp till som mest 9 minuter per resa, vilket innebär en tidsvinst på som mest 18 minuter per dag. När köerna på Essingeleden minskar förbättras även restiderna för trafik som inte använder Essingeleden eftersom köerna på det centrala vägnätet påverkar en stor del av det centrala vägnätet.

Införandet av en skatt på Saltsjö-Mälarsnittet ger bättre möjligheter att styra trafiken för att minska köer och förbättra miljön. En trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet påverkar framförallt trängseln i innerstaden. Den minskade trängseln och ökade robustheten i systemet ökar tillgängligheten för näringslivets transporter och andra med höga tidsvärden.

Framkomligheten för bussar och nyttotrafik förbättras i och med de föreslagna förändringarna, vilket gynnar kollektivtrafiken. Effekterna blir störst i trafiken till och från innerstaden där kollektivtrafikandelen ökar med 1,5 procent. Det sammantagna trafikarbetet minskar med ca 1 procent i Stockholms län och med 2 procent i innerstaden, vilket sammantaget ger ett betydande bidrag till en bättre lokal miljö i Stockholmsregionen.

Diskonterat till 2012 års prisnivå uppgår de framtida skatteintäkterna till följd av trängselskatteförändringarna till försiktigt räknat mellan ca 5,9 och 7,7 miljarder kronor beroende på diskonteringsperiod. Som grund för beräkningen har använts en real diskonteringsränta på 3,5 procent som tar hänsyn till osäkerheter i förutsättningarna för beräkningarna.

#### Införandet av en skatt på genomfartsled

I regeringens proposition Införande av trängselskatt i Göteborg anfördes att det kan finnas skäl för att skattebelägga genomfartsleder om detta leder till minskad trängsel och därmed ökar framkomligheten på genomfartsleden. Det anfördes också att det ska finnas en rimlig balans mellan den kostnad som uppstår för genomfartsrafiken till följd av skatteuttaget och den nytta som dessa trafikanter får i form av bättre framkomlighet och förbättrad infrastruktur.

2013 års Stockholmsförhandling anser att införandet av en skatt på Essingeleden leder till en betydande minskning av trängseln både på Essingeleden och i omgivande vägnät. Den största delen av genomfartsrafiken får också en ökad nytta även om hänsyn tas till vad de betalar i trängselskatt. Det är därför möjligt att skattebelägga Essingeleden.

#### Offentligfinansiella effekter av förslagen om ändrade trängselskatter

De offentliga finansiella beräkningarna utgår från 2013 års prisnivå. Förslaget om att trängselskatt skall införas på Essingeleden beräknas, utifrån underlag från Trafikverket, öka intäkterna i trängselskattesystemet med 308 miljoner kronor år 2016, förslaget om att höja avgifterna på innerstadsringen beräknas öka intäkterna med 138 miljoner kronor år 2016 och förslaget om att införa en skatt på Saltsjö-Mälarsnittet beräknas öka intäkterna med 186 miljoner kronor år 2016. Sammantaget uppgår därmed intäktsökningarna till ca 630 miljoner kronor per år från och med 2016.

Förslaget innebär att nio nya betalstationer behöver sättas upp. Baserat på erfarenheterna från uppförandet av betalstationer i Göteborg beräknas investeringskostnaden av Trafikverket uppgå till ca 50 miljoner kronor. De årliga kapitalkostnaderna till följd av dessa investeringar bedöms bli ca 5 miljoner kronor.

System och administrationskostnaderna för trängselskattesystemet påverkas marginellt av de föreslagna förändringarna. Sammantaget bedöms driftskostnaderna öka med ca 12 miljoner per år från och med 2016. Överskott från trängselskatt i Stockholm ska finansiera vissa infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen.

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

Trafikarbetet kommer enligt Trafikverkets underlagsrapport att minska något till följd av de föreslagna förslagen. På lång sikt kan detta innebära dels ett något mindre behov av investeringsåtgärder dels något lägre drift- och underhållskostnader i vägsystemet i Stockholmsregionen. 2013 års Stockholmsförhandling har inte kvantifierat dessa effekter.

#### Användning av intäkterna

Intäkterna från trängselskatten ska enligt uttalanden i förarbetena till lagen om trängselskatt användas till väginvesteringar i Stockholmsregionen. En stor andel av intäkterna från det nuvarande trängselskattesystemet kommer att användas för finansieringen av Förbifart Stockholm.

I regeringens direktiv till Stockholmsförhandlingen slås fast att höjda och bredare intäkter från trängselskatten kan användas för finansiering av andra åtgärder i Stockholms läns transportsystem. Mot denna bakgrund anser 2013 års Stockholmsförhandling att de ökade intäkterna till följd av förslaget i bilaga 1, efter avdrag för system- och administrationskostnader, bör användas för att delfinansiera vissa andra åtgärder i Stockholms läns transportsystem, exempelvis stöd till utbyggnaden av tunnelbanan, vilket också bidrar till en förbättrad kollektivtrafik.

Av direktiven framgår vidare att i den utsträckning förhandlingspersonens förslag på sikt är finansierade med alternativ finansiering, kan lånefinansiering i Riksgäldskontoret (RGK) vara möjlig, vilket är en viktig del i att få till stånd en tidig byggstart. 2013 års Stockholmsförhandling avser att återkomma med förslag om låneramar när förhandlingarna är klara

HG Wessberg  
Förhandlingsperson

Catharina Håkansson Bohman  
Biträdande förhandlingsperson

Bifogas  
Underlagsrapport från Trafikverket: Förändrade trängselskatter i Stockholm.



## Bilaga 1

1. Karta som visar dels var de nya skattebelagda portalstationerna skall placeras, dels placeringarna av de skattebelagda portalstationerna i den existerande innerstadsringen (röda ringar). Gröna ringar avser nya betalstationer för uttag av trängselskatt på Essingeleden. Gula ringar avser placeringen för uttag över Saltsjö-Mälarsnittet.



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 Innerstadsringen	Skattebelopp kronor Essingeleden	Skattebelopp kronor Saltsjö-Mälarsnittet
6.30-6.59	15	15	5
7.00-7.29	22	22	10
7.30-8.29	30	30	15
8.30-8.59	22	22	10
9.00-9.29	15	15	5
9.30-14.59	10	10	0
15.00-15.29	15	15	5
15.30-15.59	22	22	10
16.00-17.29	30	30	15
17.30-17.59	22	22	10
18.00-18.29	15	15	5

3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil skall högst uppgå till 90 kronor.

**Bilaga 2:**

**Underlagsrapport från Trafikverket: Förändrade trängselskatter i Stockholm**

