

FRAMSTÄLLAN OM FÖRÄNDRAD TRÄNGSELSKATT I STOCKHOLM

2017-08-28

Sammanfattning

Sverigeförhandlingen föreslår i denna framställan att fyra förändringar genomförs av trängselskatterna i Stockholm, från den 1 januari 2020. Förändringarna består i att trängselskatt tas ut en halvtimme tidigare på morgonen, med högre avgiftsnivå under högtrafikmånaderna, första veckan i juli samt dag före vissa helgdagar. De föreslagna åtgärderna förväntas minska trängseln och förbättra framkomligheten i vägnätet. Maxbeloppet blir 135 kronor per fordon och dag under högtrafikmånaderna, men oförändrat övrig tid.

För att trängselskatten ska integreras i den statliga planeringsprocessen för transportinfrastruktur föreslås att Trafikverket får i uppdrag att genomföra en kontrollstation för trängselskatten vart fjärde år. Kontrollstationen bör ske som en del av det underlag som tas fram för riksdagens inriktningsbeslut för transportpolitiken.

Intäkterna från trängselskatten i Stockholm förväntas tack vare de förändringar som här föreslås öka med cirka 7 500 miljoner kronor över ca 23 år. De ökade intäkterna används för finansieringen av de investeringar i ny transportinfrastruktur för kollektivtrafik som Sverigeförhandlingen på regeringens uppdrag har slutit avtal om med Stockholms läns landsting, Huddinge kommun, Solna stad, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun.

Förändringarna i trängselskatt som här föreslås förväntas i snitt ge minskningar i trafikflödena på de stora lederna om mellan 1 och 4 procent. Kollektivtrafikresandet beräknas öka med 1,0 procent sammantaget jämfört med nuvarande utformning av trängselskatten.

Den föreslagna förändringen av trängselskatten har beretts med berörda intressenter.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 1 juli 2014 åt en särskild utredare (förhandlingsperson) att ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län kring åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län. Utredningen har tagit sig namnet Sverigeförhandlingen. I uppdraget ingick också att analysera behovet av justeringar i trängselskatten med hänsyn till överenskomna åtgärder och, om ett sådant behov finns, inkludera sådana justeringar i överenskommelserna.

Sverigeförhandlingen har identifierat ett behov av justeringar i trängselskatten i Stockholm och tillsammans med berörda parter tagit fram detta förslag.

Trafikverket har bistått Sverigeförhandlingen med analyser av Trängselskattens utformning i Stockholm. Två rapporter har utgjort underlag för Sverigeförhandlingens bedömningar och förslag; *Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen?* och *Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder*.

Det nuvarande trängselskattesystemet i Stockholm

Trängselskattesystemet infördes permanent från och med augusti 2007 och är utformat som en ring runt innerstaden. Passager genom betalstationerna kostade då 20 kronor under rusningstiderna och 10 kronor under mellantrafiken. Det maximala beloppet som togs ut per dag var 60 kronor.

I samband med öppnandet av Norra länken justerades trängselskatten första gången. Justeringen innebar att Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, undantogs från trängselskatt samt att Lidingöundantaget togs bort. Beslutet togs 2013-12-05, men trädde ikraft först när Norra länken öppnade för trafik den 7 september 2015.

Den 26 mars 2014 beslutade riksdagen om en ny trängselsskatt enligt regeringens förslag i proposition 2013/14:76 - Förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm.

Det nya trängselskattesystemet i Stockholm trädde i kraft den 1 januari 2016 och innebar att trängselskatten för innerstaden höjdes och att trängselskatt infördes på Essingeleden.

Högsta trängselskattenivån för innerstadszonen är 35 kronor och på Essingeleden 30 kronor. I det befintliga systemet är det maximala trängselskattebeloppet per dygn och fordon 105 kronor, vilket är tre gånger den maximala nivån under dagen.

Utgångspunkter

I ett internationellt perspektiv är Stockholms trafiksystem relativt väl fungerande och andelen resor som görs med kollektivtrafik är hög. Fler åtgärder krävs dock för att minska trycket på regionens ansträngda trafiksystem och stödja den förtätning och tillväxt som både planeras och är nödvändig.

Befolkningen i Stockholmsregionen växer med drygt 35 000 personer per år och väntas nå 2,5 miljoner personer år 2022. Inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling har avtal om fyra nya tunnelbanesträckningar och 78 000 bostäder träffats (dnr N2013/5666/TE).

Regeringen konstaterade i direktiven till Sverigeförhandlingen att trängselskattens utformning påverkar såväl trafikströmmarna som trafiksystemets effektivitet och därmed också vilka investeringar som är lämpliga. Vidare konstaterade regeringen att både åtgärder i tunnelbanan och en östlig förbindelse, liksom eventuella andra åtgärder, behöver bedömas samlat och tillsammans med en analys av och dialog om trängselskattens framtida utformning. Investeringar i infrastrukturen och nya bostäder påverkar resandet på både spår och väg, även om åtgärder genomförs som ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Trängselskatt är ett styrmedel som syftar till att minska trängseln i vägnätet. Den ger samtidigt intäkter som kan användas för att till exempel förbättra infrastrukturen. Trängselskatt kan också minska behovet av att bygga ut trafikanläggningar eller att skjuta fram behovet av kapacitetsförstärkningar. En väl utformad trängselskatt gör att vissa resenärer väljer att resa på ett annat sätt, annan resväg/rutt eller vid någon annan tidpunkt, vilket ger bättre framkomlighet för de kvarvarande trafikanterna. De trafikanter som inte ändrar sitt beteende och därmed betalar trängselskatt, blir åtminstone delvis kompenserade genom att de får en positiv effekt i form av kortare restider.

Trängselskatten kan därmed utgöra en viktig komponent i att skapa ett mer effektivt och inte minst kostnadseffektivt transportsystem i storstäder. Enligt den arbetsstrategi som kallas fyrstegsprincipen och som ska tillämpas i svensk infrastrukturplanering ska de första två stegen *tänk om* (först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt) och *optimera* (genomför åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen) övervägas innan kostsamma investeringar övervägs. Trängselskatten är ett kraftfullt styrmedel som kan användas för detta syfte.

Ramavtal 6 – Storstad Stockholm

Den 21 april 2017 slöts ett avtal mellan Staten genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting, Huddinge kommun, Solna stad, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun (Ramavtal 6 – Storstad Stockholm) om investeringar i ny transportinfrastruktur för kollektivtrafik. Som en förutsättning för finansieringen av de ingående objekten i avtalet finns förändrade och breddade trängselskatter som alla parter i avtalet står bakom.

I avtalet stipuleras (pkt 6.7) att medfinansiering från Staten även inkluderar de intäkter som föreslagna trängselskattejusteringar medför i Stockholms län. Såvitt gäller trängselskatt noteras att regeringen bereder förslag om trängselskatt i Stockholms län med regionen och andra berörda intressenter, myndigheter m.fl.

Intäkterna från trängselskatter baseras på Trafikverkets beräkningar och utgår från att en första justering av trängselskatt i Stockholm genomförs år 2020 och därefter successivt till år 2045. Beräkningen utgår från dagens penningvärde år 2016. Intäkterna är beräknade utifrån följande förutsättningar:

- *Halvtimme tidigare på morgonen.*
- *Högre avgiftsnivå under högtrafikmånaderna.*
- *Första veckan i juli.*
- *Dag före vissa helgdagar.*

Staten ska bidra med intäkter från trängselskatten medtotalt 7 500 miljoner kronor. En översyn av trängselskatten ska genomföras var fjärde år. Om de faktiska intäkterna från trängselskatten bedöms komma att understiga detta belopp är parterna i avtalet överens om att justering av trängselskatten ska genomföras för att säkerställa att Statens medfinansiering upprätthålls. Beredningen av trängselskattens justering ska ske med Parterna.

Förslag om förändringar av trängselskatten i Stockholm

Sverigeförhandlingen lägger förslag om ändringar i det faktiska skatteuttaget från och med år 2020 och ett förslag om ändrade beredningsrutiner för revidering av trängselskatterna vart fjärde år. Nedan utvecklas förslagen. En utförligare beskrivning av förslagen och analysen bakom dem finns i Trafikverkets rapport *Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen?* som bifogas till denna framställan.

Halvtimme tidigare på morgonen

I befintligt system tas trängselskatt ut från kl. 06.30 på morgonen. Köbildningen börjar redan tidigare på morgonen varför en tidigareläggning av skatteuttaget till 06:00 föreslås. Köuppbyggnaden innan kl. 06.30 påverkar även trafiken senare under förmiddagen.

Breddning av trängselskatteperioden innebär att trängselskatt tas ut redan från kl. 06:00 istället för kl. 06:30 som det är med befintligt system. För att det ska bli en jämnare ökning av trängselskattenivåerna ökas även nivåerna mellan kl. 06:30 och 07:30, dvs. perioden med högsta trängselskattenivån under förmiddagen blir längre. Därmed gäller den högsta nivån för en lika lång tidsperiod under förmiddagen som under eftermiddagen.

Eftersom det råder hög trängsel, främst i norrgående riktning på Essingeleden och i Södra länken, bedöms åtgärden ha mycket goda trafikstyrande effekter och leda till förbättrad framkomlighet genom minskade köer och fördröjd köuppbyggnad. Effekten bedöms under högtrafikperiod påverka trafikflödet positivt under hela förmiddagen.

Breddningen av trängselskatteperioden beräknas ge ett intäktstillskott på cirka 80 miljoner kronor per år.

Högtrafikperioderna

I dagsläget är det fortfarande trängsel i innerstaden och på Essingeleden under högtrafikperioderna varför en höjning av trängselskatten under dessa delar av året föreslås.

Högsäsong har av Trafikverket identifierats som mellan vecka 10 (veckan efter sportlovet i Stockholm) och fram till midsommar, samt tredje veckan i augusti (det vill säga efter att skolorna startat) till och med november.

Under denna period höjs trängselskatten med 10 kronor, vilket innebär att den maximala trängselskatten för innerstaden blir 45 kronor under högtrafikperioden och den maximala trängselskatten på Essingeleden blir 40 kronor under samma period.

Att optimera trängselskatten med avseende på trängsel över året bedöms ge goda trafikstyrande effekter. Trafikvolymerna bedöms minska i stora delar av Stockholm, framförallt på Essingeleden, men även på infarter till innerstaden så som Liljeholmsbron, Johanneshovsbron och Tranebergsbron. Detta gör att vägnätet avlastas och trängseln minskar.

Intäktsstillskottet för säsongshöjning beräknas till cirka 200 miljoner kronor per år.

Trängselskatt även i juli

Trängselskatt tas inte ut under juli med det befintliga trängselskattesystemet. Det är inte heller möjligt att ta ut trängselskatt under hela juli eftersom en del av perioden behövs för att underhålla systemet. Ur ett underhållsperspektiv skulle dock perioden kunna kortas varför en förlängning av det befintliga trängselskattesystemet föreslås så att även första veckan i juli omfattas.

Att införa trängselskatt under första veckan i juli kan ge vissa positiva trafikstyrande effekter.

Intäktsstillskottet för trängselskatt även första veckan i juli beräknas till cirka 30 miljoner kronor per år.

Trängselskatt även dag före vissa helgdagar

I befintligt trängselskattesystem tas trängselskatt inte ut på helgdagar och dagar före helgdagar. Trafikvolymerna och trängseln på vissa dagar innan helgdagar är ungefär lika höga som under vanliga vardagar varför införande av trängselskatt även under en del av dessa dagar föreslås. Det är totalt fem dagar före helgdag per år som föreslås avgiftsbeläggas och dessa listas nedan:

- Skärtorsdagen (alltid på torsdag)
- Valborg (30/4, veckodag varierar)
- Dagen före Kristi himmelfärdsdag (alltid på onsdag)
- Dagen före Nationaldagen (5/6, veckodag varierar)
- Dagen före Alla helgons dag (alltid på fredag)

Även om dagarna infaller under högtrafikperioden föreslås avgiftsnivån motsvara lågtrafikperiodens avgiftsnivåer. Åtgärden bedöms ha goda trafikstyrande effekter om den införs för de dagar som beskrivits ovan under förutsättning av dessa infaller på en vardag.

Trängselskatt även dag före vissa helgdagar beräknas ge ett intäktsstillskott på cirka 20 miljoner kronor per år.

Sammafattning av nya skattesatser

I tabellerna nedan beskrivs de nya skattesatser som föreslås för trängselskatten i Stockholm.

Tabell 1. Belopp för befintligt och nytt system, innerstaden

| Tider | Skattebelopp innerstaden (kronor) | | |
|-------------|-----------------------------------|-------------|-----------|
| | Befintligt system | Nytt system | |
| | | Lågsäsong | Högsäsong |
| 6.00–6.29 | 0 | 15 | 15 |
| 6.30–6.59 | 15 | 25 | 30 |
| 7.00–7.29 | 25 | 35 | 45 |
| 7.30–8.29 | 35 | 35 | 45 |
| 8.30–8.59 | 25 | 25 | 30 |
| 9.00–9.29 | 15 | 15 | 20 |
| 9.30–14.59 | 11 | 11 | 11 |
| 15.00–15.29 | 15 | 15 | 20 |
| 15.30–15.59 | 25 | 25 | 30 |
| 16.00–17.29 | 35 | 35 | 45 |
| 17.30–17.59 | 25 | 25 | 30 |
| 18.00–18.29 | 15 | 15 | 20 |

Tabell 2. Belopp för befintligt och nytt system, Essingeleden

| Tider | Skattebelopp Essingeleden (kronor) | | |
|-------------|------------------------------------|-------------|-----------|
| | Befintligt system | Nytt system | |
| | | Lågsäsong | Högsäsong |
| 6.00–6.29 | 0 | 15 | 15 |
| 6.30–6.59 | 15 | 22 | 27 |
| 7.00–7.29 | 22 | 30 | 40 |
| 7.30–8.29 | 30 | 30 | 40 |
| 8.30–8.59 | 22 | 22 | 27 |
| 9.00–9.29 | 15 | 15 | 20 |
| 9.30–14.59 | 11 | 11 | 11 |
| 15.00–15.29 | 15 | 15 | 20 |
| 15.30–15.59 | 22 | 22 | 27 |
| 16.00–17.29 | 30 | 30 | 40 |
| 17.30–17.59 | 22 | 22 | 27 |
| 18.00–18.29 | 15 | 15 | 20 |

Kontrollstationer för trängselskatten

Ovan konstateras att trängselskatten är ett kraftfullt styrmedel för att skapa ett mer effektivt transportsystem. För att trängselskatten ska integreras i den statliga planeringsprocessen för transportinfrastruktur och därmed möjliggöra att skatteuttaget optimeras i förhållande till trafikutveckling, inflation, etc. föreslås en kontrollstation för trängselskatten vart fjärde år. Trafikverket bör också i samband med detta redogöra för vilka konsekvenser de nivåer de föreslår skulle få för trafikflödena och trängselskattens intäkter under de kommande fyra åren, samt hur förändringarna i trängselskatt påverkar behovet av andra åtgärder och investeringar i Stockholms transportsystem. Trafikverkets förslag till justeringar föreslås också tas fram i samverkan samt beredas med berörda parter i regionen.

Förutsättningarna för trängselskattesystemets funktion och effektivitet förändras successivt. I viss mån kan dessa förändringar förutsägas, men den exakta utformningen av skatten behöver justeras med visst intervall. Det finns därför behov av att återkommande se över nivåer och utformning av trängselskatten. Detta bör ske som en del av det underlag som tas fram för riksdagens inriktningsbeslut för transportpolitiken som normalt tas fram varje mandatperiod. Ett fyraårigt intervall bedöms som väl avvägt eftersom det enligt Trafikverket tar ca fyra år att analysera, föreslå, besluta och genomföra förändringar av trängselskatten.

En sådan återkommande översyn av trängselskatten bör utgå från att trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten i högtrafik genom att minska restider och restidsosäkerhet. Eftersom trängselskatten verkar genom att minska vägtrafiken kan den också bidra till förbättrad miljö, vilket ska beaktas vid utformningen. Även om det finns mycket som pekar mot att transportefterfrågan långsiktigt fortsätter att öka, vilket alltså skulle motivera höjd trängselskatt, kan man inte utesluta att en översyn även kan motivera en omfördelad eller sänkt trängselskatt. Öppnandet av ny väginfrastruktur så som Förbifart Stockholm skulle kunna vara ett sådant tillfälle. På längre sikt kan även digitalisering, teknikutveckling och införande av andra styrmedel påverka behovet av justerad trängselskatt.

Konsekvensbeskrivning

De föreslagna trängselskatteförändringarna syftar bland annat till att finansiera investeringar i kollektivtrafikåtgärder i Stockholm som överenskommits i Ramavtal 6 – Storstad Stockholm (se ovan). Över investeringsperioden förväntas intäkterna från de trängselskatteförändringar som föreslås bidra med en finansiering om 325 miljoner kronor om året i 2016 års värden. Parterna i Ramavtal 6 – Storstad Stockholm i Sverigeförhandlingen har också åtagit sig att vara öppna för att justera trängselskatten så att statens finansiering för de 7 500 miljoner kronor som staten förbundit sig att bidra med säkerställs. Sverigeförhandlingen bedömer att detta säkerställer att intäkterna från trängselskatten kommer att täcka statens åtagande om 7 500 miljoner kronor.

Transportstyrelsen beräknar att systemanpassningskostnaden blir 0,5 miljoner kronor och den årliga ökade kostnaden bedöms bli 5,2 miljoner kronor. Kostnaden för Transportstyrelsen och Trafikverket för att informera om den förändrade trängselskatten bedöms bli 8 miljoner kronor.

De föreslagna åtgärderna förväntas minska trängseln och förbättra framkomligheten i vägnätet. Förändringarna i trängselskatt som här föreslås förväntas ge minskningar i trafikflödena på de stora trafiklederna i Stockholm om mellan 1 och 4 procent. Minskningarna i trafikflödena är något större under förmiddagens högtrafikperiod än genomsnitt under dygnet.

Kollektivtrafikresandet till, från och inom innerstaden under ett dygn under högtrafikperioden beräknas öka med 1,0 procent sammantaget jämfört med nuvarande utformning av trängselskatten.

Minskningarna av koldioxidutsläppen till följd av förändringarna av trängselskattorna följer av minskningen av trafiken. Från trafiken i regionen beräknas koldioxidutsläppen minska med omkring en halv procent.

Idag är det maximala beloppet per fordon och dag 105 kronor, vilket motsvarar tre gånger det högsta trängselskattebeloppet per passage. Med samma beräkningsprincip blir beloppet 135 kronor per fordon och dag under högtrafikmånaderna, men oförändrat övrig tid.

Förslagen innebär en högre beskattning för en arbetspendlare i Stockholmsområdet. För en privatbilist med två beskattade passager till och från arbetet under vardagar beräknas uttaget av trängselskatt med nuvarande lagstiftning till mellan 11 250 och 15 750 kronor per år. Med den nya lagstiftningen beräknas uttaget till mellan 16 230 och 19 300 kronor för år 2020. För trafikanter som passerar trängselskattesnittet tre gånger per dygn blir den nya maximala nivån 135 kronor per dygn under högsäsongen och följaktligen beräknas skatteuttaget till cirka 28 950 kronor, vilket är en ökning med 3 550 kronor jämfört med idag.

En utförligare beskrivning av förslagets konsekvenser och analysen bakom dem finns i Trafikverkets rapport *Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder* som bifogas till denna framställan.

Kontrollstationer för trängselskatten förväntas ge en bättre långsiktig uppföljning av trängselskatten och bidra till att skatten kan användas på ett effektivt sätt. Utredningskostnaden för den återkommande översynen av systemet bedöms bli ca 1 miljon kronor per år.



HG Wessberg
Förhandlingsperson



Catharina Håkansson Boman
Biträdande förhandlingsperson

Underlagsrapporter från Trafikverket bifogas

- *Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder*
- *Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen?*