

Tyresö kommun  
Samhällsbyggnadsförvaltningen  
Carolina Fintling Rue  
Översiktsplanerare  
08-578 291 23  
carolina.fintling.rue@tyreso.se

## TJÄNSTESKRIVELSE

2013-10-01

1 (4)

Diarienummer

2013KSM0933

MSU

KS

## Remissyttrande om Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm

### Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsförvaltningens skrivelse ska utgöra Tyresö kommuns svar på rubricerad remiss.

Samhällsbyggnadsförvaltningen



Åke Skoglund  
Samhällsbyggnadschef



Carolina Fintling Rue  
Översiktsplanerare

### Sammanfattning

Tyresö kommun har sammanfattningsvis följande synpunkter på remissen; Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm.

- Nej till trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet
- Skatt på Essingeleden kan finansiera nödvändiga satsningar
- Indexreglera trängselskatten





- Intäkterna ska fortsätta att gå till infrastrukturinvesteringar

### Beskrivning av ärendet

Förhandlingspersonerna i 2013 års Stockholmsförhandling har i uppdrag att se över trängselskattens utformning mot bakgrund av en kraftig ökning av trafiken i Stockholm. Förhandlingspersonerna har lämnat följande förslag:

- Trängselskatt införs på Essingeleden 2016-01-01 med en maxnivå på 30 kr, vilket är en tidiga-reläggning av införandet av skatten från 2022. Vid öppnandet av Förbifarten 2022 sänks skatten på Essingeleden till 20 kr för att undvika ett underutnyttjande av Essingeleden.
- Maxnivån på den befintliga innerstadsringen höjs från 20 kr till 30 kr 2016-01-01. Under mellantrafikperioden föreslås skatten ligga kvar på 10 kr då trängseln under denna period är ringa.
- Trängselskatt införs på Saltsjö-Mälarsnittet 2016-01-01, dvs gränsen mellan norra och södra Stockholm. Maxnivån föreslås bli 15 kr. 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 kunna användas även för lokala innerstadsresor.
- Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil skall högst uppgå till 90 kr mot idag 60 kr. Eftersom det är relativt få som når denna gräns anses 90 kr 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.

För att komplettera förslaget i förhandlingspersonernas framställan har det inom finansdepartementet tagits fram ett förslag till författningstext och



tillhörande författningskommentarer. Finansdepartementet skriver i sitt dokument bl a följande: Det bedöms att höjd och breddad trängselskatt är en förutsättning för de infrastrukturinvesteringar 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.

Förhandlingspersonernas framställan och finansdepartementets författningsförslag har remitterats till bl a Tyresö kommun. I remisshandlingarna ingår också ett underlagsmaterial från trafikverket.

### **Tyresö kommuns synpunkter**

Tyresö kommun har sammanfattningsvis följande synpunkter på remissen; Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm.

#### **Nej till trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet**

Tyresö kommun säger nej till förslaget till trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet. Det motiveras av att det finns fler målpunkter så som arbetsplatser, kultur- och idrottsanläggningar, hälso- och sjukvård m.m. norr om Saltsjö-Mälarsnittet än söder om. En trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet skulle därmed innebära att resenärer från kommunerna söder om Stockholms stad skulle få betala trängselskatt två gånger vid sådana besök, medan resenärer som kommer norrifrån slipper detta. Denna ojämlika behandling av invånarna i länets olika delar är oacceptabel.

#### **Skatt på Essingeleden kan finansiera nödvändiga satsningar**

Ett nej till trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet utesluter inte helt att trängselskatt införs på Essingeleden innan 2021 eller när Förbifarten är klar – för att ytterligare bidra till nödvändig infrastrukturfinansiering. Staten har ett stort ansvar för att infrastrukturen i Stockholmsregionen fungerar och finansieras. Det är dock bra att invänta att Förbifarten är klar så att resenärerna har ett skattefritt alternativ att välja.

#### **Indexreglera trängselskatten**



Tyresö kommun delar förhandlingspersonernas uppfattning att trängselskatten i första hand är till för att begränsa trängseln. För att skattens effekt ska finnas kvar bör den indexregleras. Om en prövning av skatten görs vart fjärde år som förhandlingspersonerna föreslår, behöver höjningar utöver indexeringen heller inte upplevas som så dramatiska jämfört med om ingen indexering sker.

### **Intäkterna ska fortsätta att gå till infrastrukturinvesteringar**

Intäkterna från trängselskatten ska fortsätta att gå till infrastrukturinvesteringar i Stockholmsregionen och behandlas som regional medfinansiering, vilket slogs fast i Stockholmsöverenskommelsen från 2009. Det är dessutom nödvändigt att staten tar ett större ansvar för utbyggnad av trafikinfrastruktur och särskilt kollektivtrafiken. Därför är påståendet i inledningen till finansdepartementets författningsförslag om att om någon av delarna i förslaget inte bedöms kunna genomföras ökar behovet av finansiering från berörda kommuner och Stockholms läns landsting, direkt felaktigt. Staten måste öka sin finansiering av trafikinfrastruktur i Stockholmsregionen. Det motiveras främst av de uppenbara behov som finns mot bakgrund av den tillväxt av företagande och befolkningstal, högre utbildning mm som redan är en realitet och som väntas fortsätta många år framöver.



