

2019-11-07

Dnr 2019:1401

## Rapport från utredningstjänsten

### TRÄNGSELSKATT

Vad får intäkterna från Stockholms trängselskatt användas till?

Har det sedan regeringsskiftet 2014 tagits några beslut av regering och/eller riksdag som ändrar hur trängselskatten får användas?

Hur har intäkterna använts sedan år 2014?

Hur kommer intäkterna att användas de närmaste åren?

Hur ser fördelningen ut mellan kollektivtrafik och vägar?

### Trängselskatt i Stockholm

I tabell 1 nedan redovisas intäkter från trängselskatt och tilläggsavgifter (förseningsavgift som kan tas ut om trängselskatten inte betalas i tid) i Stockholm för åren 2014 - 2018.

**Tabell 1: Intäkter från trängselskatt i Stockholm år 2014 – 2018, i miljoner kronor**

	2014	2015	2016	2017	2018
Trängselskatt	764	792	1 439	1 590	1 562
Tilläggsavgift	69	74	98	105	137
<b>Total</b>	<b>833</b>	<b>866</b>	<b>1 538</b>	<b>1 695</b>	<b>1 699</b>

Källa: Transportstyrelsen (2019)

### Hur används intäkterna från trängselskatt i Stockholm

Trängselskatt regleras av SFS 2004:629 (lag om trängselskatt). Lagen säger ingenting om hur intäkterna får användas. Enligt Trafikverket är dock riktlinjen att intäkterna ska gå tillbaka till den region trängselskatten kommer ifrån.

De kommuner och landsting som berörs av trängselskatt har kommit överens om hur intäkterna från trängselskatten ska användas. Regering och riksdag har sedan godkänt överenskommelserna, och skjutit till motsvarande mängd statliga anslagsmedel i de regionala trafikprojekten (Trafikverket 2019 a).

Nedan listas de överenskommelser som slutits sedan 2007, och hur medlen har använts/ska användas.

### **Stockholmsöverenskommelsen 2007**

Överenskommelsen tecknades mellan statens förhandlare och ledande politiker i Stockholms län 2007.

Parterna enades om flera projekt som trängselskatten ska bidra till att finansiera. Förbifart Stockholm är den enskilt största. Förbifarten finansieras med 22,6 miljarder från trängselskatt, och med övriga statliga anslag på 5 miljarder (prisnivå 2009). Utöver detta bidrar intäkter från trängselskatt med 5 miljarder kronor till regionala statliga vägar (Trafikverket 2019 b).

### **Stockholmsförhandlingen 2013**

Stockholmsförhandling, år 2013, träffades mellan statens förhandlare, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun.

Överenskommelsen innebär att tunnelbanan byggs ut till Nacka, Arenastaden och Barkarby samt att blå linje byggs ut till Gullmarsplan och kopplas samman med grön linje för kraftigt ökad kapacitet genom centrala Stockholm.

Den totala kostnaden beräknas till 25,7 miljarder kronor (inkluderar även fordon och depå, prisnivå januari 2013). Trängselskatten bidrar med 9 miljarder kronor. Övrig finansiering kommer från kommuner och landsting samt statliga anslag (Trafikverket 2019 b).

### **Sverigeförhandlingen - storstadsavtal Stockholm 2017.**

Inom ramen för Sverigeförhandlingen enades parterna (staten, Stockholms läns landsting, Huddinge kommun, Solna stad, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun, Österåkers kommun) om ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, en tunnelbanestation i Hagalund, Spårväg Syd, Roslagsbanan till city.

Den totala kostnaden beräknas uppgå till 30,2 miljarder kronor (inkluderar även fordon och depå, prisnivå januari 2016). Intäkter från trängselskatt bidrar med 7,5 miljarder kronor. Övrig finansiering kommer från kommuner och landsting samt statliga anslag (Trafikverket 2019 b).

## **Hur medlen fördelas mellan väg och kollektivtrafik**

Kollektivtrafik sker inte bara på spår utan även med buss på väg. Vi har endast jämfört investeringar i väg med investeringar i spår. I förhandlingarna som beskrivs ovan investeras mer intäkter från trängselskatt i väg än i spår.

Eftersom infrastrukturinvesteringar ofta är mycket stora och tar lång tid att färdigställa, är det dock svårt att få en rättvisande bild baserad på en i sammanhanget relativt kort period. Fördelningen mellan väg och spår skulle kunna se helt annorlunda ut när Förbifart Stockholm är klar.

## Källor

SFS (2004:629) Lagen om trängselskatt

Trafikverket (2019 a): E-postkontakt med Eric Holmvik, Trafikverket

Trafikverket (2019 b): <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Trangselskatt--infrastrukturavgifter/trangselskatt-i-stockholm/>

Transportstyrelsen (2019): E-postkontakt med Samuel Granath, utredare  
Transportstyrelsen