



## Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur

---

### Sammanfattning

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i proposition 2017/18:74 Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur.

I propositionen lämnas förslag på ett antal förändringar av trängselskatten i Stockholms innerstad och på Essingeleden. Regeringen föreslår bl.a. att det ska införas ytterligare en skattebelagd tidsperiod på morgonen, klockan 6.00–6.29 och att skattebeloppen för vissa tidsperioder ska höjas. Regeringen föreslår också att trängselskatten ska differentieras under hög- och lågsäsong och att det ska införas höjda skattebelopp under högsäsong. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska enligt förslaget högst kunna uppgå till 135 kronor under högsäsong. Vidare föreslås att skatt ska tas ut för de fem första vardagarna utom lördag i juli samt för dagar före vissa helgdagar. Syftet med förändringarna är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, och att bidra till en utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten efter avdrag för system- och administrationskostnader. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.

I betänkandet finns tre reservationer.

#### *Behandlade förslag*

Proposition 2017/18:74 Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur.

Sex yrkanden i följdmotioner (SD, L).

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund .....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	4
Utskottets överväganden.....	7
Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur.....	7
Användning av intäkterna från trängselskatten m.m. ....	8
Reservationer .....	11
1. Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur, punkt 1 (SD).....	11
2. Användning av intäkterna från trängselskatten m.m., punkt 2 (SD).....	11
3. Användning av intäkterna från trängselskatten m.m., punkt 2 (L) .....	12
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	14
Propositionen .....	14
Följdmotionerna .....	14
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	15

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## **1. Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur**

Riksdagen antar regeringens förslag till

lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2017/18:74 och avslår motion 2017/18:3965 av Olle Felten och David Lång (båda SD) yrkande 1.

*Reservation 1 (SD)*

## **2. Användning av intäkterna från trängselskatten m.m.**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:3965 av Olle Felten och David Lång (båda SD) yrkandena 2–4 och

2017/18:3966 av Mathias Sundin m.fl. (L) yrkandena 1 och 2.

*Reservation 2 (SD)*

*Reservation 3 (L)*

Stockholm den 8 mars 2018

På skatteutskottets vägnar

*Per Åsling*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Per Åsling (C), Jörgen Hellman (S), Cecilia Widegren (M), Maria Strömkvist (S), Helena Bouveng (M), Peter Persson (S), Olle Felten (SD), Fredrik Schulte (M), Rasmus Ling (MP), Lotta Finstorp (M), Anna Johansson (S), David Lång (SD), Mathias Sundin (L), Larry Söder (KD), Patrik Lundqvist (S) och Erik Ezelius (S).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2017/18:74 Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur. Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1.

I ärendet har väckts två motioner, 2017/18:3965 och 2017/18:3966, som återges i bilaga 1.

## Bakgrund

Regeringen tillsatte den 1 juli 2014 en särskild utredare, som ska fungera som förhandlingsperson och som bl.a. ska ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra aktörer i Stockholms län om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande (dir. 2014:106). En framställan från regeringens förhandlingsperson inkom till regeringen i augusti 2017. I framställan lämnas förslag om vissa förändringar av trängselskatten i Stockholm. Till framställan har bilagts två underlagsrapporter från Trafikverket: Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder och Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen. Förhandlingspersonen har på regeringens uppdrag ingått ett ramavtal med Stockholms läns landsting, Huddinge kommun, Solna kommun, Stockholms kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun daterat den 21 april 2017 om finansiering och medfinansiering i syfte att öka tillgängligheten och bostadsbyggandet i storstäderna. Avtalet träder i kraft när det har undertecknats av samtliga parter och under förutsättning att bl.a. regeringen och i förekommande fall riksdagen godkänner det. Medfinansiering från staten inkluderar även medel från förändrade och breddade intäkter från trängselskatt i Stockholms län.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

### *Utökad trängselskatt*

Regeringen föreslår att det ska införas ytterligare en skattebelagd tidsperiod på morgonen, klockan 6.00–6.29, då en trängselskatt på 15 kronor ska tas ut och att skattebeloppen för tidsperioderna 6.30–6.59 respektive 7.00–7.29 ska höjas till 25 kronor respektive 35 kronor i Stockholms innerstad och 22 kronor respektive 30 kronor på Essingeleden. Regeringen föreslår vidare att trängselskatten ska differentieras under hög- och lågsäsong. Med högsäsong avses perioderna den 1 mars–dagen före midsommarafton och den 15 augusti–30 november. Med lågsäsong avses övrig tid. För högsäsong föreslås att höjda skattebelopp ska införas. Skattebeloppen ska för respektive nivå under

högsäsong uppgå till 11 kronor, 15 kronor, 20 kronor, 30 kronor och 45 kronor i Stockholms innerstad och 11 kronor, 15 kronor, 20 kronor, 27 kronor och 40 kronor på Essingeleden. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska enligt förslaget högst uppgå till 135 kronor under högsäsong. Vidare föreslås att skatt ska tas ut för de fem första vardagarna utom lördag i juli samt att skatt ska tas ut för dag före långfredagen, dag före Kristi himmelfärdsdag och dag före alla helgons dag. Slutligen föreslår regeringen att skatt även ska tas ut för dag före första maj och dag före nationaldagen under förutsättning att dagarna infaller på en vardag utom lördag.

När det gäller hur de ökade intäkterna ska användas föreslår regeringen att medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten, efter avdrag för system- och administrationskostnader, bör delfinansiera utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet. I det kommittédirektiv genom vilket regeringen beslutade att tillsätta en förhandlingsperson (dir. 2014:106) anges att storstadsregionernas tillväxt förutsätter effektiva och hållbara trafiksystem och förtätning som ger attraktiva städer och dynamiska arbetsmarknadsregioner för människor och företag. Ramavtalet som tecknades den 21 april 2017 om finansiering och medfinansiering i syfte att öka tillgängligheten och bostadsbyggandet i storstäderna omfattar följande skyldighet för Stockholms läns landsting att bygga ut kollektivtrafiken i Stockholmsområdet: tunnelbanan Älvsjö–Fridhemsplan, Roslagsbanan till city, Spårväg syd och tunnelbanestation Hagalund. Berörda kommuner åtar sig att själva eller genom någon annan markägare eller exploatör uppföra bostäder samt att tillhandahålla viss utpekad infrastruktur för cykeltrafik. Som en förutsättning för finansieringen av projektet och som alla parter står bakom finns förändrade och breddade trängselskatter. Avtalet träder i kraft när det undertecknats av samtliga parter och under förutsättning att regeringen och i förekommande fall riksdagen godkänner det.

### *Effekter för den enskilde, företagen och miljön*

Förslagen innebär sammantaget en högre beskattning för en arbetspendlare som färdas med bil i Stockholmsområdet. Den årliga ökade kostnaden för trängselskatt beräknas till mellan 1 750 kronor och 3 350 kronor per år. Regeringen menar att de ökade kostnaderna begränsas för de privatbilister som har avdragsrätt för resor mellan bostad och arbetsplats. Trafikminskningar till följd av förändringarna av trängselskatten innebär dessutom förbättrad framkomlighet och minskade kötider, vilket är positiva effekter som tillfaller trafikanter i hela Stockholmsregionen.

Regeringen konstaterar att förslagen innebär en viss ökning av företagens totala kostnader för trängselskatt. Den årliga ökade kostnaden för trängselskatt beräknas till 5 025 kronor per år. Regeringen uppskattar dock att effekterna för samtliga företag är små. De ökade skattkostnaderna begränsas i och med att företagen har avdragsrätt för trängselskatt. De ökade administrativa kostnaderna bedöms som små då företagen debiteras månadsvis och förslagen

sannolikt endast medför ytterligare hantering av fakturor i samband med betalning av trängselskatt i juli månad. Dessutom innebär trafikminskningar till följd av förslaget även förbättrad framkomlighet och minskade kötider, vilket är positiva effekter som tillfaller företagen. Effekterna på det regionala näringslivet beror också på hur skatten återförs till regionen.

Förändringarna av trängselskatten i Stockholm medför att koldioxidutsläppen förväntas minska i samma utsträckning som trafiken i regionen minskar. Biltrafiken ger även upphov till andra miljöeffekter såsom buller och utsläpp av bl.a. partiklar och kolväten. De föreslagna åtgärdernas påverkan på dessa andra miljöeffekter bedöms vara små.

### *Offentlig-finansiella effekter*

Förslagen om ändrade trängselskatter beräknas sammantaget öka bruttoskatteintäkterna med ca 330 miljoner kronor per år fr.o.m. den 1 januari 2020.

Överskottet av trängselskatten i Stockholm finansierar i dag vissa infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen såsom Förbifart Stockholm och tunnelbaneutbyggnaden. Överskottet beräknas som intäkterna som erhålls från trängselskatt minus system- och administrationskostnaderna. Det ytterligare överskott av trängselskatten som förslaget medför bör delfinansiera utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet.

### *Övriga effekter*

Förslagen bedöms inte få några betydande sysselsättningseffekter. Av de personbilar som ägs av fysiska personer står män som ägare till knappt två tredjedelar, vilket tyder på att en höjning av trängselskatten påverkar män mer än kvinnor.

# Utskottets överväganden

## Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag till förändringar av trängselskatten i Stockholms innerstad och på Essingeleden och avslår motionsförslaget om att inte införa förändringar av trängselskatten.

Jämför reservation 1 (SD).

### Propositionen

I propositionen lämnas förslag på ett antal förändringar av trängselskatten i Stockholms innerstad och på Essingeleden. Regeringen föreslår bl.a. att det ska införas ytterligare en skattebelagd tidsperiod på morgonen, klockan 6.00–6.29 och att skattebeloppen för vissa tidsperioder ska höjas. Regeringen föreslår också att trängselskatten ska differentieras under hög- och lågsäsong och att det ska införas höjda skattebelopp under högsäsong. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska enligt förslaget högst kunna uppgå till 135 kronor under högsäsong. Vidare föreslås att skatt ska tas ut för de fem första vardagarna utom lördag i juli samt för dagar före vissa helgdagar. Syftet med förändringarna är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till en utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten efter avdrag för system- och administrationskostnader. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.

### Motionen

I kommittémotion 2017/18:3965 av Olle Felten och David Lång (båda SD) yrkande 1 föreslås att propositionen ska avslås. Motionärerna anför att regeringen föreslår en mycket kraftig höjning av trängselskatten för de som behöver bilen för att ta sig till och från sina arbeten, för företag som är beroende av biltransporter för sin verksamhet och för andra som av olika skäl behöver använda bil för att transportera sig till och från Stockholm. Även genomfartstrafik som tvingas gå över Essingeleden drabbas av oskäliga avgifter. Motionärerna anför vidare att regeringens förslag är baserat på ett vagt underlag, är destruktivt och oseriöst och inte löser problemet med trängseln på vägarna.

## Utskottets ställningstagande

För att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm och för att bidra till en utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten föreslår regeringen ett antal förändringar av trängselskatten i Stockholms innerstad och på Essingeleden. Enligt regeringen bidrar de föreslagna förändringarna av trängselskatten 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.

Regeringen har lämnat ett lagförslag som föreslås träda i kraft den 1 januari 2020. Förslaget finns inte aviserat i budgetpropositionen för 2018 i de preliminära inkomstberäkningarna.

Riksdagens budgetprocess skapar förutsättningar för en samtidig behandling av inkomster och utgifter. Utskottet föreslår nu att riksdagen ska fatta beslut om ett lagförslag som ska träda i kraft 2020 och som påverkar skatteinkomsterna fr.o.m. detta år. Eftersom lagförslaget inte räknats med i den preliminära inkomstberäkningen i höstens budgetproposition åsidosätts det samlade prioriteringstillfälle som riksdagens budgetprocess syftar till. Även om det inte finns något i regleringen som hindrar att riksdagen i ett tidigt skede fattar beslut om lagförslag vill utskottet dock understryka vikten av att regeringen framöver lämnar lagförslag med budgetpåverkan så att syftet med rambeslutsprocessen och det samlade prioriteringstillfället kan värnas.

Utskottet har inget att invända mot regeringens förslag och tillstyrker därmed propositionen. Motionsförslaget avstyrks.

## Användning av intäkterna från trängselskatten m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en utredning av effekterna av trängselskatten, om en ändrad användning av intäkterna från trängselskatten och om att vissa fordon ska befrias från trängselskatt.

Jämför reservationerna (SD) och (L).

### Motionerna

I kommittémotion 2017/18:3965 av Olle Felten och David Lång (båda SD) yrkande 2 föreslås att riksdagen tillkännager för regeringen att effekterna av trängselskatten i Stockholms stad ska utredas. Motionärerna anför att regeringen föreslår en mycket kraftig höjning av trängselskatten för de som behöver bilen för att ta sig till och från sina arbeten, för företag som är beroende av biltransporter för sin verksamhet och för andra som av olika skäl behöver använda bil för att transportera sig till och från Stockholm. Även



genomfartstrafik som tvingas gå över Essingeleden drabbas av oskäligen avgifter. Motionärerna anför vidare att regeringens förslag är baserat på ett vagt underlag, är destruktivt och oseriöst och inte löser problemet med trängseln på vägarna. De föreslagna förändringarna bör därför enligt motionärerna föregås av en ordentlig utvärdering av resultatet av den befintliga trängselskatten, vilka sidoeffekter som förändringarna förväntas få samt en analys av vilka åtgärder som närmast leder till de uppsatta målen och som i första hand bör finansieras av den förväntade intäktsökningen.

Motionärerna föreslår vidare i yrkandena 3 och 4 att riksdagen ska tillkännage för regeringen att möjligheten att avsätta resurser från trängselskatten till uppbyggnad av strategiska resecenter för att förenkla byte mellan bil och kollektiva färdmedel ska utredas och att riksdagen ska tillkännage för regeringen att det bör avsättas resurser från trängselskatten för att snabba på bygget av Förbifart Stockholm. Motionärerna anför att syftet med skatten bör förtydligas och inriktas helt på att minska trängseln. Inbetalade trängselskatte-medel bör också enligt motionärerna användas för att förenkla för bilresenärer att växla mellan bil och kollektiva färdmedel. Initialt bör därför medlen användas till två huvudändamål. Det ena ändamålet är att skapa säkra resecenter med bevakad parkering i direkt anslutning till strategiska platser vid infartslederna till Stockholm. Det andra ändamålet är enligt motionärerna att snabba på bygget av Förbifart Stockholm, som skulle lösa många av de problem som uppstår genom att genomfartstrafiken i dag tvingas norrut på Essingeleden.

I kommittémotion 2017/18:3966 av Mathias Sundin m.fl. (L) yrkandena 1 och 2 föreslås att riksdagen tillkännager för regeringen att eldrivna lätta lastbilar, taxibilar och personbilar kan främjas genom att befrias från trängselskatt och att intäkterna från trängselskatten ska användas till medfinansiering av cykelinfrastruktur. Motionärerna anför att de i huvudsak ställer sig bakom propositionen, men att de vill framföra ytterligare synpunkter på hur trängselskatten bör förändras i framtiden. Miljöbilar ska gynnas i förhållande till bilar som drivs med fossila bränslen och det behövs skärpta krav på vilka bilar som ska anses vara miljöbilar. Motionärerna föreslår vidare att bilpooler och smart korttidshyra av miljöbilar ska främjas t.ex. genom enklare parkeringsregler, och eldrivna lätta lastbilar, taxibilar och personbilar kan främjas genom att befrias från trängselskatt. Motionärerna föreslår slutligen att intäkterna från trängselskatten ska användas till medfinansiering av cykelinfrastruktur.

### **Utskottets ställningstagande**

När det gäller användningen av intäkterna från trängselskatten finansierar överskottet av trängselskatten i Stockholm i dag vissa infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen, såsom Förbifart Stockholm och utbyggnaden av tunnelbanan. Överskottet utgörs av de intäkter som erhålls från trängselskatt efter avdrag för system- och administrationskostnader. Regeringen har gjort

bedömningen att det ytterligare överskott av trängselskatten som förslaget om förändrad trängselskatt medför bör delfinansiera utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet.

Utskottet ser inte något skäl att göra en annan bedömning än regeringen om användningen av de ökade intäkterna från trängselskatten. Motionsförslagen om en ändrad användning av intäkterna avstyrks därmed.

Under försöksperioden med trängselskatt i Stockholm undantogs vissa mindre förorenande bilar från skatteplikt. När skatten återinfördes stadigvarande behölls undantaget, men begränsades till att gälla under en övergångstid t.o.m. den 31 juli 2012. Miljöbilsundantaget omfattade bilar som drevs med el, gas eller etanol. Under hösten 2008 beslutade riksdagen som ett resultat av den s.k. Stockholmsöverenskommelsen att miljöbilsundantaget skulle upphöra den 1 januari 2009 i stället för den 1 augusti 2012 (bet. 2008/ 09:SkU6). För bilar som var undantagna från skatteplikt före den 1 januari 2009 och som dessförinnan var införda i vägtrafikregistret gällde undantaget fram till den 1 augusti 2012. Miljöbilsundantaget i trängselskatten avskaffades eftersom antalet undantagna personbilar och andelen passager med sådana bilar riskerade att underminera trängselskattens primära syfte att leda till minskad trängsel. Utskottet anser att fordonsskatten och drivmedelsskatten är lämpligare styrmedel än trängselskatten för att gynna miljöbilar.

Trafikanalys genomför på regeringens uppdrag löpande analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttaget inom olika delar av transportsektorn. Regeringen har konstaterat att det därutöver finns ett behov av en samlad bild av hur skatter och avgifter samverkar och styr användningen av transportsystemet. Trafikanalys har därför även fått regeringens uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om hur skatter och avgifter inom transportområdet bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås, med ett särskilt fokus på hur näringslivets konkurrenskraft påverkas i olika delar av landet. Uppdraget ska slutredovisas den 31 december 2018.

Utskottet, som utgår från att regeringen följer utvecklingen på trängsel-skatteområdet och återkommer med nödvändiga åtgärder vad gäller utredning och uppföljning, ser inte något skäl att föregripa det uppdrag som lämnats till Trafikanalys genom att rikta ett särskilt tillkännagivande till regeringen i frågan.

Utskottet avstyrker med det anförda samtliga motioner som behandlas i avsnittet i motsvarande delar.

# Reservationer

## 1. Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur, punkt 1 (SD)

av Olle Felten (SD) och David Lång (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Därmed bifaller riksdagen motion 2017/18:3965 av Olle Felten och David Lång (båda SD) yrkande 1 och avslår proposition 2017/18:74.

### *Ställningstagande*

Vi anser att regeringen föreslår en mycket kraftig höjning av trängselskatten för de som behöver bilen för att ta sig till och från sina arbeten, för företag som är beroende av biltransporter för sin verksamhet och för andra som av olika skäl behöver använda bil för att transportera sig till och från Stockholm. Även genomfartstrafik som tvingas gå över Essingeleden drabbas av oskäliga avgifter. Regeringens förslag är baserat på ett vagt underlag, är destruktivt och oseriöst och löser inte problemet med trängseln på vägarna. Propositionen ska därför avslås.

## 2. Användning av intäkterna från trängselskatten m.m., punkt 2 (SD)

av Olle Felten (SD) och David Lång (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion 2017/18:3965 av Olle Felten och David Lång (båda SD) yrkandena 2–4 och avslår motion 2017/18:3966 av Mathias Sundin m.fl. (L) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Vi anser att regeringen föreslår en mycket kraftig höjning av trängselskatten för de som behöver bilen för att ta sig till och från sina arbeten, för företag som är beroende av biltransporter för sin verksamhet och för andra som av olika skäl behöver använda bil för att transportera sig till och från Stockholm. Även genomfartstrafik som tvingas gå över Essingeleden drabbas av oskäliga avgifter. Regeringens förslag är baserat på ett vagt underlag, är destruktivt och oseriöst och löser inte problemet med trängseln på vägarna. Vi anser därför att de föreslagna förändringarna bör föregås av en ordentlig utvärdering av resultatet av den befintliga trängselskatten, vilka sidoeffekter som förändringarna förväntas få samt en analys av vilka åtgärder som närmast leder till de uppsatta målen och som i första hand bör finansieras av den förväntade intäktsökningen. Riksdagen bör därför tillkännage för regeringen att effekterna av trängselskatten i Stockholms stad ska utredas.

Sverigedemokraterna anför vidare att syftet med skatten bör förtydligas och inriktas helt på att minska trängseln. Inbetalade trängselskattemedel bör också enligt Sverigedemokraterna användas för att förenkla för bilresenärer att växla mellan bil och kollektiva färdmedel. Initialt bör därför medlen användas till två huvudändamål. Det ena ändamålet är att skapa säkra resecenter med bevakad parkering i direkt anslutning till strategiska platser vid infartslederna till Stockholm. Det andra ändamålet är att snabba på bygget av Förbifart Stockholm, som skulle lösa många av de problem som uppstår genom att genomfartstrafiken i dag tvingas norrut på Essingeleden. Riksdagen ska därför tillkännage för regeringen att möjligheten att avsätta resurser från trängselskatten till uppbyggnad av strategiska resecenter för att förenkla byte mellan bil och kollektiva färdmedel ska utredas och att det bör avsättas resurser från trängselskatten för att snabba på bygget av Förbifart Stockholm.

### **3. Användning av intäkterna från trängselskatten m.m., punkt 2 (L)**

av Mathias Sundin (L).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3966 av Mathias Sundin m.fl. (L) yrkandena 1 och 2 samt avslår motion

2017/18:3965 av Olle Felten och David Lång (båda SD) yrkandena 2–4.

### *Ställningstagande*

Liberalerna anför att de i huvudsak ställer sig bakom propositionen, men att de vill framföra ytterligare synpunkter på hur trängselskatten bör förändras i framtiden. Miljöbilar ska gynnas i förhållande till bilar som drivs med fossila bränslen, och det behövs skärpta krav på vilka bilar som ska anses vara miljöbilar. Liberalerna föreslår vidare att bilpooler och smart korttidshyra av miljöbilar ska främjas t.ex. genom enklare parkeringsregler och eldrivna lätta lastbilar, taxibilar och personbilar kan främjas genom att befrias från trängselskatt. Liberalerna föreslår slutligen att intäkterna från trängselskatten ska användas till medfinansiering av cykelinfrastruktur. Riksdagen bör därför tillkännage för regeringen att eldrivna lätta lastbilar, taxibilar och personbilar kan främjas genom att befrias från trängselskatt och att intäkterna från trängselskatten ska användas till medfinansiering av cykelinfrastruktur.

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2017/18:74 Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur:*

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

### Följdmotionerna

*2017/18:3965 av Olle Felten och David Lång (båda SD):*

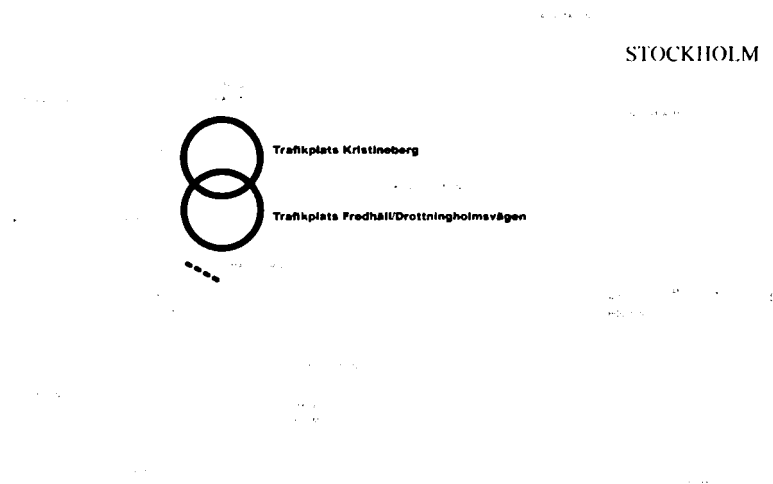
1. Riksdagen avslår propositionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda effekterna av trängselskatten i Stockholms stad och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att avsätta resurser från trängselskatten till uppbyggnad av strategiska resecenter för att förenkla byte mellan bil och kollektiva färdmedel och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avsätta resurser från trängselskatten för att snabba på bygget av Förbifart Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3966 av Mathias Sundin m.fl. (L):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vilka fordon som ska omfattas av trängselskatt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade regler för användningen av trängselavgifter och tillkännager detta för regeringen.



## Essingeleden



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 kartorna. I fråga om kartan som benämns Essingeleden gäller detta för passage på Essingeleden över den streckade linjen på kartan, dock inte för trafik till och från Drottningholmsvägen öster om Essingeleden eller till och från Lindhagensgatan.

*Dag före helgdag och under juli månad ska ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.*



## Stockholms innerstad

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.30–6.59	15
7.00–7.29	25
7.30–8.29	35
8.30–8.59	25
9.00–9.29	15
9.30–14.59	11
15.00–15.29	15
15.30–15.59	25
16.00–17.29	35
17.30–17.59	25
18.00–18.29	15

## Essingeleden

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.30–6.59	15
7.00–7.29	22
7.30–8.29	30
8.30–8.59	22
9.00–9.29	15
9.30–14.59	11
15.00–15.29	15
15.30–15.59	22
16.00–17.29	30
17.30–17.59	22
18.00–18.29	15

3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 105 kronor.

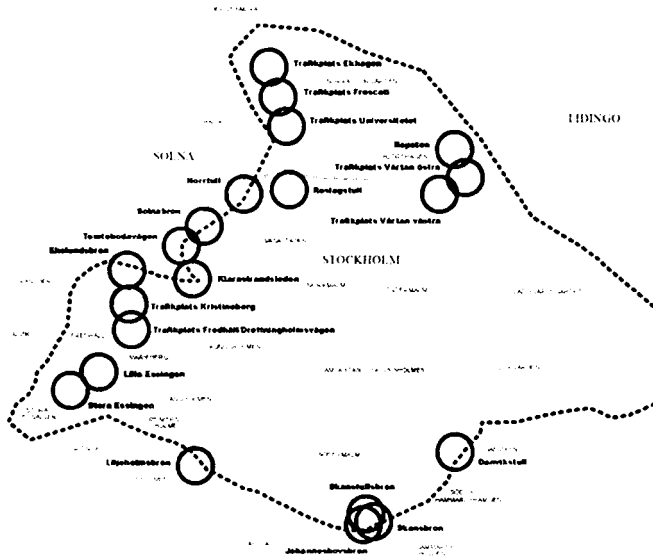
*Föreslagen lydelse*

Bilaga 1

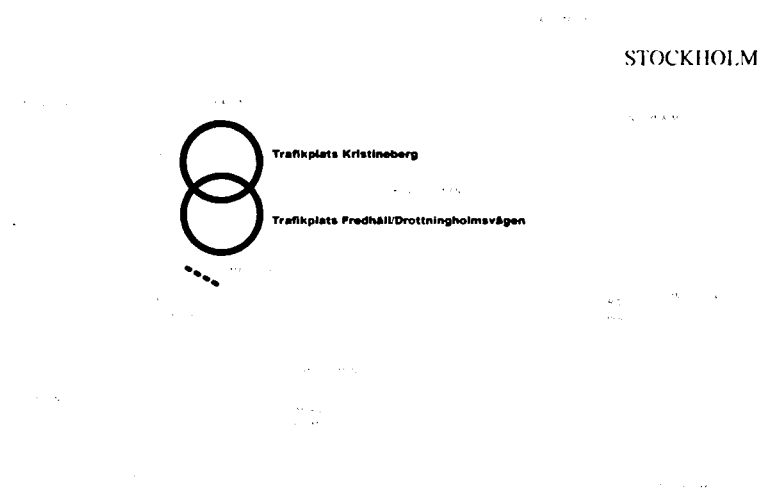
Stockholms kommun

1. Kartor av vilka det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.

Stockholms innerstad



## Essingeleden



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 kartorna. I fråga om kartan som benämns Essingeleden gäller detta för passage på Essingeleden över den streckade linjen på kartan, dock inte för trafik till och från Drottningholmsvägen öster om Essingeleden eller till och från Lindhagensgatan.

Dag före helgdag ska, *om inget annat framgår av tredje eller fjärde stycket*, ingen skatt tas ut.

*Skatt ska tas ut för*

- dag före långfredagen,*
- dag före Kristi himmelsfärdsdag, och*
- dag före alla helgons dag.*

*Skatt ska även tas ut för, om de infaller på en vardag utom lördag,*

- dag före första maj och*
- dag före nationaldagen.*

Under juli månad ska ingen skatt tas ut *förutom för de fem första vardagarna utom lördag i den månaden.*

Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

*Med högsäsong avses 1 mars–dagen före midsommarafton och 15 augusti–30 november. Med lågsäsong avses övrig tid.*

## Stockholms innerstad

Tider klockan	Skattebelopp kronor <i>lägsäsong</i>	<i>Skattebelopp</i> <i>kronor</i> <i>högsäsong</i>
6.00–6.29	15	15
6.30–6.59	25	30
7.00–8.29	35	45
8.30–8.59	25	30
9.00–9.29	15	20
9.30–14.59	11	11
15.00–15.29	15	20
15.30–15.59	25	30
16.00–17.29	35	45
17.30–17.59	25	30
18.00–18.29	15	20

## Essingeleden

Tider klockan	Skattebelopp kronor <i>lägsäsong</i>	<i>Skattebelopp</i> <i>kronor</i> <i>högsäsong</i>
6.00–6.29	15	15
6.30–6.59	22	27
7.00–8.29	30	40
8.30–8.59	22	27
9.00–9.29	15	20
9.30–14.59	11	11
15.00–15.29	15	20
15.30–15.59	22	27
16.00–17.29	30	40
17.30–17.59	22	27
18.00–18.29	15	20

3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 105 kronor *under lågsäsong* och 135 kronor *under högsäsong*.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2020.

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