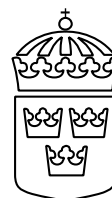


# Regeringens proposition 2017/18:74



## Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur

---

Prop.  
2017/18:74

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 21 december 2017

*Stefan Löfven*

*Per Bolund*  
(Finansdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ett antal förändringar av trängselskatten i Stockholms innerstad och på Essingeleden. Det införs ytterligare en tidsperiod på morgonen, klockan 6.00–6.29, för vilken skatt ska tas ut och skattebeloppen för vissa tidsperioder höjs. Det föreslås att trängselskatten differentieras på högsäsong och lågsäsong och att det införs höjda skattebelopp för högsäsong. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil kan högst 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 i lagen (2004:629) om trängselskatt föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.

## Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	10
4	Bakgrund.....	10
5	Höjd trängselskatt för Stockholms innerstad och Essingeleden samt trängselskatt första veckan i juli och dag före vissa helgdagar.....	11
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	17
7	Användning av de ökade intäkterna från trängselskatten.....	17
8	Konsekvenser.....	19
8.1	Effekter för den enskilde, företagen och miljön .....	21
8.2	Offentligfinansiella effekter .....	23
8.3	Övriga effekter .....	24
9	Författningskommentar.....	25
9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	25
Bilaga 1	Lagförslaget i remissen .....	26
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna .....	32
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 21 december 2017 .....	33

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2017/18:74

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

## Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att bilaga 1 till lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

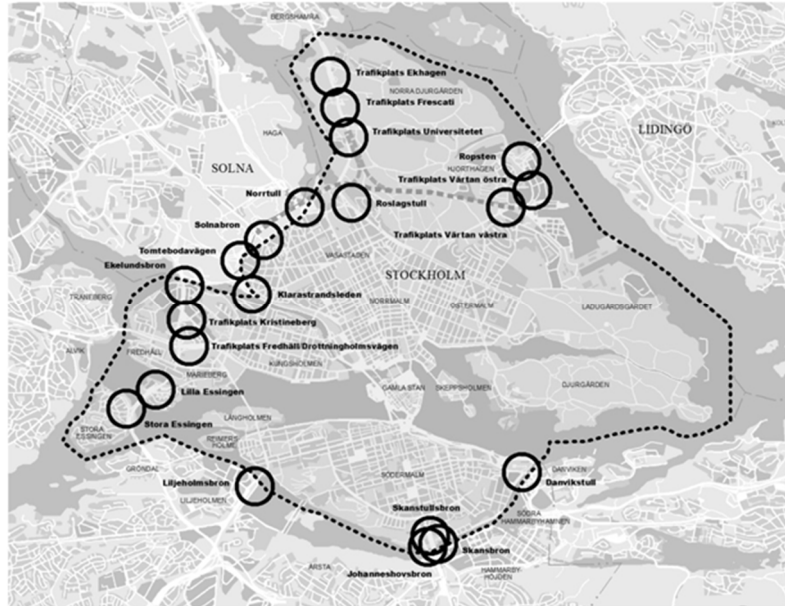
*Nuvarande lydelse*

Bilaga 1<sup>1</sup>

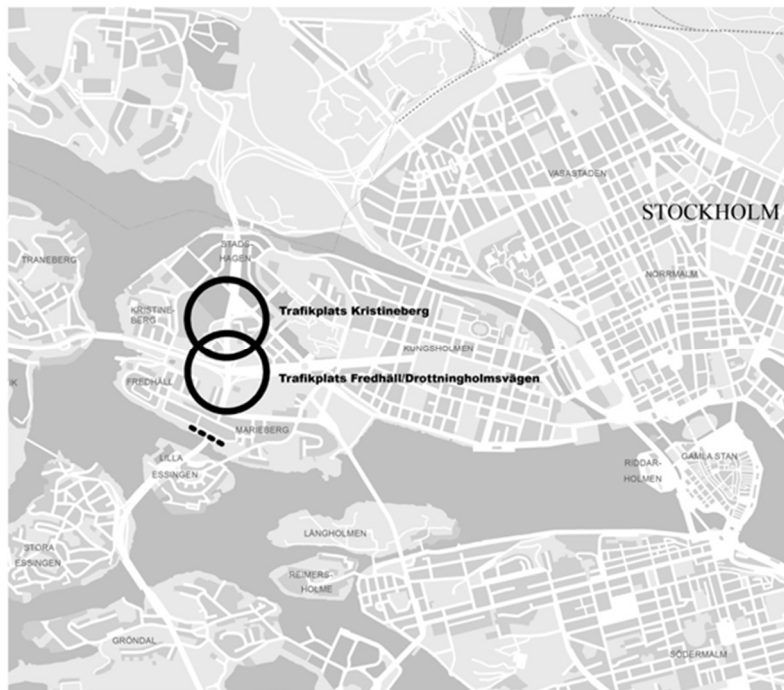
Stockholms kommun

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

Stockholms innerstad



<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:248.



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.*

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

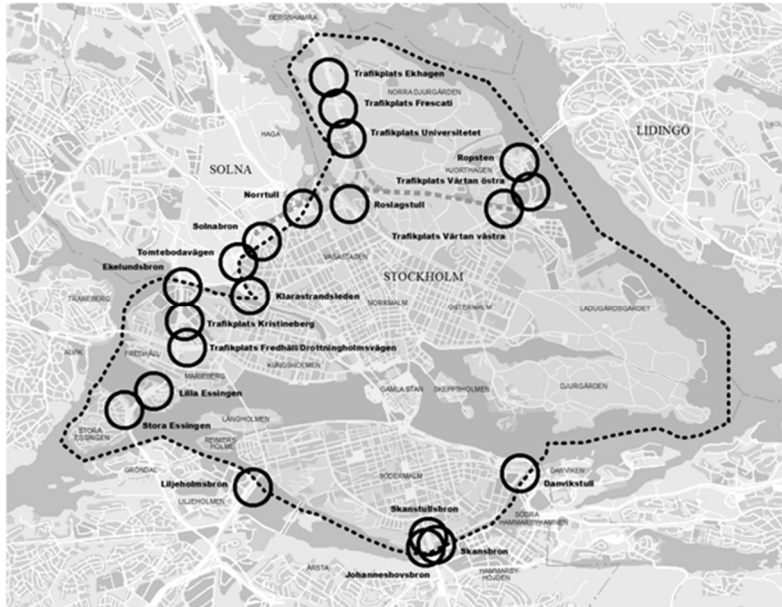
Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.30–6.59	15
7.00–7.29	22
7.30–8.29	30
8.30–8.59	22
9.00–9.29	15
9.30–14.59	11
15.00–15.29	15
15.30–15.59	22
16.00–17.29	30
17.30–17.59	22
18.00–18.29	15

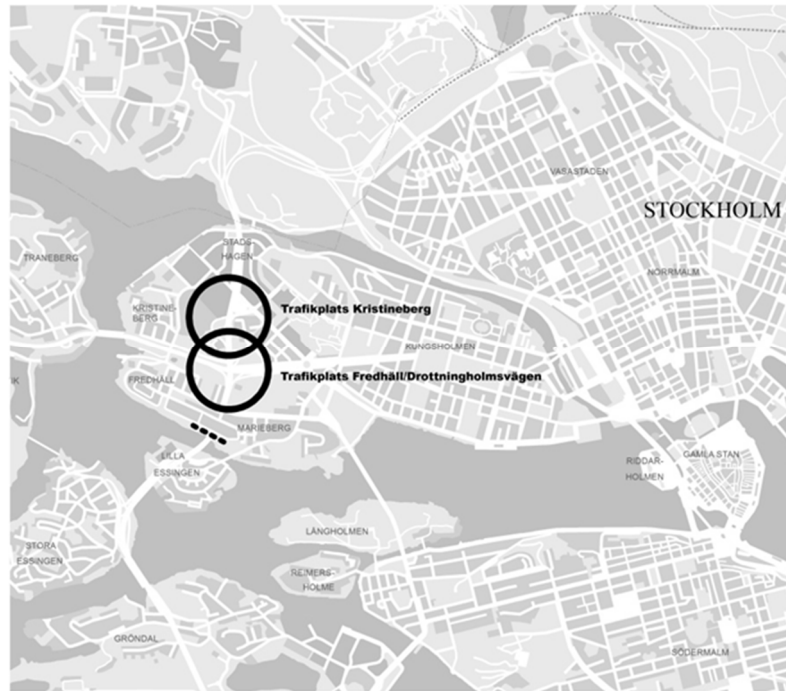
3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 105 kronor.

Stockholms kommun

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

Stockholms innerstad





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 himmelfärdsdag, 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.*



Tider klockan	Skattebelopp kronor <i>lågsäsong</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>lågsäsong</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.

### 3 Ärendet och dess beredning

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 berörda aktörer i Stockholms län kring åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande (dir. 2014:106). Regeringen beslutade den 17 juli 2014 om vissa tilläggsdirektiv till nämnda direktiv (dir. 2014:113). En framställan från regeringens förhandlingsperson inkom till regeringen i augusti 2017. I framställan lämnas förslag om vissa förändringar gällande trängselskatt i Stockholm. Till framställan har bilagts två underlagsrapporter från Trafikverket: Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder och Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen?.

Framställan har remissbehandlats tillsammans med ett förslag till lagtext och tillhörande författningsskott. Lagförslaget i remissen finns i *bilaga 1*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr Fi2017/03387/S2). 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 avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande. Förhandlingspersonen betecknar sig Sverigeförhandlingen i avtalet. Avtalet finns tillgängligt i Näringsdepartementet. 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.

#### *Lagrådet*

Propositionens lagförslag är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande.

### 4 Bakgrund

Med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt kan tids- och platsrelaterade skatter tas ut i Stockholm och Göteborg. I bilaga 1 till lagen framgår var de skattebelagda betalstationerna i Stockholm är placerade. Passage vid en sådan betalstation under vissa tidpunkter på vardagar utom lördagar föranleder skattskyldighet med de belopp som anges i bilagan, dock inte dag före helgdag eller under juli månad. Huvudsyftet med trängselskatten är att öka framkomligheten för vägtrafiken. Trängselskatten bidrar 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. Prop. 2017/18:74

I Stockholms innerstad tas trängselskatt ut vid passage av en betalstation med 11 kronor klockan 9.30–14.59. Ett skattebelopp om 15 kronor tas ut klockan 6.30–6.59, 9.00–9.29, 15.00–15.29 och 18.00–18.29. Vid passage klockan 7.00–7.29, 8.30–8.59, 15.30–15.59 och 17.30–17.59 tas ett belopp om 25 kronor ut och vid passage klockan 7.30–8.29 och 16.00–17.29 tas trängselskatt ut med 35 kronor. På Essingeleden gäller detsamma med den skillnaden att ett belopp om 22 kronor tas ut vid de tider då 25 kronor tas ut i Stockholms innerstad och att 30 kronor tas ut vid de tider då 35 kronor tas ut i Stockholms innerstad. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil uppgår till högst 105 kronor.

I regeringens direktiv till Sverigeförhandlingen anges att förhandlingspersonen ska ingå överenskommelser med berörda kring åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i berörda län. Det anges även att behovet av justeringar i trängselskatten med hänsyn till överenskomna åtgärder ska analyseras och, om ett sådant behov finns, ska sådana justeringar ingå i överenskommelserna. Trafikverket har bistått förhandlingspersonen och tagit fram en rapport. Rapporten har använts som underlag för förslaget i framställan. Förhandlingspersonen anför i framställan att de föreslagna åtgärderna förväntas minska trängseln och förbättra framkomligheten i vägnätet. Förhandlingspersonen anför även att de ökade intäkterna från trängselskatten kan användas 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 kommun, Stockholms kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun.

## 5 Höjd trängselskatt för Stockholms innerstad och Essingeleden samt trängselskatt första veckan i juli och dag före vissa helgdagar

**Regeringens förslag:** Det införs ytterligare en tidsperiod på morgonen, klockan 6.00–6.29, för vilken skatt ska tas ut med 15 kronor och skattebeloppen för tidsperioderna klockan 6.30–6.59 respektive klockan 7.00–7.29 höjs till 25 kronor respektive 35 kronor i Stockholms innerstad och 22 kronor respektive 30 kronor på Essingeleden. Trängselskatten differentieras på högsäsong och lågsäsong. Med högsäsong avses perioden 1 mars–dagen före midsommarafton och 15 augusti–30 november. Med lågsäsong avses övrig tid. För högsäsong införs höjda skattebelopp. 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 högst uppgå till 135 kronor under högsäsong.

Skatt ska tas ut för de fem första vardagarna utom lördag i juli. Skatt ska tas ut för dag före långfredagen, dag före Kristi himmelfärdsdag 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.

**Förslaget i framställan:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Bland de remissinstanser som är parter i ramavtalet tillstyrker *Solna kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun, Österåkers kommun* och *Stockholms läns landsting* förslaget. *Huddinge kommun* och *Stockholms kommun*, som också är parter i ramavtalet, har inget att invända mot förslaget som sådant. *Naturvårdsverket, Trafikverket, Trafikanalys, Naturskyddsföreningen, Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Svensk Kollektivtrafik* och *Sveriges Kommuner och Landsting* tillstyrker eller tillstyrker i allt väsentligt förslaget. *Kammarrätten i Stockholm, Länsstyrelsen i Stockholms län, Kronofogdemyndigheten, Konkurrensverket, Haninge kommun, Nacka kommun, Norrtälje kommun, Nynäshamns kommun, Sollentuna kommun, Upplands Väsby kommun, BIL Sweden* och *Sveriges Åkeriföretag* har inget att invända mot förslaget om förändringar av trängselskatten. *Förvaltningsrätten i Stockholm, Transportstyrelsen* och *Södertälje kommun* har synpunkter på eller invänder mot vissa delar av förslaget om förändringar av trängselskatten. *Skatteverket, Danderyds kommun, Lidingö kommun, Salems kommun, Sigtuna kommun, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Stockholms Handelskammare, Svenskt Näringsliv* och *Sveriges Bussföretag* avstyrker eller har en negativ inställning till förslaget om förändringar av trängselskatten.

*Förvaltningsrätten i Stockholm, Länsstyrelsen i Stockholms län, Naturvårdsverket, Trafikverket, Nacka kommun, Nynäshamns kommun, Stockholms kommun, BIL Sweden, Naturskyddsföreningen, Naturskyddsföreningen i Stockholms län* och *Svenskt Näringsliv* pekar på vikten av att huvudsyftet med skatten bör vara trafikstyrning och inte finansiering av ny infrastruktur. *Naturvårdsverket* bedömer att de föreslagna höjningarna inte är tillräckliga. *Naturskyddsföreningen* och *Naturskyddsföreningen i Stockholms län* anser att höjningarna är otillräckliga mot bakgrund av att det i prognoserna inte har beaktats hur trafikflödena kommer att påverkas av att kostnaden per kilometer för att köra bil är på väg nedåt. Det diskuteras inte heller hur förslaget kan komma att samverka med andra justeringar av systemet, t.ex. förslaget till ändring av reglerna gällande förmån av betald trängselskatt och översynen av reglerna för reseavdrag. Även *Motormännens Riksförbund* saknar en analys av hur förslaget till ändring av reglerna gällande förmån av betald trängselskatt förväntas påverka den totala trafikmängden. *Stockholms Handelskammare* för fram att det inte finns någon analys av hur befintliga eller i närtid genomförbara styrmedel, kopplat till vägtrafik, påverkar behoven av att förändra trängselskatten.

*Naturvårdsverket* anser att införandet av trängselskatt på Södra Länken bör inkluderas i förslaget. Även *Trafikverket* vill särskilt framhålla förslaget att införa trängselskatt i Södra Länken. *Trafikanalys* ifrågasätter att andra av *Trafikverket* utredda förslag har valts bort, t.ex. en anpassning av skattenivåerna på Essingeleden. *Lidingö kommun* ifrågasätter om trängselsituationen i Stockholms innerstad är av sådan art att det motiverar att trängselskatt tas ut redan från kl. 06.00. *Södertälje kommun* godtar inte förslaget att ta ut skatt under första veckan i juli. *Förvaltningsrätten i Stockholm*, *Skatteverket*, *Transportstyrelsen*, *Naturskyddsföreningen*, *Naturskyddsföreningen i Stockholms län* och *Sveriges Bussföretag* har synpunkter på systemets komplexitet och att åtgärder som gör det mer komplicerat ska undvikas. *Skatteverket* och *Transportstyrelsen* menar att utgångspunkten är att åtgärder som inför nya skillnader mellan systemet i Stockholm och Göteborg inte bör införas. *Förvaltningsrätten i Stockholm* för fram att bestämmelsen bör hänvisa till helgdagen första maj i stället för till datumet den 1 maj. *Förvaltningsrätten* för även fram att det bör övervägas om inte tidsintervallerna 7.00–7.29 och 7.30–8.29 i respektive tabell kan skrivas ihop till ett intervall. *Transportstyrelsen* anför att en tänkbar förenkling t.ex. skulle kunna vara att låta skattenivån under de dagar före helgdagar som blir skattepliktiga följa hög- och lågtrafikperioderna. *Sigtuna kommun* anser att öppnandet av Förbifart Stockholm skulle kunna vara ett tillfälle att genomföra en översyn av systemet. *Sveriges Bussföretag* föreslår att trängselskattesystemet bör lämnas oförändrat till Förbifart Stockholm och en östlig förbindelse är klar och att systemets utformning därefter bör utredas i sin helhet. *Svenskt Näringsliv* anser att systemet bör utvärderas innan ändringar genomförs och att en helhetsbedömning måste inkludera en konsekvensanalys av det totala skatte- och avgiftsuttaget och därav följande kostnadsläge och konkurrensförmåga för berörda trafikslag och branscher. *Stockholms Handelskammare* föreslår att trängselskattesystemet utvärderas innan förslag lämnas om styrmedlets framtid. *BIL Sweden* saknar en konsekvensanalys mot bakgrund av att det belopp som bilister tvingas betala i marginalskatter enligt forskning är dubbelt så högt som de skador biltrafiken åstadkommer samhället. *Lidingö kommun* och *Sveriges Bussföretag* ifrågasätter om fördelningseffekten av förslaget är rimlig. *Trafikverket* förtydligar att den årliga angivna intäkten om 325 miljoner kronor endast är beräknad för 2020 och att det råder osäkerhet för tid därefter. *Kammarrätten i Stockholm* noterar att eventuella konsekvenser för domstolarnas arbetsbelastning inte har beaktats.

*Regelrådet* finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. *Regelrådet* finner att redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är bristfällig. *Regelrådet* finner även att redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch och redovisningen av förslagets administrativa kostnader är bristfällig. Det finns ingen redovisning av de totala kostnaderna som kommer att belasta företagen, vilket är en brist. Därutöver finner *Regelrådet* att redovisningen av förslagets andra kostnader och påverkan på företagens verksamhet, redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag, redovisningen av regleringens påverkan på företagen i

andra avseenden och redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning är bristfällig.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringens förhandlingsperson föreslår att trängselskatt tas ut en halvtimme tidigare på morgonen. Det föreslås att det införs ytterligare en tidsperiod på morgonen, klockan 6.00–6.29, för vilken skatt ska tas ut med 15 kronor och att skattebeloppen för tidsperioderna klockan 6.30–6.59 respektive klockan 7.00–7.29 höjs till 25 kronor respektive 35 kronor i Stockholms innerstad och 22 kronor respektive 30 kronor på Essingeleden. Förhandlingspersonen föreslår även högre skattenivåer under högtrafikmånaderna. Skattebeloppen föreslås för högtrafikmånaderna i Stockholms innerstad uppgå till 11 kronor per passage klockan 9.30–14.59, 15 kronor per passage klockan 6.00–6.29, 20 kronor per passage klockan 9.00–9.29, 15.00–15.29 och 18.00–18.29, 30 kronor per passage klockan 6.30–6.59, 8.30–8.59, 15.30–15.59 och 17.30–17.59 samt 45 kronor per passage klockan 7.00–8.29 och 16.00–17.29. På Essingeleden föreslås skattebeloppen för högtrafikmånaderna uppgå till 11 kronor per passage klockan 9.30–14.59, 15 kronor per passage klockan 6.00–6.29, 20 kronor per passage klockan 9.00–9.29, 15.00–15.29 och 18.00–18.29, 27 kronor per passage klockan 6.30–6.59, 8.30–8.59, 15.30–15.59 och 17.30–17.59 samt 40 kronor per passage klockan 7.00–8.29 och 16.00–17.29. Maxbeloppet föreslås bli 135 kronor per fordon och dag under högtrafikmånaderna. Två tabeller över förändringarna finns i avsnitt 8. Förhandlingspersonen föreslår slutligen att trängselskatt tas ut första veckan i juli och dagar före vissa helgdagar. Vad gäller förslaget om trängselskatt dag före vissa heldagar föreslås att skattenivån ska motsvara lågtrafikmånadernas nivåer även om dagarna infaller under högtrafikmånaderna. Förslagen grundar sig på den underlagsrapport som tagits fram av Trafikverket.

Enligt ramavtalet den 21 april 2017 om finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande finns förändrade och breddade trängselskatter som alla parter står bakom som en förutsättning för finansieringen av projektet. Det anges i avtalet att intäkterna från trängselskatter baseras på Trafikverkets beräkningar och utgår från att en första justering av trängselskatt i Stockholm genomförs 2020 och successivt till 2045. Vidare framgår att beräkningen utgår från dagens penningvärde 2016 och att intäkterna, upplysningsvis, är beräknade utifrån förutsättningarna halvtimme tidigare på morgonen, högre avgiftsnivå under högtrafikmånaderna, första veckan i juli och dag före helgdag. Staten ska enligt avtalet bidra med intäkter från trängselskatten med ett belopp om totalt 7 500 miljoner kronor.

Regeringens förhandlingsperson för fram att 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. Trafikverket anger i sin underlagsrapport att trängselskatt är ett styrmedel som syftar till att minska trängseln och förbättra framkomligheten i vägnätet. En väl utformad trängselskatt gör att vissa resenärer väljer att resa på ett annat sätt, någon annanstans 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 (helt eller delvis) kompenserade genom kortare restider. Ett trängselskattesystem medför dock i de flesta fall att bilisters tillgänglighet minskar då kostnaden för trängselskatt inte fullt ut kompenseras av de förbättrade restiderna. I ett väl utformat system är nettoförsämringen för bilisterna lägre än intäkterna som tillfaller staten, vilket sammanvägt ger en samhällsekonomisk nytta. Regeringen anser att såväl de synpunkter som framförs av förhandlingspersonen som de synpunkter som framförs av Trafikverket är väl avvägda.

Beträffande förslaget att ta ut trängselskatt en halvtimme tidigare på morgonen anger Trafikverket i sin underlagsrapport att i befintligt system tas trängselskatt ut från klockan 06.30 på morgonen, dock börjar köppbyggnaden tidigare på morgonen på delar av vägnätet. Enligt underlagsrapporten påverkar köppbyggnad innan klockan 06.30 även trafiken senare under eftermiddagen, vilket gör att det skulle kunna vara motiverat att införa trängselskatt tidigare på morgonen för att fördröja köppbyggnaden och öka framkomligheten senare på morgonen. Det anges att breddning av trängselskatteperioden innebär att trängselskatt tas ut redan från klockan 06.00 i stället för från klockan 06.30. För att det ska bli en jämnare ökning av trängselskattenivåerna ökas även nivåerna klockan 06.30–07.30, dvs. perioden med högsta trängselskattenivån under förmiddagen blir längre. Eftersom det råder hög trängsel, främst i norrgående riktning på Essingeleden och i Södra länken, bedömer Trafikverket att åtgärden har mycket goda trafikstyrande effekter och leder till förbättrad framkomlighet genom minskade köer och fördröjd köppbyggnad. Effekten bedöms alltså påverka under hela förmiddagens högttrafikperiod. Regeringen instämmer i dessa bedömningar och anser att den av förhandlingspersonen föreslagna skattenivån för den nya tidsperioden klockan 6.00–6.29 är väl avvägd. Även de föreslagna höjningarna av skattenivåerna för tidsperioderna klockan 6.30–6.59 respektive klockan 7.00–7.29 är väl avvägda. *Förvaltningsrätten i Stockholm* har föreslagit att tidsintervallerna klockan 7.00–7.29 och klockan 7.30–8.29 i tabellerna slås ihop till ett tidsintervall vilket regeringen väljer att följa.

När det gäller förslaget om högre skattenivåer under högttrafikmånaderna anges i underlagsrapporten att det i dagsläget fortfarande är trängsel i innerstaden och på Essingeleden under högttrafikperioderna, vilket skulle kunna motivera en höjning av trängselskatten. Nivån på trängseln varierar dock under året. Under sensvåren, sommaren och hösten är trafikflödena och trängseln i vägnätet generellt större än under vinterhalvåret. Det är även fler trafikantgrupper som delar på utrymmet under denna tid av året vilket leder till ökad trängsel i trafiksystemet. Därför skulle det enligt Trafikverket kunna vara motiverat att säsongsanpassa trängselskattenivån. Av miljöskäl finns det också motiv till att höja nivån på våren (från mars) då partikelhalterna ökar till följd av dubbdäck i kombination med torra vägbanor. Att variera trängselskatten under året bedöms av Trafikverket ge goda trafikstyrande effekter. Trafikvolymerna bedöms minska i stora delar av Stockholm, framför allt på Essingeleden men även på infarter till innerstaden såsom Liljeholmsbron, Johanneshovsbron och Tranebergsbron. Detta gör att

vägnätet avlastas och trängseln minskar. Regeringen anser därför att det är motiverat att föreslå höjda skattenivåer för de perioder då Trafikverket bedömer att det föreligger högtrafik och att de föreslagna skattenivåerna är väl avvägda. Baserat på kunskap om framkomlighet i befintligt trafiksystem bedömer Trafikverket att perioderna från vecka 10 till midsommar och från 15 augusti till 30 november är högtrafikperioder. Undantag är dag före helgdag. Regeringen föreslår att begreppet högsäsong används i stället för högtrafikperiod och att begreppet, för att underlätta tillämpningen av bestämmelsen, definieras som perioden 1 mars–dagen före midsommarafton och 15 augusti–30 november.

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. Trafikverket anger dock i sin underlagsrapport att ur ett underhållsperspektiv skulle perioden kunna kortas med någon vecka samt att trafikvolymerna och trängseln i systemet under delar av juli bedöms vara på samma nivåer som under andra tider på året då trängselskatt tas ut. I underlagsrapporten anges vidare att det kan ge vissa positiva trafikstyrande effekter att införa trängselskatt under första veckan i juli. Det får enligt regeringens mening således anses motiverat att införa trängselskatt även under första veckan i juli. Regeringen anser att bestämmelsen, för att underlätta tillämpningen, bör utformas på så sätt att skatt tas ut för de fem första vardagarna utom lördag i juli. När de fem första vardagarna utom lördag i juli räknas, räknas inte lördag med. Om den 1 juli infaller på en fredag är de fem första vardagarna således fredag, måndag, tisdag, onsdag och torsdag.

I det befintliga trängselskattesystemet tas trängselskatt inte ut på helgdagar och dagar före helgdagar. Enligt Trafikverkets underlagsrapport är trafikvolymerna och trängseln på vissa dagar innan helgdagar ungefär lika hög som under vanliga vardagar. Därför skulle det kunna vara motiverat att införa trängselskatt även under några av dessa dagar. De dagar före helgdagar som det anses motiverat att ta ut trängselskatt för är skärtorsdagen, valborgsmässafton, dagen före Kristi himmelfärdsdag, dagen före nationaldagen och dagen före alla helgons dag. Åtgärden bedöms av Trafikverket ha goda trafikstyrande effekter om den införs för de fem dagar som beskrivits under förutsättning att dessa infaller på en vardag. Regeringen instämmer i Trafikverkets bedömning och föreslår att skatt ska tas ut för dag före långfredagen, dag före Kristi himmelfärdsdag, 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. Förhandlingspersonen föreslår att skattenivån för dessa dagar före vissa heldagar ska motsvara lågtrafikperiodens nivåer även om dagarna infaller under högtrafikperioden. Regeringen anser, i likhet med *Transportstyrelsen*, att en sådan konstruktion skulle göra systemet svårbedömt för de skattskyldiga och att det således inte är motiverat att göra undantag från de för perioden i övrigt gällande skattenivåerna.

I framställan föreslås att en kontrollstation för trängselskatten införs vart fjärde år samt att Trafikverket i samband med detta bör redogöra för vilka konsekvenser de nivåer som Trafikverket då föreslår skulle få för trafikflöden och trängselskattens intäkter under de kommande fyra åren och hur förändringarna i trängselskatt påverkar behovet av andra åtgärder



och investeringar i Stockholms transportsystem. De remissinstanser som har yttrat sig över förslaget om kontrollstation är i grunden positiva till det. Regeringen följer emellertid löpande utvecklingen på trängselskatteområdet bl.a. genom sina myndigheter. Det finns inga skäl för att ändra detta tillvägagångssätt.

De synpunkter som förs fram av *Kammarrätten i Stockholm, Trafikverket, Regelrådet, Lidingö kommun, BIL Sweden, Motormännens Riksförbund, Naturskyddsföreningen, Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Stockholms Handelskammare, Svenskt Näringsliv* och *Sveriges Bussföretag* och som avser förslagets konsekvenser, behandlas i avsnitt 8.

Förslaget föranleder ändringar i bilaga 1 till lagen om trängselskatt.

## 6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Ändringarna i lagen om trängselskatt ska träda i kraft den 1 januari 2020. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla i fråga om passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

**Förslaget i framställan:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga remissinstanser har synpunkter på ikraftträdandet eller övergångsbestämmelsen.

**Skälen för regeringens förslag:** I ramavtalet den 21 april 2017 om finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande anges att intäkterna från trängselskatter utgår från att en första justering av trängselskatt i Stockholm genomförs 2020. Regeringen föreslår därför att ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2020. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla i fråga om passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

## 7 Användning av de ökade intäkterna från trängselskatten

**Regeringens bedömning:** Medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten, efter avdrag för system- och administrationskostnader, bör delfinansiera utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet.

**Bedömningen i framställan:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Haninge kommun, Sigtuna kommun, Sollentuna kommun* och *Södertälje kommun* lyfter fram att det är viktigt att de ökade intäkterna blir till nytta för medborgarna i hela regionen. *Länsstyrelsen i Stockholms län, Danderyds kommun, Huddinge kommun, Norrtälje*

*kommun, Salems kommun, Sigtuna kommun, Stockholms kommun, Upplands Väsby kommun, Österåkers kommun och Stockholms Handelskammare* anser att intäkterna inte ska ses som en del av den statliga finansieringen utan behandlas som regional medfinansiering. *Lidingö kommun, Salems kommun, BIL Sweden, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Motorbranschens Riksförbund* och *Sveriges Bussföretag* ifrågasätter valet av de infrastruktursatsningar som intäkterna ska användas till eller anser att de ökade intäkterna ska användas till andra infrastruktursatsningar. *Motormännens Riksförbund* anser att finansieringsmodellens tidsperiod bör tillåtas förlängas och inte vara låst till 23 år eftersom det är svårt att i förväg veta hur trafikmängd och resmönster förändras över en längre tid.

**Skälen för regeringens bedömning:** 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. Enligt ramavtalet den 21 april 2017 om finansiering och medfinansiering avseende ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande omfattas följande åtaganden för Stockholms läns landsting att bygga ut kollektivtrafiken i Stockholmsområdet av avtalet: 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 finns med förändrade och breddade trängselskatter som alla parter står bakom. Avtalet träder i kraft när det undertecknats av samtliga parter och under förutsättning att regeringen och i förekommande fall riksdagen godkänner det.

Avtalet är flerårigt. Genomförandet av de aktuella kollektivtrafikobjekten ska finansieras med medel från parterna om 25 100 miljoner kronor (inklusive riskavsättning om 2 100 miljoner kronor) i prisnivå januari 2016. Enligt avtalet ska staten bidra med intäkter från trängselskatten med ett belopp om 7 500 miljoner kronor, vilket enligt avtalet utgör statlig medfinansiering. Trängselskatteintäkterna är beräknade utifrån de intäktsökningar som förslaget i avsnitt 5 bedöms medföra. Se även avsnitt 8 för de årliga intäktsökningarna. Därutöver ska staten enligt avtalet via anslag på statsbudgeten bidra med ytterligare medfinansiering om 7 028 miljoner kronor (exklusive statens andel av riskavsättning om 1 382 miljoner kronor) och övriga parter med resterande medel. De ökade intäkter som förslaget i avsnitt 5 bedöms medföra är således en förutsättning för de infrastrukturinvesteringar som förhandlats fram. För det fall kostnaden för de aktuella kollektivtrafikobjekten, med undantag för tunnelbanestation Hagalund, överstiger projektmedlen ska parterna, exklusive Solna stad, efter gemensamt beslut i den styrelse, som parterna enligt avtalet ska samverka i, tillskjuta ytterligare medel upp till ett tak om totalt 25 100 miljoner kronor. Respektive parts kostnadsökningsansvar, fördelningen parterna emellan och dess fördelning på de olika kollektivtrafikobjekten preciseras i en bilaga till avtalet. Enligt fördelningen uppgår statens andel till högst 1 382 miljoner kronor. När

det gäller tunnelbanestation Hagalund ansvarar Solna stad respektive Stockholms läns landsting för att bekosta eventuella kostnadsökningar i proportion till insatta investeringsmedel upp till ett tak på 15 procent av den totala investeringskostnaden om 1 200 miljoner kronor. Därutöver svarar Stockholms läns landsting för finansiering och anskaffning av fordon, depåer och depåanslutningar till en kostnad om 5 100 miljoner kronor. Utanför dessa medel ligger kommunernas bostadsåtaganden och åtaganden att tillhandahålla infrastruktur för cykeltrafik.

Mot denna bakgrund bedömer regeringen att medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten, efter avdrag för system- och administrationskostnader, bör delfinansiera utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet.

## 8 Konsekvenser

I propositionen föreslås ett antal förändringar av trängselskatten i Stockholms innerstad och på Essingeleden. Det föreslås att det införs ytterligare en tidsperiod på morgonen, klockan 6.00–6.29, för vilken skatt ska tas ut och att skattebeloppen för vissa tidsperioder höjs. Det föreslås att trängselskatten differentieras på högsäsong och lågsäsong och att det införs höjda skattebelopp för högsäsong. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil föreslås högst uppgå till 135 kronor under högsäsong. Vidare föreslås att skatt ska tas ut för de fem första vardagarna utom lördag i juli samt för dag före vissa helgdagar. Skattebeloppen före och efter föreslagna förändringar redovisas i tabell 8.1 och tabell 8.2. Nedan följer en konsekvensanalys av förslagen.

**Tabell 8.1 Trängselskattebelopp för befintligt och föreslaget system, Stockholms innerstad**

Kronor per passage

Tidsintervall	Trängselskattebelopp		
	Befintligt system	Föreslaget system	
		Lågsäsong <sup>1</sup>	Högsäsong <sup>1</sup>
6.00–6.29	0	15	15
6.30–6.59	15	25	30
7.00–7.29 <sup>2</sup>	25	35	45
7.30–8.29 <sup>2</sup>	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

<sup>1</sup>Med högsäsong avses 1 mars–dagen före midsommarafton och 15 augusti–30 november. Med lågsäsong avses övrig tid.

<sup>2</sup>I det föreslagna systemet ersätts tidsintervallen klockan 7.00–7.29 och klockan 7.30–8.29 av ett intervall, klockan 7.00–8.29. För att uppnå jämförbarhet i tabellen redovisas skattebeloppen med tidsintervall enligt befintligt system.

**Tabell 8.2 Trängselskattebelopp för befintligt och föreslaget system, Essingeleden**

Kronor per passage

Tidsintervall	Trängselskattebelopp		
	Befintligt system	Föreslaget system	
		Lågsäsong <sup>1</sup>	Högsäsong <sup>1</sup>
6.00–6.29	0	15	15
6.30–6.59	15	22	27
7.00–7.29 <sup>2</sup>	22	30	40
7.30–8.29 <sup>2</sup>	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

<sup>1</sup>Med högsäsong avses 1 mars–dagen före midsommarafton och 15 augusti–30 november. Med lågsäsong avses övrig tid.

<sup>2</sup>I det föreslagna systemet ersätts tidsintervallen klockan 7.00–7.29 och klockan 7.30–8.29 av ett intervall, klockan 7.00–8.29. För att uppnå jämförbarhet i tabellen redovisas skattebeloppen med tidsintervall enligt befintligt system.

Förslagen innebär sammantaget en högre beskattning för en arbetspendlare i Stockholmsområdet. För en privatbilist med två beskattade passager i Stockholms innerstad till och från arbetet under vardagar beräknas uttaget av trängselskatt med nuvarande lagstiftning till mellan 11 250 kronor och 15 750 kronor per år. Beräkningen grundas på att trängselskatt betalas i intervallet 25 till 35 kronor per passage under 225 arbetsdagar.

För en privatbilist med två beskattade passager i Stockholms innerstad under vardagar beräknas uttaget av trängselskatt med förslagen till mellan 13 000 kronor och 19 100 kronor per år. Beräkningen grundas på att trängselskatt betalas i intervallet 25 till 35 kronor per passage under lågsäsong och i intervallet 30 till 45 kronor under högsäsong. Skatteuttaget beräknas ske under 230 vardagar, varav 80 dagar under lågsäsong och 150 dagar under högsäsong. Den årliga ökade kostnaden för trängselskatt beräknas således till mellan 1 750 kronor och 3 350 kronor per år. Antalet beräknade dagar ökar med förslagen jämfört med nuvarande lagstiftning, eftersom även dagar före vissa helgdagar och ytterligare dagar i juli inräknas. *Lidingö kommun* och *Sveriges Bussföretag* ifrågasätter om fördelningseffekterna av förslagen är rimliga. Regeringen menar dock 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.

För företag utgör trängselskatt oftast en begränsad del av de totala kostnaderna. De ekonomiska effekterna varierar också mellan olika typer av verksamheter. Det kan konstateras att förslagen innebär en viss ökning av företagens totala kostnader för trängselskatt. För företag vars fordon kommer upp i den maximala nivån på 105 kronor per dygn som skatten tas ut, beräknas uttaget av trängselskatt med nuvarande lagstiftning till 23 625 kronor per år. Med förslaget om höjningen under högrafikmånaderna blir det maximala beloppet 135 kronor per dygn och skatteuttaget beräknas till 28 650 kronor per år. Den årliga ökade kostnaden för trängselskatt beräknas således till 5 025 kronor per år. *Regelrådet* anför att redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch och redovisningen av förslagets administrativa kostnader är bristfällig. Därutöver finner *Regelrådet* att analysen är bristfällig främst vad gäller hänsyn till små företag vid reglernas utformning. År 2016 kunde runt 48 procent av de totala trängselskatteintäkterna hänföras till passager med fordon som ägs av företag. Förslaget påverkar i huvudsak de näringssektorer som i hög grad är beroende av vägtransporter i Stockholmsregionen. En närmare analys av trängselskattens påverkan på olika trafikantgrupper har inte genomförts. Regeringen uppskattar dock att effekterna för samtliga företag är små. De ökade skattekostnaderna 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.

*BIL Sweden* saknar en konsekvensanalys mot bakgrund av att det belopp som bilister tvingas betala i marginalsatter enligt forskning är dubbelt så högt som de skador biltrafiken åstadkommer samhället. Även *Svenskt Näringsliv* anser att en justering av trängselskatten bör föregås av en helhetsbedömning som inkluderar en konsekvensanalys av det totala skatte- och avgiftsuttaget och därav följande kostnadsläge och konkurrensförmåga för berörda trafikslag och branscher. Trafikanalys genomför på regeringens uppdrag löpande analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttaget inom olika delar av transportsektorn. Regeringen konstaterar 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 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.

Till följd av förslagen i denna proposition bedöms den årliga minskningen i trafikarbete under vardagar uppgå till ca två procent i Stockholm innerstad och ca en halv procent i regionen. Trafiken över trängselskattesnittet för Stockholms innerstad och på Essingeleden minskar med tre procent i genomsnitt under ett genomsnittligt vardagsdygn när förändringarna av trängselskatten införs. Skillnader i trafikeffekterna bedöms vara stora beroende på tid på året. Störst effekt beräknas förändringar av trängselskatten få under högsäsong, framför allt under den tidiga morgonperioden på Essingeleden och i Södra länken. Under lågsäsong (vintermånader) förväntas små effekter på framkomligheten. *Motormännens Riksförbund* saknar en analys av hur förslaget till ändring av reglerna gällande förmån av betald trängselskatt förväntas påverka den totala trafikmängden. *Stockholms Handelskammare* framför att trängselskattesystemet bör utvärderas innan nya förslag lämnas och att det inte finns någon analys av hur befintliga eller i närtid genomförbara styrmedel, relaterade till vägtrafik, påverkar behovet av att förändra trängselskatten. *Naturskyddsföreningen* och *Naturskyddsföreningen i Stockholms län* anser att höjningarna är otillräckliga mot bakgrund av att det i prognoserna inte har beaktats hur trafikflödena kommer att påverkas av att kostnaden per kilometer för att köra bil är på väg nedåt. Det diskuteras inte heller hur förslaget kan komma att samverka med andra justeringar av systemet, t.ex. förslaget till ändring av reglerna gällande förmån av betald trängselskatt och översynen av reglerna för reseavdrag. Regeringen konstaterar att den sammantagna trafikförändringen är svårbedömd eftersom det är många faktorer som kan påverka trafikmängden framöver såsom större vägarbeten, införandet av andra styrmedel, förändrad miljölagstiftning, oljepriser och teknisk utveckling. Konsekvenser av förslaget om

ändringar av reglerna gällande förmån av betald trängselskatt redovisas i budgetpropositionen för 2018. Regeringen följer löpande utvecklingen på trängselskatteområdet bl.a. genom sina myndigheter.

Förändringarna av trängselskatten i Stockholm medför att koldioxidutsläppen förväntas minska i samma utsträckning som trafiken i regionen minskar. Från trafiken i regionen minskar därmed koldioxidutsläppen med ca en halv procent. 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.

## 8.2 Offentligfinansiella effekter

Förslagen om ändrade trängselskatter beräknas sammantaget öka bruttoskatteintäkterna med ca 330 miljoner kronor per år fr.o.m. den 1 januari 2020. Av dessa avser 80 miljoner kronor uttag av trängselskatt en halvtimme tidigare på morgonen, 200 miljoner kronor avser högre skattebelopp under högsäsong, 30 miljoner kronor avser uttag av trängselskatt de fem första vardagarna i juli och 20 miljoner kronor avser uttag av trängselskatt dag före vissa helgdagar. Intäktsförändringarna har beräknats utifrån underlag från Trafikverket som avser 2020. Det råder, enligt *Trafikverket*, osäkerhet om intäktsförändringarna för åren efter 2020. Därtill beräknas ökade intäkter från tilläggsavgiften preliminärt till 4 miljoner kronor fr.o.m. 2020. Skattebeslut vad avser ytterligare tidsperiod på morgonen, uttag de fem första vardagarna i juli och uttag dagar före vissa helgdagar beräknas leda till ett visst ökat antal tilläggsavgifter.

System- och administrationskostnaderna bedöms öka utifrån underlag från Trafikverket, Transportstyrelsen och Skatteverket. Enligt Trafikverket medför förslaget engångskostnader för informationsinsatser om 8 miljoner kronor. Enligt *Transportstyrelsen* medför förslaget utvecklingskostnader om ca 1 miljon kronor och ytterligare 5,2 miljoner kronor i ökade årliga kostnader. Enligt *Skatteverket* beräknas antalet ärenden öka med 3,5 procent, vilket innebär ökade hanteringskostnader om 480 000 kronor per år. Dessa kostnadsökningar avser ärenden som kommer in till Skatteverket och avser omprövning m.m. av trängselskatt i Stockholm. *Kammarrätten i Stockholm* noterar att eventuella konsekvenser för domstolarnas arbetsbelastning inte har beaktats. Förslaget bedöms medföra endast ringa merkostnader eller merarbete för de allmänna förvaltningsdomstolarna och Kronofogdemyndigheten. Sammantaget innebär förslaget engångskostnader om 9 miljoner kronor och årliga kostnader om ca 5,7 miljoner kronor. De tillkommande kostnaderna för Trafikverket, Transportstyrelsen, Skatteverket, samt eventuellt tillkommande kostnader för de allmänna förvaltningsdomstolarna och Kronofogdemyndigheten, ska finansieras inom respektive myndighets del av anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* under utgiftsområde 22.

Överskottet från trängselskatten i Stockholm finansierar i dag vissa infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen såsom bl.a. Förbifart

Stockholm och tunnelbaneutbyggnad. Överskottet beräknas som intäkterna som erhålls från trängselskatt minus system- och administrationskostnaderna. Det ytterligare överskott från trängselskatten, som förslaget i avsnitt 5 medför, bör delfinansiera utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet.

Möjlighet att göra avdrag för de skattekostnader som förslagen i denna proposition medför beräknas preliminärt ge ett årligt skattebortfall med 37 miljoner kronor, varav 34 miljoner kronor avser näringsidkare och 3 miljoner kronor avser privatpersoner. Slutligen innebär utbrytningen av trängselskatt ur bilförmånsberäkningen fr.o.m. den 1 januari 2018 att skatteintäkterna uppskattas öka med ytterligare ca 6 miljoner kronor 2020, vilket baseras på den totala ökningen av trängselskatteintäkter som kan hänföras till privata resor med förmånsbilar och de antaganden kring beteendeeffekter som redovisas i konsekvensanalysen till förslaget om ändringar av reglerna gällande förmån av betald trängselskatt i budgetpropositionen för 2018.

### 8.3 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. Även om en del av kostnaderna sannolikt omfördelas inom hushållen tyder detta på att en höjning av trängselskatten påverkar män mer än kvinnor. Förslagen bedöms dock endast marginellt bidra till att öka den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män. *Regerådet* finner att redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är bristfällig. De förändringar som föreslås i denna proposition omfattas som utgångspunkt av medlemsstaternas nationella kompetens. I artikel 9.1a i Europaparlamentets och Rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer anges att direktivet inte hindrar medlemsstaterna från att på ett icke diskriminerande sätt tillämpa avgifter som är särskilt utformade för att minska trängsel eller motverka miljöpåverkan, inklusive dålig luftkvalitet på vägar i tätbebyggda områden, inbegripet de vägar i det transeuropeiska nätet som går genom tätbebyggda områden. Ingen ändring föreslås enligt Europeiska kommissionens förslag till reviderat sådant direktiv. Regeringen bedömer också i övrigt att förslaget i denna proposition är förenligt med EU-rätten.



## 9.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

*Bilaga 1*

Första meningen i andra stycket i *punkten 2* delas upp på fyra stycken och den andra meningen i samma stycke flyttas till ett eget sjätte stycke. Det görs ett tillägg till det andra stycket på så sätt att det anges att ingen skatt ska tas ut dag före helgdag, om inget annat framgår av tredje eller fjärde stycket. I det nya *tredje stycket* görs en uppräkningslista över vissa dagar före helgdagar som skatt ska tas ut för. I det nya *fjärde stycket* görs en uppräkningslista över vissa dagar före helgdagar som skatt ska tas ut för, dock inte om dessa dagar infaller på lördagar. Vilka dagar som avses med de uppräknade helgdagarna framgår, med undantag för första maj, av lagen (1989:253) om allmänna helgdagar. Det görs även ett tillägg till det nya *femte stycket* på så sätt att skatt ska tas ut för de fem första vardagarna utom lördag i juli månad. När de fem första vardagarna utom lördag i juli räknas, räknas inte lördag med. Om den 1 juli infaller på en fredag är de fem första vardagarna således fredag, måndag, tisdag, onsdag och torsdag. Dessa tillägg innebär att antalet skattefria dagar på ett år minskar. Tabellerna i *punkten* ändras på så sätt att det införs två kolumner som gäller med vilket belopp skatt ska betalas. Av den ena kolumnen framgår med vilket belopp skatt ska betalas under lågsäsong och av den andra kolumnen framgår med vilket belopp skatt ska betalas under högsäsong. Vad som avses med hög- respektive lågsäsong framgår av ett nytt *sjunde stycke*. Tabellerna i *punkten* ändras även på så sätt att det införs ytterligare en tidsperiod på morgonen (klockan 6.00–6.29) för vilken skatt ska tas ut. Vidare höjs ett antal skattebelopp för vissa tidsperioder. Tidsintervallen klockan 7.00–7.29 och klockan 7.30–8.29 slås ihop till ett tidsintervall, klockan 7.00–8.29.

I *punkten 3* görs ett tillägg på så sätt att den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil högst ska uppgå till 135 kronor under högsäsong.

*Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser*

Lagen träder i kraft den 1 januari 2020. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

## Lagförslaget i remissen

Härigenom föreskrivs att bilaga 1 till lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

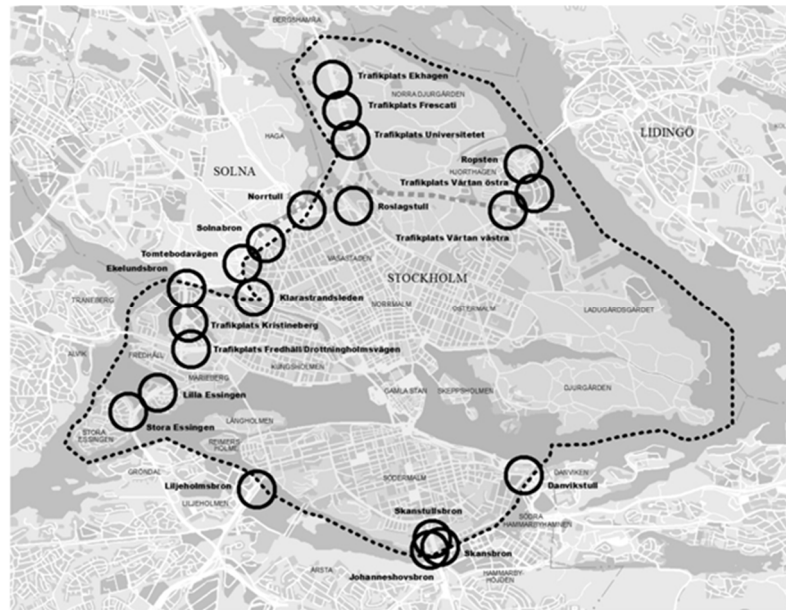
*Nuvarande lydelse*

Bilaga 1<sup>1</sup>

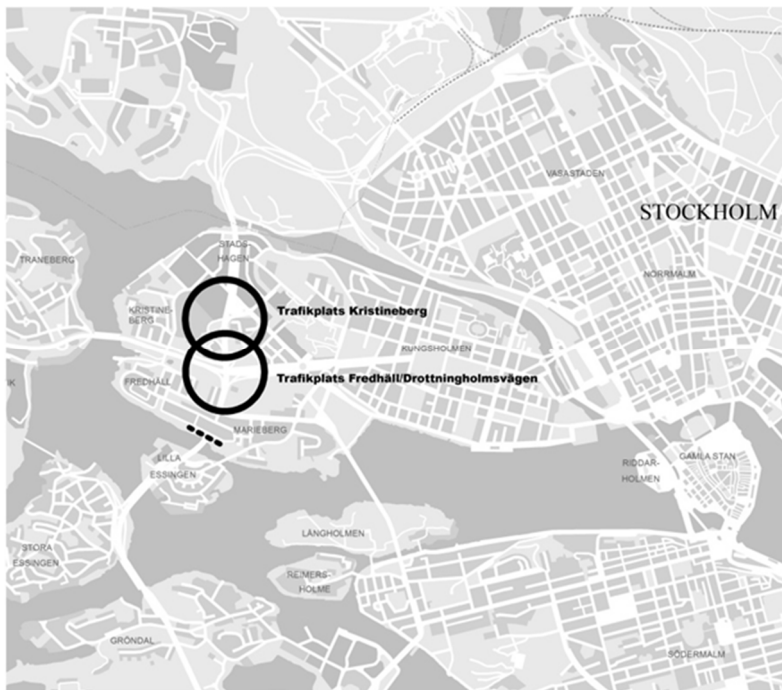
Stockholms kommun

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

Stockholms innerstad



<sup>1</sup> Senaste lydelse SFS 2014:248.



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.*

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

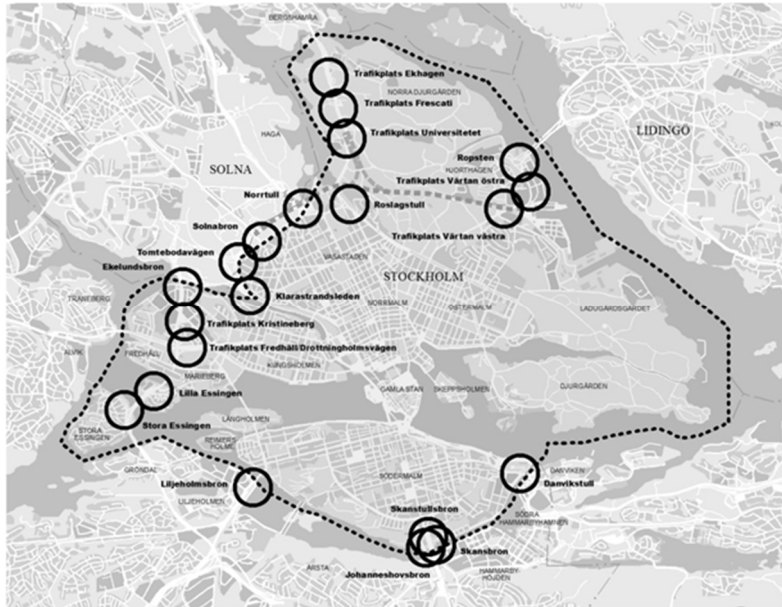
Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.30–6.59	15
7.00–7.29	22
7.30–8.29	30
8.30–8.59	22
9.00–9.29	15
9.30–14.59	11
15.00–15.29	15
15.30–15.59	22
16.00–17.29	30
17.30–17.59	22
18.00–18.29	15

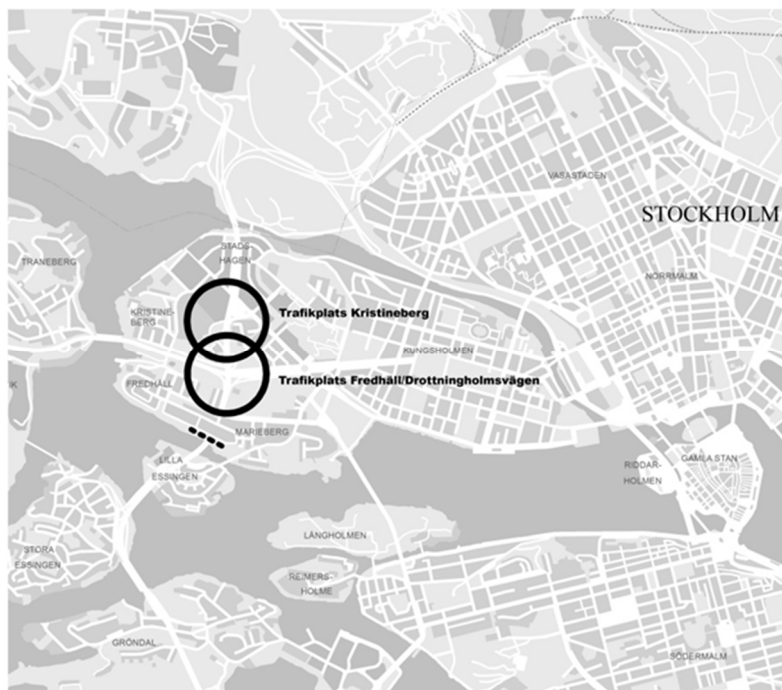
3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 105 kronor.

Stockholms kommun

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

Stockholms innerstad





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 himmelfärdsdag, och
- dag före alla helgons dag.

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

- dag före den 1 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.*

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
7.00–7.29	35	45
7.30–8.29	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
7.00–7.29	30	40
7.30–8.29	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 lägsäsong 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.

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden lämnats av Kammarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Stockholm, Länsstyrelsen i Stockholms län, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Regelrådet, Danderyds kommun, Haninge kommun, Huddinge kommun, Lidingö kommun, Nacka kommun, Norrtälje kommun, Nynäshamns kommun, Salems kommun, Sigtuna kommun, Sollentuna kommun, Solna kommun, Stockholms kommun, Södertälje kommun, Täby kommun, Upplands Väsby kommun, Vallentuna kommun, Österåkers kommun, Stockholms läns landsting, BIL Sweden, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Naturskyddsföreningen, Stockholms Handelskammare, Svensk Kollektivtrafik, Svenskt Näringsliv, Sveriges Bussföretag, Sveriges Kommuner och Landsting och Sveriges Åkeriföretag.

Därutöver har Naturskyddsföreningen i Stockholms län inkommit med yttrande.

Botkyrka kommun, Ekerö kommun, Järfälla kommun, Nykvarns kommun, Sundbybergs kommun, Tyresö kommun, Upplands-Bro kommun, Vaxholms kommun, Värmdö kommun, Föreningen Gröna Bilister, AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Svensk Handel, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet och Sveriges Transportindustriförbund har beretts tillfälle att yttra sig, men inte avhört.



## Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 21 december 2017

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden  
Y Johansson, M Johansson, Baylan, Bucht, Hultqvist, Regnér, Hellmark  
Knutsson, Bolund, Damberg, Bah Kuhnke, Shekarabi, Fridolin, Eriksson,  
Linde, Skog, Ekström, Eneroth

Föredragande: statsrådet Bolund

---

Regeringen beslutar proposition Förändrad trängselskatt i Stockholm för  
förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur