



Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker i betänkandet regeringens förslag i proposition 2010/11:133 Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg. Ändringarna innebär dels att det införs en s.k. flerpassageregulering, dvs. en bestämmelse som begränsar skatteuttaget om flera betalstationer passeras under en viss tidsperiod, dels ändringar av vissa betalstationers placering. Därutöver höjs skattebeloppen för att kompensera det intäktsbortfall som förändringarna medför.

Förslaget innebär ändringar i lagen (2004:629) om trängselskatt. De nya bestämmelserna träder i kraft den 1 januari 2012. De nya skattebeloppen ska börja tillämpas först den 1 januari 2015.

Till betänkandet har lämnats en reservation (SD) och ett särskilt yttrande (MP, V).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden	8
Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg	8
Reservation	10
Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg (SD)	10
Särskilt yttrande	12
Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg (MP, V)	12
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	13
Propositionen	13
Följdmotionen	13
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	14

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt. Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:133 och avslår motion 2010/11:Sk3.

Reservation (SD)

Stockholm den 7 juni 2011

På skatteutskottets vägnar

Henrik von Sydow

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Henrik von Sydow (M), Jennie Nilsson (S), Ulf Berg (M), Fredrik Olovsson (S), Lena Asplund (M), Christina Oskarsson (S), Fredrik Schulte (M), Gunnar Andréén (FP), Christina Karlsson (S), Karin Nilsson (C), Anders Karlsson (S), Jessika Vilhelmsson (M), Helena Leander (MP), Lars Gustafsson (KD), David Lång (SD), Jacob Johnson (V) och Peter Persson (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I ärendet behandlar utskottet regeringens proposition 2010/11:133 Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg och en motion (SD) som väckts med anledning av propositionen.

Regeringens och motionärernas förslag till riksdagsbeslut redovisas i bilaga 1. Regeringens förslag till lagtext återges i bilaga 2.

Bakgrund

Riksdagen har beslutat att trängselskatt ska tas ut i Göteborg fr.o.m. den 1 januari 2013 (prop. 2009/10:189, bet. 2009/10:SkU39). Syftet är att förbättra framkomligheten och miljön i Göteborg, men även att bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg, bl.a. Väst-länken och en ny älvförbindelse.

Arbetsgruppen som utredde införandet av trängselskatt i Göteborg ansåg att acceptansen för skatteuttaget skulle öka och en önskad trafikavledning skulle minska med en flerpassageregeln. I proposition 2009/10:189 uttalade regeringen att utgångspunkten var att en flerpassageregeln skulle införas och att regeringen skulle återkomma i frågan efter en mer omfattande analys.

Trafikverket tillsammans med avtalsparterna i Västsvenska paketet (ett samarbete mellan Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs stad, Region Halland, Västra Götalandsregionen, Västrafik och Trafikverket om en rad infrastruktursatsningar på kollektivtrafik, järnvägar och vägar) har utrett hur en flerpassageregeln bör utformas, vilka effekter den ger tillsammans med övriga delar av skatteuttaget och i vilken utsträckning tillämpningsområdet i sin helhet behöver justeras.

I december 2010 fick Finansdepartementet en framställan om revidering av skatteuttaget för Göteborg från Trafikverket (Fi2010/5664). I framställan föreslås att en flerpassageregeln införas och att tillämpningsområdet ändras.

I Finansdepartementets promemoria den 1 mars 2011, Vissa förändringar i trängselskatten i Göteborg, föreslås dels att en flerpassageregeln införas, dels att vissa betalstationers placering ändras. Därutöver föreslås att skattebeloppen höjs för att kompensera det intäktsbortfall som förändringarna medför.

Trängselskatt är enligt regeringsformen en skatt till staten. Riksdagen har exklusiv normgivningskompetens på skatteområdet. Riksdagens kompetens på området kan inte delegeras till en kommun.

I samband med att trängselskatt infördes i Stockholm på försök anförde regeringen i budgetpropositionen för 2002 (prop. 2001/02:1) att om kommuner och regioner efter beslut av en betydande majoritet gör framställ-

ning om att införa trängselavgifter som ett led i en bredare strategi för att komma till rätta med trafikens trängsel- och miljöproblem skulle regeringen bereda frågan.

Efter att riksdagen (bet. 2002/03:TU3) uttalat att det inte skulle finnas något krav på ”betydande majoritet” i kommunen för att trängselskatt ska kunna införas konstaterade regeringen (prop. 2003/04:145 s. 77) att Stockholms kommuns beslut att med enkel majoritet besluta om en försöksverksamhet med trängselavgifter uppfyllde riksdagens justerade krav. Regeringen förbehöll sig dock rätten att avgöra om och när ett förslag skulle lämnas till riksdagen.

Regeringen har i propositionen En reformerad grundlag (prop. 2009/10:80 s. 225) föreslagit att de konstitutionella hindren för kommunerna att meddela föreskrifter om trängselskatt ska tas bort. Riksdagen (bet. 2009/10:KU19 s. 57) har godtagit förslaget och uttalat:

Som regeringen framhåller bör det inte i grundlag läggas fast hur regleringen av parkeringsavgifter och trängselskatt framöver ska utformas. Frågan om och på vilket sätt möjligheten till delegation ska utnyttjas måste riksdagen ta ställning till genom lagstiftning efter sedvanlig beredning. Utskottet är inte berett att nu ta ställning till hur delegationen ska ske ...

Enligt budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1 finansplan och skattefrågor m.m. s. 145) avser regeringen att se över trängselskatten och bl.a. utreda förutsättningarna för en kommunal föreskriftsrätt för trängselskatt.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Flerpassageregeln

Om en bil passerar ytterligare betalstationer inom en 60-minutersperiod tas trängselskatt ut endast för den första passagen. Det skattebelopp som ska tas ut är det högsta belopp som gäller för en enskild gjord passage under denna period.

Trafikverket har analyserat tidsperioder om 30 respektive 60 minuter. Enligt Trafikverkets bedömning är en tidsperiod om 60 minuter under vilken endast en passage beskattas att föredra. Verket pekar på att det uppstår nya möjligheter att välja transportsätt för vissa resenärer om flerpassageregeln omfattar 60 minuter i stället för 30 minuter. Exempelvis kan det medföra att samåkning till arbete eller skola underlättas, men också att man försöker uträtta flera ärenden under samma resa.

Förändrat tillämpningsområde

Det beslutade tillämpningsområdet behöver justeras för att anpassa det till de ändrade trafikförhållanden som föranleds av flerpassageregeln och för att åtgärda svagheter i det nuvarande tillämpningsområdet.

Tillämpningsområdet på Hisingen görs mindre och kompletteras med betalstationer väster om vägsträckan E6–Kungälvleden mellan Tingstadsmotet och Bäckeboismotet. Ytterligare betalstationer placeras i Örgryteområdet och ett antal betalstationer i Örgryte flyttas söderut till Sankt Sigfridsgatan. Betalstationen på Götaälvbron tas bort.

Skattebeloppets storlek

En flerpasagereregulering och en förändring av tillämpningsområdet medför minskade skatteintäkter. Höjningar av skattebeloppen är nödvändiga för att intäktsmålet ska kunna nås med beaktande av nuvarande infrastrukturplaner.

Skattebeloppen höjs från 8 kr till 9 kr för passage kl. 6.00–6.29, 8.30–14.59 och 18.00–18.29, från 13 kr till 16 kr för passage kl. 6.30–6.59, 8.00–8.29, 15.00–15.29 och 17.00–17.59, och från 18 kr till 22 kr för passage kl. 7.00–7.59 och 15.30–16.59.

Lagförslaget

Förslaget innebär ändringar i bilaga 2 till lagen (2004:629) om trängsel-skatt. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2012. De ändrade skattebeloppen ska tillämpas först fr.o.m. den 1 januari 2015.

Konsekvenser

En flerpasagereregulering innebär en lägre beskattning för genomfartsresande, t.ex. arbetspendlare. Det ändrade tillämpningsområdet bör upplevas enklare och mer logiskt eftersom betalstationerna kommer att finnas i områden där det förekommer trängsel.

En flerpasagereregulering innebär en viss minskning av företagens totala kostnader. Kostnaden blir oförändrad för företag vars fordon kommer upp i maximiavgift varje dygn.

Sammantaget bedöms en flerpasagereregulering och ändrat tillämpningsområde medföra marginella förändringar av de övergripande effekter på trafiken och miljön som beskrivs i proposition 2009/10:189.

En mer precis beräkning än enligt proposition 2009/10:189 inklusive en flerpasagereregulering och ändrat tillämpningsområde visar på ett skattebortfall på ca 42 miljoner kronor. Investeringskostnaderna beräknas bli 30 miljoner kronor lägre med ett ändrat tillämpningsområde. Drifts- och underhållskostnaderna bedöms inte bli påverkade av ändringarna. Skatten har utformats för att över en 25-årsperiod generera 14 miljarder kronor netto. För att behålla intäktsnivån under perioden förutsätts att skatteuttaget justeras med hänsyn till prisutvecklingen (2 % per år). Med en flerpasagereregulering och ändrat tillämpningsområde minskar intäkterna varför skattebeloppen bör höjas 2015, lämpligen i samband med att beloppen indexerar.

Den utredning om trängselskatten som aviserades i budgetpropositionen för 2011 ska överväga behovet av ytterligare justeringar av skattebeloppen efter 2015. Utredaren ska också ta ställning till hur en skattskyldighet för utlandsregistrerade fordon kan utformas.

Utskottets överväganden

Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag till förändringar av uttaget av trängselskatt i Göteborg och avslår en motion om att propositionen ska avslås och att regeringen inte ska vidta några ytterligare åtgärder för att införa trängselskatt i Göteborg innan en lokal folkomröstning har genomförts.

Jämför reservation (SD) och särskilt yttrande (MP, V).

Propositionen

I propositionen föreslås förändringar av det framtida uttaget av trängselskatten i Göteborg. Dels föreslås en bestämmelse som begränsar skatteuttaget om flera betalstationer passeras under en viss tidsperiod, en s.k. flerpassagereregulering, dels föreslås ändringar av vissa betalstationers placering. Därutöver föreslås att skattebeloppen höjs för att kompensera det intäktsbortfall som förändringarna medför.

Förslaget innebär ändringar i lagen (2004:629) om trängselskatt som föreslås träda i kraft den 1 januari 2012. De nya skattebeloppen föreslås börja tillämpas den 1 januari 2015.

Motionen

I motion Sk3 av David Lång och Mikael Jansson (SD) yrkas att riksdagen avslår propositionen och tillkännager för regeringen att regeringen inte ska vidta några ytterligare åtgärder för att införa trängselskatt i Göteborg innan en lokal folkomröstning har genomförts.

Trängselskatt i Göteborg innebär enligt motionen en stor investering för samhället och får högst märkbara konsekvenser för medborgarna. Frågan är viktig för många och det lokala engagemanget är stort. En folkomröstning skulle ge beslutet en större demokratisk legitimitet och öka acceptansen hos dem som påverkas.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har beslutat att trängselskatt ska tas ut i Göteborg fr.o.m. den 1 januari 2013. Förslaget tillstyrktes av ett enigt skatteutskott (prop. 2009/10:189, bet. 2009/10:SkU39).

Kommuner och landsting har enligt kommunallagen (1991:900), förkortad KL, möjlighet att anordna folkomröstningar. Kommunfullmäktige kan besluta att det som ett led i beredningen av ett ärende som fullmäktige handlägger ska tas in synpunkter från medlemmar i kommunen eller landstinget. Det kan ske genom folkomröstning, opinionsundersökning eller något liknande förfarande. Närmare föreskrifter om förfarandet finns i lagen (1994:692) om kommunala folkomröstningar.

Även kommun- och landstingsmedlemmar har enligt bestämmelser i KL möjlighet att väcka ett ärende i fullmäktige om att hålla folkomröstning i en viss fråga, ett s.k. folkinitiativ. Syftet är att stärka den lokala demokratin och öka enskilda kommunmedlemmars inflytande på den kommunala verksamheten.

KL ändrades den 1 januari 2011 för att förstärka folkinitiativet. En kommunal rådgivande folkomröstning ska hållas i en fråga om minst 10 % av de röstberättigade begär det. För att inte folkomröstningar hålls i frågor som helt saknar förankring i fullmäktige kan en kvalificerad majoritet om två tredjedelar av fullmäktiges ledamöter avslå initiativet (prop. 2009/10:80, bet. 2010/11:KU4).

Frågan om att genomföra lokala folkomröstningar beslutas på kommunal nivå. Enligt information utskottet tagit in har kommunfullmäktige i Göteborg bl.a. behandlat och avslagit ett folkinitiativ angående trängselskatten.

Utskottet har inte något att invända mot de förändringar av det framtida uttaget av trängselskatt i Göteborg som föreslås i propositionen, och utskottet ser ingen anledning för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen i ärendet.

Utskottet tillstyrker propositionen och avstyrker motion Sk3.

Reservation

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservation.

Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg (SD)

av David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt och tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om att regeringen inte ska vidta några ytterligare åtgärder för att införa trängselskatt i Göteborg innan en lokal folkomröstning har genomförts. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:Sk3 och avslår proposition 2010/11:133.

Ställningstagande

Trängselskatten i Göteborg innebär stora investeringar och får högst märkbara konsekvenser för medborgarna. Frågan är viktig för många och det lokala engagemanget är stort. Det är inte säkert att trängselskatten har stöd hos Göteborgs invånare. En namninsamling har resulterat i att nära 23 000 namn samlats in i Göteborg till stöd för en folkomröstning samt ytterligare mer än 5 000 namn från personer som bor på pendlingsavstånd från staden.

Under förra mandatperioden var sverigedemokraterna ensamma om att rösta emot trängselskatt i Göteborgs kommunfullmäktige. I valet 2010 gick partiet framåt samtidigt som ett annat parti som vill motverka trängselskatten vann fem mandat. Det är således klart att frågan är mycket viktig för en stor del av befolkningen i Göteborg och dess närhet. En folkomröstning skulle ge beslutet en större demokratisk legitimitet och även öka acceptansen hos dem som påverkas. Svensk demokrati behöver vitaliseras genom att medborgarna tillåts yttra sig i stora och viktiga frågor.

Det är inte säkert att trängselskatt är den bästa lösningen för Göteborg. För att lösa Göteborgs trafikproblem krävs mer än de åtgärder som ryms i det västsvenska paketet. Trängselskatten har också en svag arbetslinjeprofil. Många i Göteborg måste ha bil för att ta sig till och från jobb och förskolor och har ingen möjlighet att åka kollektivt på grund av de svaga allmänna trafiksystemen. Alternativet till trängselskatt är att investeringarna skattefinansieras på vanligt sätt. Det innebär att de dyra betalstationerna inte behövs och att pengarna i stället kan användas för rena trafiksatsningar. Det rör sig inledningsvis om nästan 1 miljard kronor och sedan runt 200 miljoner kronor per år.

Vi anser att riksdagen med anledning av vad vi anfört ovan bör avslå propositionen och som sin mening ge regeringen till känna att regeringen inte ska vidta några ytterligare åtgärder för att införa trängselskatt i Göteborg innan en lokal folkomröstning har genomförts.

Särskilt yttrande

Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg (MP, V)

Helena Leander (MP) och Jacob Johnson (V) anför:

Vi har inga synpunkter på de föreslagna förändringarna i propositionen. Det är emellertid en dålig ordning att riksdagen ska besluta i dessa frågor. Det är på den lokala och regionala nivån som trafiksystemen organiseras och de trafikpolitiska syftena med trängselskatten kan uppnås. Lokala politiker har en bättre kunskap än riksdagspolitiker om de lokala trafikförhållandena och är bättre lämpade att avgöra detaljfrågor som t.ex. var betalstationer ska placeras.

Beslutanderätten och kontrollen över trängselskatten bör alltså föras över till den lokala och regionala nivån. I det ingår att besluta om skattebe-
loppen och hur intäkterna ska användas. Frågan har diskuterats under flera års tid utan att något konkret har hänt. I budgetpropositionen för 2011 skriver regeringen att förutsättningarna för att delegera rätten att föreskriva om trängselskatt till kommuner ska utredas. Vi är angelägna om att utredningen kommer i gång snarast och att regeringen skyndsamt återkommer till riksdagen med ett lagförslag som ger den kommunala sfären möjlighet att besluta om trängselskatt.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2010/11:133 Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg:

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

Följdmotionen

2010/11:Sk3 av David Lång och Mikael Jansson (båda SD):

Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt och tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inte ska vidta några ytterligare åtgärder för att införa trängselskatt i Göteborg innan en lokal folkomröstning har genomförts.

BILAGA 2

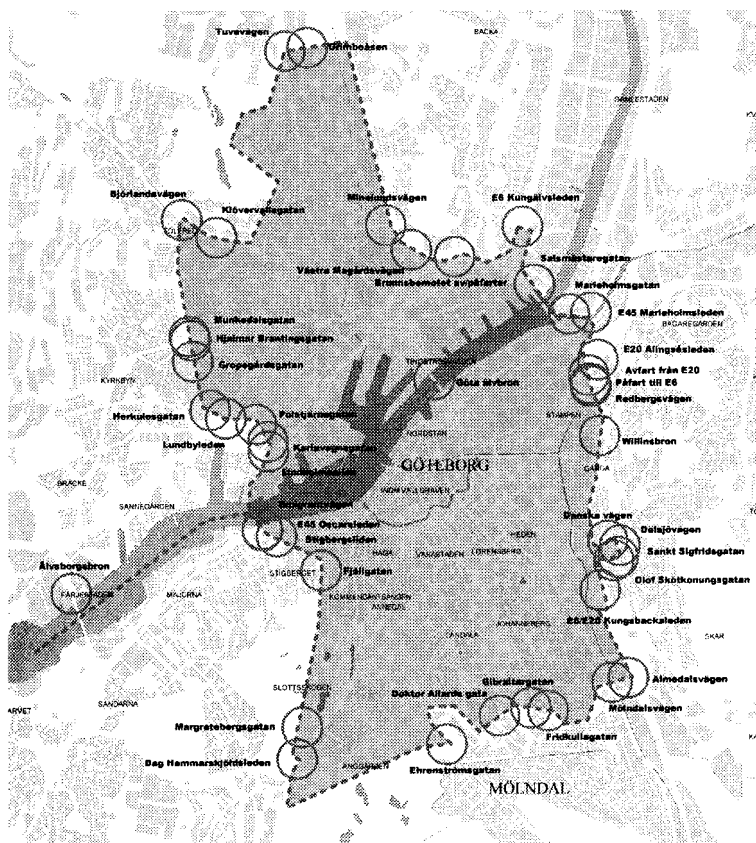
Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Bilaga 2¹***Göteborgs kommun**

1. Karta av vilken det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.



2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad ska

¹ Senaste lydelse 2010:1023.

dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påföljande minuten.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	8
6.30–6.59	13
7.00–7.59	18
8.00–8.29	13
8.30–14.59	8
15.00–15.29	13
15.30–16.59	18
17.00–17.59	13
18.00–18.29	8

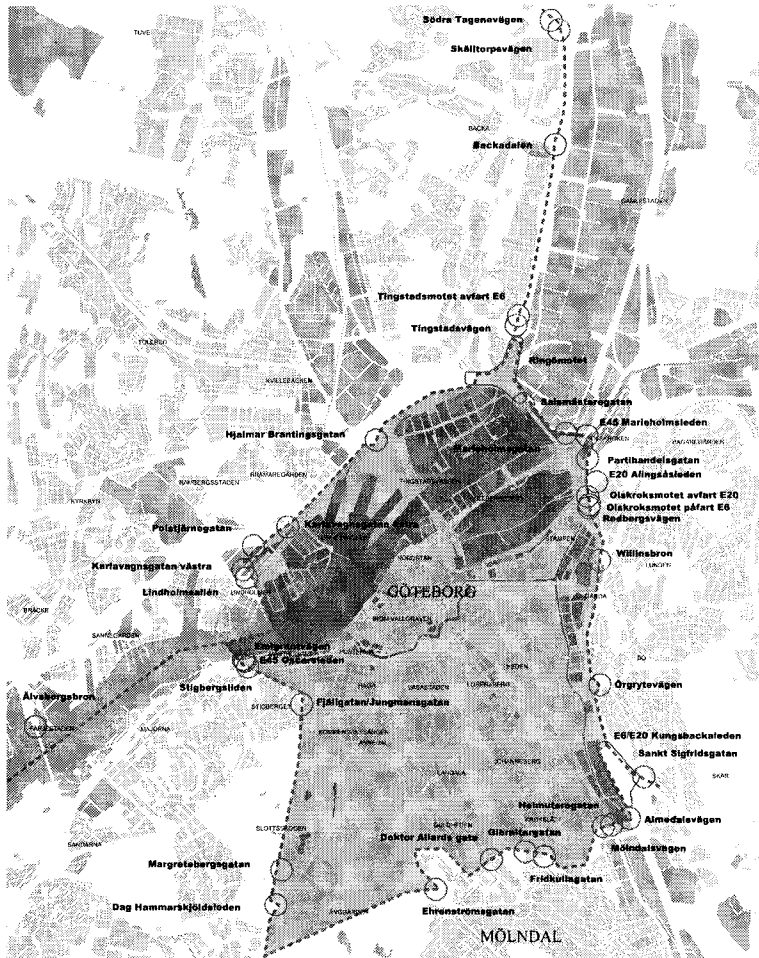
3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 60 kr.

Föreslagen lydelse

Bilaga 2

Göteborgs kommun

1. Karta av vilken det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.



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

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

3. Skatt betalas inte enligt punkten 2 för ytterligare passager av betalstation som sker inom 60 minuter från en passage för vilken skattskyldighet enligt 9 § andra stycket inträtt och trängselskatt ska betalas. Det skattebelopp som ska tas ut för den passage för vilken skattskyldighet inträtt och trängselskatt ska betalas är det högsta belopp som gäller för en enskild gjord passage under denna period.

4. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 60 kr.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

2. För passager av betalstationer som sker under perioden den 1 januari 2013 till och med den 31 december 2014 gäller punkten 2 i sin äldre lydelse.