

Skatteutskottets betänkande 2019/20:SkU16

Trängselskatt i Marieholmstunneln i Göteborg

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag om att trängselskatt ska tas ut för resor genom Marieholmstunneln i Göteborg.

Regeringen föreslår att trängselskatt ska tas ut för resor genom Marieholmstunneln i Göteborg fr.o.m. den tidpunkt då tunneln öppnar för trafik. Förslaget innebär att det tillkommer två nya ringar för betalstationsplacering i bilaga 2 till lagen om trängselskatt. Syftet med förändringen är att förbättra framkomligheten, förbättra miljön i Göteborg men även att bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg.

Eftersom det inte är möjligt att säga när tunneln öppnar för trafik föreslås lagändringarna träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå motionsyrkandet.

I betänkandet finns en reservation (SD) och ett särskilt yttrande (M, L).

Behandlade förslag

Proposition 2019/20:30 Trängselskatt i Marieholmstunneln i Göteborg.

Ett yrkande i en följdmotion.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden.....	5
Trängselskatt i Marieholmstunneln i Göteborg	5
Reservation	9
Trängselskatt i Marieholmstunneln i Göteborg (SD).....	9
Särskilt yttrande	10
Trängselskatt i Marieholmstunneln i Göteborg (M, L).....	10
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	11
Propositionen	11
Följdmotionen	11
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	12

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Trängselskatt i Marieholmstunneln i Göteborg

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2019/20:30 och avslår motion 2019/20:3428 av Eric Westroth m.fl. (SD).

Reservation (SD)

Stockholm den 13 februari 2020

På skatteutskottets vägnar

Jörgen Hellman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jörgen Hellman (S), Per Åsling (C), Niklas Wykman (M), Hillevi Larsson (S), Helena Bouveng (M), Eric Westroth (SD), Tony Haddou (V), Boriania Åberg (M), David Lång (SD), Patrik Lundqvist (S), Anna Vikström (S), Joar Forssell (L), Johnny Skalin (SD), Rebecka Le Moine (MP), Kjell Jansson (M), Erik Ezelius (S) och Marcus Jonsson (KD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2019/20:30 Trängselskatt i Mariefholmstunneln i Göteborg. Regeringens förslag till riksdagsbeslut framgår av bilaga 1. Regeringens lagförslag redovisas i bilaga 2.

En följdmotion har väckts med anledning av propositionen som redovisas i bilaga 1.

Bakgrund

Med stöd av lagen om trängselskatt kan tids- och platsrelaterade skatter tas ut i Stockholm och Göteborg. I bilaga 2 till lagen framgår var de skattebelagda betalstationerna i Göteborg är placerade. I en hemställan som inkom till regeringen i augusti 2017 föreslår Trafikverket och Göteborgs kommun att bilaga 2 till lagen om trängselskatt ändras så att resor genom Mariefholmstunneln i Göteborg beläggs med trängselskatt. Ändringarna innebär att det tillkommer två nya ringar för betalstationsplacering i bilaga 2 till lagen om trängselskatt. Till grund för hemställan ligger en promemoria (Utredning om trängselskattförändringar till följd av Mariefholmstunnelns öppnande) av representanter från Trafikverket, Göteborgs kommun, Västtrafik AB och Göteborgsregionens kommunalförbund. I hemställan anges att Mariefholmstunneln kommer att öppna för trafik 2020. Hemställan har remissbehandlats tillsammans med ett förslag till lagtext från Finansdepartementet med tillhörande författningskommentar.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen att trängselskatt ska tas ut för resor genom Mariefholmstunneln i Göteborg fr.o.m. den tidpunkt då tunneln öppnar för trafik. Förslaget innebär att det tillkommer två nya ringar för betalstationsplacering på kartan i bilaga 2 till lagen (2004:629) om trängselskatt.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Utskottets överväganden

Trängselskatt i Marieholmstunneln i Göteborg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag om trängselskatt i Marieholmstunneln i Göteborg.

Jämför reservationen (SD) och det särskilda yttrandet (M, L).

Propositionen

Regeringen föreslår att trängselskatt ska tas ut för resor genom Marieholmstunneln i Göteborg.

Syftet med förändringarna är att förbättra framkomligheten och miljön i Göteborg, men även att bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg, bl.a. Västlänken och den nya älvförbindelsen vid Marieholm.

I hemställan från Trafikverket och Göteborgs kommun anges att Marieholmstunneln kommer att medföra att Tingstadstunneln avlastas och att trafiksystemet blir mindre sårbart, men samtidigt att vissa resor med bil, som i dag är skattebelagda, blir avgiftsfria.

Till grund för hemställan ligger en promemoria (Utredning om trängselskatteförändringar till följd av Marieholmstunnelns öppnande). I utredningen har man analyserat vilka effekter Marieholmstunnelns öppnande får för de tre övergripande målen minskad trängsel, förbättrad miljö och intäkter till Västsvenska paketet. Av utredningen framgår bl.a. att tunnelns öppnande kommer att öka tillgängligheten i vägsystemet och samtidigt medföra fler resor med bil och ett ökat biltrafikflöde. Om tunneln skattebeläggs skulle trafikökningen bli mindre, vilket skulle innebära mindre trängsel. Av utredningen framgår också att Marieholmstunneln skapar en ny, skattefri, förbindelse mellan fastlandet och Hisingen varför skatteintäkterna skulle minska jämfört med i dag. Om trängselskatt införs i Marieholmstunneln skulle intäkterna i stället öka något. Tunnelns öppnande medför att utsläppen från vägtrafiken ökar. En trängselskatt i tunneln medför i stället att utsläppen minskar något, jämfört med om tunneln inte är skattebelagd. En trängselskatt i Marieholmstunneln skulle få en positiv effekt för samtliga av trängselskattens övergripande målsättningar. Om trängselskatt inte införs kan trängselskattens mål påverkas negativt. Utredningen rekommenderar därför att trängselskatt införs för resor genom Marieholmstunneln.

Regeringen instämmer i de bedömningar som redovisas i hemställan och i utredningen och anser att det är angeläget att trängselskatt tas ut för resor genom Marieholmstunneln. Det bidrar till att uppfylla syftet med trängselskatten i Göteborg. Regeringen föreslår därför att trafik genom tunneln

inkluderas i tillämpningsområdet för trängselskatt i Göteborg och att trängselskatt tas ut fr.o.m. den tidpunkt då tunneln öppnar för trafik. Eftersom det inte är möjligt att med exakthet säga när tunneln öppnar för trafik föreslås att lagändringarna ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Syfte och alternativa lösningar

Syftet med trängselskatten i Göteborg är att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg, bl.a. Västlänken och den nya älvförbindelsen vid Marieholm. Alternativet att inte ta ut trängselskatt för resor genom Marieholmstunneln överensstämmer inte med syftet eftersom det uppkommer en s.k. smitväg mellan östra Göteborg och norra Hisingen som blir skattefri, vilket bedöms minska skatteintäkterna. Vidare bedöms framkomligheten bli sämre och utsläppen öka och regeringen gör därför bedömningen att det inte finns några rimliga alternativa lösningar till förslaget.

Effekter för den enskilde, företagen och miljön

Kostnaderna för trängselskatt bedöms inte påtagligt förändras för den enskilde eller företagen jämfört med nuläget. Öppnandet av Marieholmstunneln medför att tillgängligheten i vägtrafiksystemet förbättras och att biltrafikflödet ökar, vilket leder till att utsläppen ökar något. Regeringens förslag minskar dessa negativa miljöeffekter. Framkomligheten bedöms öka något.

Offentligfinansiella effekter

Marieholmstunneln skapar en ny bilväg mellan östra Göteborg och norra Hisingen. Om resor genom Marieholmstunneln skulle bli skattefria bedöms skatteintäkterna preliminärt minska med omkring 10 miljoner kronor jämfört med nuläget. Förslaget att ta ut skatt för resor genom Marieholmstunneln bedöms preliminärt medföra 25 miljoner kronor i ökade årliga brutto-skatteintäkter jämfört med om passagerarna är skattefria. Skatteintäkterna bedöms alltså öka med omkring 15 miljoner kronor per år.

Förslaget bedöms preliminärt medföra ökade system- och administrationskostnader för Trafikverket och Transportstyrelsen om ca 1,35 miljoner kronor per år samt engångskostnader om ca 1 miljon kronor för bl.a. systemanpassningar och informationsinsatser för Transportstyrelsen. Sådana tillkommande kostnader ryms inom anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg i budgetpropositionen för 2020.

De två nya betalstationer som behöver sättas upp vid Marieholmstunneln bedöms innebära en investeringskostnad om ca 6 miljoner kronor, vilket enligt beräkningen ska finansieras med medel från anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg. Kapitalkostnaderna till följd av en sådan investering beräknas till ca 0,6 miljoner kronor per år under tio år.

Alla ökade administrativa kostnader som följer av förslaget finansieras inom befintliga ramar i anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg.

De kostnader som förslaget innebär under 2020 i form av investeringar i nya betalstationer har tagits med i budgetförslaget i budgetpropositionen för 2020. De övriga budgeteffekter för staten som en trängselskatt för resor genom Marieholmstunneln medför behandlas i framtida budgethantering.

Förslaget bedöms ha till följd att överskottet från trängselskatt i Göteborg bibehålls och även ökar något jämfört med nuläget, dvs. innan tunneln har öppnats. Sammantaget bedöms trängselskattens finansiering av kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen påverkas marginellt.

Motionen

I kommittémotion 2019/20:3428 av Eric Westroth m.fl. (SD) föreslås att riksdagen avslår propositionen eftersom själva benämningen av trängselskatter innebär att resenärer ska ha ett incitament att välja andra transportmedel (kollektivtrafik, cykel) i stället för att ta bilen in till stan. Marieholmstunneln blir snarare en passage för trafik som leds förbi Göteborg och handlar därför inte om trängsel inne i Göteborg. Motionärerna menar att förslaget snarare skulle utgöra en vägtull, alltså en avgift för att använda vägnätet, och att man då kan ställa sig frågan om vi är på väg mot vägavgifter på bred front i Sverige, som ett sätt för staten att samla in pengar. Detta bör i så fall lyftas till diskussion och bli föremål för utredningar och avvägningar på ett helt annat sätt än vad som har skett hittills.

Utskottets ställningstagande

I förarbetena till lagen om trängselskatt (prop. 2003/04:145 s. 23) anges att huvudsyftet med att ta ut pålagor i vägtrafiken i regel antingen är att finansiera infrastrukturåtgärder eller att styra trafiken. Vidare anges att styrande pålagor kan användas för att minska trängselproblemet, och därmed öka framkomligheten i vägsystemet, eller att minska trafikens miljöpåverkan. Det anges vidare att finansierande pålagor även har en viss styrande effekt och att de dessutom som regel ger ett betydande ekonomiskt överskott, vilket exempelvis kan användas till att förstärka kollektivtrafiken. Trängselskattens funktion är alltså inte enbart att styra trafiken så att trängseln inne i Göteborg minskar utan trängselskatten ska även finansiera infrastrukturåtgärder. Syftet med det aktuella förslaget är bl.a. att bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg, bl.a. Västlänken och den nya älvförbindelsen vid Marieholm. Utskottet anser att förslaget omfattas av huvudsyftet med trängselskatt.

Om resor genom Marieholmstunneln skulle bli skattefria gör regeringen bedömningen att skatteintäkterna preliminärt skulle minska eftersom trafik som tidigare var trängselskattebelagd då i stället kan passera via den skattefria tunneln. Regeringen uppger att förslaget, när hänsyn tagits till kostnader för system och administration, bedöms medföra att överskottet från trängselskatt i Göteborg bibehålls och även ökar något jämfört med nuläget, dvs. innan

tunneln har öppnat. Sammantaget görs bedömningen att trängselskattens finansiering av kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen påverkas marginellt. Utskottet ser inte något skäl att göra en annan bedömning än regeringen när det gäller beräkningen av överskottet från trängselskatt i Göteborg och när det gäller att trängselskatten endast har marginell påverkan på finansiering av kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen.

Därmed tillstyrker utskottet propositionen och avstyrker motionen.

Reservation

Trängselskatt i Marieholmstunneln i Göteborg (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Johnny Skalin (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen motion
2019/20:3428 av Eric Westroth m.fl. (SD) och
avslår proposition 2019/20:30.

Ställningstagande

I propositionen föreslås att trängselskatt ska tas ut för resor genom Marieholmstunneln i Göteborg. Syftet är bl.a. att bidra till finansieringen av Västlänken, ett kostsamt, politiskt prestigeprojekt, som inte borde ha initierats.

Göteborgarna tog 2014 med klar majoritet (57 procent) ställning emot trängselskatt. Att man från politiskt håll ignorerar detta är tyvärr bara ännu ett utslag av den nonchalans som många gånger har präglat politiken för infrastruktursatsningar i Göteborgsområdet.

Det bör också framhållas att en trängselskatt i Marieholmstunneln inte handlar om trängsel inne i Göteborg. Oavsett vad man anser om det nuvarande konceptet med trängselskatter, antyder själva benämningen att resenärer ska ha ett incitament att välja andra transportmedel (kollektivtrafik, cykel) i stället för att ta bilen in till stan. Marieholmstunneln blir snarare en passage för trafik som leds förbi Göteborg. Det blir en förbindelse norr om centrum mellan E20 och E6 för trafikanter som i mindre utsträckning har andra alternativ.

En trängselskatt i Marieholmstunneln skulle sålunda snarare utgöra en vägtull, alltså en avgift för att använda vägnätet. Det blir i så fall helt enkelt en fiskal påлага för bilister som redan har betalat väl tilltagen skatt på sina inkomster och därutöver betalar både bränsleskatt, koldioxidskatt, moms på drivmedel och fordonsskatt. Det är skatter som dessutom tenderar att öka över tid. En avgift, oavsett benämning, kommer också att få konsekvenser för exempelvis åkerinringen.

Därmed uppstår frågan om vi är på väg mot vägavgifter på bred front i Sverige, som ett sätt för staten att samla in pengar. Detta bör i så fall lyftas till diskussion och bli föremål för utredningar och avvägningar på ett helt annat sätt än vad som har skett hittills.

Mot bakgrund av ovanstående motsätter sig Sverigedemokraterna att trängselskatt införs i Marieholmstunneln.

Särskilt yttrande

Trängselskatt i Marieholmstunneln i Göteborg (M, L)

Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Boriana Åberg (M), Joar Forssell (L) och Kjell Jansson (M) anför:

Regeringen föreslår i propositionen att trängselskatt ska tas ut för resor genom Marieholmstunneln i Göteborg. Syftet med förändringarna är att förbättra framkomligheten och miljön i Göteborg, men även att bidra till finansieringen av investeringar i infrastruktur, bl.a. Västlänken och den nya älvförbindelsen vid Marieholm. Vi i Moderaterna och Liberalerna ställer oss bakom förslaget men vill särskilt yttra oss över en formulering i propositionen och i betänkandet: ”Alternativet att inte ta ut trängselskatt för resor genom Marieholmstunneln överensstämmer inte med syftet eftersom det uppkommer en s.k. smitväg mellan östra Göteborg och norra Hisingen som blir skattefri, vilket bedöms minska skatteintäkterna.” Moderaterna och Liberalerna anser inte att vägar som inte är belagda med trängselskatt är smitvägar. Smita har en innebörd i skattesammanhang, och det är olyckligt att regeringen och utskottet använder den retorik som de gör.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2019/20:30 Trängselskatt i Marieholmstunneln i Göteborg:

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

Följdmotionen

2019/20:3428 av Eric Westroth m.fl. (SD):

Riksdagen avslår propositionen.

BILAGA 2

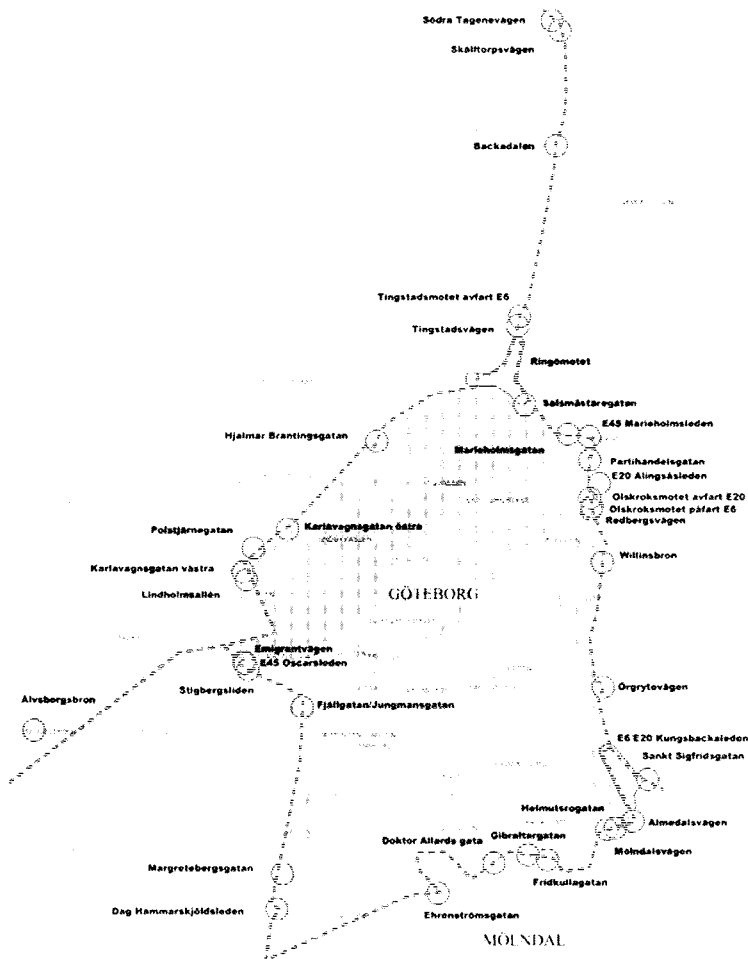
Regeringens lagförslag

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 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.

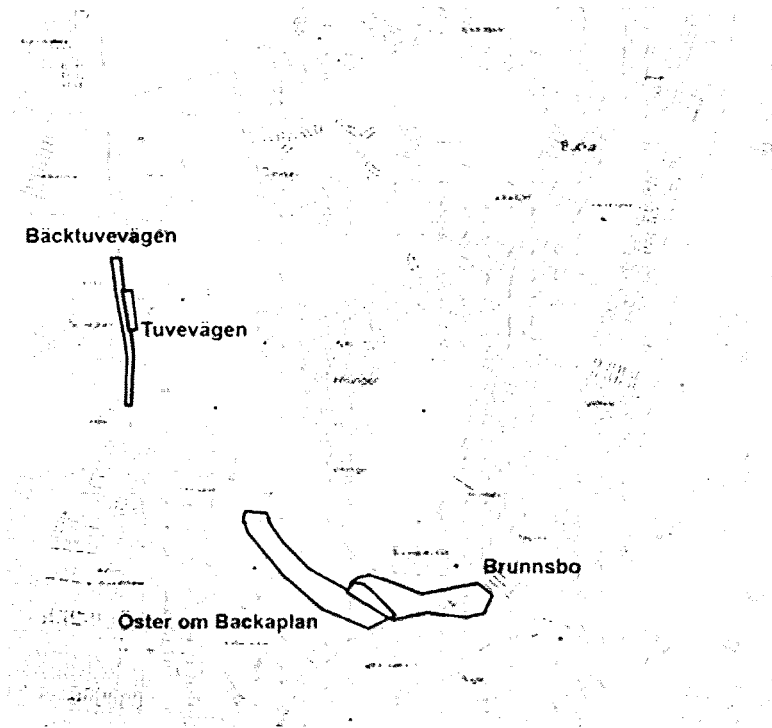
Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

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.

5. Vid passage av någon av betalstationerna vid Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen inträder skattskyldighet enligt 9 § andra stycket endast om passage av någon av kontrollpunkterna enligt punkt 6 har skett inom 30 minuter före eller efter passagen av betalstationen.

6. Karta av vilken det framgår var kontrollpunkterna för beskattning av genomfartstrafik genom Backaområdet ska placeras.

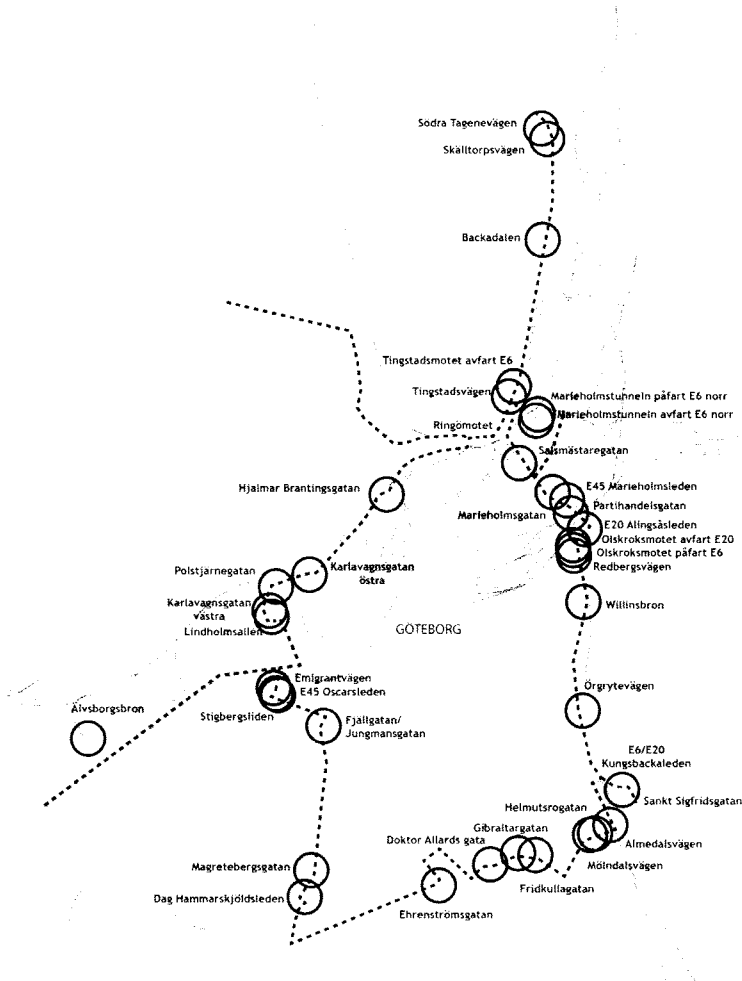


Föreslagen lydelse

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 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.

¹ Senaste lydelse 2016:1007.

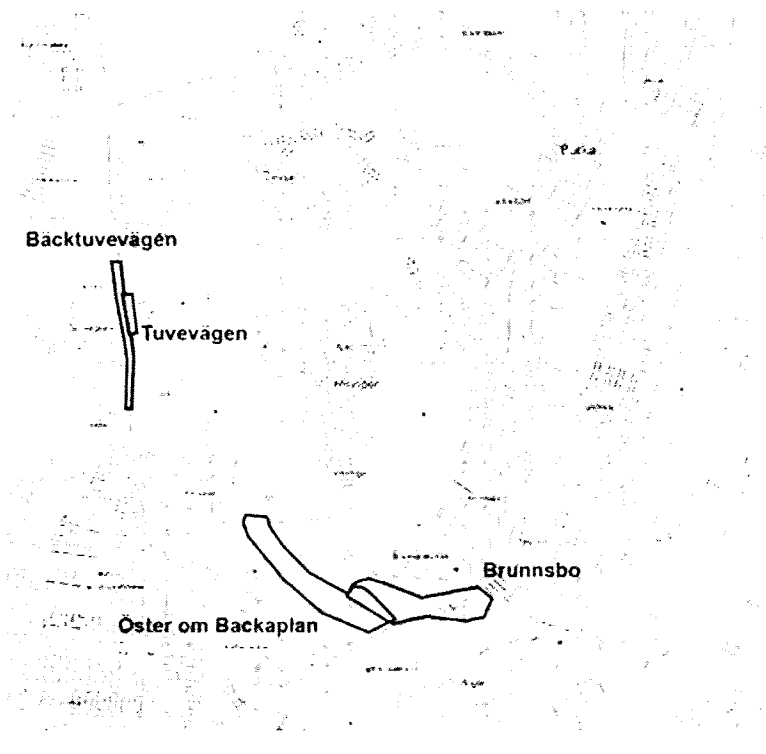
Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

3. Skatt betalas inte enligt *punkt 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.

5. Vid passage av någon av betalstationerna vid Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen inträder skattskyldighet enligt 9 § andra stycket endast om passage av någon av kontrollpunkterna enligt *punkt 6* har skett inom 30 minuter före eller efter passagen av betalstationen.

6. Karta av vilken det framgår var kontrollpunkterna för beskattning av genomfartstrafik genom Backaområdet ska placeras.



1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.