

Regeringens proposition

2009/10:189



Införande av trängselskatt i Göteborg

Prop.
2009/10:189

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 8 april 2010

Mats Odell

Anders Borg
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att trängselskatt ska införas i Göteborgs kommun. Trängselskatt föreslås tas ut i de centrala delarna av Göteborg från och med den 1 januari 2013.

Syftet med en trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön i Göteborg, men även att bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg, bland annat Västlänken samt en ny älvförbindelse vid Marieholm.

Trängselskatt föreslås tas ut med olika belopp beroende på tidpunkt för passagen in i eller ut ur det skattebelagda området. Tidpunkterna för när trängselskatt tas ut överensstämmer i det närmaste med de tidpunkter som gäller för motsvarande skatteuttag i Stockholm.

| | | |
|----------|--|----|
| 1 | Förslag till riksdagsbeslut..... | 3 |
| 2 | Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt..... | 4 |
| 3 | Ärendet och dess beredning..... | 7 |
| 4 | Uttag av trängselskatt | 7 |
| 4.1 | Utgångspunkter för införande av trängselskatt | 7 |
| 4.2 | Översyn av uttaget av trängselskatt..... | 8 |
| 5 | Trängselskatt i Göteborgs kommun..... | 10 |
| 5.1 | Bakgrund..... | 10 |
| 5.2 | Införande av trängselskatt i Göteborg | 11 |
| 5.3 | Användandet av inkomsterna från trängselskatten..... | 16 |
| 6 | Konsekvenser..... | 16 |
| 6.1 | Effekter för den enskilde och miljön..... | 16 |
| 6.2 | Offentligfinansiella effekter | 17 |
| 7 | Författningskommentar..... | 18 |
| Bilaga 1 | Lagförslag i promemorian om införande av trängselskatt i Göteborg..... | 19 |
| Bilaga 2 | Förteckning över remissinstanserna avseende promemorian om införande av trängselskatt i Göteborg | 22 |
| | Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 8 april 2010 | 23 |

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2009/10:189

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

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt Prop. 2009/10:189

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:629) om trängselskatt dels att 9 och 10 §§ ska ha följande lydelse, dels att nuvarande bilaga ska betecknas bilaga 1, dels att det i lagen ska införas en ny bilaga, bilaga 2, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en sådan betalstation som anges i *bilagan* till denna lag.

Föreslagen lydelse

9 §

Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en sådan betalstation i *Stockholms kommun* som anges i *bilaga 1* till denna lag.

Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en sådan betalstation i Göteborgs kommun som anges i bilaga 2 till denna lag.

10 §

Närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek anges i *bilagan* till denna lag.

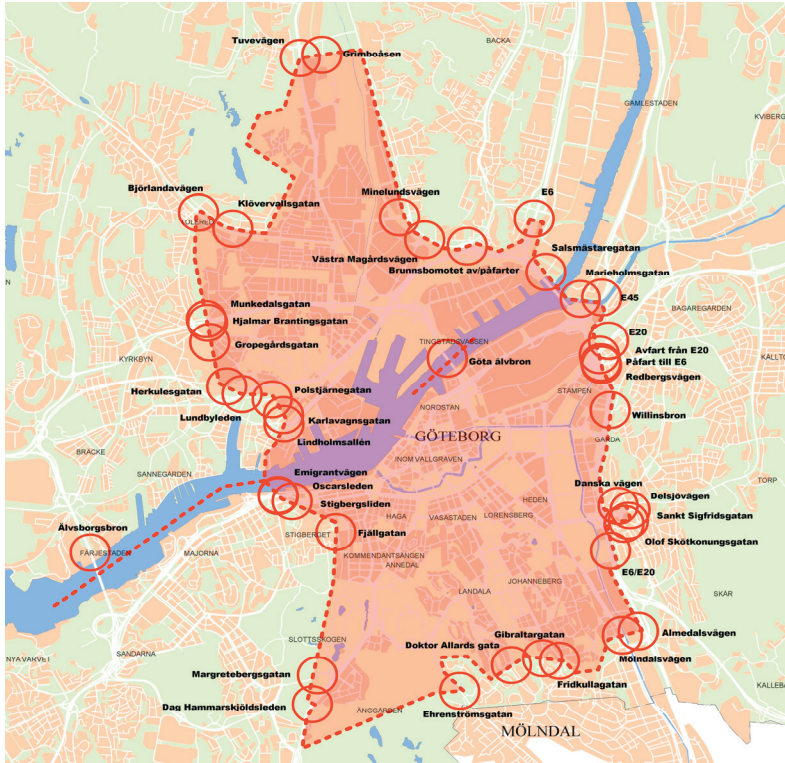
Närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek anges för *Stockholms kommun* i *bilaga 1* till denna lag.

Närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek anges för Göteborgs kommun i bilaga 2 till denna lag.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.
 2. Bestämmelserna i 9 § andra stycket och 10 § andra stycket tillämpas från och med den 1 januari 2013.

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 | 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 kronor. Prop. 2009/10:189

Lagen (2004:629) om trängselskatt trädde i kraft den 1 januari 2005. Lagen reglerar uttag av tids- och platsrelaterade skatter för vägtrafik inom tätbebyggt område. Avsikten är att lagen ska kunna tillämpas för sådant skatteuttag oavsett var detta sker. För närvarande tas trängselskatt endast ut i Stockholm (prop. 2006/2007:109, bet. 2006/07:SkU19, rskr. 2006/07:212).

Den 28 januari 2010 tog Göteborgs kommunfullmäktige ett principbeslut om att införa trängselskatt i Göteborg. I en framställan, som inkom till Finansdepartementet den 1 februari 2010 (Fi2010/611), föreslår Göteborgs kommun och Vägverket att trängselskatt ska införas i Göteborg.

En arbetsgrupp bestående av tjänstemän från berörda statliga och kommunala myndigheter i västra Götaland har tillsatts för att utreda införandet av trängselskatt i Göteborg. I december 2009 presenterades ett preliminärt underlag till uttag av trängselskatt i form av en rapport från arbetsgruppen.

En skrivelse har kommit in från arbetsgruppen den 16 februari 2010 med förslag om betalstationernas placering, tidsdifferentiering av trängselskatten och en s.k. flerpassageregulering.

I en promemoria från Finansdepartementet den 3 mars 2010 om införande av trängselskatt i Göteborg, föreslås att trängselskatt ska införas i de centrala delarna av Göteborg i enlighet med framställan av Vägverket och Göteborgs kommun. I promemorian anges även grundkriterierna för uttag av trängselskatt samt att trängselskattelagen kan behövas ses över i vissa avseenden. De i promemorian föreslagna ändringarna i lagen om trängselskatt finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissyttrandena finns tillgängliga vid Finansdepartementet (Fi2010/611).

Lagrådet

Enligt regeringens mening är propositionens lagförslag författningstekniskt och även i övrigt av sådan enkel beskaffenhet att Lagrådets hörande torde sakna betydelse.

4 Uttag av trängselskatt

4.1 Utgångspunkter för införande av trängselskatt

Huvudsyftet med trängselskatt är att öka framkomligheten för vägtrafiken. Syftet behöver inte enbart bestå i att generellt minska trafiken utan kan även vara att få till stånd en lägre trafikbelastningen på infrastruktur med nedsatt kapacitet. Det kan exempelvis vara fråga om en bro som med hänsyn till slitage endast kan användas i begränsad utsträckning eller en tunnel med högre trafikbelastning än vad den är

dimensionerad för. Eftersom trängselskatt bidrar till minskade trafikvolymen kan skatteuttaget också medföra lägre bullernivåer. Trafikminskningen medför även en minskning av olika föroreningar, exempelvis partiklar, kolväten och kvävedioxid. En trängselskatt bör dock primärt motiveras av att den bidrar till reducerad trängsel.

För att öka förståelsen och legitimiteten för trängselskatt bör skatteuttaget utformas utifrån samma principer oavsett i vilken ort eller på vilken plats den tas ut. Med hänsyn till att trafikförhållandena varierar mellan olika orter eller platser kan dock den närmare utformningen komma att variera, exempelvis avseende tidpunkter för uttag av trängselskatt och skattens storlek.

Eftersom det huvudsakliga syftet med trängselskatt är att minska trängseln bör skatten utformas så att den ger incitament för den enskilde att antingen välja en annan tidpunkt för transporten eller, om möjligt, att byta färdväg till kollektivt resande. Detta bör gälla även under den skattebelagda tiden. Trängselskatten bör därför tas ut med olika belopp beroende på hur trängseln varierar över tiden. Uttag av trängselskatt utan differentiering kan dock vara acceptabelt om trafikbelastningen är konstant under den skattebelagda perioden.

På större genomfartsleder bör i normalfallet trängselskatt inte tas ut, eftersom syftet med en genomfartsled är just att leda trafik genom en tätort utan att denna genomfartstrafik interagerar med den lokala trafiken. Det är den lokala trafiken inom tätorten som ska begränsas, inte sådan trafik som endast passerar en tätort. I den mån en genomfartsled kan anses utgöra en integrerad del av trafikflödet i ett trängselskatteområde och där den lokala trafiken utgör en betydande del av det totala trafikflödet på leden, kan det dock finnas skäl att göra ett undantag från denna princip. En förutsättning för att skattebelägga genomfartsleder är emellertid att det leder till minskad trängsel och därmed ökar framkomligheten på genomfartsleden. Det måste även finnas en rimlig balans mellan den kostnad som uppstår för genomfartstrafiken till följd av skatteuttaget och den nytta som dessa trafikanter får i form av bättre framkomlighet och förbättrad infrastruktur. Om en del av skatteintäkterna ska användas för att förbättra framkomligheten på genomfartsleder ter det sig som rimligt att trängselskatt även tas ut för denna trafik. En bedömning av om det föreligger en rimlig balans mellan skatteuttaget och den nytta som uttaget medför får göras för varje enskilt skatteuttag.

4.2 Översyn av uttaget av trängselskatt

Regeringens bedömning: De närmare förutsättningarna för att till kommuner delegera rätten att föreskriva om trängselskatt bör utredas. Även en skattskyldighet för utlandsregistrerade fordon och frågan om hur skattebeloppen ska justeras bör utredas. En utgångspunkt är vidare att en s.k. flerpasagerregel bör införas i Göteborg. Förändringar avseende uttaget av tilläggsavgift vid obetald trängselskatt bör övervägas.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Kommuner och Landsting* anför att kommunerna och regionerna bör ges större möjligheter att besluta om både trängselskatterna och användningen av inkomsterna från dessa, för att åstadkomma ett hållbart resande och en hållbar transportförsörjning. *Gröna Bilister* anser att kontrollen över trängselskatten ska vara lokal eller regional. Vidare påpekar *Sveriges Kommuner och Landsting*, i likhet med *Vägverket*, *Göteborgsregionens kommunalförbund*, *Ale kommun*, *Göteborgs kommun*, *Lerums kommun*, *Västra Götalands läns landsting*, *Härryda kommun*, *Västsvenska Industri- och Handelskammaren*, *Transportindustriförbundet* samt *Motorbranschens Riksförbund*, att det är angeläget att trängselskatten blir konkurrensneutral mellan olika transportföretag och att trängselskatt kan tas ut även för utlandsregistrerade fordon. *Motormännens Riksförbund* anser att tilläggsavgiften inte står i rimlig proportion till förseelsen och att den därför bör ändras. Liknande synpunkter lämnas även av *Transportstyrelsen*. Vidare anför *Göteborgsregionens kommunalförbund*, *Ale kommun*, *Göteborgs kommun*, *Kungsbacka kommun*, *Lerums kommun*, *Västra Götalands läns landsting* och *Härryda kommun* att flerpasagereregeln är en nödvändig förutsättning för att ett tidsdifferentierat trängselskattesystem ska kunna införas i Göteborg.

Skälen för regeringens bedömning: I Grundlagsutredningens betänkande *En reformerad grundlag* (SOU 2008:125) anfördes att det råder en bred samsyn om att det bör vara möjligt för kommuner att meddela föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållandena, exempelvis trängselskatt, i kommunen. För att möjliggöra för kommuner att meddela föreskrifter om trängselskatt föreslår regeringen i propositionen *En reformerad grundlag* (prop. 2009/10:80, s. 225 ff.) att de konstitutionella hindren för detta ska tas bort. Regeringen har i propositionen anført att om delegation sker kan den riktas till en eller flera kommuner och avse en mer eller mindre omfattande kommunal föreskriftsrätt. En sådan ändring kan komma att påverka utformningen av trängselskatten. Regeringen avser att utreda de närmare förutsättningarna för en sådan delegation.

Vid tiden för införandet av lagen om trängselskatt påtalades att en skattskyldighet för utlandsregistrerade fordon skulle medföra svårigheter med både kontroll av skattebetalning och indrivning av sanktionsbelopp vid utebliven betalning. Den dåvarande regeringen anförde därför att det inte var meningsfullt att sådana fordon skulle omfattas av skattskyldighet (prop. 2003/04:145, s. 50). Mot bakgrund av erfarenheterna att ta ut pålagor av utländska fordon vid andra skatte- och avgiftsuttag i samband med användandet av vägar, såsom exempelvis avgiftsuttaget vid broarna över Svinesund, samt med hänsyn till det samarbete som inletts med vissa länder avseende informationsutbyte beträffande uppgifter om fordon, finns det skäl att överväga om den nuvarande skattebefrielsen för utländska fordon ska kvarstå. Regeringen avser att utreda möjligheten att införa skattskyldighet för utlandsregistrerade fordon vid de skattebelagda områdena i Stockholm och Göteborg.

För att bibehålla skattens förmåga att begränsa trängsel i Stockholm och Göteborg finns vidare anledning att närmare överväga på vilket sätt eventuella justeringar av skattebeloppen ska utformas. Förutom

höjningar direkt beslutade av riksdagen finns exempelvis möjlighet att knyta an skattebeloppen till konsumentprisindex. Även denna fråga avser regeringen att utreda närmare.

En fråga som specifikt rör trängselskatt i Göteborg, men som inte har kunnat avgöras inom ramen för denna proposition, är förslaget om införande av en bestämmelse som begränsar skatteuttaget om flera betalstationer passeras under en viss tidsperiod, en s.k. flerpassageregeln (se avsnitt 5.2). Utgångspunkten är att en flerpassageregeln ska införas. Regeringen avser därför att återkomma även i denna fråga.

Det finns således i flera avseenden behov av att göra en översyn av uttaget av trängselskatt. I denna proposition behandlas dock endast frågan om införande av trängselskatt i Göteborg. Under det fortsatta arbetet kan det även finnas anledning att överväga vilken eller vilka förvaltningsrätter som ska pröva trängselskattmålen i första instans.

I promemoria den 25 juni 2009 (Fi2009/4874) har det övervägts om det finns skäl att ändra dagens ordning där en tilläggsavgift på 500 kronor påförs direkt om trängselskatt inte betalas i tid. I promemorian ifrågasätts om tilläggsavgiften står i rimlig proportion till betalningsförsummelsen, i synnerhet när betalning endast sker någon dag för sent. Vidare framhålls att tilläggsavgiften, med tanke på dess storlek, framstår som en alltför drastisk första påtryckningsåtgärd för förhållandevis låga skattebelopp. Promemorian har remitterats. Regeringen avser att återkomma i frågan i samband med övriga överväganden om eventuella ändringar i uttaget av trängselskatt.

5 Trängselskatt i Göteborgs kommun

5.1 Bakgrund

Göteborgs kommunfullmäktiga tog den 28 januari 2010 ett principbeslut om att införa trängselskatt i Göteborg. Den 1 februari 2010 inkom en framställan från Göteborgs kommun och Vägverket till Finansdepartementet. I framställan föreslås att trängselskatt ska införas i Göteborg. Syftet med en trängselskatt är att förbättra både framkomligheten och miljön i Göteborg.

För att närmare kunna överväga förutsättningarna för införandet av trängselskatt i Göteborg tillsattes en arbetsgrupp bestående av tjänstemän från berörda statliga och kommunala myndigheter i västra Götaland. Arbetsgruppen presenterade i december 2009 ett preliminärt underlag till uttag av trängselskatt i form av en rapport. Trängselskatt föreslås i rapporten tas ut från och med 2013. I rapporten lämnas förslag på två utformningsalternativ, alternativ ”Blå” respektive ”Grön”. Arbetsgruppen förordar alternativet ”Blå”, enligt vilket trängselskatt tas ut i en mindre zon än i alternativet ”Grön”. Skälen för att förordas den mindre zonen är att den antas ge störst minskning av trafikarbetet i centrala Göteborg. Den mindre zonen antas även minska trängseln något mer i och runt Tingstadstunneln än vad det andra alternativet gör. Vidare bedöms zon ”Blå” ge störst omfördelning till alternativa färdmedel. Denna zon antas dessutom ge de största minskningarna av kväveoxidutsläppen i de delar

av staden där miljö kvalitetsnormerna överskrids. Arbetsgruppen konstaterade vidare att zon ”Blå” stämmer väl överens med vad som angetts i den överenskommelse om trängselskatt som tidigare har tecknats av de lokala och regionala myndigheterna. Den 16 februari inkom arbetsgruppen med en skrivelse med förslag om betalstationernas placering, tidsdifferentiering av trängselskatten och en flerpasagereregulering.

5.2 Införande av trängselskatt i Göteborg

Regeringens förslag: Trängselskatt ska införas i de centrala delarna av Göteborg.

Trängselskatt ska tas ut vid passage av en betalstation under vardagar, utom lördagar, med 8–18 kronor mellan klockan 06.00–18.29. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil får högst uppgå till 60 kronor.

Förslaget ska träda i kraft den 1 januari 2011 och tillämpas från och med den 1 januari 2013.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Vägverket* konstaterar att promemorians förslag väl följer den överenskommelse som har träffats av de lokala och regionala parterna. *Göteborgsregionens kommunalförbund*, *Ale kommun*, *Göteborgs kommun*, *Kungsbacka kommun*, *Lerums kommun*, *Västra Götalands läns landsting* och *Härryda kommun* tillstyrker förslaget vad gäller tidsdifferentiering, skattebeloppets storlek och tillämpningsområdet. Vidare anför att flerpasagereregeln är en nödvändig förutsättning för att ett tidsdifferentierat trängselskattesystem ska kunna införas i Göteborg. Därutöver påpekas att det är angeläget att trängselskatten blir konkurrensneutral mellan olika transportföretag och att skatt kan tas ut även för utlandsregistrerade fordon. Liknande synpunkter framförs av även *Västsvenska Industri- och Handelskammaren*, *Sveriges Kommuner och Landsting* samt *Transportindustriförbundet*. *Västrafik AB* tillstyrker förslaget. *Naturskyddsföreningen* anför att även med det skatteuttag som föreslås kommer trängseln i och i anslutning till Tingstadstunneln att vara betydande. Föreningen föreslår därför att Tingstadstunneln ska skattebeläggas under högtrafik. *Gröna bilister*, som är positiv till förslaget om att införa trängselskatt, menar att skatten bör vara högre för tyngre fordon, eftersom dessa fordon har en avsevärt högre trängsel- och miljöpåverkan. Enligt *Gröna bilister* skulle ett högre skatteuttag stimulera ökad samlastning på lastbilar samt en omfördelning från lastbil till godståg och från långfärdsbuss till persontåg. *Volvo AB* anför att en betalstation på Gropegårdsgatan skulle inte bara medföra merkostnader för medarbetare och företag, utan framförallt störningsmoment med komplikationer inom ett område som närmast är att betrakta som ett industriområde. *Mölnåls kommun* anser att betalstationerna på Ehrenströmshuset, Dag Hammarsköldsleden och Margaretebergsgatan bör utgå och ersättas av två andra betalstationer på Dag

Hammarösköldsleden och Guldhedsgatan. *Kammarrätten i Stockholm* anför att det i praktiken är möjligt att passera betalstationer i de olika skattebelagda områdena i Stockholm och Göteborg samma kalenderdygn. I sådana fall kommer den sammanlagda skatten uppgå till högst 120 kronor.

Skälen för regeringens förslag

Uttag av trängselskatt

Som skäl för att införa trängselskatt anger Göteborgs kommun och Vägverket att ett uttag av trängselskatt i Göteborg ska bidra till avlastning av de mest trafikerade vägarna i de centrala delarna av Göteborg. Det uppgivna skälet till skatteuttaget överensstämmer således med syftet med ett uttag av trängselskatt. Det bör också framhållas att uttaget av trängselskatt ingår som en del i ett infrastrukturpaket kring vilket det råder bred upplutning inom Göteborgsregionens kommunförbund och Västra Götalands län. Trängselskatt föreslås därför införas i Göteborg.

Ett uttag av trängselskatt i Göteborg bör följa det regelverk som är uppställt i lagen om trängselskatt. Enligt nuvarande regelverk ska trängselskatt tas ut för bil som är införd i vägtrafikregistret eller som brukas med stöd av saluvagnslicens. Vissa bilar är dock undantagna från skatteplikt, till exempel utlandsregistrerade bilar. Skattskyldig är ägaren av bilen. Lördagar, helgdagar, dagar före helgdag och juli månad tas skatt inte ut. Samtliga passager under kalendermånad samlas till ett skattebeslut. Beslutet fattas senast den 20 i månaden efter den månad som betalningen avser. I slutet av varje månad sänder Transportstyrelsen en avi till bilägaren med föregående kalendermånads skattebeslut. Betalningen ska vara bokförd på Transportstyrelsens konto senast den sista i månaden efter. Skatt för exempelvis januari beslutas i februari och ska vara betald senast den 31 mars. Om pengarna inte finns på kontot vid detta datum tas en tilläggsavgift på 500 kronor ut.

Tekniken för uppbörd av trängselskatt bör vara densamma som för Stockholm. Den skattskyldige bör endast få en sammanställning över gjorda passager oavsett var den skattepliktige passagen har skett. I den mån den tekniska lösningen för uttag av skatt avviker från den som används i Stockholm bör den dock uppfylla högt ställda krav på driftsäkerhet och teknisk utformning. Höga krav bör ställas på att trafikanterna inte utsätts för felaktiga debiteringar eller liknande. Därtill bör systemet i möjligaste mån förhindra att trafikanter oriktigt undgår betalningsskyldighet eller manipulerar systemet så att någon annan åläggs en felaktig debitering.

Tillämpningsområdet

Det av Göteborgs kommun och Vägverket föreslagna tillämpningsområdet för trängselskatt omfattar centrala Göteborg. I tillämpningsområdet ingår, helt eller delvis, Biskopsgården, Västra Sannegården, Masthugget, Slottsskogen, Kungsladugård, Johanneberg,

Gårda, Örgryte, Skatås, Källtorp, Bagaregården, Marieholms industriområde, Brunnsbo, Kvillebäcken, Hisingsbacka och Tuve. Det finns inte skäl att ifrågasätta detta tillämpningsområde för skatteuttaget.

Det föreslås även en betalstation på Älvsborgsbron, trots att bron inte ligger inom själva tillämpningsområdet. Skälet uppges vara att det under högtrafik åker lika många fordon över Älvsborgsbron som genom Tingstadstunneln. Enligt uppgift från arbetsgruppen svarar de båda älvförbindelserna för 80 procent av all trafik över älven. Om trängselskatt inte tas ut vid passage av Älvsborgsbron befaras en omläggning av trafiken till denna bro. Det leder till en ökad trängsel på de leder, i synnerhet Västerleden, som ligger i anslutning till Älvsborgsbron. Ett skatteuttag vid färd över bron får därför enligt regeringens mening anses som en nödvändig åtgärd.

Naturskyddsföreningen har föreslagit att Tingstadstunneln ska skattebeläggas under högtrafik. Trafikbelastningen i Tingstadstunneln överskrider den kapacitet som tunneln ursprungligen var dimensionerad för. En skattebeläggning av tunneln har dock till följd att trafiken på vägen E6 kommer att passera tre betalstationer. Det kan därför befaras en omläggning av genomfartstrafiken till Älvsborgsbron med ökad trängsel, på framförallt Västerleden, som följd. Regeringen finner därför inte skäl att särskilt skattebelägga Tingstadstunneln.

I framställan från Göteborgs kommun och Vägverket har det även föreslagits en betalstation på Götaälvbron i syfte att minska antalet passager över denna bro. Götaälvbron är geografiskt belägen i centrala Göteborg och således inom det trängselskatteområde som förordas av Göteborgs kommun och Vägverket. Götaälvbron är utsatt för kraftigt slitage och har höga underhållskostnader. Det har bedömts att bron kan användas till år 2020 för att därefter ersättas med en ny älvförbindelse. Bron, som är den enda spårvagnsförbindelsen till Hisingen, bär cirka 75 procent av all kollektivtrafik som passerar över Göta älv i Göteborgsområdet. Brons centrala placering gör den betydelsefull även för cykeltrafiken. Vidare fyller Götaälvbron en viktig funktion genom att sammanbinda centrala Hisingen och centrala Göteborg. Under högtrafik uppstår långa köer med ökade utsläpp av föroreningar som följd. För att dels minska slitaget på Götaälvbron, dels säkra kollektivtrafikens framkomlighet anses det angeläget att reglera trafikmängden på bron. Sammanfattningsvis talar därför övervägande skäl för att ta ut trängselskatt även vid färd över Götaälvbron.

Regeringen anser inte att det är lämpligt att flytta gränsen för tillämpningsområdet på sätt som anförts av *Volvo AB* genom ett borttagande av betalstationerna på Lindholmsallén och Karlavagnsgatan (söder om Lundbyleden). En sådan ändring kan innebära att trafik kommer in i tillämpningsområdet utan att påföras trängselskatt. Trafiksystemet är inte heller dimensionerat för en sådan trafikomläggning. *Mölnadal kommuns* förslag om att ersätta tre betalstationer med två nya kan inte heller anses vara en lämplig åtgärd. Sahlgrenska sjukhusets placering i centrala Göteborg motiverar att det ligger inom tillämpningsområdet. Därtill kommer att Linneplatsen–Per Dubbsgatan, som trots nedsatt hastighet fortfarande har luftkvalitetsproblem, går via Sahlgrenska sjukhuset.

I framställan från Göteborgs kommun och Vägverket föreslås att trängselskatt tas ut vardagar utom lördagar samt att trängselskatt inte ska tas ut under juli månad. I framställan förordas vidare att trängselskatt ska tas ut med 10 kronor mellan klockan 6.30 och 18.29. I en senare inkommen skrivelse från den ovan nämnda arbetsgruppen föreslås emellertid att skatteuttaget ska differentieras efter hur trafikflödet varierar under den skattebelagda tidsperioden. Enligt detta förslag föreslås skatt tas ut med 8 kronor per passage klockan 6.00–6.29, 8.30–14.59 och 18.00–18.29. Ett skattebelopp om 13 kronor föreslås tas ut klockan 6.30–6.59, 8.00–8.29, 15.00–15.29 och 17.00–17.59. Vid färd i högrafik föreslås trängselskatt tas ut med 18 kronor, dvs. klockan 7.00–7.59 och 15.30–16.59 (samtliga belopp avser 2009 års prisnivå). Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil föreslås vara densamma som i Stockholm, dvs. uppgå till högst 60 kronor. Arbetsgruppen har föreslagit att skatt ska tas ut en halvtimme tidigare i Göteborg än i Stockholm. Därutöver anges andra tidsintervaller för uttaget än i Stockholm.

Vägverkets trafikmätningar visar att trängseln i skatteområdet uppstår en halvtimme tidigare i Göteborg än i Stockholm. Under morgonen ökar trafikflödet från cirka klockan 6.45 till cirka klockan 8.00 för att därefter minska. På eftermiddagen sker en ökning av trafikflödet cirka klockan 15.30 och flödet når sin topp strax innan klockan 16.30. Efter klockan 17.00 minskar trafikflödet.

De tidsangivelserna för skatteuttag, skattebeloppens storlek och maximibelopp per kalenderdygn som föreslagits får anses vara väl avvägda och bedöms kunna ligga till grund för ett skatteuttag i Göteborg. Skattebeloppens storlek och tidpunkter för när dessa ska tas ut föreslås införas i en ny bilaga till lagen om trängselskatt.

Såsom *Kammarrätten i Stockholm* har anfört är det möjligt att under ett kalenderdygn passera betalstationer i både Stockholm och Göteborg. I sådana fall kan den sammanlagda skatten uppgå till 120 kronor per dygn. Eftersom trängselskatten i Stockholm och Göteborg inte utgör ett gemensamt skatteuttag bör någon reglering inte införas som begränsar det maximibelopp som gäller för respektive skatteuttag med anledning av att trängselskatt påförts i någon av dessa kommuner.

Enligt regeringens mening torde *Gröna bilisters* förslag om en ökad skattebeläggning för tyngre fordon få en liten effekt. Skälet till detta är att trängselskatten endast utgör en liten del av de totala kostnaderna som belastar åkerinäringen. Drivmedelskostnaderna i sig bidrar redan till en sådan styrning som efterfrågas.

Trafiken på vägarna E6, E20 och E45

Som redan nämnts överskrider trafikbelastningen i Tingstadstunneln den dimensionerade trafikkapaciteten. Trafiksystemet runt Tingstadstunneln är dessutom komplext eftersom vägarna E6, E20 och E45 samt kommunala huvudvägar sammanstrålar inom ett begränsat område. Ett skatteundantag på dessa leder kommer dessutom troligtvis att medföra att en stor del av trafiken kommer att välja de aktuella lederna som färdväg.

Därmed kommer framkomligheten att begränsas ytterligare. Med hänsyn härtill och med beaktande av att trafiken på de aktuella lederna utgör en integrerad del av trafikflödet i centrala Göteborg, finns anledning att ta ut trängselskatt även på dessa genomfartsleder. Det ska i princip inte vara möjligt att ta ut trängselskatt för att finansiera infrastruktur som inte används eller endast i begränsad utsträckning används av de som inte är kommunmedlemmar i den eller de kommuner som skatten påförs. Som tidigare har framhållits i avsnitt 4.1 är en förutsättning för att ta ut trängselskatt på en genomfartsled att det finns en rimlig balans mellan skatteuttaget och den nytta som uttaget medför för trafikanterna. Med beaktande av att ett belopp motsvarande trängselskatten ska delfinansiera infrastruktuursatsningar som syftar till att öka framkomligheten på lederna anser regeringen att det är rimligt att skattebelägga de aktuella lederna.

Flerpassageregel

I skrivelsen från arbetsgruppen anförs att utformningen av tillämpningsområdet i Göteborg leder till att såväl genomfartstrafik som trafik på ett flertal andra vägar som används av pendlare beskattas två gånger per resa. Detta anses leda till olämpliga fördelningseffekter och ge oönskade trafikökningar på mindre vägar utanför skatteområdet. För de trafikanter som måste åka under högtrafik, blir skillnaden i skattebelastning än större. I syfte att öka acceptansen för skatteuttaget samt för att minska oönskad trafikavledning, föreslår arbetsgruppen att det ska införas en särskild bestämmelse som begränsar skatteuttaget i dessa fall. Förslaget från arbetsgruppen innebär att en bilresa som medför flera skattepliktiga passager inom en tidsperiod av 30 alternativt 60 minuter endast ska beskattas en gång. *Göteborgsregionens kommunalförbund* med flera har anfört att flerpassageregeln är en nödvändig förutsättning för att ett tidsdifferentierat trängselskattesystem ska kunna införas i Göteborg. Med hänsyn till att detta förslag kräver en mer omfattande analys kan det inte bedömas inom ramen för denna proposition. Utgångspunkten är dock att en flerpassageregel ska införas. Regeringen avser därför återkomma i frågan.

Ikraftträdande

De föreslagna ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011. I framställan föreslås att trängselskatt i Göteborg ska tas ut från den 1 januari 2013. Det finns inte anledning att föreslå någon annan tidpunkt för införandet av trängselskatt. Därutöver är det angeläget att Vägverket och Transportstyrelsen får rimlig tid för att förbereda ett skatteuttag. Regeringen föreslår därför att de lagändringar som föranleds av ett införande av trängselskatt i Göteborg tillämpas först från och med den 1 januari 2013.

Regeringens bedömning: Inkomsterna från trängselskatt, efter avdrag för system- och administrationskostnader, bör delfinansiera vissa infrastruktursatsningar i Västsverige.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Vägverket Göteborgsregionens kommunalförbund, Ale kommun, Göteborgs kommun, Kungsbacka kommun, Lerums kommun, Västra Götalands läns landsting och Härryda kommun* tillstyrker förslaget. *Gröna bilister* menar att förslaget medför att trängselskatten i stor utsträckning kan komma att användas för satsningar som ökar bilismen och försvårar uppfyllelsen av Sveriges klimatmål och andra trafikrelaterade mål.

Skälen för regeringens bedömning: I propositionen om införande av trängselskatt i Stockholm (prop. 2006/07:109) anförde regeringen att intäkterna från trängselskatt ska användas till att finansiera nödvändiga investeringar i vägnätet. Regeringen har fortfarande denna uppfattning.

Vägverket, Banverket, Västra Götalands läns landsting, Landstinget Halland, Göteborgs kommun och Göteborgsregionens kommunalförbund har avtalat om ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande av för Västsverige viktiga infrastrukturåtgärder. Som övergripande princip gäller, enligt avtalet, att finansieringen av infrastrukturåtgärderna ska ske med 50 procent genom statliga anslag och med 50 procent i form av bidrag genom medfinansiering (trängselskatt, regional och lokal direktfinansiering, marknyttor m.m.). Dessa infrastrukturåtgärder omfattar satsningar på kollektivtrafik, järnväg och väg, bland annat Västlänken (en järnvägstunnel under centrala Göteborg) samt en ny älvförbindelse vid Marieholm. Satsningarna syftar till att öka kapaciteten i järnvägssystemet, bidra till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, förbättra miljön samt göra transporter till och från Göteborgs hamn och industrier mer tillförlitliga.

Mot denna bakgrund bedömer regeringen att inkomsterna från uttaget av trängselskatt, efter avdrag för system- och administrationskostnader, bör användas för att delfinansiera vissa infrastruktursatsningar i Västsverige.

6 Konsekvenser

6.1 Effekter för den enskilde och miljön

Eftersom antalet resor genom skattebelagda passager i stor utsträckning beror på var den enskilde bilägaren har sin bostad kommer också den trängselskatt som individer i olika områden behöver betala att variera. För en privatbilist som är boende i Göteborgs kommun och som företar i genomsnitt en skattebelagd passage varje vardagsdygn beräknas den genomsnittliga årskostnaden uppgå till mellan 1 920 och 4 320 kronor per år. Denna beräkning grundas på 240 resdagar per år och ett skatteuttag i intervallet 8 till 18 kronor per passage. För bilister som är

boende i närliggande kommuner och företag i genomsnitt en skattebelagd passage vartannat vardagsdygn beräknas den genomsnittliga årskostnaden uppgå till mellan 960 och 2 160 kronor per år.

Den sammanlagda trafikminskningen förväntas uppgå till cirka tio procent i centrala Göteborg, cirka åtta procent i kommunen och cirka fyra procent i Göteborgsregionen. En viss andel av bilisterna tros att övergå till att ta sig fram till fots eller med cykel, medan andra förväntas börja använda sig av kollektivtrafiken. Uttaget av trängselskatt medför även att utsläppen av luftföroreningar i form av partiklar, kolväten och kväveoxider kommer att minska. Det kan bidra till att miljökvalitetsnormer kan komma att uppnås på särskilt utsatta platser.

6.2 Offentligfinansiella effekter

Enligt underlag från Vägverket beräknas bruttointäkten från skatteuttaget uppgå till omkring en miljard kronor per år under de fem första åren. Den infrastruktur och utrustning som är nödvändig för att kunna ta ut trängselskatt beräknas uppgå till cirka 970 miljoner kronor. Kostnaden för drift och underhåll av skatteuttaget beräknas uppgå till mellan 200 och 220 miljoner kronor per år de första åren för att därefter successivt minska till 130 miljoner kronor per år.

Efter kostnader för drift och underhåll av trängselskattesystemet återstår ett överskott på cirka 800 miljoner kronor per år under de första åren. Utvecklingen av överskottet på längre sikt är relativt osäker.

Sett över 25-årsperioden 2013–2037, bedöms överskottet uppgå till cirka 26 miljarder kronor brutto. En förutsättning för utformning av skatten har varit att den ska generera en nettointäkt, efter avdrag för räntekostnader m.m., om 14 miljarder kronor under 25 år till investeringar i infrastruktur i Västsverige (2009 års prisnivå).

Intäktsmålet uppnås vid nu föreslagna skattenivåer, enligt de beräkningar som gjorts av den arbetsgrupp som består av tjänstemän från berörda statliga och kommunala myndigheter i västra Götaland, även vid ett införande av en flerpassageregulering med ett tidsintervall på 60 minuter. Det är dock inte möjligt att på ett förutsägbart sätt beräkna intäktsbortfallet innan det analyserats hur en flerpassageregulering kan utformas. Det är emellertid angeläget att skatteintäkterna inte understiger det uppsatta intäktsmålet. Om införandet av en flerpassageregulering medför att intäktsmålet inte kan komma att uppnås får detta hanteras genom att skattebeloppen justeras.

Möjligheten att göra avdrag för trängselskatt beräknas ge ett årligt skattebortfall om cirka 110 miljoner kronor, varav 100 miljoner kronor avser företag och 10 miljoner kronor avser privatpersoner.

Det går i dagsläget inte göra någon säker bedömning av olika myndigheters kostnader med anledning av förslaget. Det finns därför skäl att återkomma i denna fråga och en eventuell kompensation för dessa kostnader, när osäkerheten har minskat. För Skatteverket bedöms dock kostnaderna uppgå till cirka 11 miljoner kronor per år.

Domstolsverket uppskattar att Förvaltningsrätten i Stockholm med nuvarande forumregel i 7 c § förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m. och nuvarande överklagande-

frekvens, torde få ytterligare 300–400 ärenden avseende trängselskatt om förslaget genomförs. Prop. 2009/10:189

Intäkterna från trängselskatten ska genom särskilt anslag täcka de system- och administrationskostnader som Vägverket, Skatteverket, Domstolsverket, Regeringskansliet och Kronofogdemyndigheten har till följd av trängselskatten.

7 Författningskommentar

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

9 §

Paragrafens *andra stycke* reglerar när skattskyldigheten inträder för trafik i Göteborg.

10 §

Paragrafens *andra stycke* reglerar var och när trängselskatt ska tas ut i Göteborg.

Bilaga 2

I bilagan anges de olika skattebeloppen som ska betalas vid olika tidpunkter under vardagar för passage av betalstationer i Göteborgs innerstad. Liksom för skatteuttaget i Stockholm ska trängselskatt inte tas ut under lördagar, helgdagar, dagar före helgdag och juli månad. Samma högsta skatteuttag per dag som för trängselskatt i Stockholm gäller för skatteuttaget i Göteborg. Av bilagans karta framgår betalstationernas placering.

Lagförslag i promemorian om införande av trängselskatt i Göteborg

Prop. 2009/10:189
Bilaga 1

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:629) om trängselskatt
dels att 9 och 10 §§ ska ha följande lydelse,
dels att nuvarande bilaga ska betecknas bilaga 1,
dels att det ska införas en ny bilaga, bilaga 2, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §

Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en sådan betalstation som anges i *bilagan* till denna lag.

Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en sådan betalstation som anges i *bilaga 1 eller 2* till denna lag.

10 §

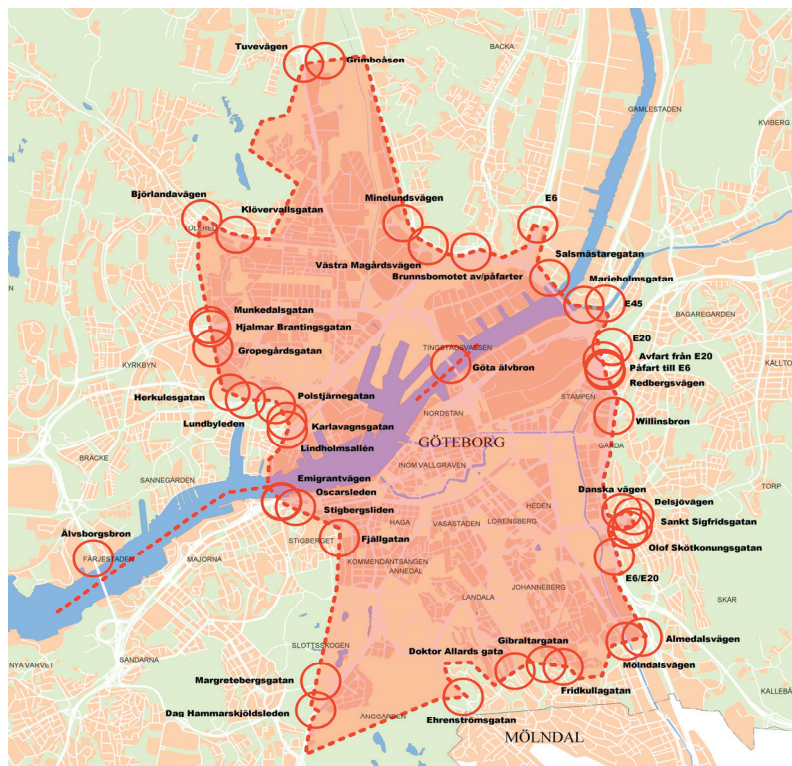
Närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek anges i *bilagan* till denna lag.

Närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek anges i *bilaga 1 eller 2* till denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011 och tillämpas från och med den 1 januari 2013.

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 | 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 kronor.

Prop. 2009/10:189
Bilaga 1

Förteckning över remissinstanserna avseende promemorian om införande av trängselskatt i Göteborg

Remissinstanser

Justitieombudsmannen, Kammarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Stockholm, Justitiekanslern, Domstolsverket, Datainspektionen, Västsvenska Industri- och Handelskammaren, Skatteverket, Naturvårdsverket, Banverket, Vägverket, Transportstyrelsen, Konkursverket, Konsumentverket, Ale kommun, Göteborgs kommun, Härryda kommun, Kungsbacka kommun, Kungälv kommun, Lerums kommun, Mölndals kommun, Partille kommun, Öckerö kommun, Västra Götalands läns landsting, Västra Götalands läns landsting, Landstinget Halland, Sveriges kommuner och landsting, Svenska Naturskyddsföreningen, Svensk Handel, Svenskt Näringsliv, BIL Sweden, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Föreningen Gröna Bilister, Göteborgsregionens kommunalförbund, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Sveriges Köpmannaförbund, Sveriges Transportindustrieförbund, Sveriges Åkeriföretag och Västtrafik AB.

Remissinstanser som avstått från att yttra sig

Sveriges kommuner och landsting samt Motormännens Riksförbund.

Remissinstanser som inte avhört

Motormännens Riksförbund, Kammarrätten i Stockholm, Naturvårdsverket, Kungälv kommun, Partille kommun, Öckerö kommun, Västra Götalands läns landsting, Landstinget Halland, Svensk Handel, Svenskt Näringsliv, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Motorbranschens Riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet, Sveriges Köpmannaförbund och Sveriges Åkeriföretag.

Övriga yttranden

Volvo AB

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 8 april 2010

Närvarande: Statsrådet Odell, ordförande, statsråden Ask, Husmark Pehrsson, Larsson, Erlandsson, Carlgren, Hägglund, Björklund, Borg, Billström, Adelsohn Liljeroth, Björling, Krantz, Ohlsson

Föredragande: statsrådet Borg

Regeringen beslutar proposition 2009/10:189 Införande av trängselskatt i Göteborg