

# Lagrådsremiss

## Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 14 april 2011

*Sten Tolgfors*

*Jan Larsson*  
(Finansdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås vissa 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. flerpassageregeln, dels föreslås ändringar av vissa betalstationers placering. Därutöver föreslås att skattebeloppen höjs för att kompensera det intäktsbortfall som förändringarna medför.

De nya skattebeloppen föreslås börjas tillämpas från och med den 1 januari 2015.

# Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	4
3	Ärendet och dess beredning.....	8
4	Förslag till flerpassageregeln.....	9
5	Förändrat tillämpningsområde.....	10
6	Skattebeloppens storlek.....	12
7	Konsekvenser.....	14
7.1	Effekter för den enskilde, företagen och miljön.....	14
7.2	Offentligfinansiella effekter.....	14
8	Författningskommentar.....	16
Bilaga 1	Lagförslag i promemorian om vissa förändringar i trängselskatten i Göteborg.....	17
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna.....	21

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Bilaga 2<sup>1</sup>*

### **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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2010:1023.

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 påföljande minuten.

<u>Tider</u> <u>klockan</u>	<u>Skattebelopp</u> <u>kronor</u>
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.

**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 2013–31 december 2014 gäller punkten 2 i sin äldre lydelse.

### 3 Ärendet och dess beredning

Riksdagen fattade den 26 maj 2010 beslut om regeringens proposition Införande av trängselskatt i Göteborg (prop. 2009/10:189). Trängselskatt ska tas ut i Göteborg från och med den 1 januari 2013. I propositionen anfördes att 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, bl.a. Västlänken och en ny älvförbindelse vid Marieholm.

I skrivelse från den arbetsgrupp, bestående av tjänstemän från berörda statliga och kommunala myndigheter i västra Götaland, som tillsattes för att utreda införandet av trängselskatt i Göteborg, anfördes att utformningen av tillämpningsområdet leder till att såväl genomfartstrafik som trafik på ett flertal andra vägar som används av pendlare, beskattas två gånger per resa. Detta ansågs leda till olämpliga fördelningseffekter och ge trafikstörningar på mindre vägar utanför tillämpningsområdet. I syfte att öka acceptansen för skatteuttaget samt för att minska oönskad trafikavledning föreslog arbetsgruppen att det även införs en flerpassageregeln, dvs. en regel som begränsar skatteuttaget vid flera passager under en viss tidsperiod.

I propositionen uttalades att utgångspunkten är att en flerpassageregeln ska införas. Med hänsyn till att detta kräver en mer omfattande analys anförde regeringen att en sådan regel inte kunde bedömas inom ramen för propositionen. Regeringen avsåg därför att återkomma i frågan.

Trafikverket har tillsammans med avtalsparterna i det Västsvenska Paketet (ett samarbete mellan Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs stad, Region Halland, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket avseende en rad infrastruktursatsningar på kollektivtrafik, järnvägar och vägar) 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. Den 15 december 2010 inkom till Finansdepartementet en framställan om revidering av skatteuttaget för Göteborg från Trafikverket (Fi2010/5664). I framställan föreslås att en flerpassageregeln införs och att tillämpningsområdet ändras.

I en promemoria från Finansdepartementet den 1 mars 2011, Vissa förändringar i trängselskatten i Göteborg, föreslås dels införandet av en bestämmelse som begränsar skatteuttaget om flera betalstationer passerar under en viss tidsperiod, en s.k. flerpassageregeln, dels ändringar av vissa betalstationers placering. Därutöver föreslås att skattebeloppen höjs för att kompensera det intäktsbortfall som förändringarna medför. De nya skattebeloppen föreslås börja tillämpas från och med den 1 januari 2015. 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 (Fi2010/5664).



## 4 Förslag till flerpasagerregel

**Regeringens förslag:** Om en bil passerar ytterligare en eller flera 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.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Bestämmelsen har dock justerats, vilket emellertid inte förändrar dess innebörd.

**Remissinstanserna:** *Skatteverket* anser att de grundläggande bestämmelserna om t.ex. skattskyldighetens inträde bör vara desamma, oavsett var trängselskatt tas ut i landet, och avstyrker därför en flerpasagerregel. Vidare anför *Skatteverket* att om en flerpasagerregel ska införas måste den förtydligas. Även *Förvaltningsrätten i Stockholm* och *Konsumentverket* ifrågasätter om inte den föreslagna flerpasagerregeln bör gälla överallt där trängselskatt tas ut. *Konsumentverket* anför vidare att det vore önskvärt med en kompletterande analys av under hur lång tidsperiod det ska vara möjligt med ytterligare passager utan att trängselskatt tas ut. *Naturskyddsföreningen*, *Västtrafik*, *Kommunalförbundet Göteborg, Regelrådet*, *Västra Götalandsregionen*, *Svenska bussbranschens riksförbund* och *Motormännens lokalklubb i Göteborg* tillstyrker förslaget om införandet av en flerpasagerregel. *Region Halland* ser positivt på införandet av en flerpasagerregel samt gör bedömningen att denna kommer att ge en större acceptans för trängselskatten och underlätta för de som ofta passerar in och ut ur tillämpningsområdet för trängselskatt. *BIL Sweden* och *Transportstyrelsen* ser också positivt på införandet av en flerpasagerregel. *Västsvenska industri- och handelskammaren* är positiv till införandet av en flerpasagerregel och anför att denna är nödvändig för att systemet ska accepteras bland företagen i Göteborgsområdet. *Göteborgs kommun* konstaterar att promemorians förslag om en flerpasagerregel överensstämmer med tidigare hemställan. *Mölnbals kommun* anser att införandet av en flerpasagerregel är nödvändig och att den tidsperiod under vilken flera passager kan göras utan att trängselskatt påförs är acceptabel. *Trafikverket* ställer sig bakom promemorians förslag och bedömer att förslaget ökar acceptansen för trängselskatten och begränsar trafiken runt tillämpningsområdet.

**Skälen för regeringens förslag:** I framställan från *Trafikverket* anges att av det totala antalet resor över tillämpningsområdets gräns (såväl i det av riksdagen beslutade tillämpningsområdet som i det av *Trafikverket* föreslagna) beräknas ca en tredjedel utgöras av resor som varken har start eller slutdestination inom trängselskatteområdet. För att undvika att dessa genomfartsresor beskattas två (och i några fall ännu fler) gånger bör, enligt *Trafikverket*, en flerpasagerregel införas. Med en flerpasagerregel avses att en bilresa som medför flera skattepliktiga passager inom en viss

tidsperiod enbart beskattas en gång. Trafikverket har analyserat sådana 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 också på att det kommer att uppstå nya möjligheter att välja transportsätt för vissa resenärer om flerpassageregeln omfattar 60 minuter istället för 30 minuter. Exempelvis menar Trafikverket att det kan medföra att samåkning till arbete eller skola underlättas, men också att man försöker utträta flera ärenden under samma resa. Mot denna bakgrund förespråkar Trafikverket en flerpassageregeln innebärande att skatt endast betalas för en av passagerarna om en bil inom 60 minuter passerar ytterligare en eller flera betalstationer.

Som framgår av prop. 2009/10:189 är utgångspunkten att en flerpassageregeln ska införas. Det förslag som föreslås av Trafikverket får anses väl avvägt. Skatt bör, enligt regeringens mening, betalas för den första passagen inom en 60-minutersperiod. Därmed undviks att olika perioder delvis avser samma tid genom att en ny 60-minutersperiod kan börja först när skatt tas ut för en passage. Skatt bör dock tas ut med det högsta belopp som gäller för en enskild gjord passage under tidsperioden. Därmed blir skattebeloppet lika stort för skattskyldiga som kör inom samma tidsintervall även om skattskyldigheten för vissa inträtt i intervall med lägre skattebelopp.

*Förvaltningsrätten i Stockholm, Skatteverket och Konsumentverket har ifrågasatt om inte en flerpassageregeln bör vara generell, dvs. gälla samtliga uttag av trängselskatt. Regeringen menar dock att utformningen av trängselskatt i viss utsträckning kan variera mellan olika tillämpningsområden beroende på omständigheter i de enskilda skatteuttagen. Det har i remissvaren inte framkommit tillräckliga skäl att införa en flerpassageregeln även i Stockholm. Regeringen ser därför inte anledning att överväga en flerpassageregeln för skatteuttaget i Stockholm.*

## 5 Förändrat tillämpningsområde

**Regeringens förslag:** Tillämpningsområdet på Hisingen görs mindre och kompletteras med betalstationer väster om E6-Kungälvsleden 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.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Motormännens lokalklubb i Göteborg Naturskyddsföreningen, Västtrafik, Regelrådet och Västra Götalandsregionen* tillstyrker de i promemorian föreslagna ändringarna av tillämpningsområdet. *Västsvenska industri- och handelskammaren* och *Trafikverket* är positiva till de föreslagna förändringarna av tillämpningsområdet. *Göteborgsregionens kommunalförbund* ställer sig positivt till de föreslagna förändringarna av tillämpningsområdet och anför att dessa tillsammans med införandet av en flerpassageregeln

möjliggör ett enklare, effektivare och mer accepterat system. *Transportstyrelsen* är positiv till förslagen. *BIL Sweden* ser positivt på de förändrade placeringarna av betalstationer på Hisingen, men anser att passager över Älvsborgsbron inte bör vara skattepliktiga. *Region Halland* anser att förändringarna av tillämpningsområdet kommer att skapa ett mer logiskt och enklare system. *Göteborgs kommun* konstaterar att det föreslagna tillämpningsområdet överensstämmer med det som föreslogs av kommunfullmäktige. Göteborgs kommun föreslår vidare att Helmutsgatan i Krokslätt stängs av, vilket innebär att en betalstation kan utgå. *Mölnbäck kommun* vidhåller sin sedan tidigare föreslagna alternativa placering av vissa betalstationer. Mölnbäck kommun förespråkar att de tre stationerna Ehrenströmmsgatan, Dag Hammarskjöldsleden och Margretebergsgatan utgår och ersätts av två andra betalstationer på Dag Hammarskjöldsleden respektive Guldhedsgatan. *Vägalet* anser inte att trängselskatt ska tas ut på Älvsborgsbron. Vägalet pekar vidare på de svårigheter att nå stormarknader som uppstår till följd av betalstationerna längs E6:an.

**Skälen för regeringens förslag:** Det av riksdagen beslutade tillämpningsområdet för trängselskatt omfattar centrala Göteborg. I området ingår, helt eller delvis, Biskopsgården, Västra Sannegården, Masthugget, Slottskogen, Kungsladugård, Johanneberg, Gårda, Örgryte, Skatås, Källtorp, Bagaregården, Marieholms industriområde, Brunnsbo, Kvillebäcken, Hisingsbacka och Tuve. Vidare ska skatteuttag ske vid färd över Älvsborgsbron och Götaälvbron.

Trafikverket pekar i sin framställan på att det beslutade tillämpningsområdet behöver justeras. Skälet är dels att anpassa tillämpningsområdet för de ändrade trafikförhållanden som föranleds av flerpassageregeln, dels att åtgärda svagheter i det nuvarande tillämpningsområdet.

Det föreslås framförallt att tillämpningsområdet på Hisingen görs betydligt mindre. För att begränsa möjligheten att använda lokalgatunätet på Hisingen för att undvika trängselskatt, föreslås att ett minskat tillämpningsområde på Hisingen kompletteras med betalstationer väster om E6-Kungälvleden mellan Tingstadsmotet och Bäckebolmsmotet.

Flerpassageregeln gör det möjligt att ersätta fyra betalstationer vid Sankt Sigfridsplan med två stationer på andra platser runt Skår. Denna lösning, tillsammans med en flerpassageregeln, ger enligt Trafikverket samma effekter för de övergripande trafikantströmmarna. Detta innebär att en betalstation placeras mellan Sankt Sigfrids plan och Örgrytemotet och en annan betalstation på Sankt Sigfridsgatan strax norr om Kallebäcksmotet.

Regeringen instämmer i Trafikverkets bedömning att tillämpningsområdet behöver justeras. Även andra utformningar av tillämpningsområdet är dock möjliga. *Mölnbäck kommun*, *Göteborgs kommun*, *Vägalet* och *BIL Sweden* föreslår olika alternativa förändringar av tillämpningsområdet (se även dnr Fi2011/612). Mölnbäck kommuns förslag om att ersätta tre betalstationer vid kommungränsen med två nya kan inte anses vara en lämplig åtgärd eftersom Sahlgrenska sjukhusets placering i Göteborg motiverar att det ligger inom tillämpningsområdet. Därtill kommer att Per Dubbsgatan-Guldhedsgatan som går genom sjukhusområdet, trots nedsatt hastighet, har såväl luftkvalitets- som

bullerproblem. Inte heller övriga förslag till förändringar av tillämpningsområdet framstår som lämpliga.

Regeringen finner inte skäl att ifrågasätta de förändringar av tillämpningsområdet som har föreslagits av Trafikverket.

Trafikverket anför därutöver att betalstationen på Älvsborgsbron bör behållas. Eftersom genomfarten på E6:an i centrala Göteborg omfattas av trängselskatt ökar biltrafiken över de älvförbindelser som inte har trängselskatt. Utan betalstation på Älvsborgsbron kommer, enligt Trafikverket, trängseln på brons tillfarter och på Västerleden att bli större än med en sådan station. Bron med tillfarter ingår i ett framtida viktigt kollektivtrafikstråk. Det är därför väsentligt att tillgänglig kapacitet inte begränsas av annan trafik. Passage över Älvsborgsbron bör därför, enligt Trafikverket, omfattas av trängselskatt. När det gäller betalstationen på Götaälvbron gör nu Trafikverket, under förutsättning att en flerpassageregeln införs, en annan bedömning än tidigare (se prop. 2009/10:189, s. 13). Trafikverkets bedömning är nu att trängseln på bron och dess anslutningar i stort sett kommer att vara oförändrad med ett skatteuttag vid färd över bron jämfört med en situation utan trängselskatt. Samtidigt ger betalstationen på Götaälvbron praktiskt taget inga intäkter eftersom flertalet som passerar denna station redan har passerat en annan station inom tiden för tillämpningen av flerpassageregeln. Vidare har denna betalstation bedömts vara en av de dyraste att uppföra och underhålla. Regeringens delar Trafikverkets uppfattning.

Mot denna bakgrund föreslår Regeringen att tillämpningsområdet och betalstationernas placering ändras i enlighet med vad som anförts i Trafikverkets framställan. Sammantaget innebär detta antalet betalstationer minskar från ca 45 stycken till ca 38 stycken.

## 6 Skattebeloppens storlek

**Regeringsförslag:** Skattebeloppen höjs fr.o.m. 2015 till 9 kronor för passage kl. 6.00–6.29, 8.30–14.59 och 18.00–18.29, till 16 kronor för passage kl. 6.30–6.59, 8.00–8.29, 15.00–15.29 och 17.00–17.59, och till 22 kronor för passage kl. 7.00–7.59 och 15.30–16.59.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Göteborgs kommun* tillstyrker de föreslagna höjningarna av skattebeloppen. *Mölnbals kommun* anför att man i stället för att höja skattebeloppet bör förlänga den period som trängselskatt ska tas ut, vilket även *BIL Sweden* anser. *Mölnbals kommun* anför vidare att man även bör förlänga avskrivningstiden för det Västsvenska paketet. *Region Halland* accepterar de i promemorian föreslagna höjningarna. *Sveriges åkeriföretag* och *Västra Götaland* kan inte acceptera en höjning redan efter två år utan att det sker tydliga positiva förändringar av infrastrukturplanerna. *Västsvenska industri- och handelskammaren* anför att höjningar som sker av finansieringsskäl riskerar att leda till en inte önskad trafikstyrning och att om man behöver höja nivån för att uppnå bättre trafikstyrning bör perioden under vilken trängselskatt ska tas ut förkortas. Vidare anser Västsvenska industri- och handelskammaren att

det är olämpligt att höja skattebeloppen utöver konsumentprisindex och att man bör överväga möjligheten att förlänga tidsperioden för skatten. *Västra Götalandsregionen* ifrågasätter om det är nödvändigt att redan nu besluta om vilka skattenivåer som ska gälla fr.o.m. 2015. *Transportstyrelsen* är positiv till förslagen. *Vägvalet* anser att de föreslagna höjningarna av skattebeloppen överstiger vad som är skäligt med hänsyn till finansieringen av förslagen och inflationsökningen fram till 2015. *Naturvårdsverket* anser att skattebeloppen bör höjas redan den 1 januari 2013 för att undvika att övriga förslag minskar miljöeffekten av trängselskatten.

**Skälen för regeringens förslag:** Ett införande av en flerpassageregulering och en förändring av tillämpningsområdet medför minskade skatteintäkter. Att intäkterna inte minskar jämfört med tidigare beräknade intäktsnivåer, är av betydelse för finansieringen av infrastruktursatsningarna i Västsverige. Den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021, som regeringen fastställde i mars 2010, utgår från att dessa åtgärder ska finansieras med intäkter från trängselskatten i Göteborg. Skattebeloppen bör därför höjas så att det angivna intäktsmålet bibehålls. Regeringen anser, till skillnad mot *Sveriges åkeriföretag* och *Västra Götaland*, att det inte finns skäl för regeringen att göra några överväganden om förändringar i infrastrukturplanerna. Höjningar av skattebeloppen är nödvändiga för att intäktsmålet ska kunna nås med beaktande av nuvarande infrastrukturplaner.

Enligt det av riksdagen fattade beslutet om skatteuttaget i Göteborg ska trängselskatt tas ut med 8 kronor för passage mellan kl. 6.00–6.29, 8.30–14.59 och 18.00–18.29. Ett skattebelopp om 13 kronor ska tas ut kl. 6.30–6.59, 8.00–8.29, 15.00–15.29 och 17.00–17.59. Slutligen ska ett skattebelopp om 18 kronor tas ut för passage kl. 7.00–7.59 och 15.30–16.59. Som framförs i avsnittet om offentligfinansiella effekter är det inte nödvändigt att höja beloppen redan vid införandet av skatteuttaget, utan detta kan ske i samband med en indexjustering av beloppen 2015. Enligt regeringen bör en höjning av beloppen ske fr.o.m. 2015 på så sätt att skattebeloppet för de passager som enligt riksdagens beslut ska vara 8 kronor höjs till 9 kronor, för de som ska vara 13 kronor höjs beloppen till 16 kronor och för de som ska vara 18 kronor höjs beloppen till 22 kronor. Med en sådan höjning bibehålls det angivna intäktsmålet om 14 miljarder kronor.

För att undvika att införandet av en flerpassageregulering och de föreslagna ändringarna av tillämpningsområdet minskar miljöeffekterna av trängselskatten är det Naturvårdsverkets uppfattning att höjning av skattebeloppen bör ske redan när trängselskatt börjar tas ut 2013. Enligt Trafikverket medför emellertid förslagen om flerpassageregulering och ändrat tillämpningsområde enbart marginella förändringar av de övergripande effekterna på trafiken och miljön. Regeringen finner inte skäl att göra annan bedömning än Trafikverket. De närmare övervägandena avseende de föreslagna höjningarna av skattebeloppen framgår av avsnittet nedan.

## 7 Konsekvenser

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

Förslaget om en flerpassageregeln innebär en lägre beskattning för genomfartsresande, exempelvis arbetspendlare i Göteborgsområdet, som under 60 minuter passerar mer än en betalstation per arbetsresa.

För en privatbilist som passerar fyra betalstationer till och från arbetet beräknas uttaget av trängselskatt med nuvarande lagstiftning till 13 500 kronor per år. Beräkningen grundas på att maxbeloppet om 60 kronor per dygn betalas under 225 arbetsdagar per år. Förslaget om flerpassageregeln medför att det totala skatteuttaget blir mellan 5 850 och 8 100 kronor per år om trängselskatt betalas i intervallet 13 till 18 kronor för två passager under 225 arbetsdagar. Från och med 2015 medför flerpassageregeln att det totala skatteuttaget blir mellan 7 200 och 9 900 kronor per år om trängselskatt betalas i intervallet 16 till 22 kronor för två passager under 225 arbetsdagar. Det ändrade tillämpningsområdet bör upplevas enklare och mer logiskt, då betalstationerna i högre grad kommer att finnas i områden där det förekommer trängsel.

För företagen utgör trängselskatten oftast en begränsad del av företagets totala kostnader. De ekonomiska effekterna varierar också mellan olika typer av verksamheter. Det kan konstateras att förslaget om flerpassageregeln innebär en viss minskning av företagets totala kostnader för trängselskatten. För företag vars fordon kommer upp till den maximala nivån på 60 kronor varje dygn skatten tas ut, blir den årliga kostnader oförändrad vid ett införande av flerpassageregeln.

Enligt prop. 2009/10:189 förväntas den sammanlagda trafikminskningen 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 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 miljö kvalitetsnormer kan komma att uppnås på särskilt utsatta platser. Med införande av en flerpassageregeln ökar genomfartstrafiken något. Trafikstörningar reduceras dock på vägar utanför tillämpningsområdet, dvs. antalet bilister som väljer längre körsträcka för att undvika trängselskatten minskar något. Sammantaget bedöms förslagen om flerpassageregeln och ändrat tillämpningsområde enbart marginella förändringar av de övergripande effekter på trafiken och miljön som beskrivs i prop. 2009/10:189.

### 7.2 Offentligfinansiella effekter

Enligt underlag från Trafikverket inför prop. 2009/10:189 beräknades bruttointäkten från skatteuttaget till ca 967 miljoner kronor under det första året. Förslaget om flerpassageregeln och förslaget om ändrat tillämpningsområde beräknas medföra minskade skatteintäkter med ca 70

miljoner kronor respektive ca 25 miljoner kronor per år jämfört med beslutade skatteregler. En flerpasagereregeln medför sammantaget ett minskat antal skattebetalningar med lägre intäkter som följd. Det ändrade tillämpningsområdet innebär att ett något mindre antal fordon passerar betalstationer jämfört med beslutade skatteregler, vilket medför något lägre intäkter.

Nya och mer precisa beräkningar av Trafikverket visar dock att skatteintäkterna beräknats för lågt. Skatteintäkterna bedöms uppgå till ett ca 53 miljoner kronor högre belopp jämfört med tidigare beräkningar inför prop. 2009/10:189. Enligt det uppdaterade underlaget från Trafikverket beräknas därmed skatteintäkterna uppgå till ca 925 miljoner kronor under de första året inklusive införande av flerpasagereregeln och ändrat tillämpningsområde. Den mer precisa beräkningen inklusive införande av flerpasagereregeln och ändrat tillämpningsområde visar på ett skattebortfall om ca 42 miljoner kronor per år i relation till tidigare beräkningar (967 miljoner kronor – 925 miljoner kronor).

I prop. 2009/10:189 beräknades investeringskostnaden uppgå till ca 970 miljoner kronor för den infrastruktur och utrustning som är nödvändig för att kunna ta ut trängselskatt. Förslaget om ändrat tillämpningsområde innebär sju färre betalstationer jämfört med det beslutade tillämpningsområdet. Därav beräknas ändrat tillämpningsområde medföra lägre investeringskostnader med 30 miljoner kronor enligt underlag från Trafikverket. Investeringskostnaderna beräknas därmed uppgå till ca 940 miljoner kronor. I prop. 2009/10:189, s. 17, redovisades kostnaden för drift och underhåll av skatteuttaget till mellan 200 och 220 miljoner kronor per år de första åren, för att därefter successivt minska till 130 miljoner kronor per år. Drifts- och underhållskostnaderna bedöms inte påverkas av de föreslagna ändringarna.

Efter avräkning av kostnader för drift och underhåll av trängselskatteuttaget återstår ett överskott på ca 700 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 ca 26 miljarder kronor brutto. Enligt prop. 2009/10:189 har en förutsättning för utformning av skatten varit att den ska generera en nettointäkt, efter avdrag för räntekostnader, administration av systemet m.m., om 14 miljarder kronor under 25 år till investeringar i infrastruktur i Västsverige (2009 års prisnivå). För att bibehålla intäktsnivån under denna period förutsätts att skatteuttaget justeras med hänsyn till prisutvecklingen.

Intäkterna minskar till följd av införande av flerpasagereregeln och ändrat tillämpningsområde. Skattebeloppen bör därför höjas. Det är dock inte nödvändigt att höja skattebeloppen redan när trängselskatten börjar tas ut den 1 januari 2013. Skattebeloppen kan höjas i samband med att dessa ändock ska justeras med anledning av prisutveckling. För att undvika en försämring av skatteuttagets förmåga att delfinansiera de aktuella infrastruktursatsningarna kan en sådan justering lämpligen göras 2015.

Trafikverkets beräkningar förutsätter en indexering av skattebeloppen i nivå med prisutvecklingen (2 procent per år) för att nå intäktsmålet. Detta

gäller oavsett om flerpassageregeln införs och tillämpningsområdet ändras, eller om det beslutade regelverket kvarstår.

En höjning av beloppen för att säkerställa en intäktsnivå som är tillräcklig för att uppfylla kraven på delfinansiering där hänsynstagande till prisutvecklingen även ingår, innebär att skattebeloppet för de passager som enligt riksdagens beslut ska vara 8 kronor höjs till 9 kronor, de som ska vara 13 kronor höjs till 16 kronor och de som ska vara 18 kronor höjs till 22 kronor, från och med 2015.

Behovet av ytterligare justeringar av skattebeloppen för att efter 2015 behålla trängselskattens förmåga att begränsa trängsel och uppnå intäktsmålet, kommer att omfattas av den utredning om förändringar i uttaget av trängselskatt som aviserats i budgetpropositionen för 2011. Utredaren ska således närmare överväga på vilket sätt eventuella justeringar av skattebeloppen ska utformas i framtiden. Utredaren ska i samband härmed bland annat även ta ställning till hur en skattskyldighet för utlandsregistrerade fordon kan utformas. Dessa frågor behandlas inte vidare i denna lagrådsremiss.

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

Intäkterna från trängselskatten ska genom särskilt anslag täcka de investeringar i infrastruktur som ska finansieras av skatten samt system- och administrationskostnader, inklusive de system- och administrationskostnaderna som Trafikverket, Transportstyrelsen, Skatteverket, Domstolsverket (inklusive domstolarna) och Kronofogdemyndigheten har till följd av införandet av flerpassageregeln och det förändrade tillämpningsområdet.

## 8 Författningskommentar

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

### *Bilaga 2*

Bilagans karta med placering av betalstationer ändras. Förändringarna innebär att tillämpningsområdet blir mindre, framförallt på Hisingen. En s.k. flerpassageregeln införs som innebär att trängselskatt endast ska betalas för en passage inom en 60-minutersperiod. Den passage för vilken trängselskatt ska betalas inleder en 60-minutersperiod under vilken trängselskatt inte behöver betalas för de ytterligare passager som sker. Det skattebelopp som ska betalas är det högsta som gäller för en gjord passage under denna 60-minutersperiod. För att kompensera de intäktsbortfall som förändringarna medför höjs skattebeloppen fr.o.m. 2015.

### *Ikraftträdande*

Förslaget träder i kraft den 1 januari 2012, men tillämpas först fr.o.m. den 1 januari 2013, se ikraftträdandebestämmelserna avseende 9 och 10 §§ lagen om trängselskatt, SFS 2010:1023 förutom såvitt avser bestämmelsen i punkten 2 som tillämpas fr.o.m. 1 januari 2015.



# Lagförslag i promemorian om vissa förändringar i trängselskatten i Göteborg

## 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<sup>2</sup>*

#### **Göteborgs kommun**

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



<sup>2</sup> Senaste lydelse 2010:1023.

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 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.

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

*4. Om en bil passerar två eller flera betalstationer och tiden mellan den första och sista passagen inte överstiger 60 minuter, inträder skattskyldighet endast för en av passagerna. Skattskyldighet hänförs till den passage för vilken det högsta skattebeloppet gäller.*

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

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

Remissinstanser som har yttrat sig eller meddelat att de avstår från att yttra sig.

Justitieombudsmannen, Kammarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Stockholm, Justitiekanslern, Domstolsverket, Datainspektionen, Västsvenska Industri- och Handelskammaren, Ekonomistyrningsverket, Skatteverket, Naturvårdsverket, Regelrådet, Trafikverket, Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Konsumentverket, Ale kommun, Göteborgs kommun, Härryda kommun, Kungsbacka kommun, Kungälv kommun, Lerums kommun, Mölndals kommun, Partille Kommun, Öckerö kommun, Västra Götalandsregionen, 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, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Sveriges Köpmannaförbund, Sveriges Transportindustriförbund, Sveriges Åkeriföretag, Västtrafik AB, Ale kommun samt Sveriges kommuner och landsting.

Remissinstanser som inte avhörts

Härryda kommun, Kungälv kommun, Lerums kommun, Partille kommun, Öckerö kommun, Svensk handel, Svenskt Näringsliv, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Föreningen Gröna Bilister, Motorbranschens Riskförbund, Motormännens Riksförbund, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet, Sveriges Köpmannaförbund och Sveriges Transportindustriförbund.