



REGERINGSKANSLIET

Finansdepartementet

Dnr  
Fi2010/5664

2011-03-01

## Promemoria

### Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg

#### Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås vissa förändringar av det framtida uttaget av trängselskatten i Göteborg. Dels föreslås införandet av 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 börjar tillämpas från och med den 1 januari 2015.

## Innehållsförteckning

1	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	3
2	Ärendet och dess beredning .....	7
3	Förslag till flerpasagerregel .....	7
4	Förändrat tillämpningsområde .....	8
5	Skattebeloppens storlek.....	9
6	Konsekvenser .....	10
6.1	Effekter för den enskilde och miljön .....	10
6.2	Offentligfinansiella effekter .....	10

# 1 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>1</sup>*

## Göteborgs kommun

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



<sup>1</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.

## 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.

## 2 Ärendet och dess beredning

Riksdagen fattade den 26 maj 2010 beslut om regeringens proposition 2009/10:189, Införande av trängselskatt i Göteborg. Trängselskatt ska tas ut i Göteborg från och med den 1 januari 2013. I propositionen angavs 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 flerpassageregul.

I propositionen uttalades att utgångspunkten är att en flerpassageregul 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 flerpassageregul 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 vilken det föreslås att en flerpassageregul införas och att tillämpningsområdet ändras.

## 3 Förslag till flerpassageregul

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. Dessa genomfartsresor är i huvudsak regionala eller lokala. Den långväga genomfartstrafiken utgör en mycket liten del. För att undvika att dessa genomfartsresor beskattas två (och i några fall ännu fler) gånger bör, enligt Trafikverket, en flerpassageregul införas. Flerpassageregul innebär 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 för 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 skattskyldighet endast gäller 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. För att en flerpassageregeln inte ska motverka det huvudsakliga syftet med trängselskatten, dvs. att minska trafikvolymen, bör den passage för vilken det högsta skattebeloppet gäller vara den passage för vilken trängselskatt ska betalas. En annan utformning leder dessutom till att en bilist, som efter att ha passerat en betalstation vid en tidpunkt då ett högre skattebelopp gäller, kan minska sin skattekostnad genom att inom 60 minuter genomföra ytterligare en passage, vid en tidpunkt då ett lägre skattebelopp gäller.

#### 4 Förändrat tillämpningsområde

Det av riksdagen beslutade tillämpningsområdet för trängselskatt omfattar centrala Göteborg. I området ingår, helt eller delvis, Biskopsgården, Västra Sannegården, Masthugget, Slottsskogen, Kungsladugård, Johanneberg, Gårda, Örgryte, Skatås, Källtorp, Bagaregården, Mariefholms 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, ska ett minskat tillämpningsområde på Hisingen kompletteras med betalstationer på samtliga av- och påfarter väster om E6-Kungälvsleden mellan Tingstadsmotet och Bäckeboismotet.

Som en följd av placering av betalstationer vid avfarterna på E6:an uppstår, enligt Trafikverket, en möjlighet för bilister som kommer från öst eller väst och som antingen ska in till de centrala delarna av Göteborg eller till de södra delarna av Göteborgsområdet, att undvika trängselskatt genom att använda lokalgatorna i Örgryte och Skår. För att undvika en sådan avledning föreslås ytterligare betalstationer som ska placeras i Örgryteområdet. En flerpassageregeln gör det även möjligt att flytta ett



antal betalstationer i Örgryte för att förbättra trängselskattens styrande funktion. Trafikverket föreslår därför att dessa flyttas söderut till Sankt Sigfridsgatan med en placering någonstans mellan Skår och utfarten till väg 40. Denna lösning, tillsammans med en flerpasagereregulering, ger 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.

Det finns inte skäl att ifrågasätta de förändringar av tillämpningsområdet som har föreslagits av Trafikverket.

Trafikverket anser 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 trängseln på bron 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 omfattas av trängselskatt.

När det gäller betalstationen på Götaälvbron gör nu Trafikverket, under förutsättning att en flerpasagereregulering införs, en annan bedömning än tidigare (se prop. 2009/10:189, s. 13). Trafikverkets trängseln på bron och dess anslutningar kommer i stort sett varav oförändrad med ett skatteuttag vid färd över bron jämfört med en situation utan trängselskatt, den allmänna minskningen av bilresor i Göteborgsområdet påverkar inte Lundbyleden och endast i begränsad utsträckning Tingstadstunneln. 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 flerpasagerereguleringen. Vidare har denna betalstation bedömts vara en av de dyraste att uppföra och underhålla. Det saknas skäl att frånga verkets bedömning.

Det föreslagna tillämpningsområdet innebär att antalet betalstationer minskar från ca 45 stycken till ca 38 stycken.

## 5 Skattebeloppens storlek

Ett införande av en flerpasagereregulering och en förändring av tillämpningsområdet medför minskade skatteintäkter. Skattebeloppen bör därför höjas. Att intäkterna och överskottet inte minskar jämfört med tidigare beräknade intäktsnivåer, är av stor 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 åtgärder till en kostnad av 14 miljarder kronor ska finansieras med överskottet från trängselskatten i Göteborg.

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 mellan kl. 7.00-7.59 och 15.30-16.59. En höjning av beloppen bör 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.

## 6 Konsekvenser

### 6.1 Effekter för den enskilde 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 6 750 och 9 000 kronor per år om trängselskatt betalas i intervallet 15 till 20 kronor för två passager under 225 arbetsdagar. Det ändrade tillämpningsområdet bör dessutom upplevas enklare och mer logiskt, då betalstationerna i högre grad kommer att finnas i områden där det förekommer trängsel.

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 medför förslagen om flerpassageregeln och ändrat tillämpningsområde enbart marginella förändringar av de övergripande effekter på trafiken och miljön som beskrivs i prop. 2009/10:189.

### 6.2 Offentligfinansiella effekter

Enligt underlag från Trafikverket inför prop. 2009/10:189 beräknades bruttointäkten från skatteuttaget till ca 967 miljoner kronor under det första året (2009 års prisnivå). 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 flerpassageregeln 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 (2009 års prisnivå) inklusive införande av flerpassageregeln och ändrat tillämpningsområde. Den mer precisa beräkningen inklusive införande av flerpassageregeln och ändrat tillämpningsområde visar således 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 flerpassageregeln 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 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) från 2009 års prisnivå 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 och hänsynstagande

till prisutvecklingen 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. Justeringar med anledning av prisutvecklingen och skattens förmåga att delfinansiera de aktuella infrastruktursatsningarna utgår från de av riksdagen beslutade skattebeloppen i 2009 års prisnivå.

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 en skattskyldighet för utlandsregistrerade fordon. Dessa frågor behandlas inte vidare i denna promemoria.

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 och Kronofogdemyndigheten har till följd av införandet av flerpassageregeln och det förändrade tillämpningsområdet.