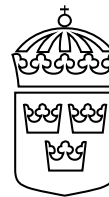


# Regeringens proposition

## 2019/20:30



Trängselskatt i Marieholmstunneln i Göteborg

Prop.  
2019/20:30

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 24 oktober 2019

*Stefan Löfven*

*Per Bolund*  
(Finansdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att trängselskatt ska tas ut för resor genom Marieholmstunneln i Göteborg.

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

Trängselskatt bör tas ut för resor genom Marieholmstunneln fr.o.m. den tidpunkt då tunneln öppnar för trafik. Det är i detta skede inte möjligt att med exakthet säga när detta kommer att ske. Lagändringarna föreslås därför träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Förslaget innebär att det tillkommer två nya ringar för betalstationsplacering på kartan i bilaga 2 till lagen (2004:629) om trängselskatt.

# Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	10
4	Trängselskatt i Marieholmstunneln.....	10
5	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	12
6	Konsekvenser.....	12
6.1	Syfte och alternativa lösningar .....	12
6.2	Effekter för den enskilde, företagen och miljön .....	13
6.3	Offentligfinansiella effekter .....	13
6.4	Övriga effekter .....	14
7	Författningskommentar .....	14
7.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	14
Bilaga 1	Lagförslaget i remissen .....	16
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna .....	22
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 oktober 2019 .....		23

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2019/20:30

Regeringens förslag:

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

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

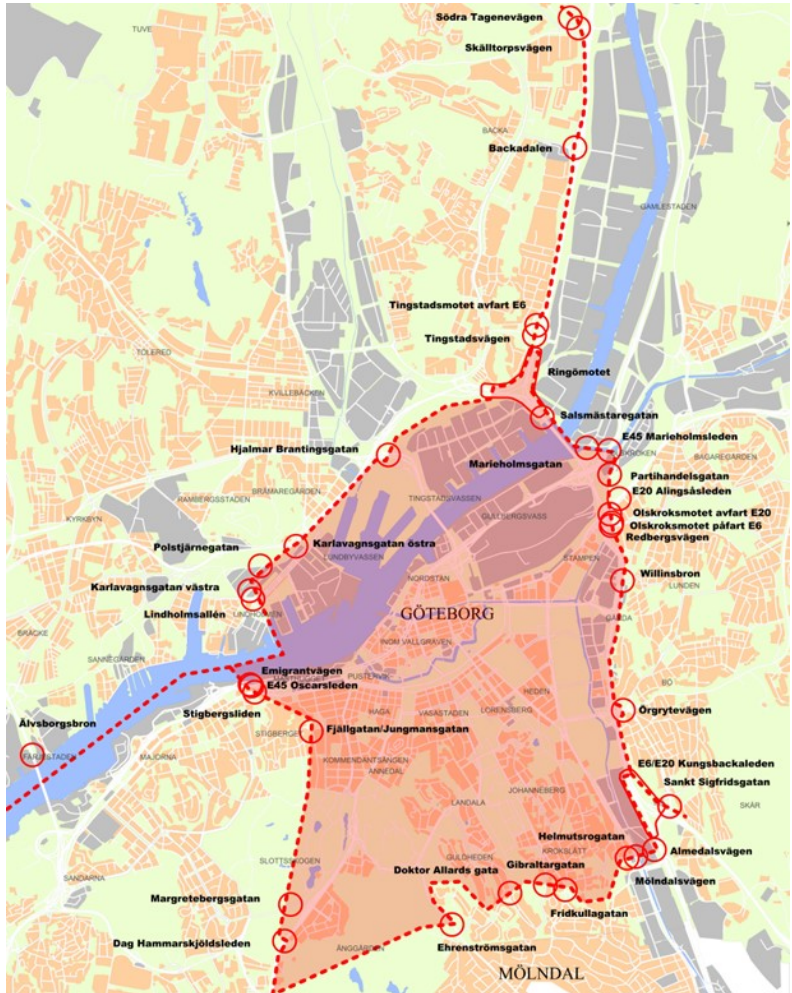
Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Bilaga 2

## Göteborgs kommun

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



2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad ska dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

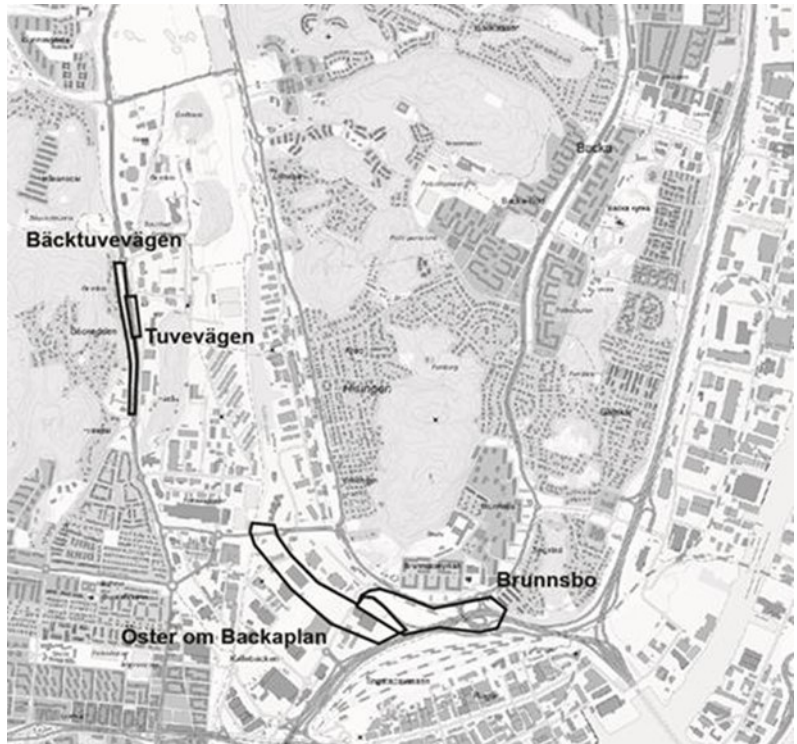
Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

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

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

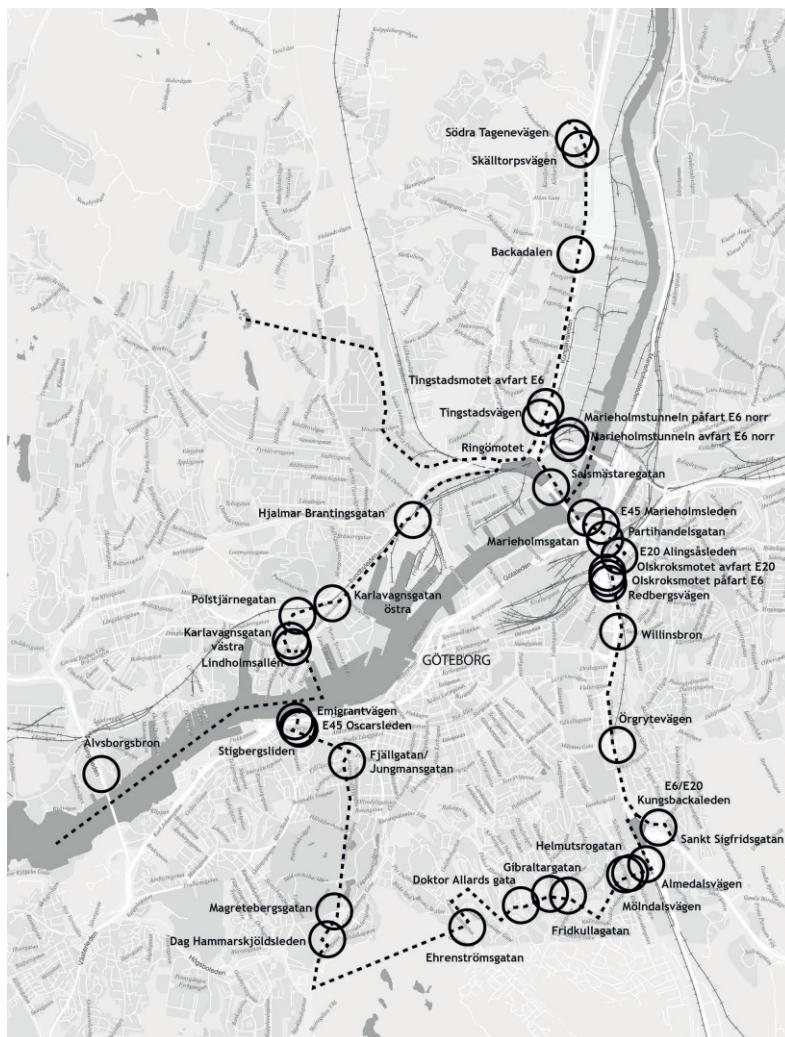
5. Vid passage av någon av betalstationerna vid Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen inträder skattskyldighet enligt 9 § andra stycket endast om passage av någon av kontrollpunkterna enligt punkt 6 har skett inom 30 minuter före eller efter passagen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

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



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.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2016:1007.

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

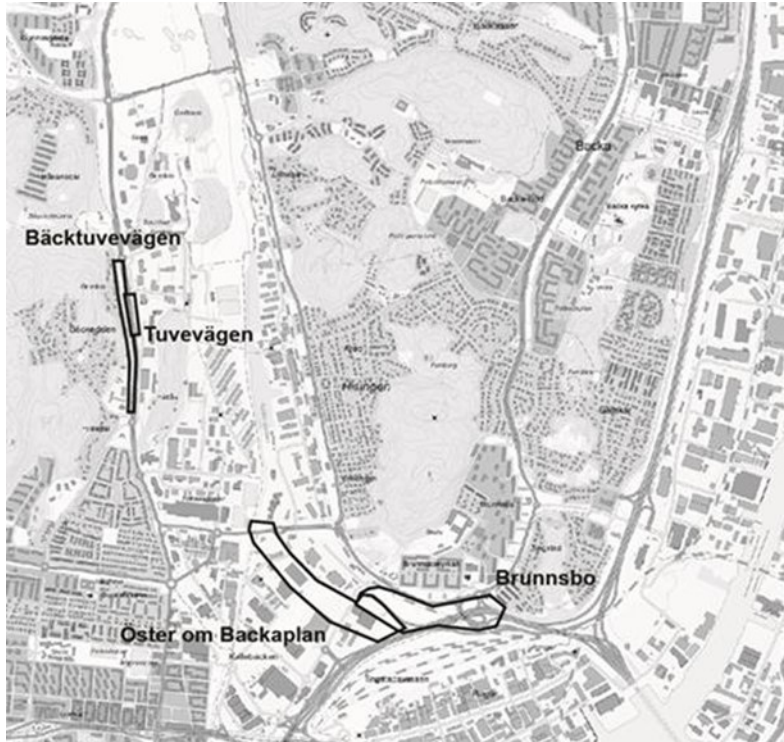
3. Skatt betalas inte enligt *punkt 2* för ytterligare passager av betalstation som sker inom 60 minuter från en passage för vilken skattskyldighet enligt 9 § andra stycket inträtt och trängselskatt ska betalas. Det skattebelopp som ska tas ut för den passage för vilken skattskyldighet inträtt och trängselskatt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

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

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

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





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

### 3 Ärendet och dess beredning

Med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt kan tids- och platsrelaterade skatter tas ut i Stockholm och Göteborg. I bilaga 2 till lagen framgår var de skattebelagda betalstationerna i Göteborg är placerade. Passage vid en sådan betalstation under vissa tidpunkter på vardagar utom lördagar föranleder skattskyldighet med de belopp som anges i bilagan, dock inte dag före helgdag och under juli månad. Syftet med en trängselskatt i Göteborg 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 en skrivelse som inkom till regeringen i augusti 2017 hemställer Trafikverket och Göteborgs kommun att bilaga 2 till lagen om trängselskatt ändras så att resor genom Marieholmstunneln i Göteborg beläggs med trängselskatt. Ändringarna innebär att det tillkommer två nya ringar för betalstationsplacering på kartan i punkt 1 i bilaga 2 till lagen om trängselskatt. Till hemställan har bilagts en utredning om trängselskatteförändringar till följd av Marieholmstunnelns öppnande. I hemställan anges att Marieholmstunneln kommer att öppna för trafik 2020.

Hemställan har remissbehandlats tillsammans med ett av Finansdepartementet upprättat förslag till lagtext och tillhörande författningskommentar. Lagförslaget i remissen finns i *bilaga 1*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2017/03315/S2).

#### *Lagrådet*

Propositionens lagförslag är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande.

### 4 Trängselskatt i Marieholmstunneln

**Regeringens förslag:** Trafik genom Marieholmstunneln inkluderas i tillämpningsområdet för trängselskatt i Göteborg.

**Hemställans förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Göteborgs kommun, Göteborgsregionens kommunalförbund, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Hallands läns landsting, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Transportindustriförbundet och Västra Götalands läns landsting tillstyrker förslaget. Förvaltningsrätten i Göteborg, Kammarrätten i Göteborg, Konkurrensverket, Kronofogdemyndigheten, Skatteverket, Svensk Handel, Trafikverket och Transportstyrelsen har inga synpunkter på förslaget. Transportstyrelsen påpekar att förslaget innebär ökade kostnader för myndigheten men att kostnaderna bedöms täckas av nuvarande

anslagsram. *Sveriges Kommuner och Landsting* och *Regelrådet* avstår från att yttra sig. *Svenskt Näringsliv* avstyrker förslaget och framför att det finns en risk att intäkter har överskattats. *Svenskt Näringsliv* har även, liksom *Avdelning 3, Göteborg, i Svenska Transportarbetareförbundet* och *BIL Sweden*, vissa allmänna synpunkter när det gäller trängselskatt.

**Skälen för regeringens förslag:** Syftet med en trängselskatt i Göteborg är att förbättra framkomligheten och miljön i Göteborg, men även att bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg, bl.a. Västlänken och den nya älvförbindelsen vid Marieholm.

I hemställan från Trafikverket och Göteborgs kommun föreslås att resor genom Marieholmstunneln i Göteborg beläggs med trängselskatt när tunneln öppnas för trafik under 2020. I hemställan anges att Marieholmstunneln medför att Tingstadstunneln avlastas och att trafiksystemet blir mindre sårbart. Samtidigt anges att Marieholmstunneln kommer medföra att vissa resor med bil, som i dag är skattebelagda, blir avgiftsfria. Det rör t.ex. bilresor mellan östra Göteborg och norra Hisingen.

Till grund för hemställan ligger en promemoria ("Utredning om trängselskattförändringar till följd av Marieholmstunnelns öppnande") av representanter från Trafikverket, Göteborgs kommun, Västtrafik AB och Göteborgsregionens kommunalförbund. Utredningen har analyserat vilka effekter Marieholmstunnelns öppnande får för de tre övergripande målen minskad trängsel, förbättrad miljö och intäkter till Västsvenska paketet. Av utredningen framgår bl.a. följande. Marieholmstunnelns öppnande ökar tillgängligheten i vägsystemet. Öppnandet kommer medföra fler resor med bil och ökat biltrafikflöde på framför allt E6 Kungälvsleden. Om Marieholmstunneln skattebeläggs skulle trafikökningen bli mindre, vilket skulle innebära mindre trängsel och restidsosäkerhet. Då Marieholmstunneln skapar en ny, skattefri, relation mellan fastlandet och Hisingen skulle skatteintäkterna minska jämfört med i dag. Om trängselskatt införs i Marieholmstunneln skulle intäkterna i stället öka något. Marieholmstunnelns öppnande medför att utsläppen från vägtrafiken ökar. Trängselskatt i tunneln medför i stället att utsläppen minskar något, jämfört med om tunneln inte är skattebelagd. Införandet av trängselskatt i Marieholmstunneln skulle få en positiv effekt för samtliga av trängselskattens övergripande målsättningar. Om trängselskatt inte införs kan trängselskattens mål påverkas negativt. Arbetsgruppen för utredningen rekommenderar därför att trängselskatt införs för resor genom Marieholmstunneln.

Regeringen instämmer i de bedömningar som redovisats ovan och anser mot denna bakgrund att det är angeläget att trängselskatt tas ut för resor genom Marieholmstunneln. Det bidrar till att uppfylla syftet med trängselskatten i Göteborg. Regeringen föreslår därför att trafik genom Marieholmstunneln inkluderas i tillämpningsområdet för trängselskatt i Göteborg. Förslaget innebär att det tillkommer två nya ringar för betalstationsplacering på kartan i punkt 1 i bilaga 2 till lagen om trängselskatt.

Den synpunkt som förs fram av *Svenskt Näringsliv* och som avser förslagets konsekvenser behandlas i avsnitt 6.3.

Förslaget föranleder ändringar i bilaga 2 till lagen om trängselskatt.

## 5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Ändringarna ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

**Hemställans förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga remissinstanser har synpunkter på ikraftträdandet eller övergångsbestämmelsen.

**Skälen för regeringens förslag:** Trängselskatt bör tas ut för resor genom Marieholmstunneln fr.o.m. den tidpunkt då tunneln öppnar för trafik. Det är i detta skede inte möjligt att med exakthet säga när detta kommer att ske. Mot denna bakgrund föreslås att regeringen bemyndigas att sätta lagändringarna i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

## 6 Konsekvenser

### 6.1 Syfte och alternativa lösningar

Öppnandet av Marieholmstunneln medför att vissa resor med bil mellan östra Göteborg och norra Hisingen som i dag är skattebelagda blir skattefria. Förslaget i propositionen innebär att det tillkommer två nya ringar för betalstationsplacering på kartan i bilaga 2 i lagen om trängselskatt, vilket medför att trängselskatt kommer tas ut för resor genom Marieholmstunneln.

Trängselskatten i Göteborg syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg, bl.a. Västlänken och den nya älvförbindelsen vid Marieholm. Alternativet att trängselskatt inte tas ut för resor genom Marieholmstunneln överensstämmer inte med syftet med trängselskatten i Göteborg. Utan den föreslagna ändringen uppkommer en s.k. smitväg mellan östra Göteborg och norra Hisingen. I en sådan situation bedömer den utredning som ligger till grund för hemställan, vilken bedömning regeringen instämmer i, att skatteintäkterna skulle minska, vilket medför minskad finansiering av kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen. Vidare bedöms att framkomligheten skulle bli sämre och att fordonsrelaterade utsläpp skulle öka. Mot denna bakgrund bedömer regeringen att det inte finns några rimliga alternativa lösningar till den som föreslås i propositionen.

Kostnaderna för trängselskatt bedöms inte påtagligt förändras för den enskilde eller företagen jämfört med nuläget. Öppnandet av Marieholmstunneln medför att tillgängligheten i vägtrafiksystemet förbättras och att biltrafikflödet på framför allt E6 Kungälvsleden ökar. Den sammantagna trafikmängden ökar något, vilket medför att koldioxidutsläpp och övriga fordonsrelaterade utsläpp ökar något. Förslaget om trängselskatt i Marieholmstunneln minskar dessa negativa miljöeffekter.

Framkomligheten bedöms öka något till följd av förslaget om trängselskatt i Marieholmstunneln.

## 6.3 Offentligfinansiella effekter

Marieholmstunneln skapar en ny bilväg mellan östra Göteborg och norra Hisingen. Om resor genom Marieholmstunneln skulle bli skattefria bedöms skatteintäkterna preliminärt minska med omkring 10 miljoner kronor jämfört med nuläget, dvs. innan tunneln har öppnats. Detta eftersom sådan trafik som tidigare var trängselskattebelagd då i stället kan passera via den skattefria tunneln. Förslaget att ta ut skatt för resor genom Marieholmstunneln bedöms preliminärt medföra 25 miljoner kronor i ökade årliga bruttoskatteintäkter jämfört med om passagerarna är skattefria. Således bedöms skatteintäkterna öka med omkring 15 miljoner kronor per år jämfört med nuvarande intäkter. *Svenskt Näringsliv* har framfört att det finns en risk att skatteintäkterna har överskattats av Trafikverket mot bakgrund av att man ifrågasätter riktigheten i utgångspunkten att förmånsbilar är mindre priskänsliga då trängselskatt numera förmånsbeskattas. Riksdagen beslutade om åtgärden i december 2017, dvs. efter Trafikverkets beräkning om skatteintäkterna i den bilagda utredningen till Hemställan från Trafikverket och Göteborgs kommun. Regeringen bedömer dock att påverkan på beräkningen är låg utifrån uppskattning om att en mindre andel av trängselskatteintäkterna kan knytas till privata resor med förmånsbil och att trängselskatteintäkterna från sådana resor antas minska med 10 procent då förmånen beskattas. Om uppskattning av trängselskatteintäkter från förmånsbilar och antagande om beteendeeffekter, se vidare i konsekvensanalysen till förslaget om förmån av betald trängselskatt och infrastrukturavgifter i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor avsnitt 6.5.8).

Förslaget bedöms preliminärt medföra ökade system- och administrationskostnader för Trafikverket och Transportstyrelsen om ca 1,35 miljoner kronor per år samt engångskostnader om ca 1 miljon kronor för bl.a. systemanpassningar och informationsinsatser för Transportstyrelsen. Sådana tillkommande kostnader ryms inom anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg. Dessutom behöver två nya betalstationer sättas upp vid Marieholmstunneln. Detta bedöms innebära en investeringskostnad om ca 6 miljoner kronor, vilket i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1) beräknats finansieras med medel under anslag

1:14 Trängselskatt i Göteborg. Kapitalkostnaderna till följd av en sådan investering beräknas till ca 0,6 miljoner kronor per år under tio år. Förslaget bedöms medföra endast ringa merkostnader och merarbete för Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och de allmänna förvaltningsdomstolarna. Alla ökade administrativa kostnader som följer av förslaget finansieras inom befintliga ramar på anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg.

Förslaget bedöms medföra att överskottet från trängselskatt i Göteborg bibehålls och även ökar något jämfört med nuläget, dvs. innan tunneln har öppnat. Överskottet beräknas som intäkterna som erhålls från trängselskatt reducerat med system- och administrationskostnaderna. Överskottet används till utgifter för finansiering av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen. Sammantaget bedöms trängselskattens finansiering av kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen påverkas marginellt.

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

## 6.4 Övriga effekter

Då förslaget bedöms ge upphov till små effekter bedöms det inte leda till några konsekvenser för den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män eller för sysselsättningen. Förslaget bedöms inte innebära några fördelningsmässiga effekter. Förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten.

## 7 Författningskommentar

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

#### *Bilaga 2*

Kartan i *punkt 1* med placering av betalstationer ändras. Det tillkommer två ringar för betalstationsplacering; en på påfarten till Marieholmstunneln och en på avfarten till den. Ändringarna innebär att skattskyldighet för trängselskatt inträder vid resor genom Marieholmstunneln. På kartan har även storleken på betalstationsringarna korrigerats på så sätt att de återställs till ursprungligt skick. Vid en tidigare ändring av bilagan (prop. 2010/11:133, bet. 2010/11:SkU34, rskr. 2010/11:297, SFS 2011:1490) minskades oavsiktligt storleken på ringarna.

*Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser*

Prop. 2019/20:30

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

## Lagförslaget i remissen

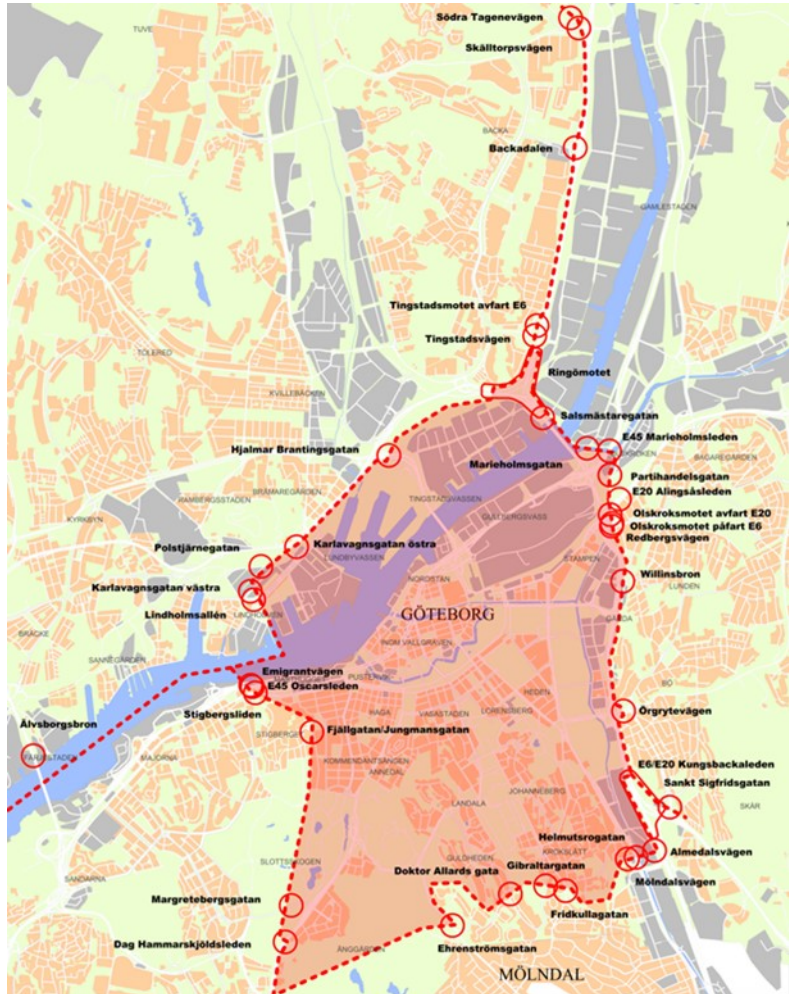
Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Bilaga 2<sup>1</sup>

### Göteborgs kommun

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





2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad ska dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

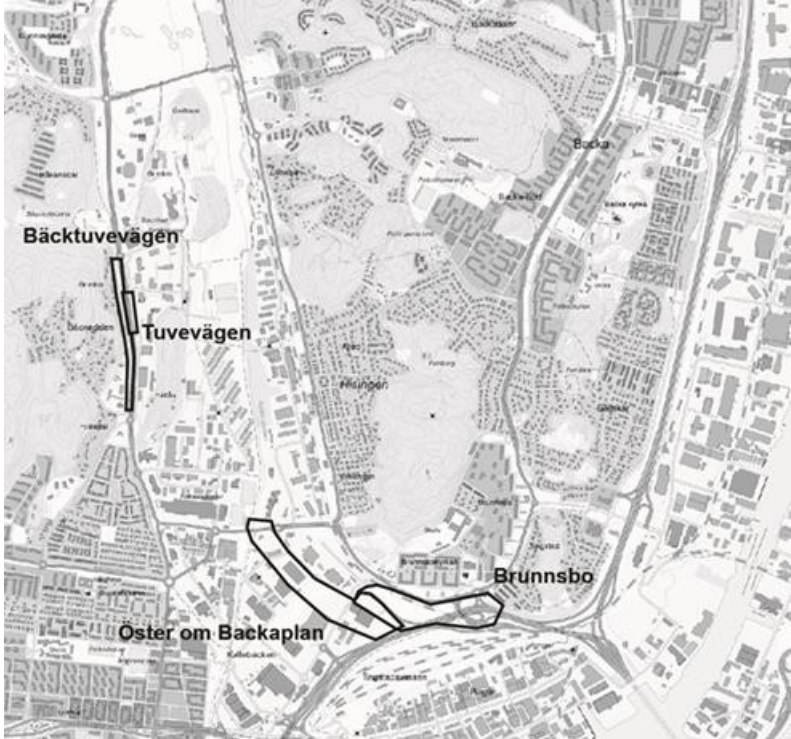
Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

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

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

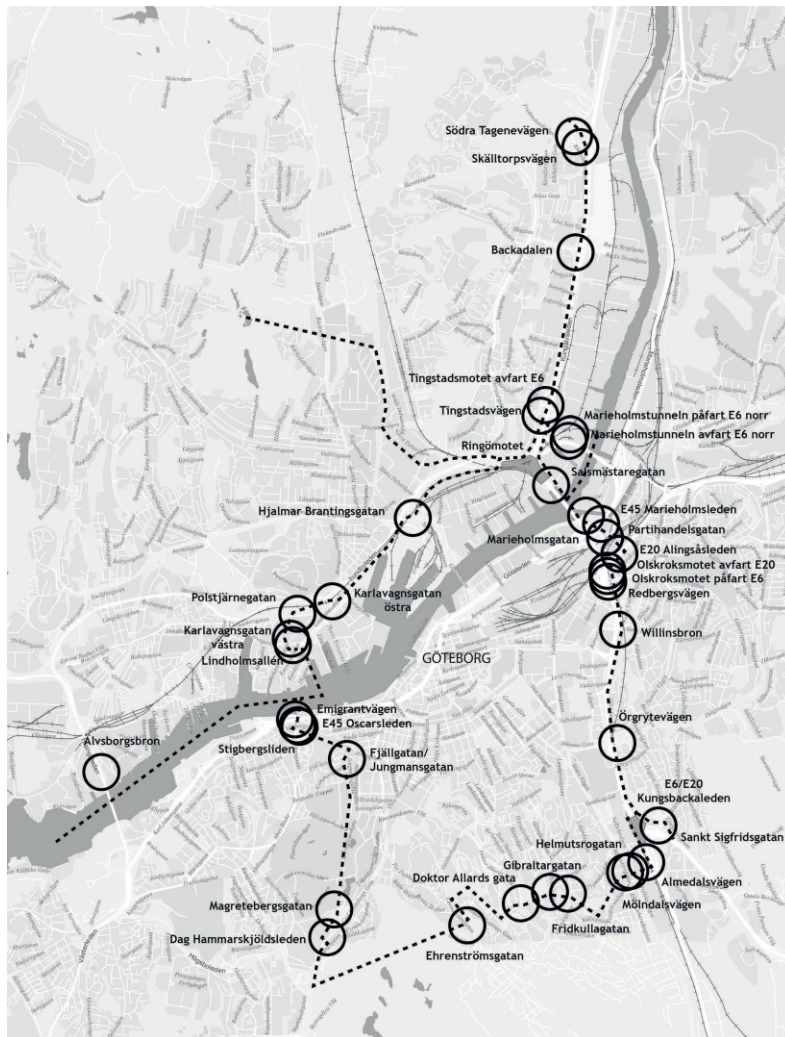
5. Vid passage av någon av betalstationerna vid Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen inträder skattskyldighet enligt 9 § andra stycket endast om passage av någon av kontrollpunkterna enligt punkt 6 har skett inom 30 minuter före eller efter passagen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

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



## Göteborgs kommun

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



2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad ska dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

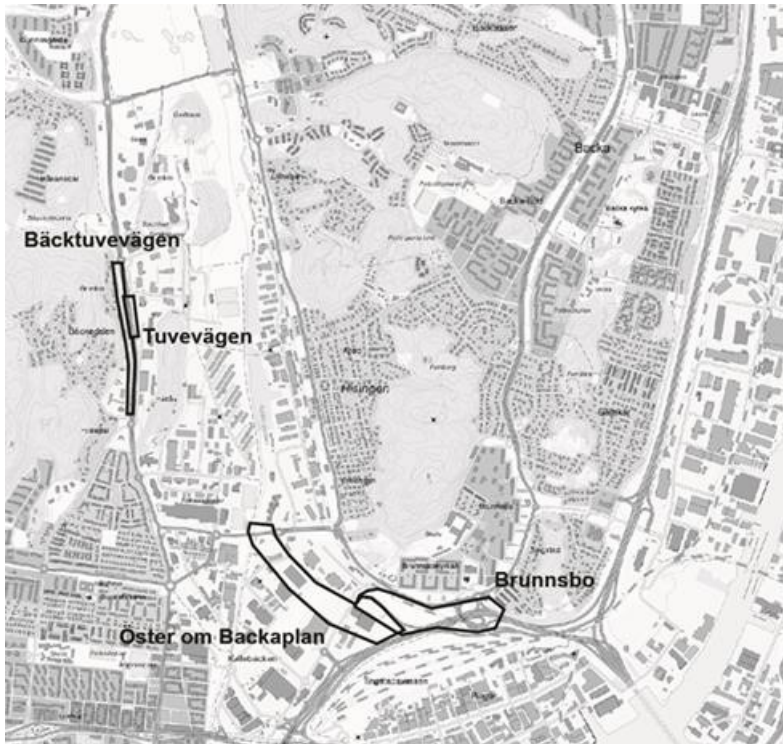
Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

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

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

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

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



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

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden kommit in från BIL Sweden, Förvaltningsrätten i Göteborg, Göteborgs kommun, Göteborgsregionens kommunalförbund, Hallands läns landsting, Kammarrätten i Göteborg, Konkurrensverket, Kronofogdemyndigheten, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Naturvårdsverket, Skatteverket, Svensk Handel, Svenskt Näringsliv, Trafikanalys, Trafikverket, Transportindustriförbundet, Transportstyrelsen och Västra Götalands läns landsting.

Därutöver har yttrande inkommit från Avdelning 3, Göteborg, i Svenska Transportarbetareförbundet.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Gröna Bilister, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Regelrådet, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Bussföretag, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges Åkeriföretag, Västsvenska Handelskammaren och Västtrafik AB.

## Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 oktober 2019

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Johansson, Baylan, Hallengren, Hultqvist, Bolund, Damberg, Shekarabi, Ygeman, Eriksson, Linde, Ekström, Eneroth, Dahlgren, Nilsson, Ernkrans, Hallberg, Micko

Föredragande: statsrådet Bolund

---

Regeringen beslutar proposition Trängselskatt i Marieholmstunneln i Göteborg