

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

Vår referens/dnr:
2022-148

Er referens/dnr:
Fi2022/02728

2022-02-09

Remiss avseende förslaget i framställan från Trafikverket och Stockholms kommun om ändring av bilaga 1 till lagen (2004:629) om trängselskatt

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över rubricerad promemoria och avstyrker förslaget i enlighet med vad som anges nedan.

Sammanfattning av synpunkter

- Svenskt Näringsliv anser att en trängselskatt inte kan ersätta en nödvändig successiv utbyggnad av vägtrafiksystemet. Däremot kan en trängselskatt vara ett av flera tänkbara verktyg för att på marginalen i högtrafik förbättra framkomlighet genom att minska restider och restidsosäkerhet. Av de presenterade alternativen avseende justering av trängselzonen till följd av exploateringen i Hagastaden (bilaga 2), förefaller alternativ 3 vara bäst med hänvisning till att det bedömts vara utan nackdelar.
- Svenskt Näringsliv föreslår att det genomförs en bred och grundlig utvärdering av hur trängselskattesystemets syfte och funktion har förändrats över tid.
- Grunden i god regelgivning är uppdaterade och välanalyserade beslutsunderlag. Trängselskatten som styrmedel måste dels vara funktionellt och ändamålsenligt i förhållande till sitt angivna syfte, dels i förhållande till andra överlappande styrmedel som finns för transportsektorn. I avsaknad av detta avstyrks promemorians förslag.

Grunder för förslaget

Med anledning av utbyggnad av den nya stadsdelen Hagastaden föreslår Trafikverket och Stockholms stad att förändringar genomförs av bilaga 1 till Lag (2004:629) om trängselskatt avseende Stockholms kommun. Syftet med förändringarna är att upprätthålla trängselskattesystemets funktion. Förslaget omfattar justering gällande placering av betalstationer för trängselskatt i bilaga 1 genom att dagens betalstation Solnabron byter namn till Hagastaden och flyttas nordöst för att täcka in betalpunkter på de nya gatorna. Framställan och underlagsrapporten har tagits fram i samarbete mellan Trafikverket region Stockholm och Stockholms stad. Betalstation Hagastaden omfattar betalpunkter på tre gator;

Solnavägen, Gävlegatan och Hälsingegatan. Betalpunkterna placeras på Stockholms kommunala gatunät i närheten av och i anslutning till Norra Stationsparken.

Hagastaden är en ny stadsdel som förbinder Stockholms stad med Solna stad. Visionen är att skapa starkare fysiska kopplingar över kommungränsen genom att länka samman Stockholms innerstad med Solna i en integrerad stadsmiljö. Innerstadens gatunät ska förlängas norrut. Utbyggnaden av stadsdelen kommer ske etappvis, och de första nya gatorna över kommungränsen öppnar tidigast år 2024. Hela den nya stadsdelen beräknas stå klar år 2030. Exploateringen innebär att flera lokalgator anläggs över den nuvarande gränsen för trängselskatt. Justeringen av bilaga 1, som tagits fram gemensamt av Stockholms stad och Trafikverket, kräver enligt promemorian en revidering av bilaga 1 till lag om trängselskatt. De angivna utgångspunkterna har varit att säkerställa att trängselskattens funktion upprätthålls samt att portalernas påverkan på stadsrummet blir så liten som möjligt.

Föreslagen lagändring väntas träda i kraft i samband med öppnandet av Hälsingegatans förlängning till Solna stad, cirka år 2024.

Synpunkter

I storstadsregionerna är urbaniseringstrenden stark och har varit så under lång tid. Inflyttningen till våra större städer medför också ökad efterfrågan på transporttjänster. Merparten av tillväxten och de nya jobben är koncentrerad till områden i Sverige där kollektivtrafiken och persontransporterna med bil är nära kapacitetstaket och det har skapats trängsel om gatuutrymmet. Där tillväxten är högst är arbetslösheten lägst, bostadsbristen störst och pendlingen intensivast.

Svenskt Näringslivs grundinställning är att trängsel och köer, speciellt i Sveriges storstäder, är skadligt och kostnadsdrivande för näringslivet och medborgarna. Flaskhalsar i transportsystemet har också en negativ påverkan på miljön. Fordonsflottans successiva omställning kommer att minska miljöbelastningen, men trängselproblematiken i storstadsregionerna kan komma att kvarstå om inte långsiktiga kapacitetsförstärkningar sker.

En fortsatt utbyggnad av vägtrafiksystemen i tillväxtområdena är en nödvändighet för näringslivet och för att belastningen av innerstadsgatorna inte ska bli för stor. Attraktiva stads- och gatumiljöer hänger i många fall på att vägtrafiken har goda alternativa färdvägar i form av förbifarter och ringleder, så även för kollektivtrafiken.

En trängselskatt kan inte ersätta en nödvändig successiv utbyggnad av vägtrafiksystemet. En trängselskatt kan vara ett av flera tänkbara verktyg för att på marginalen i högtrafik förbättra framkomlighet genom att minska restider och restidsosäkerhet. Av de presenterade alternativen avseende justering av trängselzonen till följd av exploateringen i Hagastaden (bilaga 2), förefaller alternativ 3 vara bäst med hänvisning till att det bedömts vara utan nackdelar.

Svenskt Näringsliv vänder sig inte emot de helt nödvändiga investeringarna i kollektivtrafik eller väginvesteringarna i vare sig Göteborg eller Stockholm. Det är otydligt om trängselskatten har införts i syfte att styra trafiken under högtrafik och därmed minska trängsel, eller om den i realiteten är en differentierad vägavgift, i syfte att finansiera infrastruktur. Ett införande av en ny skattepliktig passage måste föregås av en grundlig översyn som fångar in samtliga aspekter av trängselskattesystemets utveckling i Sverige.

Det är oklart om syftet med trängselskatten är att minska trängsel, uppfylla olika klimat-, miljö- och luftkvalitetsambitioner eller finansiera (och även villkora) infrastrukturutbyggnad. Det finns heller ingen analys av hur befintliga, föreslagna och diskuterade styrmedel, kopplat till vägtrafik i storstäderna, påverkar behovet av en framtida justering av trängselskatten.

Svenskt Näringsliv föreslår därför att det genomförs en bred och grundlig utvärdering av hur trängselskattesystemets syfte och funktion har förändrats över tid. Utvärderingen skulle exempelvis kunna innefatta:

- Trängselskattens faktiska påverkan på trafiksituationen utifrån dagens nivå på trängselskatten.
- Tydliggörande av vilket huvudsyfte (finansierande eller styrande) trängselskatten har i dag för att möjliggöra en effektiv uppföljning.
- Hur trängselskatten i framtiden bör konstrueras i relation till en förändrad fordonsflotta med exempelvis högre andel elektrifiering.
- Hur trafiksituationen förväntas påverkas av andra relaterade styrmedel.
- Hur trängselskatten ska förhålla sig till ett eventuellt införande och breddning av lokala trafikbegränsningar, så som miljözoner, tillfälligt avstängda gator och stråk, förslag om specifika parkeringsskatter etc.

Grunden i god regelgivning är uppdaterade och välanalyserade beslutsunderlag. Trängselskatten som styrmedel måste vara funktionellt och ändamålsenligt i förhållande till sitt angivna syfte, dels i förhållande till andra överlappande styrmedel som finns för transportsektorn.

SVENSKT NÄRINGSLIV

Johan Fall

Robert Lönn

Nils Paul