

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Vår referens/dnr:
163/2017

103 33 Stockholm

Er referens/dnr:
Fi2017/03387/S2

2017-11-06

Remissyttrande

Författningsförslag avseende förslaget i framställan från regeringens förhandlingsperson i Sverigeförhandlingen om förändrad trängselskatt i Stockholm

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över författningsförslag avseende förändrad trängselskatt i Stockholm och vill med anledning därav avge följande yttrande.

Sammanfattning

Svenskt Näringsliv avstyrker de förändrade nivåer av trängselskatten i Stockholm och breddning av trängselskatteperioden som angivits i författningsförslaget. Trängselskattesystemet bör utvärderas innan ändringar genomförs i befintligt system och innan föreslagna kontrollstationer eventuellt införs.

Generella synpunkter

I storstadsregionerna är urbaniseringstrenden stark och har varit så under lång tid. Inflyttningen till våra större städer har naturligt också skapat en allt större efterfrågan på transporttjänster. Merparten av tillväxten och de nya jobben är koncentrerad till områden i Sverige där kollektivtrafiken och persontransporterna med bil nu slår i kapacitetstaket och det har skapats trängsel om gatuutrymmet. Där tillväxten är högst, är också 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 utan långsiktiga kapacitetsförstärkningar.

Svenskt Näringsliv vill poängtera att en fortsatt utbyggnad av vägtrafiksystemen i tillväxtområdena är en nödvändighet för näringslivet och för att inte belastningen av innerstadsgatorna ska bli för stor. Attraktiva stads- och gatumiljöer, i detta fall i Stockholms innerstad,

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 skatt kan vara ett av flera tänkbara verktyg för att på marginalen i högtrafik förbättra framkomlighet genom att minska restider och restidsosäkerhet.

Trängselskatt eller en differentierad vägavgift?

Sedan systemet permanentades i Stockholm har utvecklingen gått emot att lejonparten av intäkterna från skatten har använts till att finansierat stora nybyggnationer av framförallt väginfrastruktur, specifikt E4 Förbifart Stockholm. Även 2013-års nivåhöjning och breddning av systemet, även om delar av de ökade intäkterna också ska finansiera delar av utbyggnaden av tunnelbanesystemet.

I Göteborg var införandet av en trängselskatt ett villkor från staten för att regionen skulle få byggstarta västsvenska paketet. Förverkligandet av projektets var helt avhängigt på den icke obetydliga andel av finansieringen som skulle täckas av intäkter från trängselskatten.

Svenskt Näringsliv vänder sig inte emot de helt nödvändiga väginvesteringarna i varken Stockholm eller Göteborg. Svenskt Näringsliv anser dock att det är otydligt om trängselskatten, framförallt i Göteborg, 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.

Systemförändringar och kontrollstationer ska föregås av en utvärdering

Svenskt Näringsliv noterar att det i underlaget saknas regler för hur och när trängselskatten ska justeras. Förra gången denna fråga aktualiserades var i betänkandet Trängselskatt - delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3). I betänkandet noterade Svenskt Näringsliv att utredningen inte föreslog några regler för hur och när trängselskatten skulle justeras. Istället föreslogs att en justering skulle ske via en övergripande helhetsbedömning baserad på trängselsituationen, intäktskrav på grund av investeringar, förändringar i KPI och möjligen också BNP.

Svenskt Näringsliv ansåg därför att en sådan helhetsbedömning exempelvis måste inkludera en konsekvensanalys av det totala skatte- och avgiftsuttaget och därav följande kostnadsläge och konkurrensförmåga för berörda trafikslag och branscher. Vi menade att en eventuell framtida justering av trängselskatten måste föregås av beslut som är transparenta och ha ett stort mått av förutsägbarhet.¹

Svenskt Näringsliv noterar att den nu remitterade framställan om förändrad trängselskatt inte innefattar någon sådan helhetsbedömning med avseende på konsekvensanalysen, varför Svenskt Näringsliv avstyrker förslaget om förändrade nivåer av trängselskatten i Stockholm och breddning av trängselskatteperioden.

Framställan föreslår vidare att kontrollstationer för trängselskatten ska införas och att trängselskatten ska integreras i den statliga planeringsprocessen för transportinfrastrukturen. Förslaget om kontrollstationer är i grunden positivt. Att infrastrukturförvaltaren Trafikverket ska vara ansvarig för framtagande av analyser och förslag, i samverkan med berörda parter (vilka

¹ Se remissvar på betänkandet "Trängselskatt - delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3)", Svenskt Näringsliv Dnr 49/2013

dessa är behöver däremot identifieras och konkretiseras), är också ett rationellt förslag. Trafikverket bör dock även fortsättningsvis samarbeta med KTH och VTI i analysarbetet.

Införandet av eventuella kontrollstationer måste föregås av en grundlig översyn som fångar in samtliga aspekter av trängselskattesystemets utveckling i Sverige.

Generellt är kunskapen om sambanden mellan skatter och avgifter på transporter och näringslivets konkurrenskraft skrala. Skatter och avgifter på transporter införs utan att helheten utvärderas eller koordineras. Denna problematik har föranlett regeringen att uppdraga Trafikanalys att ta fram ett kunskapsunderlag om det totala antalet skatter och avgifter inom transportområdet, med särskilt fokus på hur dessa påverkar näringslivets kostnadsbild och konkurrenskraft. Något som näringslivet under lång tid efterfrågat.² Rådgivningsföretaget PwC har exempelvis i en rapport beräknat att den tunga lastbilstrafiken belastas med skatter och avgifter som överstiger de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för dessa fordon med sju miljarder kronor per år.³

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

Svenskt Näringsliv föreslår därför att det genomförs en grundlig utvärdering av hur trängselskattesystemets syfte och funktion har förändrats från dess införande och lämna förslag på styrmedlets framtid. Denna utvärdering ska genomföras innan det sker en nivåförändring av trängselskatterna eller eventuella kontrollstationer införs.

Utvärderingen skulle exempelvis kunna innefatta:

- Trängselskattens faktiska påverkan på trafiksituationen utifrån dagens nivå på trängselskatten.
- Tydliggörande av vilket huvudsyfte (finansierande eller styrande) trängselskatten har idag 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 så som exempelvis att trängselskatt föreslås påföras bilförmånsvärdet.
- Hur trängselskatten ska förhålla sig till ett eventuellt införande och breddning av lokala trafikbegränsningar, så som föreslagna miljözoner, tillfälligt avstängda gator och stråk ("sommargångsgator"), specifika parkeringsskatter etc.

² Se exempelvis "Skrivelse: Tillsätt en särskild utredning om hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft", Svenskt Näringsliv/Transportföretagen/Näringslivets Transportråd, (20151127)

³ PwC:s rapport "Statliga skatteintäkter och samhällsekonomiska kostnader hänförlig till tung trafik", oktober 2016.

SVENSKT NÄRINGSLEV

Robert Lönn
Skatteexpert

Mårten Bergman
Ansvarig infrastrukturfrågor