



SVENSKT NÄRINGSLIV

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Linnéa Westman
103 33 Stockholm

Vår referens/dnr:
188/2018

Er referens/dnr:
Fi2017/03315/S2

2019-02-26

Remissvar

Remiss avseende hemställan om revidering av Göteborgsbilagan om trängselskatt

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

Bakgrund

Trafikverket och Göteborgs stad har inkommit med en hemställan till regeringen om att revidera Göteborgsbilagan i lag om trängselskatt. Föreslagen ändring innebär att det införs betalstation i anslutning till Marieholmstunneln när tunneln öppnar för trafik år 2020. Om tunneln inte omfattas av trängselskatt kommer vissa sträckor som i dag är skattebelagda inte att omfattas av trängselskatt, såsom bilresor mellan östra Göteborg och norra Hisingen.

Enligt utredningen kommer intäkterna från trängselskatt i Marieholmstunneln att uppgå till cirka 10 miljoner kronor per år. Om tunneln inte omfattas av trängselskatt görs i hemställan bedömningen att intäkter från trängselskatten minskar med cirka fem miljoner kronor per år.

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 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.

Svenskt Näringsliv vill poängtera att 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, i detta fall i Göteborgs 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 trängselskatt kan vara ett av flera tänkbara verktyg för att på marginalen i högtrafik förbättra framkomlighet genom att minska restider och restidsosäkerhet.

Felaktig utgångspunkt om förmånsbilar

I skrivelsen anges att det har tagits hänsyn till att förmånsbilar är mindre priskänsliga.¹ Svenskt Näringsliv ifrågasätter riktigheten i denna utgångspunkt då trängselskatt för privat körning från den 1 januari 2018 ska beskattas som förmån, varvid arbetsgivaren ska betala arbetsgivaravgift och göra skatteavdrag.²

Som privat körning räknas resor till och från arbetet och alla övriga resor som inte är tjänsteresor.

Svenskt Näringsliv anser, givet lagändringen från 1 januari 2018, att det finns en uppenbar risk för att intäkterna från trängselskatten avseende passage i Marieholmstunneln har överskattats i utredningen. Detta bör korrigeras för att säkerställa ett korrekt och ändamålsenligt beslutsunderlag.

Trängselskatt eller en differentierad vägavgift?

I Göteborg var införandet av en trängselskatt ett villkor från staten för att regionen skulle få byggstarta Västsvenska paketet. Förverkligandet av projektet var helt avhängigt den icke obetydliga andel av finansieringen som skulle täckas av intäkter från trängselskatten. I Stockholm har trängselskattesystemet genom åren från dess införande utvidgats till Essingeleden och skattesatsen har höjts. Detta för att vara en del av finansieringen till förlängningen av tunnelbanan. I praktiken har trängselskatten angivits som villkor för hela bygget av Förbifart Stockholm.

Svenskt Näringsliv vänder sig inte emot de helt nödvändiga investeringarna i kollektivtrafik eller väginvesteringarna i varken Göteborg eller Stockholm. 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.

Sammanblandningen av syften framgår i det sista stycket på sid 4 i hemställan. "Om trängselskatt inte tas ut för resor genom Marieholmstunneln kommer en ny skattefri relation att skapas, vilket bedöms få negativa konsekvenser på trängselskattens mål om minskad

¹ Sid 30 i Utredning om trängselskatteförändringar till följd av Marieholmstunnelns öppnande.

² Av 10 kap. 10 § 2 st. Inkomstlagen, IL, framgår att förmån av väg-, bro- och färjeavgifter samt trängselskatt ska räknas till andra månaden efter den då förmånen kommit den skattskyldige till del.

trängsel, förbättrad miljö och intäkter till Västsvenska paketet.” Svenskt Näringsliv vill i sammanhanget framhålla att skatter finansierar offentliga utgifter och är definitionsmässigt inte öronmärkta.

Systemförändringar ska föregås av en utvärdering

Svenskt Näringsliv menar att införandet av en ny skattepliktig passage genom Marieholmstunneln måste föregås av en grundlig översyn som fångar in samtliga aspekter av trängselskattesystemets utveckling i Sverige.

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, 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 parkeringskatter etc.

Grunden i god regelgivning är uppdaterade och välanalyserade beslutsunderlag, vilket det också finns tid för eftersom Marieholmstunneln inte kommer att öppna för trafik förrän år 2020.

SVENSKT NÄRINGSLIV

Robert Lönn
Skatteexpert

Mårten Bergman
Ansvarig infrastrukturfrågor