



Finansdepartementet
Enheten för mervärdesskatt
Johan Lindqvist
103 33 Stockholm

Yttrande
2011-03-15

Er ref: Fi2010/5664
Vår ref: BR2011/002/GH
Sid. 1 (3)

Remissyttrande angående Promemoria om förändringar av trängselskatten för Göteborg

Inledning

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer.

Regeringen föreslår i promemorian om införande av trängselskatt i Göteborg att den ska införas från och med den 1 januari 2013.

Det primära syftet med trängselskatten är precis som i Stockholm att minska trängseln, därav namnet på skatten, och att förbättra framkomligheten, inte minst för kollektivtrafiken. Men skatten avser även att minska bullernivåer och utsläpp av olika föroreningar samt att finansiera investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik.

Skattenivåns storlek bör främst utformas med tanke på deras effekter på trängseln i trafiken. Men risken är uppenbar, vilket framgår av promemorian, att trängselskatten primärt ses som ny finansieringskälla för infrastrukturinvesteringar. Skattebeloppen föreslås att höjas för att kompensera för skattebortfallet genom flerpasagereregeln med hänvisning till infrastrukturinvesteringarna i Västsverige.

Yttrande

BR är positiv till införande av trängselskatter i Göteborg, vilket erfarenheterna från Stockholms innerstad visar ökar framkomligheten i trafiken och riktar strålkastarna mot kollektivtrafiken. En flerpasagereregeln framstår som välmotiverad.

BR vill återigen framhålla att regeln i § 5 i lagen (2004:629) om trängselskatt att endast bussar ”med en totalvikt av minst 14 ton” ska undantas från att betala trängselskatt ändras. Denna viktgräns är helt orimlig och är en egendomlig kvarleva från den lagstiftning som tillkom i hast i samband med trängselskatteförsöket i Stockholm under 2006. Av någon obegriplig anledning finns denna särskilda viktgräns kvar i lagstiftningen, som nu även ska omfatta Göteborg.

Samtliga bussar utför kollektiva transporter, oavsett om de kör en stor mängd människor i upphandlad lokal- och regional trafik, expressbusstrafik, skolbusstrafik eller turist- och beställningstrafik som är registrerade för yrkesmässig trafik. Trafiken även med bussar under 14 ton minskar därför

trängseln på vägarna. Därför bör alla bussar i yrkesmässig trafik undantas från att betala trängselskatt.

Utvecklingen av lättare bussar genom nya material leder till mindre slitage på vägar och broar samt till en effektivare energiförbrukning. Denna utveckling bör inte motverkas genom en absurd 14 tons regel i lagen om trängselskatt.

Intäkterna från trängselskatterna i Göteborg ska enligt promemorian användas till delfinansiering av infrastrukturinvesteringar och satsningar på kollektivtrafik, järnväg och väg. BR anser att huvuddelen av överskottet från trängselskatten bör användas till drift och nyinvesteringar i kollektivtrafik. Det finns redan i dag kapacitetsproblem och trängsel i kollektivtrafiken. När trängselskatten införs kommer trängseln i kollektivtrafiken att öka ytterligare. För att kunna ta emot alla nya resenärer krävs det mer resurser för investeringar i en utbyggd kollektivtrafik.

Även om trängselskatten medför en minskad trafik med 10-20 procent, beroende på hur höga skattenivåerna blir i framtiden, är behovet stort att prioritera busstrafiken genom särskilda busskörfält. Framkomligheten för bussen kommer även efter 2013 ha problem i Göteborg, precis som i Stockholm idag. Det gäller att prioritera busstrafiken före privatbilismen oavsett nivån på trängselskatterna. Sådan prioritering kan lokala politiker besluta redan om idag oavsett riksdagens beslut om trängselskatter.

Den särskilda dediceringen av att en del av inkomsterna från trängselskatten i Stockholm använts för satsningar på kollektivtrafiken, exempelvis byggande av körfält för bussar, har nu tagits bort. Istället används hela skattebeloppet till projektet Förbifart Stockholm, som idag inte verkar få några kollektivtrafikkörfält. Risker är påtagliga att även de utlovade satsningarna i Göteborg på kollektivtrafiken kan utebli.

Huvuddelen av inkomsterna av trängselskatten borde primärt användas till kollektivtrafiksatsningar, bland annat för att omvandla ett antal stombusslinjer till BRT-linjer för att öka kapaciteten och turtätheten. En prioritering som bör gå att utläsa i själva lagtexten.

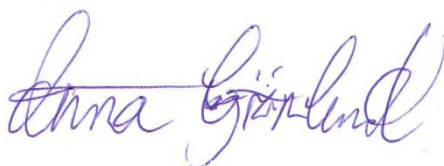
Problemet med en statlig skatt är att den går direkt till statskassan. Med kraven på budgetbalans är risken överhängande att intäkterna från trängselskatterna används för att minska underskottet i statskassan istället för investeringar och satsningar på kollektivtrafik i en region. Detta talar för att skatten borde ersättas av en kommunal avgift.

En annan risk med trängselskatter är att de ersätter nödvändiga men kostsamma investeringar i exempelvis broar. Skatterna kan därmed bli ett sätt att motivera minskade ambitioner att bygga ut infrastrukturen och kollektivtrafiken.

Trängselskatten är i jämförelse med exempelvis energi- och koldioxidskatterna synnerligen dyr att administrera. Promemorian räknar med att cirka 13-25 procent av intäkterna går till drift och underhåll av systemet med bland annat 33 betalstationer. Dessutom tillkommer kostnader för ett antal myndigheter och domstolar. På 25 år kan uppemot 3,5 miljarder kronor läggas på underhåll och administration av trängselskattesystemet. För 3,5 miljarder

kronor skulle exempelvis Göteborgs stad få en bättre busstrafik med högre turtäthet och modernare bussare, vilket skulle minska trängseln och utsläppen av föroreningar. Dessa kostnader ska ställas emot de beräknade 14 miljarder kronor efter räntekostnader som systemet totalt sett inbringrar på 25 år och som teoretiskt sett kan användas till investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik.

Ett ytterligare problem är att trängselskatter inte debiteras utländska trafikanter. Enligt promemorian ska denna fråga ånyo utredas huruvida sådana lokala skatter är förenliga med EU:s krav på fri rörlighet. EU-rätten accepterar väg- och broavgifter för finansiering av speciella destinerade projekt, till exempel byggandet av en bro. Men en trängselskatt, som är en nationell angelägenhet och som tas ut på befintliga vägar och infrastruktur, kan därför endast betalas av den inhemska befolkningen och inte av utländska trafikanter. Därför är det viktigt att alla svenska kollektivtrafikfordon oavsett vikt får samma konkurrensvillkor som utländska fordon i Stockholm och Göteborg.



Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund