



Regeringskansliet
Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen, Enheten för
mervärdesskatt och punktskatter
103 33 Stockholm

Stockholm 2017-09-22

Fi2017/03387/S2

Remissyttrande angående Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag avstyrker Sverigeförhandlingens förslag till förändringar av trängselskatterna i Stockholm.

Tidigare var intentionen med införande av trängselskatterna att minska trängsel, skapa en effektiv trafikstyrning, förbättrad miljö och ökad kollektivtrafik. Med rätt utformning av trängselskatten som styrmedel tillsammans kraftfulla åtgärder för prioritering av kollektivtrafikens framkomlighet kan det leda till minskad trängsel och köbildning. Men dessvärre är Sverigeförhandlingens förslag till ändrade trängselskatter enbart inriktade på att skaffa en finansieringskälla för att medfinansiera Stockholmsförhandlingens ensidiga satsningar på spårtrafik i Stockholmsregionen. Avtalet om Stockholmsförhandlingen 2017 innebär investeringar på drygt 30 miljarder kronor i nya tunnelbanesträckningar, spårväg Syd, stationer och hållplatser, varav trängselskatteförslagen ska inbringa 7,5 miljarder kronor på 23 år till spårtrafiken. Det innebär att inget av intäkterna från trängselskatten i Stockholm kommer att användas för att öka busstrafiken eller åtgärder för ökad framkomlighet för busstrafiken, som idag står för närmare hälften av alla kollektivtrafikresor i regionen. Det kan på sakliga grunder ifrågasättas om spårvägssatsningen verkligen är en samhällsekonomiskt lönsam investering. Istället för att lägga ned 6–8 miljarder kronor på Spårväg Syd hade Stockholms invånare fått väsentligen mer kollektivtrafik för pengarna om resurserna satsats på moderna BRT-system. Investeringen i Spårväg Syd påverkar inte heller trängseln och köbildningen i Stockholms innerstad eller på Essingeleden. Dessutom är investeringarna i tunnelbanesystemen helt otillräckliga mot bakgrund av Stockholmsregionens starka tillväxt och starkt ökade behov av trafik.

Tidigare förslag från Sverigeförhandlingens (Fi2012/2867) har uttryckligen syftat till att minska behovet av investeringsåtgärder i väginfrastrukturen och därmed i busstrafiken, vilket är fullständigt orealistiskt med tanke på att Stockholmsregionen är väsentlig för landet ekonomiska utveckling och välbefinnande. Stockholmsregionen växer med 35 000 invånare per år och år 2022 uppgår den till 2,5 miljoner invånare.



Sveriges Bussföretag har tidigare föreslagit att trängselskattens konstruktion borde utredas vidare i syfte att den primärt ska minska trängsel och köbildning. Trängselskatten ska således inte styras av ett antal andra motstridiga motiv som att öka statens skatteintäkter och diverse olika miljömål. Miljömålen uppnås främst genom krav på fordonen, exempelvis genom bullernormer, miljözonsregler och koldioxidskatter. Förslagsvis bör trängselskatterna differentieras i riktningen, dvs. att endast beskatta trängseln, och införa en skattefri mellan-trafikperiod när det inte råder någon trängsel så att det blir ett verksamt ekonomiskt styrmedel. Varför ska ett fordon trängselbeskattas då det inte finns någon kö eller trängsel?

Sveriges Bussföretag är oroad över att regeringen inom ramen för EU-samarbetet givit sitt samtycke till EU-kommissionens förslag om ändring av Eurovinjettdirektivet 1999/62/EG (COM_2017_275). Förslaget innebär att nuvarande avgiftssystem på tunga godsfordon även ska utvidgas till att innefatta bussar. Implementeras detta förslag är risken överhängande att även tunga bussar kommer att omfattas av infrastruktur-, bro- och vägavgifter samt trängselskatter. Mot denna bakgrund avstyrker Sveriges Bussföretag förslaget om höjda trängselskatter, då risken är att även tunga bussar kommer i framtiden att omfattas av trängselskatter.

Sveriges Bussföretag föreslår återigen att nuvarande lydelse i § 5 p. 3 i Lag (2004:629) om trängselskatt, där endast bussar med en totalvikt om minst 14 ton undantas från skatteplikten, ändras. Denna regel innebär att av totalt 14 826 bussar i yrkesmässig trafik i Sverige omfattas 2 841 bussar med en totalvikt om högst 14 ton av trängselskatter. Denna viktgräns på 14 ton är helt onaturlig och utgör en ologisk kvarleva från Stockholmsförsöket med trängselskatt under 2006, eftersom samtliga bussar i yrkesmässig trafik utför kollektiva transporter. Detta oavsett om de kör en stor mängd människor i upphandlad eller kommersiell trafik, skolbusstrafik eller turist- och beställningstrafik. Då all busstrafik minskar bilkörningen och trängseln på vägarna bör därför även bussar under 14 ton undantas från trängselskatt. Sveriges Bussföretag föreslår därför att dagens lydelse i § 5 p. 3 i Lag (2004:629) om trängselskatt ändras enligt följande: ”5 § Skattepliktig är inte ... 3. buss och taxi”.

Den väsentligaste åtgärden för att minska trängseln är att få fler resenärer att välja kollektivtrafiken före bilen genom att öka framkomligheten för busstrafiken. Det handlar om att prioritera busskörfält, införa reversibla busskörfält, signalprioritering och inte minst genom att öka utbudet av bussar och turtätheten. Busskörfält på Essingeleden, Södra länken och Förbifart Stockholm ökar kollektivtrafikens framkomlighet och därmed konkurrenskraften gentemot privatbilismen. Därmed blir bussen ett attraktivt alternativ. Ju längre kör för bilar desto mer rationellt blir det för resenären att välja kollektivtrafiken. En buss som susar förbi kilometerlånga bilköer är ett bra argument för att välja kollektivtrafiken före bilen.

Sveriges Bussföretag har tidigare kritiserat att trängselskatt tas ut på genomfartsleder i Stockholm, som exempelvis Essingeleden och Södra Länken, eftersom genomfartsleder är till för att avleda trafik från Stockholms innerstad. Med byggande av fler genomfartsleder, som Östra länken och Förbifart Stockholm, kan trängseln minskas. Däremot är det högst förvånande att det inte finns (reversibla) busskörfält på alla befintliga och planerade genomfartsleder. Det nuvarande trängselskattesystemet bör

lämnas oförändrad till Förbifart Stockholm och en östlig förbindelse är klar att tas i drift. Därefter bör trängselskattesystemets utformning i sin helhet utredas.

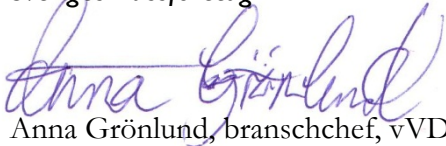
Utformningen av Sverigeförhandlingens fyra förslag till ändrade trängselskatter skapar en onödig svårbegriplig lagstiftning med olika beloppsnivåer och tidpunkter på körning i innerstad eller genomfartsled innerstad under hög- eller lågsäsong. Dessutom undantas fem dagar före helgdag samt de fem första vardagarna i juli månad, i syfte att öka skatteintäkterna. Det är inte lätt för en förare att hålla ordning på vad som egentligen gäller.

Förvisso har transportföretagen avdragsrätt för trängselskatten, men den administrativa hanteringen kostar. Hanteringskostnaderna av fakturor rörande trängselskatter överstiger oftast själva skattebeloppet. Exempelvis en faktura på 11 kronor kostar ett företag minst 200 kronor att hantera. Dessa fakturor kan förvisso erhållas som e-avi eller betalas med autogiro. Men de flesta företags interna policy tillåter inte autogiro, då utbetalningar måste kontrolleras och attesteras.

Det synes märkligt att en regering, som säger sig värna om låginkomsttagarnas situation, lämnar ett förslag som innebär att en arbetspendlare, som är nödgad att använda sin privatbil dagligen, kommer att med förslaget betala uppemot 19 300 kronor per år i trängselskatt. Är detta verkligen en rimlig fördelningseffekt? Det är för många mer än en hel månadsnettolön enbart att betala i trängselskatt och som på fyra-fem år motsvarar inköp av en helt ny bil, som sannolikt är energieffektivare och släpper ut mindre växthusgaser än den befintliga bilen.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag



Anna Grönlund, branschchef, vVD