



*Stockholms Handelskammare*

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm

Bilagor  
Infoga namn på bilagor

Stockholm, den 16 maj 2013

130043

## **Remissvar avseende Trängselskatt - delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3)**

Stockholms Handelskammare har givits tillfälle att lämna synpunkter i rubricerade ärende. Handelskammaren anser att förslagen i utredningen är väl avvägda och stödjer dessa i allt väsentligt.

Handelskammaren hade gärna sett att regionen själv hade kunnat styra över intäkterna från trängselskatten för att på så sätt kunna göra de för regionen lämpligaste prioriteringarna när det gäller utbyggnaden av transportinfrastrukturen.

Det skulle dock kräva en ordning där trafikplaneringen sker samlat i ett organ. Den möjligheten saknas i dagens splittrade beslutsstruktur i Stockholmsregionen, där staten ansvarar för genomfartsleder och järnvägar, kommunerna för markanvändningen och stora delar av vägnätet och landstinget för kollektivtrafiken.

Det vore också angeläget att i större utsträckning kunna använda trängselskatten för att finansiera utbyggnaden av effektiva och kapacitetsstarka kollektivtrafiksystem.

Handelskammaren delar utredningens bedömning att det inte är lämpligt att låta intäkterna gå till berörda kommuner. Det skulle kunna medföra att kommunerna agerar på ett sätt som inte befrämjar en god utveckling i regionen i stort. Utredningens förslag att även i fortsättningen låta intäkterna från trängselskatten tillfalla staten tycks tills vidare vara den lämpligaste ordningen. Det är dock viktigt att pengarna verkligen används till

investeringar i regionens transportinfrastruktur och att detta inte innebär någon minskning av de statliga anslagen i övrigt.

Allmänhetens och näringslivets acceptans för trängselskatten är helt beroende av att den möjliggör nya vägar och spår som annars inte hade kommit till eller hade skjutits på en alltför avlägsen framtid. Det är också angeläget med en tydligare koppling mellan utbyggnaden av transportinfrastrukturen och regionens tillväxtförutsättningar. Det gäller inte minst möjligheterna till ett ökat bostadsbyggande. Därför är det viktigt att se trängselskatten som ett sätt att finansiera ny transportinfrastruktur och inte som en straffskatt på rörlighet och regionförstoring.

Handelskammaren delar utredningens uppfattning att delegation av rätt att meddela föreskrifter om trängselskatten lämpligast bör ges till Stockholms och Göteborgs kommuner med krav på samråd med näraliggande kommuner. I Stockholmsregionen omfattar den funktionella regionen alla kommuner i länet och även näraliggande kommuner utanför länsgränsen. Uppsala är till exempel en integrerad del av Stockholmsregionens bostads- och arbetsmarknad. Därför bör ett sådant samråd ske med förhållandevis många kommuner.

Utredningens förslag att även utländska fordon ska omfattas av trängselskatten är välkommet. Nuvarande ordning innebär att svenska åkeriföretag har en konkurrensnackdel i förhållande till utländska.

Även om skälet för att ha en trängselskatt i första hand bör vara att finansiera ny infrastruktur anser Handelskammaren att en differentiering av miljöskäl skulle vara önskvärd. Motivet ska i så fall vara att påskynda övergången till mer miljövänliga fordon generellt och bör i så fall inte bara gälla tung trafik. Även dubbdäcksanvändning borde kunna avgiftsbeläggas med hjälp av trängselskatten. Det skulle sannolikt vara ett bättre sätt att få ner dubbdäcksanvändningen i Stockholm än genom förbud på vissa gator. Inte minst av miljöskäl borde också motorcyklar avgiftsbeläggas.

Sammanfattningsvis anser Handelskammaren att utredningens förslag är bra och bör genomföras, men vill betona vikten av att intäkterna oavkortade går tillbaka till investeringar i regionens transportinfrastruktur. För Stockholmsregionens del är det angeläget att trängselskatten får användas för utbyggnad av sådan kollektivtrafik som kan bidra till att avlasta vägnätet.

Anna Wersäll

Näringspolitisk expert

