

Stockholm den 13 November 2013

Remissvar från Gröna Bilister: Framställan av förändrad trängselskatt i Stockholm

Inledning

Trafiken i Stockholm har skapat allt större problem under de senaste åren. Det gäller trängsel, miljöpåverkan och samverkan mellan dessa. Stockholm överskrider ständigt luftkvalitetsnormerna vilket leder till förkortad livslängd, staden har långtgående klimatmål som är svåra att nå utan kraftfullt minskad trafik, nästan varannan stockholmare upplever sig bullerstörd och trängseln i trafiken orsakar miljardförluster årligen i form av minskad effektivitet i arbetslivet.

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation ser vi med oro på den utvecklingen.

Vi har alltsedan vårt grundande lämnat åtskilliga remissvar och producerat flera egna skrifter och i dessa gett omfattande förslag inom miljöområdet och där intill gränsande områden inom trafik och infrastruktur.

Vi har fokus på vägtransporter med bil men även på helheten för att integrera bilen i den totala infrastrukturen.

- Vi är i stort positiva till förslaget till förändringar för trängselskatten, dock med några förslag till justeringar.
- Vi önskar även att ett av de förkastade förslagen utreds ytterligare.
- Därutöver vill vi påpeka att andra förändringar indirekt kan påverka utfallet av förändringar i trängselskatteuttaget.

Remissförslaget

Remissförslaget innebär att man föreslår att scenario C, tidigarelagd skatt på Essingeleden, höjd trängselskatt på ringen och Essingeleden samt trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet. Vi stödjer detta förslag med några förslag till mindre justeringar.

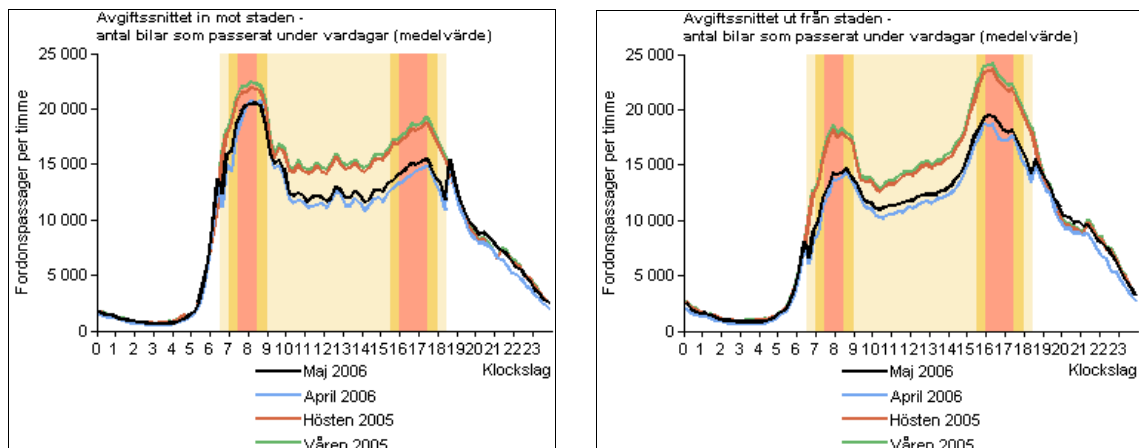
Vi ser även att syftet med trängselskatten kan ytterligare förstärkas med kompletterande åtgärder.

Förslag till förändringar i remissförslaget

Huvudsyftet med trängselskatten är att minska trängsel och skapa ett bättre utnyttjande av tillgänglig infrastruktur. Det finns även ett starkt syfte att uppnå en bättre miljö. Vi ser att man kan nå ytterligare fördelar genom några justeringar.

Differentierad avgift på morgonen för infart/utfart

Under trängselskatteförsöket som pågick under 2006 minskade passager över trängselskattesnittet med över 20 %. Skillnaderna i förändringarna mellan infart och utfart under morgontimmarna var dock stora. Detta redovisades i en underhandsrapport från trängselskatteförsöket. Dock ej i slutredovisningen där endast den totala minskningen redovisades. Se nedanstående diagram samt bilaga 1.



Diagrammen visar att antalet fordon, under försöksperioden, minskade kraftigt i antal för de fordon som färdades ut från trängselskatteområdet. Minskningen var större än för de fordon som färdades in mot trängselskatteområdet. Fler fordon blev alltså kvar inom trängselskatteområdet efter införandet av trängselskatt med ökad trängsel som följd. Framst troligen vad gäller parkering men även i viss mån även när det gäller trafikrörelser. För att minska trängseln borde därför utfart från trängselskatteområdet underlättas på morgonen. Detta innan så stor del av infartstrafiken kommit in i det inre av trängselskatteområdet. Vi föreslår därför att trängselskatt inte tas ut före kl 07.30 vid utfart från trängselskatteområdet.

Förlängd tid för trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet

Enligt underlaget för 2013 års Stockholmsförhandling ger en trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet en stor samhällsnytta och bör därför införas. Trafikintensiteten över Saltsjö-Mälarsnittet, liksom inom hela trängselskatteområdet, är störst morgon och kväll. Under dagtid är den lägre och kräver egentligen inte trängselskatt över Saltsjö-Mälarsnittet. Därför föreslår utredningen att ingen trängselskatt ska tas ut över Saltsjö-Mälarsnittet under tiden 9.30-14.59. Sekundärt påverkar detta dock attraktiviteten att befinna sig inom trängselskatteområdet dagtid då man kan röra sig fritt inom området utan att behöva betala trängselskatt.

Vi föreslår därför att trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet ska tas ut med 5 kr även mellan 9.30 och 14.59.

8.2 Varianter som behöver analyseras vidare

Variant 6. Differentiering utifrån miljöpåverkan

Då trängselskatten inte enbart införts för att minska trängsel utan även för att minska miljöpåverkan bör även detta vägas in i avgifterna för trängselskatt. Bilar med mindre miljöpåverkan, till exempel de som är berättigade till supermiljöpremie, borde slippa trängselskatt. Dessa bilar skapar dock trängsel vilket talar mot skattefrihet.

Ett system som inte skulle ha dessa negativa effekter för trängseln, och dessutom skulle vara skatteneutralt vad gäller intäkterna, är att använda ett bonus/malus-system på samma sätt som det som diskuteras för inköp av nya bilar. Den renare bilen får en lägre trängselskatteavgift samtidigt som den smutsigare bilen får en högre trängselskatteavgift.

De flesta politiska partier verkar i dag överens om att ett bonus/malus-system bör införas för nyinköp av bilar. Om detta införts vore det enkelt att knyta det även till trängselskattesystemet. Det skulle även kännas logiskt då samma system används för likartade skatteuttag.

Vi föreslår att ett bonus/malus-system införs även för trängselskatten om/när det införs vid nyinköp av bilar. Vi föreslår även att miljöbilar befrias från trängselskatt i avvaktan på om/när ett bonus/malus-system införs. Även bilpoolsbilar bör befrias från trängselskatt lika miljöbilar.

Övriga synpunkter

Förmånsbeskattning av fri eller subventionerad parkering

I tidigare utredningar om trängselskatten, i samband med Stockholmsförsöket 2006, har påtalats att minskad arbetspendling in till Stockholms city skulle kunna uppnås vid striktare tillämpning av förmånsbeskattningen av fri eller subventionerad parkering. Vid fullt uttagen förmånsskatt skulle likartad effekt uppstå som vid införande av trängselskatt enligt det som då presenterades.

Vi föreslår därför att kraftfulla åtgärder vidtas för att fri eller subventionerad parkering ska beskattas enligt de regler som gäller.

Dubbdäck

I underlaget nämns att en av de största orsakerna till de höga partikelhalterna är användningen av dubbdäck. Därför bör dubbdäcksbegränsning införas inom trängselskattezon. Ett väl fungerande system för att begränsa dubbdäcksanvändning är det som används i Oslo.

Vi föreslår att dubbdäcksavgift införs enligt samma modell som i Oslo, även om detta inte har ett direkt samband med trängselskatten.

Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag och står till berörda parters fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar.

För Gröna Bilister

Lars Edvall