

Finansdepartementet
103 33 Stockholm
(Fi2010/5664)

Remissvar till Promemoria Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg

Bakgrund

Partiet Vägvalet bildades 2010-02-20 i Göteborg som en reaktion på beslutet om att införa trängselskatt i Göteborgs kommun, trots tidigare löften om motsatsen från de ledande politiska partierna. I kommunalvalet 19 september 2011 fick partiet 16 841 röster vilket motsvarade 5,32 % av rösterna. På Hisingen, som allmänt anses drabbas hårdast av trängselskatten, fick partiet 8,76 % och blev tredje största parti. Enligt en Sifo-undersökning som publicerades 2010-09-11 är 57 % av invånarna i Göteborgs kommun emot trängselskatten (bara 31 % var positiva).

Vägvalet har samlat in 22 900 namnunderskrifter från medborgarna i Göteborgs kommun för en lokal folkomröstning om trängselskatten, vilket motsvarar cirka 5,5 % av befolkningen och med stöd av kommunallagen lämnat in en motion till Göteborgs kommunfullmäktige om att genomföra en sådan. Totalt samlades 28 600 namn in från hela Västra Götalandsregionen.

Remissyttrande från Vägvalet

Vägvalets inställning till det reviderade förslaget om trängselskatt är att det i grunden är lika dåligt som det ursprungliga. Ändringarna som nu föreslås (innan systemet ens tagits i bruk) är i själva verket ett bevis för att hela processen gått för fort och i många stycken är ett hafsverk. Demokratin har åsidosatts på bekostnad av ett snabbt beslut. Flera viktiga aspekter är inte belysta i någon av promemoriorna.

Det nya förslaget har följande klara brister:

Trängselskatten är en ny statlig skatt som kommer att drabba göteborgsregionens invånare. Skatten beräknas 2013 bli drygt 1 miljard, vilket är åtskilligt mer än den skatt som idag tas ut i den till befolkningen mycket större och rikare stockholmsregionen.

Skatten drabbar slumpmässigt beroende på bostadsadress och arbetsplats. Hårdast drabbas de barnfamiljer som tvingas till komplicerade dagliga logistiska transportlösningar för att klara Göteborgs illa fungerande barnomsorg.

Tjänstebilsförare drabbas däremot inte alls. Har man tur kan man komma undan trängselskatt helt genom att man bor och arbetar på samma sida om tullzonen. Har man maximal otur får man betala 60 kronor/dygn (maxtaxan), vilket motsvarar cirka 13 500 kr per år. En familj med två vuxna och två bilar som drabbas maximalt kan därför få betala 27 000 extra i skatt per år. Vägvalet menar att detta inte är rimligt i förhållande till vad dessa drabbade får tillbaka för skatten och det finns inget rimligt

skäl till varför folk helt slumpvis utan egen förskyllan ska drabbas så olika av en statlig skatt.

Låginkomsttagare drabbas relativt hårdare än höginkomsttagare. En "normal" heltidsarbetande som kör fram och tillbaka till arbetet under högtrafik kommer att tvingas betala cirka 8 000 kr per år i trängselskatt. För de som har en årsinkomst på 200 000 kr motsvarar det en kommunal skattehöjning med ungefär 4 kr. För en person som tjänar 500 000 kr om året är motsvarande höjning bara cirka 1,60 kr. Trängselskatten är ur fördelningssynpunkt helt förkastlig. Att äga och köra en bil blir alltmer en klassfråga.

Skatten tillfaller staten. De kommande investeringsanslagen, som skatten är tänkt att finansiera, bestäms av framtida Riksdagar som inte kan bindas av beslut som fattas nu. Några garantier för framtida investeringar kan inte lämnas. Sverige har inga specialdestinerade skatter.

Skatten är alltför dyr att administrera. Kostnaden för administrationen uppgår till cirka 20-30 % vilket kan jämföras med 0,57 % i det vanliga skattesystemet. Vi känner inte till något annat ställe i statens beskattning av medborgarna där det anses rumsrent att slösa så med skattebetalarnas pengar.

Skatten kan inte tas ut på utländska fordon och den snedvrider därmed konkurrensen. Detta har åkeriföreningar protesterat mot.

Skatten begränsar medborgarnas fria rörlighet och strider därmed mot EU-politiken.

Trängselskatten försvårar och försenar övergången till en mer miljövänlig bilpark (t.ex. elbilar), eftersom även dessa skall betala trängselskatt. Att lägga en ny skatt på sådana fordon går tvärtemot uppställda klimatmål. Istället borde incitamenten från statsmakten vara att belöna byten till miljövänligare alternativ.

Ingen har utrett trängselskattens sociala och ekonomiska konsekvenser. Hur drabbar den olika stadsdelar, kvinnor/män, låg- och höginkomsttagare, människor från olika kulturer, boende i kranskommunerna m.m. Alla ekonomiska problem som uppstår på grund av trängselskatten förväntas lösas av varje enskild person. Alla ändrade levnadsbetingelser som uppstår när de som tvingas ställa bilen och de istället i många fall måste åka med den allmänt sett långsammare kollektivtrafiken (om det ens existerar en sådan) förväntas också lösas av den enskilde. Göteborgs kollektivtrafik är inte jämförbar med den i Stockholm. I en undersökning i Göteborgsposten nyligen konstaterades av Spårvägstrafiken genom centrala Göteborg bara är något snabbare än att gå, häst och vagn för hundra år sedan gick lika fort. Vi kräver att en noggrann utredning tittar på dessa aspekter innan trängselskatten införs för att konstatera om dessa är rimliga eller inte.

Den föreslagna höjningen av trängselskatten från 1 januari 2015 motsvaras inte alls av den prognostiserade inflationen. Visserligen anger också Finansdepartementet de marginellt lägre intäkterna i det nya förslaget som ett skäl till höjningen trots att säkerheten i sådana kalkyler, speciellt innan införandet av ett system som trängselskatten, är svåra att förutse till 100 %. Hittills har trängselskatten redovisats i 2009 års prisnivå. Under 2009 och 2010 var den sammanlagda inflationstakten i

Sverige 1 %. Inget tyder på att inflationen kommer att bli lika hög fram till 2015 som den föreslagna höjningen som ligger på cirka 22 %. Det är, som det ser ut idag, frågan om en rejäl skatteköjning. Vägvalet ifrågasätter varför man från regeringen anser sig behöva fatta beslut om framtida indexuppräknings redan i dagsläget. Ingen kan idag med säkerhet veta hur stora intäkterna från trängselskatten blir. Finansdepartementet pekar själva på att överskottet i dagsläget på längre sikt är osäkert. Om det blir högre än förväntat borde alltså med samma logik det bli tal om en betydligt mindre köjning 2015. Det normala är att man konstaterar utfallet innan man beslutar om korrigerande åtgärder.

Göteborg har inte, till skillnad från Stockholm, någon ringled som leder förbi trafiken runt staden. Essingeleden i Stockholm är i dagsläget skattebefriad, men någon motsvarighet till detta finns inte i Göteborg. I det aktuella förslaget är alla genomfartsleder (E6, Älvsborgsbron, E20 m fl.) belagda med tullstationer. Folkpartiets riksdagsman Gunnar Andrén (som företräder Stockholms läns valkrets) påstod i en riksdagsdebatt 22:e december 2010 att "*alla andra stora städer utom huvudstaden*" hade en förbifart. Detta är tyvärr inte sant och visar bara att regering och riksdag inte har riktigt bra koll på hur landet ligger utanför Stockholms tullar, t.ex. i Göteborg.

Den föreslagna taxedifferentieringen har en alltför dålig spridning över dygnet. Eftersom skatten heter **trängselskatt** borde ett av de främsta målen med den att sprida ut trafiken mer över dygnet och därmed utnyttja det befintliga vägnätet mer effektivt. Så blir dock inte fallet med de olika föreslagna taxorna över dagen. Det är uppenbart att syftet med hur man lagt de olika skattenivåerna är att dra in så mycket skatteintäkter som möjligt. Eftersom t.ex. "trängseln" i princip är obefintlig mellan kl. 6.00–6.29 på morgonen är skattenivån på 8 kr att betraktas som alltför dyr för att någon större andel av bilresorna som hittills genomförts under högtrafik, istället kommer att företas mellan 6.00–6.29. Samma sakförhållanden existerar mitt på dagen. Under tidpunkter när det inte existerar någon **trängsel** på vägarna bör man principiellt inte kunna ta ut någon **trängselskatt**.

Älvsborgsbron är långt utanför den föreslagna tullzonen och någon reell trängsel på bron existerar i normala fall inte. Därför bör man inte heller kunna ta ut trängselskatt på Älvsborgsbron. Att bron står för en stor andel av intäkterna visar tyvärr bara att det är detta argument som styr var betalstationerna planeras placeras, inte de rationella trafikmässiga motiven.

Vägvalet anser att den föreslagna tilläggsavgiften på 500 kr för försent inbetald trängselskatt är ohemul. Tidigare promemoria (Fi2009/4874) hade för avsikt att titta på denna fråga eftersom den väckt protester i Stockholm, men i det nya förslaget nämns ingen förändring och begäran om att ändra beloppet lämnas därför obehandlad.

I det nya förslaget har man satt upp tullstationer utmed E6 norrut för att hindra trafikering in i bostadsområdena. Påföljden är att Backabor och övriga Hisingsbor inte kan komma åt stormarknaderna på andra sidan motorvägen utan att betala trängselskatt. Om resorna istället företas till andra köpcentra längre bort förfelas miljömålen med trängselskatten.

Vägvalet anser att andra mer rättvisa finansieringsformer än trängselskatten måste utredas. Det finns ingen rimlig anledning till varför slumpvist utvalda personer i göteborgsregionen skall betala mer för att transportera sig med bil än motsvarande grupp i andra delar av Sverige. Sveriges bilister betalar varje år in 70-80 miljarder i olika trafikskatter och bara cirka 20 miljarder avsätts till vägar.

Med bakgrund till ovan anser Vägvalet att trängselskatten INTE ska införas i Göteborg.

Göteborg 2011-03-22

Med vänlig hälsning

Theo Papaioannou
Partiledare, Vägvalet

Tel. 0734-42 45 42

E-post. theo.papaioannou@vagvaletgbg.se

Adress:

Bokskogsbacken 83
422 46 Hisings Backa