

Regeringskansliet
Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Att: Magnus Lundberg
103 33 Stockholm

Remissvar: Promemoria om nya regler om trängselskatt

Sveriges Transportindustriförbund organiserar logistik- och godstransportföretag i Sverige, och verkar för effektiva och hållbara godstransporter. Våra medlemsföretag utför bl.a. en stor del av distribution och varuhämtning i Stockholm som en del i sina landsomfattande logistiksystem. Siffror från Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) anger att så mycket som 70,1% av tonnaget i Sverige är kortväga och har destination inom ett och samma län. I Stockholmsregionen är motsvarande andel hela 79%. Det finns alltså stor anledning att uppmärksamma godstransporterna på korta avstånd i transportpolitiken på ett helt annat sätt än hittills. Mot denna bakgrund har förbundet och särskilt dess Östra Region engagerat sig i frågor som rör Stockholms trafiksystem, trängselskatter och kringfartsleder. En särskild arbetsgrupp har bildats som arbetar aktivt med ett koncept för att förbättra distributionen i tätorterna under namnet "Hållbar Stad". Denna grupp följer utvecklingen och söker dialog med tjänstemän och politiker på olika nivåer med betydelse för frågan.

Vår grundsyn är att godstransporter behövs för en levande stad och aktörerna på marknaden som tillhandahåller tjänster behöver långsiktiga spelregler. Vår *vision* kring varuförsörjningen är att verka, men inte synas, där boende och näringsliv i stad skall ha god tillgång på varor, det vill säga:

- Godset är framme när det behövs
- Kostnaden för distribution är rimlig
- Transporten sker utan utsläpp till luft
- Transporten sker utan buller
- Transporterna bidrar inte till trängsel

Konkurrensen om infrastrukturen är idag hård vilket leder till ineffektivitet. Den täta trafiken och köerna i innerstäderna generellt och Stockholm idag i synnerhet gör att distributionen av varor blir försenad och fördyrad. Dessutom orsakar den onödiga utsläpp vid tomgångskörning i köerna. Detta är så mycket mer oroande eftersom politikerna hittills behandlat kollektivtrafik med gods – som i praktiken är det som distributionsfordonen utför – annorlunda än kollektivtrafik med passagerare. T.ex. har busstrafik tillgång till särskilda kollektivtrafikfiler i belastade stråk, medan godstransporterna förväntas dela filer med privatbilarna. En ökad tillgång till gatuutrymme för yrkestrafik med gods är en nödvändighet. Förbundet anser att trängselskatter kan vara ett sätt att skapa detta som en del av en större fungerande trafiklösning, som även måste innehålla tillräcklig infrastrukturkapacitet i regionen.

Beträffande det nuvarande miljöbilsundantaget i trängselskatten i Stockholm, som är aktuellt i remissen, ser vi i grunden positivt på incitament för att gynna miljövänliga fordon. Förbundet

har i det sammanhanget emellertid ifrågasatt varför de omfattande ekonomiska incitamenten för anskaffande och, som i det här fallet, drift av miljövänligare privatbilar inte har någon motsvarighet för tunga fordon, särskilt inte godstransportfordon. I dagens läge är det en ren ekonomisk vinst för en enskild person att välja en ”miljöbil” jämfört med ett annat fordon, medan ett anskaffande av ett distributionsfordon med alternativt bränsle innebär en kraftig förlustkalkyl för företaget i fråga. Det är svårt att förstå logiken i detta om motivet är en påskyndad hållbarhetsanpassning av fordonsflottan.

Ur yrkestrafikens synpunkt är det ett problem att miljöbilar undantas från trängselskatten. Den nuvarande tillväxten av sådana privatbilar innebär att de positiva effekter som införandet av trängselskatten medfört vad gäller framkomligheten för yrkestrafiken nu successivt minskar när stadens gator återigen fylls med personbilar. Det är svårt att se att detta är i linje med skattens motiv och namn, trängselskatt. Vi är därför positiva till förslaget i remissen om att nuvarande undantag för miljöbilar upphör att gälla 1 januari 2009 i stället för 1 augusti 2012. Eftersom dock undantaget föreslås fortsätta gälla till 2012 om fordonen registreras hos Vägverket torde minskningen i trängsel till följd av de föreslagna nya reglerna enligt förbundets mening bli måttlig. Behovet av andra åtgärder för att tillförsäkra framkomligheten för godstransporter i Stockholm fram till 2012 kvarstår därför, t.ex. investeringar i infrastrukturen och ökad tillgång till lastzoner och yrkestrafikfiler.

Förbundet har inga invändningar mot remissens förslag i övrigt.

Stefan Back
Förbundsdirektör
Sveriges Transportindustriförbund