

Remissvar till SOU 2011:49

Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering

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

Drift och underhåll av vägnätet var fram till mitten av 1900-talet en lokal skyldighet. Den ökande trafik som då förutsågs krävde en övergripande strategi för väghållning och investeringar. Alla landsvägar överfördes till staten 1944, städer och större tätorter hade kvar egen väghållning. En vägtrafikskatt hade införts 1922 för att bekosta väghållningen. Vi anser att denna ansvarsfördelning var väl genomtänkt och därför alltiämt bör gälla. Endast staten kan ha det övergripande ansvaret för det nationella vägnätet.

Utredningen går helt förbi det övergripande problemet att vägtrafiksektorn alltid har varit underfinansierad. Anslaget, cirka 5 % av den statliga budgeten, har inte ökat i samma takt som trafiken utan varit relativt oförändrad genom åren. De fordonsrelaterade skatterna har däremot blivit en generell inkomstkälla för staten, mångdubbelt större än vägenslagen.

Utredningen lägger stor vikt vid planeringsprocessen. Den modell man föreslår är tydligare än den nuvarande och ger en bättre koppling till den politiska processen i Riksdag och Regering. Utredningen förbigår däremot de problem som uppstår när ett politiskt utspel plötsligt innebär att nya - olönsamma - projekt, som tidigare inte funnits med i planerna, plötsligt prioriteras. Botniabanan är ett sådant exempel.

Utredningen blandar ihop medfinansiering och planeringsprocessen vilket vi anser vara olyckligt eftersom det är två skilda begrepp. För medfinansiering inför man ett nytt begrepp - det kommunikativa synsättet. På vanlig svenska kan man lika gärna använda det gamla uttrycket "delat ansvar är ingens ansvar". Den modell som utredningen förespråkar är till sin natur kostnadsdrivande. Ingen part har totalansvaret för ett projekt men alla intressenterna har ett gemensamt intresse av att totalramen ökar eftersom alla tror att man erhåller "mervärde" utan egen kostnad.

Decentralisering av beslutsfattande kan i vissa fall vara bra, men för infrastruktur, som ska säkra de nationella transportsystemen, leder det till en ojämn anslagsfördelning för regionerna. Den uttalade koncentrationen på storstadsregionerna kommer med stor sannolikhet att leda till en utarmning för landets - och regionernas - mera perifera delar.

Medfinansieringen motiveras med att den medför ett ökat regionalt och kommunalt inflytande. I själva verket görs en kostnadsöverföring från staten till regioner och kommuner. Samma skattekollektiv betalar anslagen - oavsett om det sker via statlig eller kommunal skatt. De ökande kraven på

kommunala insatser kommer att medföra kraftigt ökade kommunal skatter. Regionalt och kommunalt inflytande över strategiska transportpolitiska mål skulle mycket väl kunna hanteras utan medfinansiering av kostnaden.

Utredningen föreslår vidare att kommuner skall kunna låna upp kostnaden för medfinansierade projekt. Detta strider mot kommunallagens krav på balans i den kommunala budgeten, det strider också mot kraven på god hushållning eftersom upplåning inte skall göras för investeringar som inte ger någon ekonomisk avkastning. I vår omvärld finns idag väldigt många exempel på både stater och regioner som kommit på ekonomiskt obestånd genom vidlyftiga, lånefinansierade investeringar. Vi bör inte vandra den vägen. Utredningens tankar om att den statliga planeringsramen skall kunna utökas med kommunala löften om medfinansiering öppnar för ett ekonomiskt moras även för statens budget. Den kommunala ekonomin är helt beroende av det statliga bidragssystemet och kan därför inte betraktas som ett självständigt ekonomiskt system.

Utredningen lägger stor vikt vid de samhällsekonomiska kalkylerna men pekar också på de osäkerheter som finns i beräkningsmodellen. Denna osäkerhet leder till att man, när resultatet är tvivelaktigt, väljer att helt bortse från kalkylen. Den planerade tågtunneln i Göteborg är ett av de mest förlustbringande projekt som någonsin planerats i Sverige, men med hänvisning till osäkerheten i beräkningarna bortser Trafikverket helt från den samhällsekonomiska kalkylen. Vi tror det är viktigt att beräkningsmodellen blir tydlig och begriplig och att man i besluten inte kan bortse från det ekonomiska utfallet.

Utredningen för ett långt resonemang om brukaravgifter utan att lämna något konkret förslag. Systemet används i många länder i Europa, men starka särintressen har hindrat att detta införts i Sverige. Brukaravgifter kan vara ett effektivt sätt att styra och marknadsanpassa såväl trafiken som investeringarna. Vi tror det kunde vara en fördel med brukaravgifter även i Sverige. För brukaravgifter finns redan ett europeiskt regelverk att tillgå, vi behöver inte uppfinna hjulet på nytt.

Utredningen behandlar också frågan om trängselskatt. Man accepterar systemet, om än med viss tvekan. Det system som nu införts i Stockholm, och som planeras i Göteborg, uppfyller inget av de kriterier som utredningen anser vara nödvändiga. Vi anser att beslutet om Trängselskatt i Göteborg är feltänkt från början och att planeringen snarast bör avbrytas.

Utredningen fortsätter diskussionen om att det är möjligt att beskatta utländska bilar. Regeringen och finansdepartementet gör ett medvetet val att kalla det för trängselskatt istället för vägavgift, så är även lagstiftat. Vägavgift får inte tas ut på befintliga vägar enligt gällande EU-regler och pengarna måste gå tillbaka till vägprojektet som det avser. Pengarna från vägavgiften som tas ut i EU-länder går tillbaka till det vägprojekt som avgiftsbeläggs. Så är det inte med trängselskatten. Genom att kalla det för trängselskatt kan staten ta ut pengar både på befintliga och nya vägar och skatten blir en nationell angelägenhet för Sverige. Pengarna kan på så sätt användas av staten till vilket projekt var som helst i Sverige och EU kan inte lägga sig i. Eftersom trängselskatten är en svensk skatt kan man inte heller ta ut den på utländska fordon då man inte får beskatta EU-medborgare i andra länder. EasyGo-samarbetet som nämns i utredning handlar endast om avgifter som finansierar enskilda projekt. Sammanfattningsvis kan ett bilateralt avtal ALDRIG upprättas med ett EU-land som t.ex. Tyskland, Finland eller Danmark för att ta ut trängselskatt. Detta avser endast vägavgifter.

Fördjupade synpunkter:

Not 1 - Trängselskatt

Not 2 - Nackdelar påpekade av utredningen

Göteborg 2011-09-09

Theo Papaioannou
Partiledare, Vägvalet

Tel. 0734-42 45 42

E-post. theo.papaioannou@vagvaletgbg.se

Adress:

Boskogsbacken 83
422 46 Hisings Backa

Not 1 - Trängselskatt

I utredningen fastställs

1. Huvudsyftet med trängselskatter ska vara att styra trafik.
2. Beslut om att införa trängselskatt ska vara lokalt förankrade.
3. Intäkter från trängselskatt bör återföras till regionen.

Punkt ett är motsägelsefullt. Att säga att huvudsyftet är att styra trafiken håller inte i Göteborg då trafiksituationen inte kan likställas med Stockholms. Genom att ålägga skatt på Älvsborgsbron och genomfarten i Göteborg så är trängselskatten endast till för att få in skatteinkomst och inte huvudsyftet att styra trafiken.

Punkt två, att beslut om att införa trängselskatten i Göteborg ska vara lokalt förankrade stämmer inte ur ett medborgarperspektiv. Det finns flera tecken på detta.

- Vägvalet blev inröstat i Göteborgs kommunfullmäktige
- I flera undersökningar är en majoritet på ca 60-70 % emot förslaget
- I Göteborg lämnades 28 600 namnunderskrifter över för att folkrösta om trängselskatten som dock röstades ned av de övriga politiska partierna

I punkt tre återupprepas formulering om att intäkterna från trängselskatten **bör** återföras i regionen. Detta har Vägvalet kritiserat tidigare. Ordet **bör** är inte samma sak som *ska*.

Vidare säger utredningen att:

- det dock bör betonas att det inte är tillräckligt med en framställan om trängselskatt. Det krävs att åtgärden är den mest effektiva för att nå åtgärdens primära syfte. Som vi tidigare framhållit är det riksdagen som beslutar om skatter. Frågan om införande av trängselskatt kan ingå som en del i en medfinansiering.

Innebörden av detta är oklart och kan frambringa felaktiga beslut om när det är relevant med trängselskatt eller inte. Detta har redan hänt i Göteborg där trängselskatten är en del av medfinansiering för att finansiera en tågtunnel till Haga (Västlänken) som är samhällsekonomisk olönsam.

Utredning tar upp ett antal förutsättningar gällande trängselskatten som idag inte uppfylls:

- Systemet bör i minsta möjliga mån inkräkta på den personliga integriteten.

För bara några veckor sedan lämnade infrastrukturminister Christina Elmsäter-Svärd besked om att polisen skulle få ta del av information för att lösa brott trots löften om att den personliga integriteten inte skulle inskränkas när systemet var på plats. Skatten begränsar medborgarnas fria rörlighet och strider därmed mot EU-politiken.

- Hanteringskostnaderna för systemet bör vara rimliga.

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.

- Systemet bör vara rättvist.

Systemet är inte på något sätt rättvist eftersom det drabbar medborgare olika. 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.

- Systemets fördelningspolitiska konsekvenser bör inte bli alltför negativa.

Inga pengar återförs till regionen eller kommunen vilket innebär att finansiering saknas.

- Systemet bör bidra till en förbättrad trafiksäkerhet.

Saknas grund och exempel på hur systemet skulle förbättra trafiksäkerheten.

- Anläggningar som används i systemet bör vara estetiskt utformade.

Anläggningarna som sätts upp blir nya barrikader runt olika städer.

Not 2 - Nackdelar påpekade av utredningen

Utredningen påpekar flera nackdelar med medfinansiering bl.a.

- Det uppstår en viss komplexitet i den offentliga sektorns nyckeltal som blir svåröverblickbart av en ökad volym åtgärder på infrastrukturområdet.
- Genom medfinansiering kan inte åtgärds- och utgiftsramen bestämmas på förhand.
- De planeringsramar som fastställs på förhand kommer med nödvändighet att expanderas och resultera i en planeringsvolym som överstiger de ramar som fastställts inledningsvis.
- Även i de fall investeringarna finansieras med lån i Riksgäldskontoret, som sedan betalas av med avgifts- och skatteintäkter från brukarna påverkas de offentliga finanserna.
- Det är inte statsmakten som – mot bakgrund av en samlad bedömning av (offentliga) resurser och behov – helt och fullt ensam anger vilken omfattning planeringen ska ha.
- Medfinansiering med ett ökat avgiftsuttag (t.ex. trängselskatt) från brukare av transportsystemet kan snedvrída den information om trafikens gemensamma kostnader och effekter som trafikavgifterna förväntas förmedla enligt gällande svensk transportpolitik.
- Medfinansiering i större omfattning kan leda till att åtgärdernas samlade nytta bedöms på ett annat sätt än avsett, och att nyttoberäkningar inte blir tillräckligt styrande vid prioriteringen av statliga investeringar.
- Medfinansiering kan alltså innebära val av åtgärder som är ineffektiva ur ett bredare samhällsperspektiv. En närbesläktad risk är att lokal medfinansiering leder till suboptimerade lösningar sett i ett nationellt transportsystemperspektiv.
- Medfinansiering kan rubba den regionala balansen i utbyggnad över landet. Kommuner och regioner med goda finansieringsmöjligheter gynnas på bekostnad av landet i övrigt.
- Förutsättningarna att träffa paketöverenskommelser kan variera mellan olika delar av landet. Sådana lösningar kan framför allt vara attraktiva för att komma förbi de särskilda intressekonflikter och låsningar som kan gälla planeringen av storstädernas trafiksystem.
- Själva ambitionen att åstadkomma en helhetslösning leder också till kompromisser mellan nationella, regionala och lokala.
- Förmågan till medfinansiering skiljer sig åt mellan olika regioner.
- Starka och inte sällan motstående intressen återfinns vidare i områden där alternativen till effektiva transportlösningar är många med skilda konsekvenser för aktörerna. Prioriteringarna sker där inte alltid utifrån kriterier som ligger bland dem som normalt bör vara vägledande i frågor som rör transporter och bebyggelse.

En av de tyngsta nackdelarna är att utvecklingen av infrastrukturen kan komma olika långt inom olika regioner och därmed drabba den nationella strategin för att förse hela Sverige med bra transportlösningar. Staten bör vara nav och finansiär för de nationella transportpolitiska målen.