

Motion till riksdagen 2007/08:Sk26

**av Peter Pedersen m.fl. (v)
med anledning av prop. 2007/08:52**

Nya regler om beslut och betalning avseende trängselskatt m.m.

1 Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tilläggsavgiften bör uppgå till 1 000 kr per månad.

2 Bakgrund

Trängselskatt infördes permanent i Stockholm den 1 augusti 2007. Det ursprungliga syftet med en trängselskatt var att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men regeringen har vridit syftet till att trängselskatt snarare ska bidra till att finansiera framtida investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen.

I samband med valet 2006 var motståndet mot trängselskatt från borgerliga partier omfattande. Kritik framfördes bland annat mot att hela processen med försöksverksamheten i Stockholm var odemokratisk och inte beaktade det lokala och regionala inflytandet. När nu borgerligheten svängt i frågan om trängselskatt har man valt en inriktning där regionen inte själv får avgöra användningsområdet för trängselintäkterna. Regeringen har med andra ord inskränkt det kommunala självstyret och anser att staten ska bestämma över stockholmarna.

Vänsterpartiet har i motion 2006/07:Sk23 med anledning av prop. 2006/07:109 *Införande av trängselskatt i Stockholm*, föreslagit en rad åtgärder för att förbättra systemet med trängselskatt. I motionen föreslås bl.a. att

- ? en kommun som så önskar ska få möjlighet att införa trängselskatt genom avtal med regeringen
- ? regeringen ska återkomma till riksdagen med lagförslag som möjliggör för kommuner att i framtiden själva få avgöra om de vill införa trängselavgifter

Fel! Okänt namn på

- ? tilläggsavgiften ska vara högre än regeringens förslag
- ? det inte ska finnas någon begränsningsregel för tilläggsavgiften
- ? att färdtjänst och skolskjuts inte ska betala trängselskatt
- ? regeringen måste tillse att trängselskatt för taxi inte belastar färdtjänstresenärerna
- ? regeringen ska avskaffa Lidingöregeln
- ? privatpersoner inte ska ha avdragsrätt för trängselskatt i inkomstlagen
- ? intäkterna från framtida trängselskatter, förutom kostnaderna för system- och administrationskostnaderna, ovillkorligt återförs till Stockholmsregionen och dess valda instanser
- ? om regeringens förslag om att inrätta en särskild vägfond vinner riksdagens bifall, ska fondens medel även kunna användas till satsningar inom kollektivtrafiken
- ? trängselintäkterna, förutom kostnaderna för system- och administrationskostnaderna, återförs till Stockholmsregionen genom kreditering på statsbudgetens inkomstsida.

Den ovan nämnda motionen behandlades av riksdagen i juni 2007 i Skatteutskottets betänkande 2006/07:SkU19. Samtliga förslag avslogs av riksdagen. Eftersom motionen nyligen inte fått gehör från riksdagsmajoriteten väljer vi att i denna motion inte återigen lyfta förslagen. Men vi vill dock understryka att det med något undantag, inte framkommit något som ger oss anledning att ompröva våra tidigare ställningstaganden.

I denna motion koncentrerar vi oss därför mer strikt på de konkreta förslag som regeringen föreslår i proposition 20007/08:53 Nya regler om beslut och betalning avseende trängselskatt m.m. Vi vill dock under kapitlen 4 och 5 redogöra för vår grundläggande inställning till trängselskatt samt hur vi vill att intäkterna från trängselskatt ska användas.

3 Grundläggande förhållningssätt

Vi anser att alla trafikslag ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader. För trafikens del handlar det om kostnader för miljöskador, minskad produktivitet i jord- och skogsbruk, kalkning, allergier, luftvägssjukdomar och cancer orsakade av avgaser, trafikolyckor, trängsel, korrosion av material m.m. Allt detta ger upphov till kostnader som bilisten idag slipper betala.

Vägrafiken står för en stor andel av den globala klimatpåverkan och de lokala utsläppen av luftföroreningar. I Stockholm är trafiken det enskilt största miljöproblemet. Ett högre pris på de mest miljöbelastande transporter leder till kortare och färre resor, mer samåkning och bättre lastfaktor. Vi får bränslesnålare fordon, ökad andel hållbara transportslag och bättre villkor för lokalt producerade varor och förnybara drivmedel. Det finns ett antal ekonomiska styrmedel för att få trafiken att betala sina samhällsekonomiska kostnader. Ett av dem är trängselskatt.

Vänsterpartiet anser att det är omöjligt att bygga bort trängseln i storstäderna genom nya vägar. Nya kringfartsleder leder till mer trafik och i slutändan samma problem som de var tänkta att avhjälpa. Något som dock hjälper mot vägträngsel är en trängselskatt i kombination med förbättrad kollektivtrafik. Principen för trängselskatt påminner om den som finns för parkeringsavgifter. Det betyder att avgiftens storlek bestäms av läge och tidpunkt.

Försöket med trängselskatt i Stockholm gav mycket tydliga resultatet: antal bilar som färdades in och ut från Stockholms innerstad minskade med över 20 %, kollektivtrafiken utökades med 14 nya busslinjer och 200 nya bussar, antal kollektivtrafikresor ökade med 50 000 per dag, det lokala näringslivet fick ökad framkomlighet, kötiderna in till city halverades och trafiken på Essingeleden påverkades marginellt.

Men trängselskatten är även ett radikalt omfördelningssystem inom trafiken. Trängselskatt kombinerad med en utbyggd kollektivtrafik gynnar enligt fördelningsanalyser låginkomsttagare, studenter, barn och ungdomar, äldre och kollektivtrafikresenärer. Utifrån ett könsperspektiv är det kvinnors resande som stärks, och därmed bidrar trängselskatten till att trafiksektorn blir mer jämställd.

Ett införande av trängselskatt påverkar inte bara Stockholmsregionen. Ett minskat bilåkande i Stockholm minskar klimatpåverkan. I resten av landet finns det inte samma möjligheter till en god och omfattande kollektivtrafik. En minskad bilism i storstäder leder därmed till mindre krav på inskränkningar av bilåkande i övriga landet, som t.ex. krav på en höjd bensinskatt. Ett införande av trängselskatt i en storstadsregion är därför av stor betydelse för hela landet.

Mot bakgrund av ovan har Vänsterpartiet förespråkat införandet av trängselskatt i Stockholm, men gärna även på andra platser i landet. En kommun kan dock inte själv bestämma att införa trängselskatt. För att det ska vara möjligt krävs enligt vissa bedömare en ändring av grundlagen, vilket i sin tur kräver två riksdagsbeslut med val emellan. I väntan på detta bör en kommun som så önskar få möjlighet att införa trängselskatt genom avtal med regeringen.

4 Trängselintäkternas användning

Vänsterpartiet anser att intäkterna från trängselskatten ska användas till satsningar inom framför allt kollektivtrafiken. Att satsa intäkterna på att bygga nya vägar skulle motverka syftet med avgifterna och öka ojämställdheten inom trafikpolitiken. Om fler åker kollektivt får även företag och andra som har behov av transporter på väg större möjlighet att bedriva sin verksamhet. Individer och företag som behöver bil får en tidsvinst, samtidigt som vi får en minskad belastning på miljön.

I samband med folkomröstningen i Stockholm stad framgick det av röstsedeln att intäkterna från trängselskatten skulle användas till både kollektivtrafik och vägar. Eftersom vi anser att det är den lokala och regionala nivån som

Fel! Okänt namn på

ska avgöra hur intäkterna ska användas accepterar vi dock att en del av pengarna går till vägar.

Dessvärre verkar inte den borgerliga regeringen hysa någon större tilltro till lokala instanser och till folket i Stockholm. Regeringen har ett uppifrånperspektiv och verkar misstro de lokala företrädarnas kompetens att bedöma var pengarna gör bäst nytta. Regeringen struntar i den lokala folkomröstningen och har inskränkt det kommunala självstyret då staten övertagit rollen som beslutfattare för intäkternas användning. För att vara riktigt säker på att de lokala och regionala företrädarna inte ska kunna använda kommande trängselintäkter till kollektivtrafik, har regeringen dessutom inrättat en särskild vägfond dit trängselintäkter ska föras. Dessa medel ska sedan användas till vägar, och regeringen lyfter särskilt fram Förbifart Stockholm. Det är ett projekt som kommer att kosta mer än 25 miljarder kronor.

Regeringen anser alltså att det är bra att plöja ned miljardbelopp i vägar, men vill inte att en enda krona ska gå till kollektivtrafiken. De manliga höginkomsttagarna ska köra bil på nya vägar, medan kvinnor, låginkomsttagare, ungdomar och pensionärer får hålla till godo med den kollektivtrafik som finns. Redan nu upplever många kollektivtrafikanter försämringar, eftersom trängselintäkterna inte går till att förstärka kollektivtrafiken (vilket skedde under trängselförsöket). Det betyder att fler kollektivresenärer upplever en alltmer ökad trängsel. En grundförutsättning för att införa trängselskatt är att den kompletteras med ett ökat utbud av kollektivtrafik. I annat fall har man bara flyttat trängsel från ett trafikslag till ett annat.

Vänsterpartiet har mot bakgrund av ovan därför föreslagit att trängselintäkterna i huvudsak ska användas till kollektivtrafik. Regeringen blundar för problemet och fokuserar enbart på vägar och bilister. Det är inte en hållbar utveckling.

5 Betalning av trängselskatt

Redan när trängselskatten i Stockholm återinfördes, såg vi behov av ett antal korrigeringar beträffande själva betalningen. Det gäller t.ex. behovet av en månatlig debitering, att trängselskatt inte ska tas ut under juli månad samt att betalningen kan förbättras med s.k. autogiro.

Regeringen föreslår att det införs ett månatligt skattebeslut och att bilägaren underrättas om vilket belopp som ska betalas in. Vi anser att det är en bra åtgärd och stöder regeringens förslag.

Regeringen föreslår med anledning av detta att expeditionsavgiften avskaffas. Om en bilägare idag inte betalar avgiften under en dag (skattebeslut sker per dag och kan max uppgå till 60 kr), skickas en påminnelse. I samband med påminnelsen påförs en avgift om 70 kr. Betalar personen fortfarande inte skatten efter påminnelsen, tillkommer en tilläggsavgift på 200 kr.

Dagens expeditionsavgift är kopplad till att bilägaren själv ska hålla reda på vilket belopp som ska betalas in. Det sker alltså ingen särskild underrättelse om skattebeslutet. Det är först när betalning inte sker som bilägaren för

Fel! Okänt namn på

första gången underrättas genom en påminnelse, vilket även avgiftsbeläggs. Det finns därför en logik i att avskaffa expeditionsavgiften eftersom skattebeslutet framöver redan från början sker med hjälp av en underrättelse till bilägaren.

Regeringen vill även höja tilläggsavgiften från 200 kr till 500 kr. Vi anser att den föreslagna höjningen är för låg. För det första har tidigare nivå på tilläggsavgift baserats på att det sker ett skattebeslut per dag. När nu skattebeslutet ska omfatta en hel månad är det viktigt att det finns en tillräckligt hög straffavgift för att skapa ett bra incitament till betalning inom angiven tid. För det andra kan man jämföra tilläggsavgiften med den straffavgift som finns inom Stockholms kollektivtrafik (SL). Straffavgiften för att inte ha ett giltigt färdbevis på SL:s trafik är 1 200 kr, vilket i sig är en alldeles för hög nivå och borde vara mycket lägre. Men i ett jämförande perspektiv framstår hur som helst 500 kr för en tilläggsavgift för att inte ha betalat trängselskatt därför som en ganska låg avgift, speciellt mot bakgrund av att bilister i jämförelse med kollektivresenärer generellt har högre inkomster. Det kan inte heller vara acceptabelt att det transportslag som kvinnor använder i högre utsträckning ska bestraffas hårdare än männens transportslag. För det tredje innebär nuvarande regler att den totala tilläggsavgiften inte får överstiga 2 000 kr på en månad. Det baseras då på att det sker ett skattebeslut varje dag, men borde ändå ge vägledning för nivån på tilläggsavgiften. Mot bakgrund av vad som ovan anförts bör tilläggsavgiften därför framgent uppgå till 1 000 kr per månad. Detta ska ges regeringen till känna.

Stockholm den

Peter Pedersen (v)

Ulla Andersson (v)

Wiwi-Anne Johansson (v)

Kent Persson (v)

Marie Engström (v)

Jacob Johnson (v)