



Införande av trängselskatt i Stockholm

Till skatteutskottet

Skatteutskottet har berett bl.a. trafikutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 2006/07:109 Införande av trängselskatt i Stockholm jämte följdmotioner i de delar som berör trafikutskottets beredningsområde.

I sitt yttrande tar trafikutskottet upp regeringens förslag till (1) lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt och (3) lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) samt följande motionsförslag:

- 2006/07:Sk21 av Lars Johansson m.fl. (s) yrkandena 1– 7,
- 2006/07:Sk22 av Maria Östberg Svanelind m.fl. (s),
- 2006/07:Sk23 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 3 – 11,
- 2006/07:Sk24 av Helena Leander m.fl. (mp) yrkandena 1, 2 och 4.

Trafikutskottet anordnade den 15 februari 2007 en offentlig utfrågning om Stockholmsregionens trafiklösningar. Inom ramen för utfrågningen tog man även upp frågan om effekterna på trafik, miljö och regionutveckling av det försök med trängselskatt i Stockholm som genomfördes under år 2006. En utskrift av utfrågningen har publicerats i serien Rapporter från riksdagen, 2006/07:RFR4.

Sammanfattningsvis föreslår trafikutskottet att skatteutskottet tillstyrker propositionen i dess helhet och avstyrker samtliga av trafikutskottet här behandlade motionsförslag.

I sammanhanget pekar trafikutskottet på vikten – från transportpolitisk synpunkt – av att den legala definitionen av begreppet miljöbil, som i dag skiljer sig mellan olika lagstiftningar och andra regler, görs enhetlig. Trafikutskottet anser sålunda att skatteutskottet bör uttala att skatteutskottet förutsätter att regeringen snarast vidtar åtgärder i detta syfte. För egen del anser trafikutskottet att den definition som sedan den 1 april 2007 gäller för erhållande av miljöbilspremie bör läggas till grund för en sådan enhetlig definition.

Till yttrandet har fogats en avvikande mening (s, v, mp).

Utskottets överväganden

Betalning av trängselskatt

Propositionen

Ett försök med trängselskatt i Stockholm genomfördes under perioden den 3 januari t.o.m. den 31 juli 2006 med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Lagen är utformad för att kunna användas generellt, men i en bilaga till lagen återfinns bestämmelser som specifikt ska tillämpas för Stockholms kommun.

I den nu framlagda propositionen föreslås att trängselskatt införs i Stockholm den 1 augusti 2007. Syftet är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm. Ett ytterligare syfte är att intäkterna från trängselskatten ska användas för att bidra till finansiering av investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen. Vissa ändringar föreslås emellertid i lagen, däribland avseende uppbördssystemet.

Enligt gällande lagstiftning ska en tilläggsavgift om 500 kr tas ut om skatt och expeditionsavgift inte har betalats. Regeringen föreslår att avgiften sänks till 200 kr. Vidare föreslås en begränsningsregel om att den sammanlagda tilläggsavgiften för en kalendermånad inte får överstiga 2 000 kr per bil.

Motionerna

I motion 2006/07:Sk23 av Peter Pedersen m.fl. förutsätter man att regeringen under hösten 2007 återkommer med förslag som medför ytterligare administrativa lättnader för betalning av trängselskatt. Förslaget om en sänkning av tilläggsavgiften till 200 kr bör tillbakavisas; någon rimlig förklaring anges inte i propositionen (yrkande 3). Inte heller har förslaget om begränsning av tilläggsavgiften till 2 000 kr per månad motiverats, och förslaget bör därför avvisas (yrkande 4).

Även i motion 2006/07:Sk24 av Helena Leander m.fl. (mp) anförs att förslaget om en begränsning av tilläggsavgiften bör avslås. Motionärerna hävdar att förslaget innebär att det införs en mängdrabatt på överträdelser av reglerna; de trafikanter som ett stort antal gånger per månad struntar i att betala trängselskatt gynnas därmed. Signalerna till allmänheten blir svåra att förstå när man ger en rabatt till kroniska lagöverträdare. I stället bör det system som gällde under försöket, där varje utebliven betalning gav samma tilläggsavgift, fortsätta, eftersom detta ger en tydligare koppling mellan orsak och verkan (yrkande 4).

Utskottets ställningstagande

Trafikutskottet konstaterar inledningsvis att syftet med de föreslagna ändringarna för betalning av trängselskatt är att göra systemet mer användarvänligt, underlätta administrationen och minska kostnaderna för skatteuttaget. Ändringarna ligger därmed väl i linje med målet för transportpolitiken att bl.a. utveckla en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning för medborgare och näringsliv.

När det först gäller frågan om tilläggsavgiften måste en sådan givetvis vara av en viss minsta storlek för att de skattskyldiga ska förmås att betala trängselskatten och expeditionsavgiften. Regeringens resonemang går ut på att det bör räcka med ett belopp som är ungefär dubbelt så stort som skattebeloppet och expeditionsavgiften tillsammans. Trafikutskottet har ingen annan uppfattning.

Vad härefter gäller begränsningsregeln för tilläggsavgiften vill trafikutskottet påminna om att systemet innebär att avgiften påförs för varje dagligt skattebeslut som inte betalats. Om tilläggsavgiften inte betalas regelmässigt kan den således totalt komma att uppgå till ett avsevärt belopp. Utskottet anser liksom regeringen att detta inte kan anses stå i proportion till den trängselskatt och expeditionsavgift som är obetald. Det totala tilläggsbeloppet bör därför bestämmas så att det är rimligt i förhållande till skatten och expeditionsavgiften samtidigt som det utgör ett effektivt påtryckningsmedel. Utskottet ansluter sig till regeringens förslag att den sammanlagda tilläggsavgiften under en kalendermånad för en skattskyldig inte får överstiga 2 000 kr och att denna begränsning gäller per bil som Vägverket föreslagit.

Trafikutskottet utgår i sammanhanget från att effekterna av såväl den nya lägre nivån på tilläggsavgiften som begränsningsregeln följs upp och att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till justering av beloppet om detta visar sig påkallat. Med det sagda föreslås att skatteutskottet tillstyrker propositionen i berörd del och avstyrker här behandlade motionsförslag.

Undantag från trängselskatt

Propositionen

Regeringen föreslår att undantaget från trängselskatt för taxi och färdtjänst tas bort. Undantaget för miljöbilar begränsas till fem år. Möjligheten för rörelsehindrade att undanta en bil från trängselskatt utvidgas till två bilar i vissa fall. Den s.k. Lidingöregeln bör kvarstå tills vidare.

Motionerna

I motion 2006/07:Sk21 av Lars Johansson m.fl. (s) förespråkas att färdtjänst och taxi ska vara [skatte]befriade (yrkande 5).

Peter Pedersen m.fl. (v) anför i motion 2006/07:Sk23 att färdtjänst och skolskjuts inte bör betala trängselskatt; de hävdar att regeringen inte har insett att såväl färdtjänst som skolskjuts utgör ett slags kollektivtrafik (yrkande 5). Inte heller bör trängselskatt för taxi belasta färdtjänstresenärerna, anser motionärerna (yrkande 6). Vidare bör de hittillsvarande undantagsreglerna för trafik från Lidingö inte föras över till nya systemet eftersom de menar att regeringen inte har angett något bärande skäl för det s.k. Lidingöundantaget (yrkande 7).

Utskottets ställningstagande

Under försöket med trängselskatt år 2006 medgavs undantag från skatteplikt för bilar som utförde kollektiva transporter eller ansågs mindre miljöstörande. Sålunda undantogs *taxibilar*, eftersom sådana ansågs utföra kollektivtrafik. Den nytilträdde regeringen konstaterar att taxibilar oftast transporterar enbart en eller två personer i taget. Vidare framhålls att den trängsel och de föroreningar som taxibilar orsakar inte heller är mindre än vad som orsakas av andra bilar. Trafikutskottet ansluter sig till regeringens synpunkter och föreslår att undantaget för taxibilar tas bort. I likhet med regeringen anser utskottet samtidigt att ett slopat undantag för taxibilar minskar snedvridningen av konkurrensen i förhållande till dels bilbudsnäringsen, dels sådan busstrafik som inte är undantagen, t.ex. skolskjuts.

Trafikutskottet har inte heller någon erinran emot att det hittillsvarande undantaget för *färdtjänst* upphävs. Som regeringen konstaterar skulle det vid ett bibehållande av färdtjänstundantaget inte heller vara möjligt att urskilja om resan är färdtjänst eller taxi.

Lidingöregeln går ut på att bilar som kör från Lidingö och ut ur Stockholm samt bilar som kör in i Stockholm och vidare till Lidingö inte behöver betala trängselskatt. Bilar från Lidingö som stannar kvar inom det skattebelagda området mer än 30 minuter måste dock betala skatt. Bestämmelserna återfinns i bilaga till lagen avseende Stockholms kommun. Skälen för införandet av regeln var att personer bosatta i Lidingö kommun måste betala trängselskatt för att komma ut på det allmänna vägnätet. Visserligen måste även den som är bosatt i Stockholms kommun betala trängselskatt för att komma ut på det allmänna vägnätet, men man pekade på att Lidingö kommun inte hade framställt någon begäran om att trängselskatter ska införas i kommunen. I en motion kritiserar regeringen för att inte slopa Lidingöregeln.

Som redovisas i propositionen har både Vägverket och Skatteverket pekat på administrativa problem med Lidingöregeln, och det konstateras att frågan om hur trafiken till och från Lidingö ska hanteras inte är tillräckligt utredd. Vidare noterar trafikutskottet att Lidingöregeln är en av de frågor som statens förhandlingsman har för avsikt att behandla. Trafikut-

skottet finner det mot den nu angivna bakgrunden rimligt att Lidingöregeln behålls inledningsvis i avvaktan på resultatet av förhandlingsmannens fortsatta arbete med frågan.

Med det sagda anser trafikutskottet – från de utgångspunkter utskottet har att beakta – att skatteutskottet bör tillstyrka propositionen såvitt gäller förslagen om att trängselskatt bör tas ut även för bilar som utför taxitrafik och färdtjänst och således avstyrka här berörda motionsförslag. När det gäller den s.k. Lidingöregeln utgår trafikutskottet från att frågan kommer att ges en acceptabel lösning inom ramen för fortsatta överväganden och förhandlingar. Berört motionsförslag bör alltså avstyrkas av skatteutskottet.

I sammanhanget pekar trafikutskottet på vikten – från transportpolitisk synpunkt – av att den legala definitionen av begreppet miljöbil, som i dag skiljer sig mellan olika lagstiftningar och andra regler, görs enhetlig. Trafikutskottet anser sålunda att skatteutskottet bör uttala att skatteutskottet förutsätter att regeringen snarast vidtar åtgärder i detta syfte. För egen del anser trafikutskottet att den definition som sedan den 1 april 2007 gäller för erhållande av miljöbilspremie bör läggas till grund för en sådan enhetlig definition.

Avdrag för trängselskatt vid inkomstbeskattningen

Propositionen

Regeringen föreslår att trängselskatt ska dras av vid inkomstbeskattningen och lägger fram förslag om ändringar i inkomstskattelagen i detta syfte.

Motionerna

I motion 2006/07:Sk21 av Lars Johansson m.fl. (s) sägs att miljöavgiften/trängselskatten inte ska vara avdragsgill för resor i tjänsten, samtidigt som de arbetspendlare som använder sig av kollektivtrafiken har fått en försämrad avdragsrätt. Effekten av trängselskatten uteblir när det gäller arbetsresor samtidigt som det uppkommer icke eftersträfvansvärda fördelningseffekter, hävdas det (yrkande 4).

Likaså i motion 2006/07:Sk23 av Peter Pedersen m.fl. anförs att privatpersoner inte bör ha avdragsrätt för trängselskatt enligt inkomstskattelagen. Syftet med trängselskatten är miljörelaterad, påpekar motionärerna. De kritiserar avdragsrätten för att undanröja ett ekonomiskt incitament till ändrat beteende, och därmed förfelas hela grundtanken med trängselskatten som ett ekonomiskt styrmedel (yrkande 8).

Enligt motion 2006/07:Sk24 av Helena Leander m.fl. (mp) bör förslaget till lag om ändring av inkomstskattelagen (1999:1229) avslås. Det avdrag som föreslås minskar trängselskattens trafikstyrande effekter samtidigt som det medför oacceptabla fördelningseffekter (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Huvudregeln enligt inkomstskattelagen är att avdrag ska medges för utgifter för att förvärva och behålla inkomster. Enligt samma lag får emellertid svenska allmänna skatter inte dras av. Genom ett tillägg år 2004 förtydligades bestämmelsen av innebörden att inte heller trängselskatt får dras av.

Enligt regeringens mening bör – när trängselskatt nu blir permanent – huvudregeln följas och avdragsrätt därmed medges. I propositionen hänvisas också till proposition 2003/04:145 om trängselskatt (s. 86), där det anges att trängselskatten bör behandlas skattemässigt lika oavsett i vilket inkomstslag den utgör en utgift. Det bör således inte införas ett avdragsförbud under det ena inkomstslaget men inte under det andra.

I propositionen redogörs också för uppskattade ekonomiska effekter av systemet med trängselskatt. Bruttointäkterna beräknas under ett år till ca 740 miljoner kronor. Kostnaderna för Vägverket förutses uppgå till 350 miljoner kronor och för övriga myndigheter till 30 miljoner kronor per år. Sammanfattningsvis beräknas en trängselskatt ge ett överskott på 360 miljoner kronor för år 2008. Möjligheten att göra avdrag för trängselskatt beräknas ge ett skattebortfall om ca 90 miljoner kronor, varav 80 miljoner kronor avser näringsidkare och 10 miljoner kronor privatpersoner.

Trafikutskottet har för sin del ingen invändning mot regeringens förslag om avdragsrätt och föreslår således att skatteutskottet tillstyrker propositionen i den del den rör förslaget om ändring i inkomstskattelagen och avstyrker här behandlade motionsförslag. I likhet med vad trafikutskottet har anfört i det föregående om de närmare bestämmelserna om betalningssystemet och undantag från trängselskatten utgår trafikutskottet från att regeringen vidtar de åtgärder som bedöms nödvändiga för att de av regeringen angivna syftena med trängselskattesystemet ska uppnås.

Användande av intäkterna från trängselskatten m.m.

Propositionen

Regeringen anför att ett syfte med förslaget om trängselskatt är att intäkterna från trängselskatten ska användas för att bidra till finansiering av investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen.

I sin delrapport har den av regeringen utsedde förhandlingsmannen föreslagit en fond, dit anslag för väginvesteringar i Stockholm förs över. Delar av fonden ska enligt hans förslag kunna användas för följande ändamål:

- lån till projekt som behöver en snabbare byggstart (ska återbetalas till fonden),
- lån till projekt där en tidigare byggstart bedöms särskilt angelägen (ska återbetalas till fonden),
- finansiering av trimningsåtgärder i trafiksystemet.

Regeringen redovisar i propositionen sin bedömning att en sådan fond bör inrättas för överföring av intäkterna från trängselskatten till investeringar i väginfrastruktur. Något förslag läggs emellertid inte fram i detta sammanhang.

Frågan om möjligheterna att garantera inflytande för Stockholmsregionen förutsätts bli reglerad separat mellan regeringen och företrädare för regionen.

Motionerna

I motion 2006/07:Sk21 av Lars Johansson m.fl. yrkas avslag på propositionen med motiveringen att förslaget är ett svek mot resultatet i folkomröstningen i Stockholm hösten 2006. Motionärerna hänvisar till formuleringen på valsedeln, enligt vilken ett ”ja” innefattade villkoret att intäkterna ska återföras till Stockholmsregionen för investeringar i kollektivtrafik och vägar (yrkande 1). Kritik riktas mot att propositionen inte innehåller något om behovet av en förstärkt kollektivtrafik (yrkande 2). Motionärerna anser att skatteintäkterna bör användas för investeringar i både kollektivtrafik och vägar (yrkande 3). Stockholmsregionen bör ges ett avgörande inflytande över hur intäkterna används för investeringar i kollektivtrafik och vägar (yrkande 6). Vidare säga att riksdagen på utgiftssidan bör anvisa medel till de i motionen föreslagna satsningarna som motsvarar inkomsterna från trängselskatten (yrkande 7).

Yrkande om avslag framförs även i motion 2006/07:Sk22 av Maria Östberg Svanelind m.fl. (s).

Enligt vad som anförs i motion 2006/07:Sk23 av Peter Pedersen m.fl. bör intäkterna från framtida trängselskatter – efter avdrag för kostnaderna för system och administration – ovillkorligen återföras till Stockholmsregionen och dess valda organ (yrkande 9). Man menar att det är omöjligt att bygga bort trängseln i storstäderna genom nya vägar; nya kringfartsleder leder till mer trafik och i slutändan till samma problem som de var tänkta att avhjälpa. Däremot hjälper trängselskatt i kombination med förbättrad kollektivtrafik, anses det. En sådan kombination av åtgärder ger också fördelningseffekter som gynnar bl.a. låginkomsttagare och är positivt från jämställdhetssynpunkt. Motionärerna anser också att om förslaget om en särskild vägfond bifalls av riksdagen ska fondmedlen även kunna användas till satsningar inom kollektivtrafiken (yrkande 10). Återförandet bör därvidlag genomföras genom kreditering på statsbudgetens inkomstsida (yrkande 11).

I motion 2006/07:Sk24 av Helena Leander m.fl. (mp) begärs att nettointäkterna från trängselskatten oinskränkt ska överföras till Stockholms läns landsting (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Användande av medel för väginvesteringar

I likhet med regeringen anser trafikutskottet att intäkterna från trängselskatten ska användas till att finansiera en del av nödvändiga investeringar i vägnätet, såsom Förbifart Stockholm. Som betonas i propositionen är en väl fungerande väginfrastruktur avgörande inte enbart för biltrafiken utan även för kollektivtrafiken. Samtidigt konstaterar utskottet att flera av de investeringar som genomfördes under det s.k. Stockholmsförsöket (varav perioden med trängselskatt utgjorde en del) avsåg att underlätta för kollektivtrafik. Exempelvis iordningställdes ett stort antal infartsparkeringar. Trafikutskottet förutsätter att de satsningar i kollektivtrafiken som bedöms nödvändiga också kommer att genomföras i Stockholmsregionen.

Inrättande av en fond m.m.

Trafikutskottet ansluter sig vidare till regeringens uppfattning om att det är avgörande för trovärdigheten för systemet att användning av intäkterna från trängselskatten inte ersätter ordinarie finansiering av vägprojekt. Vad särskilt gäller konstruktionen med inrättande av en fond vill utskottet anföra följande. Från transportpolitiska utgångspunkter är det angeläget att det finns ett fullgott beslutsunderlag för investeringar i vägar och järnvägar. I olika sammanhang har trafikutskottet efterlyst en bättre analys och motivering av olika finansieringsbeslut, uppföljning och utvärdering av genomförda investeringar samt en årlig redovisning av statens samtliga finansiella åtaganden. Vidare har utskottet betonat vikten av att det samhällsekonomiska beslutsunderlaget bör utvecklas för såväl investeringar som finansieras med anslag som alternativa finansieringsformer. Trafikutskottet vill således starkt understryka betydelsen av att systemet garanterar riksdagens insyn i investeringsbesluten och möjligheten att i efterhand genomföra uppföljning och utvärdering av hur investeringsmedlen har använts. Det är givetvis också en självklarhet att den budgettekniska lösningen är förenlig med budgetlagens bestämmelser och intentioner. Trafikutskottet utgår från att regeringen i sina överväganden tar fasta på dessa grundläggande principer.

Inflytande

Som regeringen anför får frågan om Stockholmsregionens inflytande regleras separat mellan regeringen och företrädare för regionen. Eftersom frågan om användningen av skattemedel framför allt regleras i regeringsformen kommer, som nämnts i propositionen, den nu arbetande Grundlagsutredningen att tillfrågas om möjligheterna att tillåta uttag av regionalt eller kommunalt beslutade vägavgifter i syfte att finansiera transportinfrastruktur. Med sådana vägavgifter blir också användandet av intäkterna en fråga för den lokala eller den regionala nivån att besluta om.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis anser utskottet att skatteutskottet bör tillstyrka förslagen i propositionen och avstyrka här berörda motionsyrkanden.

Stockholm den 15 maj 2007

På trafikutskottets vägnar

Anders Karlsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Karlsson (s), Jan-Evert Rådström (m), Ulla Löfgren (m), Margareta Cederfelt (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Christer Winbäck (fp), Sten Nordin (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Monica Green (s).

Avvikande mening

Införande av trängselskatt i Stockholm (s, v, mp)

Anders Karlsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Monica Green (s) anför:

Alla trafikslag ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader. För bilismens del handlar det om kostnader i form av bl.a. miljöskador och trängsel – kostnader som bilister i hög grad slipper betala i dag. Bland de ekonomiska styrmedel som finns för att få trafiken att betala sina samhällsekonomiska kostnader är trängselskatt ett. Det kan konstateras att vägtrafiken är det enskilt största miljöproblemet i Stockholm.

Vi anser emellertid att regeringens förslag om införande av trängselskatt i Stockholm är behäftat med en rad brister och oklarheter. Framför allt leder de många enskilda förslagen till ändringar i lagstiftningen till att hela syftet med en trängselskatt blir urholkat. Den nödvändiga helhetssynen saknas, inte minst när det gäller kravet på regionens bidrag i kampen mot klimatförändringarna.

Betalning av trängselskatt

Varken förslaget om en sänkning av tilläggsavgiften från 500 kr till 200 kr eller det om en begränsning av denna avgift till högst 2 000 kr per månad har motiverats tillräckligt i propositionen. Enligt vår mening går incitamentet förlorat. Avgiften bör ligga kvar på 500 kr. Det är inte en onaturligt hög avgift, särskilt inte om man jämför med den avgift på 800 kr som tas ut inom Storstockholms lokaltrafik (SL) när man inte kan visa upp giltigt färdbevis. Inte heller har SL något maxtak per månad för betalning av sådana avgifter. Det bör också hänvisas till Skatteverkets synpunkt att det inte är motiverat med en tekniskt komplicerad begränsningsavgift, som dessutom kan få till följd att en skattskyldig med flera bilar inte påförs en tilläggsavgift för ett mycket stort antal obetalda trängselskatter.

Det är viktigt att betalningssystemet är enkelt, och vi menar att det kan förenklas ytterligare. Därför utgår vi från att regeringen under hösten 2007 återkommer med förslag som kan göra det administrativt lättare att betala trängselskatten.

Undantag från trängselskatt

Enligt vår mening bör hittillsvarande undantag för såväl taxi som färdtjänst behållas. Dessa utgör – liksom skolskjuts – en del av kollektivtrafiken och bör därför behandlas på samma sätt som övrig kollektivtrafik. Regeringens linje är inkonsekvent. Personer som anlitar färdtjänst gör det just därför att de inte kan åka med den allmänna kollektivtrafiken. Reger-

ingens resonemang om att det är svårt att skilja resor med färdjänst från taxiresor är visserligen inte helt svårförståeligt, men enligt vår uppfattning måste de funktionshindrades och andra färdtjänstresandes rättigheter väga tyngre. Regeringen måste därför tillse att trängselskatten för taxi inte belastar skolskjuts- eller färdtjänstresenärerna.

När det gäller frågan om Lidingöregeln tar vi fasta på vad som anförs i propositionen om en översyn och utgår från att denna översyn kommer att leda till att även biltrafik till och från Lidingö fullt ut belastas med trängselskatt.

Avdrag för trängselskatt vid inkomstbeskattningen

Enligt vår uppfattning har regeringen inte tillräckligt kunna motivera sitt förslag om en ändring av inkomstskattelagen när det gäller avdragsrätten för privatpersoner i samband med arbetsresor. Trängselskatten är – enligt den definition som riksdagen har ställt sig bakom – en skatt och ska därmed vara generell. Den föreslagna rätten till avdrag för arbetsresor innebär att ett ekonomiskt incitament till ändrat beteende försvinner, och därmed förfelas hela grundtanken med trängselskatten. Förslaget bör därför tillbakavisas.

Användande av intäkterna från trängselskatten m.m.

Regeringen har uttalat att ett av syftena med införande av trängselskatten är att intäkterna därav ska användas för att bidra till finansiering av investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen. Vi motsätter oss att vägbyggen ska vara enda användningen av intäkterna.

För det första strider detta mot resultatet av folkomröstningen i Stockholm hösten 2006. På valsedeln med ”ja” till trängselskatt angavs att intäkterna i så fall skulle återföras till Stockholmsregionen för investeringar i kollektivtrafik och vägar. Vi anser det vara ett stort svek mot folkomröstningen och mot kollektivtrafikanterna. Både spårbunden och annan kollektivtrafik behöver utvecklas i Stockholm och i regionen i övrigt. Samhällsekonomiskt är det av stor vikt att bristerna i kollektivtrafiken och dess infrastruktur åtgärdas; alla förseningar drabbar inte bara resenärerna i Stockholm utan ger även effekter i hela Mälardalen. När det gäller framtidens utmaning om en ekologiskt hållbar tillväxt måste också fler i regionen förmås att ställa bilen och i stället åka kollektivt, cykla eller gå.

För det andra är det enligt vår uppfattning omöjligt att bygga bort trängselseln i storstäderna genom nya vägar. Snarare är det tvärtom: nya kringfartsleder leder till ökad biltrafik och i slutändan till samma problem som de var tänkta att avhjälpa. Vi anser således att en förbättrad kollektivtrafik i kombination med trängselskatt är ett effektivt sätt att öka framkomligheten i vägtrafiken. En sådan kombination av åtgärder ger också fördelningseffekter som gynnar bl.a. låginkomsttagare och också är positivt från jämställdhetssynpunkt.

Vad härefter gäller de budgettekniska förslagen, inklusive det om inrättandet av en fond för väginvesteringar, anser vi att regeringen borde ha tagit fasta på den kritik som bl.a. Ekonomistyrningsverket uttalat i sammanhanget. Vi anser att förslaget är ett avsteg från lagen om statsbudget och att det försvårar möjligheterna för riksdagen att få inflytande på investeringsbesluten och möjlighet att i efterhand följa upp och utvärdera investeringsmedlens användning. Vi förordar att riksdagen på utgiftssidan anvisar medel för de av oss förordade satsningarna på kollektivtrafik och vägar som motsvarar intäkterna från trängselskatten efter avdrag för system- och administrationskostnaderna. Skulle ändå förslaget om en fond vinna riksdagens gillande bör fondmedlen kunna användas även till satsningar inom kollektivtrafiken.

I sammanhanget vill vi understryka vikten av att den berörda regionen själv ska få avgöra var pengarna gör bäst nytta. I avvaktan på utredning med avseende på förenligheten med grundlagen bör man kunna lösa frågan om bestämmanderätten genom antingen ett avtal mellan regeringen och företrädare för Stockholmsregionen eller genom kreditering av statsbudgetens inkomstsida på motsvarande sätt som nu görs med kommunalskatten.

Sammanfattningsvis anser vi att propositionen inte bör genomföras i dess nuvarande utformning. Regeringen bör således uppmanas att återkomma med ett förslag i vilket de synpunkter som här har framförts har beaktats. Vi anser således att skatteutskottet bör tillstyrka samtliga här behandlade motionsförslag från s, v och mp.