



## Införande av trängselskatt i Stockholm

---

### Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens proposition 2006/07:109 om att införa en trängselskatt med tillämpning inom Stockholms kommun fr.o.m. den 1 augusti 2007. Utskottet föreslår ett mindre redaktionellt förtydligande av 14 § lagen (2004:629) om trängselskatt. Två socialdemokratiska motioner, en kommittémotion och en enskild motion, med yrkanden om avslag på propositionen avstyrks. Vidare avstyrks yrkanden i den socialdemokratiska kommittémotionen och i kommittémotioner från Vänsterpartiet och Miljöpartiet om bl.a. vissa tillkännagivanden. Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet har lämnat reservationer till förmån för motionerna.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning .....	4
Bakgrund .....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	5
Utskottets överväganden .....	6
Avslag på propositionen .....	6
Införande av trängselskatt m.m. ....	7
Reservationer .....	15
1. Avslag på propositionen, punkt 1 (s) .....	15
2. Införande av trängselskatt m.m., punkt 2 (s) .....	16
3. Införande av trängselskatt m.m., punkt 2 (v) .....	18
4. Införande av trängselskatt m.m., punkt 2 (mp) .....	20
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	23
Propositionen .....	23
Följdmotioner .....	23
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006 .....	25
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	26
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets lagförslag .....	34
<i>Bilaga 4</i>	
Lagrådsyttrande som begärts av utskottet .....	35
<i>Bilaga 5</i>	
Trafikutskottets yttrande .....	36

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Avslag på propositionen

Riksdagen avslår motionerna 2006/07:Sk21 yrkande 1 och 2006/07:Sk22.

*Reservation 1 (s)*

## 2. Införande av trängselskatt m.m.

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt med den ändringen att 14 § erhåller den av utskottet i bilaga 3 föreslagna lydelsen,
2. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
3. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2006/07:109 och avslår motionerna 2006/07:Sk21 yrkandena 2–7, 2006/07:Sk23 yrkandena 1–11, 2006/07:Sk24 yrkandena 1–4, 2006/07:T359 yrkande 10 och 2006/07:MJ339 yrkande 11.

*Reservation 2 (s)*

*Reservation 3 (v)*

*Reservation 4 (mp)*

Stockholm den 1 juni 2007

På skatteutskottets vägnar

*Lennart Hedquist*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lennart Hedquist (m), Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Ulf Berg (m), Jörgen Johansson (c), Gunnar Andréén (fp), Christin Hagberg (s), Lena Asplund (m), Fredrik Olovsson (s), Lennart Sacrédeus (kd), Fredrik Schulte (m), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Åke Sandström (c), Helena Leander (mp), Jessica Polfjärd (m) och Birgitta Eriksson (s).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet dels regeringens proposition 2006/07:109 *Införande av trängselskatt i Stockholm* och fyra motioner som väckts med anledning av propositionen, dels två motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2006 om trängselskatt, vars genomförande inte är kopplat till innevarande budgetår och som därför inte behandlats i anslutning till den gångna höstens budgetberedning. Regeringens och motionärernas förslag till riksdagsbeslut redovisas i *bilaga 1*. Regeringens förslag till lagtext återges i *bilaga 2*. Utskottet föreslår ett mindre redaktionellt förtydligande av regeringens lagförslag. Den ändringen i lagtexten utskottet föreslår framgår av *bilaga 3*.

Utskottet har inhämtat Lagrådets yttrande över regeringens lagförslag. Lagrådet lämnade förslagen utan erinran. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 4*.

Utskottet har i ärendet berett trafikutskottet och miljö- och jordbruksutskottet tillfälle att yttra sig. Trafikutskottets yttrande finns som *bilaga 5*. Miljö- och jordbruksutskottet har beslutat att inte avge något yttrande i ärendet (se protokollet från miljö- och jordbruksutskottets sammanträde den 15 maj 2007, prot. 2006/07:33 § 3, res. s, v och mp).

Utskottet har i ärendet uppvaktats av företrädare för Svenska Taxiförbundet. Skrivelser i ärendet har inkommit från Svenska Naturskyddsförbundet, Svenska Taxiförbundet, Svenska Åkeriföreningen och från en enskild medborgare.

## Bakgrund

Under en försöksperiod mellan den 3 januari och den 31 juli 2006 var ägare till svenskregistrerade fordon skyldiga att betala en s.k. trängselskatt för passage på vardagar mellan vissa tider in till eller ut ur Stockholms innerstad (prop. 2003/04:145, bet. 2003/04:SkU35, rskr. 2003/04:35). Syftet med trängselskatten var att minska fordonsträngseln inom området. Skatteuttaget var differentierat beroende på veckodag och tid på dygnet. Trängselskatten var inte avdragsgill vid inkomsttaxeringen. En expeditionsavgift på 70 kr togs ut om trängselskatten inte betalades inom 14 dagar efter passage av en betalstation.

Försöket har utvärderats av Stockholms kommun i rapporten *Fakta och resultat från Stockholmsförsöket*. I rapporten anförs bl.a. att biltrafiken minskade med i genomsnitt 22 % under den tid på dygnet då skatt togs ut. Trängselskatten ledde enligt rapporten till minskade koldioxidutsläpp med 2–3 % för länet och 14 % för Stockholms innerstad.

Den 17 september 2006 hölls lokala folkomröstningar i Stockholms kommun och en del av Stockholms kranskommuner om trängselskatt i Stockholms kommun. Vid folkomröstningen i Stockholms kommun röstade drygt 51 % ja till fortsatt användning av trängselskatt.

Efter begäran av Stockholms kommun utsåg regeringen den 9 november 2006 en särskild förhandlingsman som fick i uppdrag att i samråd med Stockholms kommun avtala om den fortsatta hanteringen av trängselskatten. I uppdraget ingår bl.a. att utvärdera hur trängselskatt kan vara en del av finansieringen av väginfrastrukturen i Stockholms län (dnr N2006/9229/IR). Förhandlingen ska ske inom den finansieringsram som gällande infrastrukturplaner för länet utgör. I uppdraget anges att som komplement härtill kan intäkter från vägavgifter i form av trängselskatt, offentlig-privat samverkan samt lokal och regional medfinansiering användas. I en delrapport den 30 januari 2007 lämnade förhandlingsmannen ett antal förslag till förändringar i utformningen av trängselskatten som kan göra systemet mer användarvänligt, underlätta administrationen och minska kostnaderna. Mer långsiktiga förändringar, som kan bli möjliga av att skatten kan komma att förändras till en lokalt eller regionalt beslutad trängselavgift, ska föreslås i den avrapportering av förhandlingsuppdraget som ska lämnas senast den 1 december 2007.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att trängselskatt tas ut i Stockholm fr.o.m. den 1 augusti 2007.

Syftet med en trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen.

I propositionen behandlas åtgärder som kan göra uppördssystemet mer användarvänligt, underlätta administrationen och minska kostnaderna för skatteuttaget. I propositionen anförs att en månatlig debitering av trängselskatt ska utredas. Det föreslås att trängselskatt inte ska tas ut under juli månad. Det föreslås också att undantaget från trängselskatt för taxi och färdtjänst tas bort. Miljöbilar ska även fortsättningsvis vara undantagna, men undantaget begränsas till en period om fem år. Tilläggsavgiften föreslås sänkas till 200 kr och den sammanlagda tilläggsavgiften för en kalendermånad ska inte kunna överstiga 2 000 kr per bil. Det föreslås även att beslut om trängselskatt undantas från förvaltningslagens bestämmelser om att den enskilde ska underrättas om ett beslut och att skälen för beslutet ska anges.

Det föreslås att trängselskatt ska dras av vid inkomstbeskattningen.

Slutligen beskrivs i propositionen hur intäkterna från trängselskatten kan överföras till investeringar i vägnätet.

# Utskottets överväganden

## Avslag på propositionen

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår två motionsyrkanden om avslag på propositionen.

Jämför reservation 1 (s).

### *Motionerna*

I motion Sk21 yrkande 1 av Lars Johansson m.fl. (s) föreslås att riksdagen avslår propositionen. Motionärerna anser att det är ett svek mot väljarna och resultatet av folkomröstningen att införa en trängselskatt i Stockholm där intäkterna ska gå enbart till väginvesteringar. Även i motion Sk22 av Maria Östberg Svanelind m.fl. (s) yrkas avslag på propositionen.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet anser att trängselskatt är ett viktigt instrument när det gäller att komma till rätta med trängsel- och miljöproblem i tätortstrafiken. Trängselskatt utgör därmed en central del i att finna en långsiktig hållbar lösning på trafikproblemen i Stockholmsområdet. Utskottet anser mot denna bakgrund, i likhet med regeringen, att det är angeläget att snarast införa trängselskatt i en mer permanent form i Stockholm. Ett tidigt införande innebär dessutom att det i större utsträckning är möjligt att täcka de kostnader som redan nu finns för det befintliga uppördssystemet. Utskottet, som återkommer till utformningen av lagförslagen nedan, anser således att propositionen bör läggas till grund för lagstiftning om införande av trängselskatt. Utskottet avstyrker följaktligen motionerna Sk21 yrkande 1 och Sk22 vari begärs att riksdagen avslår propositionen.

## Införande av trängselskatt m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller propositionens förslag att införa trängselskatt med tillämpning inom Stockholms kommun fr.o.m. den 1 augusti 2007 med en mindre redaktionell ändring som föreslås av utskottet, att trängselskatten ska vara avdragsgill vid inkomsttaxeringen och att miljöbilar ska vara undantagna från trängselskatt fram till den 1 augusti 2012. Fem motioner med yrkanden om att trängselskattesystemet borde utformas annorlunda, att intäkterna ska användas främst till kollektivtrafiksatsningar, att företrädare för Stockholmsregionen bör ha inflytande över intäkterna samt om rätt för kommuner eller landsting att införa trängselavgifter avslås.

Jämför reservationerna 2 (s), 3 (v) och 4 (mp).

### *Propositionen*

Regeringen anför att trängselskatt är en viktig del i att finna en långsiktigt hållbar lösning på Stockholmsområdets trafikproblem. En trängselskatt leder enligt regeringen till mindre trängsel och därmed förbättrad framkomlighet samt renare stadsmiljö. Intäkterna från skatten ska enligt regeringen användas till att finansiera en del nödvändiga investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen.

Det skattebelagda området, tidpunkterna för när skatt tas ut samt skattens storlek kommer att överensstämma med vad som gällde under försöket med trängselskatt. I förhållande till försöket föreslås vissa förändringar i syfte att göra skatteuttaget mer användarvänligt och underlätta administrationen. Enligt regeringen kan det komma att behövas ytterligare förändringar i uttaget av trängselskatt. Dessa förändringar får dock hanteras i ett senare sammanhang.

Regeringen föreslår att den expeditionsavgift, som påförs om skatten inte betalas i tid, ska betalas inom 30 dagar från dagen för beslutet. Detta överensstämmer med motsvarande regler i vägtrafikskattelagen (2006:227).

Tilläggsavgiften, som påförs om skatt och expeditionsavgift inte betalas i tid, föreslås sänkas från 500 till 200 kr per bil och kalenderdygn. Det föreslås vidare att den sammanlagda tilläggsavgiften under en kalendermånad för en skattskyldig inte får överstiga 2 000 kr per bil.

Regeringen föreslår att undantaget från trängselskatt för taxi och färdtjänst tas bort. Regeringen anför att utbyggnaden av vägar är en angelägenhet för alla trafikanter och att utgångspunkten därför bör vara att alla bilar som passerar betalstationerna också ska betala trängselskatt. Liksom under försöket ska bussar med totalvikt på minst 14 ton undantas från trängselskatt, vilket motiveras av att den formen av kollektivtrafik i hög grad ersätter bilkörning och därmed minskar trängseln. Miljöbilar, enligt samma

definition som under försöket, föreslås undantas från trängselskatt under fem år. Möjligheten att undanta bil för den som är rörelsehindrad utvidgas till två bilar, om det finns särskilt ömmande skäl.

Lidingöregeln bör enligt regeringen vara kvar tills vidare. Regeln innebär i huvudsak 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.

Beslut om trängselskatt ska enligt förslaget undantas från förvaltningslagens bestämmelser om att den enskilde ska underrättas om beslut och att skälen för ett beslut ska anges.

Under försöket med trängselskatt i Stockholm fick inte trängselskatt dras av vid inkomstbeskattningen. När trängselskatt nu införs permanent anser regeringen att huvudprinciperna i inkomstskattelagen (1999:1229) ska följas och avdragsrätt därmed medges.

Regeringen beräknar att bruttointäkten från trängselskatten kommer att uppgå till ca 740 miljoner kronor per år. Vägverket har beräknat den inledande kostnaden under 2007 för att sätta i gång systemet till runt 450 miljoner kronor. Kostnaden för år 2008 beräknas av Vägverket till ca 350 miljoner kronor. Den årliga kostnaden därefter bedömer Vägverket till ca 250 miljoner kronor. De årliga kostnaderna för övriga myndigheter beräknas uppgå till 30 miljoner kronor. Sammantaget beräknas trängselskatten, efter beaktande av de administrativa kostnaderna, inledningsvis ge ett överskott för 2008 om 360 miljoner kronor.

Under perioden augusti till december 2007 kommer det att uppstå ett underskott om ca 130 miljoner kronor, framför allt beroende av kostnaderna för att sätta i gång systemet samt att skatt enbart tas ut under ett begränsat antal månader under 2007.

Möjligheten att göra avdrag för trängselskatt beräknas ge ett årligt skattebortfall om cirka 90 miljoner kronor, varav 80 miljoner kronor avser näringsidkare och 10 miljoner kronor avser privatpersoner.

Regeringen gör bedömningen att en fond bör inrättas för överföring av intäkterna från trängselskatten till investeringar i väginfrastruktur.

I propositionen erinras om att regeringen i uppdraget till förhandlingsmannen uttalat sin avsikt att inhämta synpunkter från Grundlagsutredningen (Ju 2004:11) angående möjligheterna att tillåta uttag av regionalt eller kommunalt beslutade vägavgifter i syfte att finansiera transportinfrastruktur.

### *Motionerna*

I motion Sk21 yrkande 2 av Lars Johansson m.fl. (s) anføres att en miljöavgift eller trängselskatt med det syfte som aviserades vid folkomröstningen i Stockholms kommun den 17 september 2006 ska införas. Syftet med trängselskatt var både att öka framkomligheten och att minska trafikens miljöpåverkan, liksom att minska inflödet av trafik till innerstaden. Regeringen har nu lagt till ett nytt syfte: att finansiera vägnätet. Motionärerna



anser att det är tveksamt om en skatt som uteslutande går till att finansiera vägar kan sägas främja miljön. I motionen anförs att intäkterna från en miljöavgift eller trängselskatt bör användas för investeringar i både kollektivtrafik och vägar (yrkande 3). Motionärerna anförs att en ekologiskt hållbar utveckling av trafiksystemen i Stockholm framför allt kräver stora investeringar i ny och befintlig kollektivtrafik. Motionärerna anser att en miljöavgift eller trängselskatt inte bör vara avdragsgill (yrkande 4). En avdragsgill trängselskatt får enligt motionärerna framför allt effekten att den styr om enstaka privata bilresor till kollektivtrafiken men får inte samma påverkan på arbets- och tjänsteresor. I motionen anförs att färdtjänst och taxi bör vara befriade från trängselskatt (yrkande 5). Det är enligt motionärerna anmärkningsvärt att färdtjänst – som används av sjuka, handikappade och äldre – inte undantas från trängselskatt nu när skatten permanentas. Att taxi ska betala trängselskatt främjar varken företagande eller näringsliv. Stockholmsregionen bör enligt motionärerna ges ett avgörande inflytande över hur intäkterna används för investeringar i kollektivtrafik och vägar (yrkande 6). Slutligen yrkas att riksdagen anvisar medel till de i motionen föreslagna satsningarna som motsvarar inkomsterna från trängselskatten på statsbudgetens utgiftssida (yrkande 7).

I motion Sk23 yrkande 1 av Peter Pedersen m.fl. (v) förordas att trängselskatt införs i Stockholm, men gärna även på andra platser i landet. I avvaktan på att grundlagen ändras anser motionärerna att den kommun som så önskar bör få möjlighet att införa trängselskatt genom avtal med regeringen. Vidare begärs i motionen att regeringen utreder om riksdagen kan delegera frågan om att införa trängselskatt till kommunerna, eller om grundlagen behöver ändras, och att regeringen sedan återkommer med ett lagförslag som möjliggör för kommuner att i framtiden själva få avgöra om de vill införa trängselavgifter (yrkande 2). I motionen anförs att tilläggsavgiften, liksom under försöket, bör uppgå till 500 kr (yrkande 3). Som jämförelse anförs motionärerna att straffavgiften inom Stockholmskollektivtrafik är 800 kr. Det bör enligt motionärerna inte finnas någon begränsningsregel för tilläggsavgiften (yrkande 4). I motionens yrkande 5 anförs att färdtjänst och skolskjuts bör vara undantagna från att betala trängselskatt. För att undvika att färdtjänstresenärerna eller landstinget får ökade kostnader anser motionärerna att regeringen måste se till att trängselskatt för taxi inte belastar färdtjänstresenärerna (yrkande 6). Vidare begärs i motionens yrkande 7 att Lidingöregeln avskaffas eftersom den är dyr och administrativt krånglig. Privatpersoner bör enligt motionärerna inte ha avdragsrätt för trängselskatt (yrkande 8). Med avdragsrätt försvinner ett ekonomiskt incitament att ändra beteendet och då förfelas hela grundtanken med trängselskatt som ekonomiskt styrmedel för en bättre miljö. För näringsidkare är situationen däremot annorlunda. För dem kan avdrag enligt motionärerna motiveras i huvudsak dels för att det följer principerna i skattelagstiftningen, dels för att skattekostnaden annars vältras över på konsumenterna. I motionen begärs att intäkterna från framtida träng-

selskatt, förutom kostnaderna för själva systemet och administrationen, ovillkorligt återförs till Stockholmsregionen och dess valda instanser (yrkande 9). Motionärerna anser att om regeringens förslag att inrätta en särskild vägfond vinner riksdagens bifall, bör fondens medel även användas till satsningar inom kollektivtrafiken (yrkande 10). Slutligen begärs att intäkterna från trängselskatten, förutom kostnaderna för själva systemet och administrationen, återförs till Stockholmsregionen genom kreditering på statsbudgetens inkomstsida (yrkande 11).

I motion MJ339 yrkande 11 av Kalle Larsson m.fl. (v) anförs att trängselavgifter bör införas i Stockholm och intäkterna i första hand användas för att förbättra kollektivtrafiken.

I motion Sk24 yrkande 1 av Helena Leander m.fl. (mp) yrkas att riksdagen avslår förslaget till lag om ändring av inkomstskattelagen. Motionärerna anför att den föreslagna avdragsrätten får oacceptabla fördelningseffekter och minskar trängselskattens trafikstyrande effekter. I yrkande 2 begärs att riksdagen beslutar att nettointäkterna från trängselskatten oinskränkt förs över till Stockholms läns landsting och i yrkande 3 att det snarast tillsätts en utredning med syfte att föra över beslutsmakten över trängselskatten till regional nivå. I yrkande 4 anförs att förslaget om att begränsa den sammanlagda tilläggsavgiften per kalendermånad till 2 000 kr bör avslås. Motionärerna har svårt att förstå varför de trafikanter som ett stort antal gånger per månad struntar i att betala trängselskatt ska få ”mängdrabatt”.

I motion T359 yrkande 10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) anförs att trängselskatt bör återinföras i Stockholm så snart som möjligt. Under försöket med trängselskatt halverades trängseln och köerna tidvis och halterna av miljö- och hälsofarliga ämnen från biltrafiken minskade dramatiskt. Motionärerna erinrar om att vid folkomröstningen i Stockholms stad röstade 51,3 % ja till fortsatt användning av trängselskatt medan 45,5 % röstade nej.

### *Tidigare behandling*

I samband med behandlingen av 2007 års budgetproposition avslög riksdagen en rad yrkanden från s, v och mp om att återinföra trängselskatten, om olika förändringar av systemet för trängselskatt och om avdragsrätt för kostnaderna för trängselskatt vid inkomsttaxeringen (yttr. 2006/07:SkU1y, bet. 2006/07:FiU1, rskr. 2006/07:9). Avvikande mening lämnades av s, v och mp. Vid detta tillfälle avstyrkte utskottet också ett motionsyrkande om tilläggsdirektiv till Grundlagsutredningen. Utskottet anförde att yrkandet fick anses tillgodosett genom att regeringen uttalat att den avser att ge Grundlagsutredningen uppdrag att pröva möjligheterna att tillåta uttag av regionala eller kommunala vägavgifter.

Konstitutionsutskottet avstyrkte i betänkande 2006/07:KU9 *Frågor om kommunal demokrati m.m.* motionsyrkanden om rätt för kommuner att ta ut trängselavgift. Konstitutionsutskottet hänvisade till att utskottet noterat

att Grundlagsutredningen sedan en tid fört diskussioner om befogenhet att ta ut t.ex. trängselskatt samt att regeringen har uttalat som sin avsikt att inhämta synpunkter från Grundlagsutredningen angående möjligheterna att tillåta uttag av lokalt eller regionalt beslutade trängselavgifter e.d. Riksdagen följde utskottets förslag.

I en interpellationsdebatt den 27 mars 2007 om trängselskatt, demokrati och kollektivtrafik (ip. 2006/07:365, 383 och 399) anförde statsrådet Åsa Torstensson bl.a. att regeringen har haft att förhålla sig till inte en utan femton folkomröstningar om trängselskatt, genomförda runt om i Stockholms län. Regeringen har enligt statsrådet därför varit angelägen om att väga samman det tvetydiga utfallet av folkomröstningarna. Regeringens utgångspunkt har därvid varit att samla regionen till en trafikpolitikssam- syn kring prioriteringar och finansieringar av åtgärder i väg- och järnvägs- infrastruktur, där hänsyn tas till kollektivtrafiksatsningar.

### *Utskottets ställningstagande*

Som regeringen anför, och som försöket har utvisat, leder trängselskatt till mindre trängsel och förbättrar därmed också framkomligheten i tätort samt ger en renare stadsmiljö. Trängselskatten är därför en viktig del i arbetet med att finna en långsiktigt hållbar lösning på trafikproblemen i Stockholmsområdet. Utskottet delar regeringens uppfattning att trafik- och miljö- situationen i Stockholm kräver en bred strategi bestående av en kombination av åtgärder där investeringar i infrastruktur är *en* viktig del. I likhet med regeringen anser utskottet därför att intäkterna från trängselskat- ten ska användas till att finansiera en del nödvändiga investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen och därmed förbättra infrastrukturen. Som anförts i propositionen är en väl fungerande väginfrastruktur avgörande inte bara för biltrafiken utan även för kollektivtrafiken. Även trafikutskottet anför i sitt yttrande att intäkterna från trängselskatt ska används till nödvän- diga investeringar i vägnätet. Mot bakgrund av det ovan anförda instäm- mer utskottet i regeringens förslag att trängselskatt ska införas med tillämpning inom Stockholms kommun fr.o.m. den 1 augusti 2007 och att intäkterna ska användas till nödvändiga investeringar i vägnätet. Utskottet anser följaktligen inte att intäkterna ska gå till kollektivtrafiksatsningar, såsom begärs i motionerna Sk21 yrkandena 2 och 3, Sk23 yrkande 1, T359 yrkande 10 och MJ339 yrkande 11.

Var och när trängselskatt tas ut samt skattens storlek föreslås regleras i en bilaga till lagen (2004:629) om trängselskatt. Den föreslagna bilagan motsvarar den som gällde under försöket med trängselskatt, vilket innebär att det skattebelagda området, tidpunkter för när skatt tas ut samt skattens storlek kommer att överensstäm- ma med vad som gällde under försöket med trängselskatt. Regeringen anför att den vill avvakta förhandlingsman- nens arbete innan ändringar beträffande dessa frågor övervägs. För att göra trängselskatten mer användarvänlig och underlätta administrationen före-

slås vissa förändringar i förhållande till försöket, vilket utskottet ställer sig bakom. Utskottet lämnar i det följande vissa kommentarer till ett par av förändringarna.

Först vill utskottet säga något om tilläggsavgiften. Utskottet delar regeringens uppfattning att utgångspunkten för tilläggsavgiften är att den måste vara av viss storlek för att utgöra ett effektivt påtryckningsmedel på de skattskyldiga att betala trängselskatt och expeditionsavgift. Utskottet instämmer i bedömningen att det räcker med en tilläggsavgift som är ungefär dubbelt så hög som skattebeloppet och expeditionsavgiften tillsammans, dvs. som de föreslagna 200 kr per bil och kalenderdygn. Det är vidare betydelsefullt att tilläggsavgiften står i rimlig proportion till obetald trängselskatt och expeditionsavgift. Eftersom tilläggsavgift kan påföras för varje dagligt skattebeslut som inte betalats, kan tilläggsavgiften totalt komma att uppgå till ett betydande belopp, eller ca 4 000 kr per bil och kalendermånad, om skatten regelmässigt inte betalas. I motion Sk23 jämförs tilläggsavgiften med den sanktionsavgift på 800 kr en resenär får betala om han eller hon reser inom Stockholms kollektivtrafik utan att erlagga giltigt färdbevis. Även vid den jämförelsen anser utskottet att den föreslagna tilläggsavgiftens storlek och utformning framstår som väl avvägd. Sammanfattningsvis anser utskottet att regeringens förslag innebär att tilläggsavgiften får en ändamålsenlig utformning. Utskottet anser således att något riksdagsinitiativ inte behövs med anledning av motionerna Sk23 yrkandena 3 och 4 samt Sk24 yrkande 4, vari i huvudsak föreslås att tilläggsavgiften utformas som under försöket.

Regeringen anför i propositionen att ökad framkomlighet och utbyggnad av vägar är en angelägenhet för alla trafikanter och att utgångspunkten därför böra vara att alla bilar som passerar betalstationerna ska betala trängselskatt. Ytterligare ett skäl för att alla bilar som kör in och ut ur det skattebelagda området bör betala trängselskatt är att samtliga bilar bidrar till trängseln. Utskottet instämmer i denna uppfattning. Det sagda gäller även de bilar som kan anses vara mindre miljöförorenade. Å andra sidan kan hävdas att ett undantag från skyldigheten att betala trängselskatt stimulerar till inköp av bilar som är bättre från miljösynpunkt, vilket enligt utskottet är positivt. Sammantaget kan utskottet därför ställa sig bakom det tidsbegränsade undantaget, fram till den 1 augusti 2012, för miljöbilar som regeringen föreslagit. Trafikutskottet påtalar i sitt yttrande vikten av att den legala definitionen av miljöbil görs enhetlig. Trafikutskottet anser att den definition som gäller för att erhålla miljöbilspremie bör ligga till grund för en sådan definition. Regeringen anför att definitionen av miljöbil kräver omfattande överväganden och att definitionen kan komma att omprövas i ett annat sammanhang. Utskottet kan instämma i att man skulle behöva ta fram en enhetlig miljöbilsdefinition för den svenska lagstiftningen. Utskottet utgår från att regeringen överväger frågan om miljöbilsdefinitionen i lämpligt sammanhang.

Motionerna Sk21 yrkande 5 och Sk23 yrkandena 5 och 6 tar upp olika argument för att taxi och skolskjuts samt färdtjänst borde vara befriade från trängselskatt.

Taxibilar undantogs från trängselskatt under försöket eftersom taxibilar ansågs utföra kollektivtrafik. Även om taxi kan sägas vara en del av kollektivtrafiken, skiljer sig taxi enligt utskottet till sin karaktär från den kollektivtrafik som utförs med buss – en buss utgör i regel ersättning för ett flertal bilar. Såvitt utskottet erfarit transporterar taxibilar ofta bara en eller ett par personer i taget. Den trängsel och de föroreningar som orsakas av taxi är därmed inte mindre än vad som skulle ha orsakats av de bilresor som ersätts. Minskad trängsel och utbyggd väginfrastruktur kommer dessutom taxinäringen till godo. Härtill kommer att ett undantag från trängselskatt för taxibilar skulle medföra viss snedvridning av konkurrensen i förhållande till bl.a. bilbudsnäringen. Skolskjuts kan utföras med taxi men också med sådan buss som inte är undantagen från trängselskatt. Det skulle därför kunna uppstå en snedvridning i konkurrensen om skolskjuts med taxi undantogs från trängselskatt. Utskottet delar mot denna bakgrund regeringens uppfattning att taxibilar ska betala trängselskatt.

Den verksamhet som utförs av färdtjänst är snarlik taxitrafiken. När det gäller färdtjänst kan utskottet ha förståelse för synpunkten att trängselskatten kan drabba människor som inte har möjlighet att resa på annat sätt. Utskottet instämmer dock i trafikutskottets yttrande att det inte är möjligt att urskilja om en resa är färdtjänst eller taxi, varför ett färdtjänstundantag är svårt att upprätthålla.

Sammanfattningsvis instämmer utskottet i regeringens förslag att taxi, inklusive skolskjuts, och färdtjänst inte längre ska vara undantagna från trängselskatt.

I motion i Sk23 yrkande 7 pekas på vissa problem med den s.k. Lidingöregeln. Utskottet har dock erfarit att Lidingöregeln hör till de frågor som den s.k. förhandlingsmannen avser att återkomma till. Eftersom frågan om hur trafiken till och från Lidingö ska hanteras när det gäller trängselskatt inte är tillräckligt utredd anser utskottet att Lidingöregeln ska vara kvar åtminstone i avvaktan på förhandlingsmannens arbete med frågan.

Enligt 9 kap. 4 § inkomstskattelagen får svenska allmänna skatter inte dras av. Trängselskatt räknas inte som sådan allmän skatt. Avdrag ska således normalt medges för trängselskatt. Under försöket med trängselskatt i Stockholm fick dock inte trängselskatt dras av under något av inkomstslagen. Huvudregeln i inkomstskattelagen är dock att avdrag ska medges för utgifter för att förvärva och bibehålla inkomster. När en trängselskatt införs permanent anser utskottet liksom regeringen att denna huvudprincip bör följas och avdragsrätt därmed medges. Trängselskatten bör skattemässigt behandlas lika oavsett i vilket inkomstslag den utgör en utgift. Utskottet anser således att trängselskatten ska vara avdragsgill såväl i näringsverksamhet som i tjänst, dvs. vid tjänsteresor och arbetsresor. I några motionsyrkanden, Sk21 yrkande 4, Sk23 yrkande 8 och Sk24

yrkande 1, anförs att syftet med trängselskatten – att skapa ett ekonomiskt incitament mot att åka bil i tätort – motverkas om skatten får dras av. Här har utskottet samma uppfattning som trafikutskottet och utgår således från att regeringen följer trängselskattens effekter och vidtar de åtgärder som bedöms nödvändiga för att syftena med trängselskatten ska uppnås.

Eftersom intäkterna från trängselskatten ska gå till att finansiera väginfrastrukturen i Stockholmsregionen är det enligt utskottet naturligt att företrädare för regionen får möjlighet till inflytande över hur intäkterna närmare ska användas. Som regeringen anför får den frågan lösas separat mellan regeringen och företrädare för Stockholmsregionen. En sådan ordning förutskickas också av regeringen i uppdraget till den s.k. förhandlingsmannen. Någon särskild åtgärd från riksdagen med anledning av motionerna Sk21 yrkande 6, Sk23 yrkande 9 och Sk24 yrkande 2 behöver således inte vidtas.

När det gäller frågan om den rent budgetmässiga hanteringen av intäkterna från trängselskatten, vilken diskuteras i motionerna Sk21 yrkande 7 och Sk23 yrkandena 10 och 11, hänvisar utskottet till den beredning av frågan som görs av finansutskottet i samband med beredningen av 2007 års ekonomiska vårproposition (prop. 2006/07:100).

Frågor om riksdagens rätt att besluta om skatter och avgifter till staten och att bestämma om användningen av statens medel regleras framför allt i regeringsformen. Mot den bakgrunden har regeringen aviserat att den kommer att inhämta synpunkter från Grundlagsutredningen om möjligheterna att tillåta uttag av lokalt eller regionalt beslutade avgifter i syfte att finansiera transportinfrastruktur och hur normgivningsmakten skulle kunna delegeras till lokal och/eller regional nivå. Med regionalt eller kommunalt beslutade trängselavgifter kommer också användandet av intäkterna att bli en fråga som skulle kunna bestämmas på regional eller kommunal nivå. Utskottet förutsätter att regeringen snarast tar erforderlig kontakt med Grundlagsutredningen och att regeringen sedan på lämpligt sätt redovisar resultatet av Grundlagsutredningens arbete med frågan till riksdagen. Något särskilt riksdagsinitiativ med anledning av motionerna Sk23 yrkande 2 och Sk24 yrkande 3 erfordras därmed inte.

Utskottet har funnit skäl att göra ett mindre redaktionellt förtydligande av propositionens förslag till ändring i 14 § lagen (2004:629) om trängselskatt. Utskottets förslag till lagtext framgår av bilaga 3.

Med det ovan anförda tillstyrker utskottet propositionens lagförslag, med den ändring som framgår av utskottets lagförslag i bilaga 3 och avstyrker samtliga i avsnittet behandlade motioner.

## Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

### 1. Avslag på propositionen, punkt 1 (s)

av Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s), Britta Rådström (s) och Birgitta Eriksson (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår proposition 2006/07:109. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:Sk21 yrkande 1 och 2006/07:Sk22.

#### *Ställningstagande*

Vid den lokala folkomröstningen i Stockholms kommun den 17 september 2006 om att införa trängselskatt inom kommunen röstade 51,3 % av valdeltagarna ”ja” till en trängselskatt med syfte att minska köer och förbättra miljön. Enligt den valsedel som användes för ja-röst skulle intäkterna från skatten återföras till Stockholmsregionen för investeringar i kollektivtrafik och vägar. 45,5 % av valdeltagarna röstade ”nej”. Valdeltagandet var 76,4 %. Det var alltså ett tydligt ja till att införa trängselskatt inom Stockholms kommun med den utformning som angavs på valsedeln. Mot den bakgrunden anser vi att regeringens förslag, där intäkterna enbart ska gå till väginvesteringar, är ett svek mot resultatet av folkomröstningen. Vi avvisar därför propositionen, trots att vi i grunden är för att trängselskatt införs inom Stockholms kommun.

Miljö- och jordbruksutskottets majoritet beslutade att inte avge yttrande i detta ärende. Ledamöterna från s, v och mp ansåg att utskottet borde ha yttrat sig och reserverade sig mot beslutet.

Eftersom en majoritet i miljö- och jordbruksutskottet har avstått från att lämna ett yttrande till skatteutskottet har våra företrädare i det utskottet inte fått möjlighet att utveckla sin syn på införande av trängselskatt i Stockholm. Vi vill med anledning härav framföra följande.

Stockholmsförsöket hade som ett av sina huvudmål att med hjälp av trängselskatt minska trafikens negativa miljöpåverkan. Transporterna står i dag för de största utsläppen av klimatpåverkande växthusgaser, framför allt koldioxid. Det är självklart att frågan om införande av trängselskatt

också är en fråga om miljö och klimat, och därför borde den också inför riksdagens ställningstagande ha behandlats i riksdagens miljö- och jordbruksutskott.

Stockholmsförsöket var ett paket av åtgärder som med hjälp av ekonomiska styrmedel och massiv ökning av kollektivtrafiken syftade till att skapa bättre miljö och mindre trängsel. Utbyggda cykelbanor, låncyklar och projekt med biogasfärjor på stadens inre vattenområden fanns också med i paketet. De mål som Stockholms stad beslutat om uppfylldes med råge. Antalet fordon över innerstadssnittet under morgonens och eftermiddagens högrafik skulle minska med 10–15 %. Framkomligheten skulle öka på de hårdast belastade vägarna i Stockholmstrafiken. Och utsläppen av koldioxid, kväveoxider och partiklar i innerstadsluften skulle minska. Trafiken minskade med i snitt ca 20 % under hela perioden. Utsläppen av koldioxid minskade med 12 % i Stockholms innerstad och 3 % i hela länet. Övriga hälsofarliga ämnen och partiklar minskade.

Miljöperspektivet och satsningen på kollektivtrafik ska enligt vår uppfattning vara avgörande komponenter i ett system med trängselskatt. Systemet kommer annars att sakna legitimitet bland invånarna. För att nå det övergripande målet – att minska såväl trängseln i Stockholms innerstad som trafikens miljöpåverkan – måste vi få människor att välja andra färdmedel än bilen. Det förutsätter enligt vår mening kraftfulla satsningar på utbyggd kollektivtrafik. Vi anser följaktligen att riksdagen bör avslå propositionen och som sin mening ge regeringen till känna vad vi nu har anfört.

## **2. Införande av trängselskatt m.m., punkt 2 (s)**

av Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s), Britta Rådström (s) och Birgitta Eriksson (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt med den ändringen att 14 § erhåller den av utskottet i bilaga 3 föreslagna lydelsen,
2. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
3. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) samt tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om hur intäkterna från trängselskatten ska användas och om vissa förändringar i regeringens lagförslag. Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2006/07:109 och motion 2006/07:Sk21 yrkandena 2–7 och avslår motionerna 2006/07:Sk23 yrkandena 1–11, 2006/07:Sk24 yrkandena 1–4, 2006/07:T359 yrkande 10 och 2006/07:MJ339 yrkande 11.



### *Ställningstagande*

Syftet med införandet av en trängselskatt inom Stockholms kommun är att öka framkomligheten, minska trafikens miljöpåverkan och minska inflödet av trafik till innerstaden. För att dessa syften ska kunna tillgodoses anser vi att intäkterna från skatten måste återföras till Stockholms kommun och där användas för investeringar i kollektivtrafik och vägar. Använda på det sättet skulle intäkterna från skatten bidra till en utveckling av hela Stockholmsregionen i hållbar riktning. En ekologiskt hållbar tillväxt och utveckling av Stockholmsområdet förutsätter att fler människor reser kollektivt. För att kollektivtrafiken ska kunna öka i omfattning behövs investeringar – i både ny och befintlig kollektivtrafik. På så sätt kan man skapa incitament för människor att ändra sina resvanor och låta bilen stå.

Det är därför enligt vår uppfattning ett svek mot väljarna i Stockholms kommun att använda intäkterna enbart till investeringar i väginfrastruktur, utan hänsyn till de icke bilburna invånarnas behov. Det är också tveksamt om en skatt som uteslutande ska användas till att finansiera vägar kan anses främja miljön. Agerandet från både regeringen och det borgerliga styret i Stockholm visar på ett svagt intresse för såväl kollektivtrafik som miljö och en bristande ambition att uppfylla den i andra sammanhang framförda tanken på att få till stånd en bred överenskommelse för investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik för invånarna i Stockholmsområdet. Även om trängselskatten är en statligt skatt måste företrädare för Stockholmsregionen ges ett avgörande inflytande över hur intäkterna från skatten ska användas.

När det gäller den närmare utformningen av systemet har vi följande synpunkter.

Kostnaden för trängselskatt bör inte vara avdragsgill. Effekten av att skattekostnaden får dras av blir att skatten mister sin styrmedelspotential i de fall resor sker i tjänst eller näringsverksamhet. Dessutom uppstår fördelningspolitiska effekter som inte kan vara önskvärda. De som dagligen kör bil till arbetet, enligt tillgänglig erfarenhet framför allt män med höga inkomster, kommer att få dra av sina kostnader samtidigt som arbetspendlare som reser med kollektivtrafiken nyligen har fått försämrade möjligheter till avdrag, eftersom beloppsgränsen för reseavdraget har höjts från 7 000 till 8 000 kr.

Det är också anmärkningsvärt att färdtjänst, som används av sjuka, handikappade och äldre, ska betala trängselskatt. De som använder färdtjänst har i regel inte något resealternativ. Vidare främjar det varken företagande eller näringsliv att taxi ska betala trängselskatt. Taxi är dessutom i vissa fall det enda sätt att resa som står till buds för dem som inte har bil. Taxi och färdtjänst borde alltså inte behöva betala trängselskatt.

Dessutom är det obegripligt att allianspartierna föreslår att tilläggsavgiften ska sänkas, trots att partierna i andra sammanhang förespråkar åtgärder mot fusk och smitare.

Sammanfattningsvis anser vi således att trängselskatten bör utformas på det sätt som vann stockholmarnas gillande vid folkomröstningen hösten 2006. Regeringen bör därför på nytt överväga hur intäkterna från trängselskatten ska användas och därefter återkomma till riksdagen med ett förslag i frågan. Regeringen bör också återkomma till riksdagen med förslag till förändringar i lagen (2004:629) om trängselskatt och inkomstskattelagen (1999:1229) i enlighet med det ovan anförda.

Sammanfattningsvis föreslår vi att riksdagen inför en modifierad form av trängselskatt samt som sin mening ge regeringen till känna vad vi ovan har anført.

### **3. Införande av trängselskatt m.m., punkt 2 (v)**

av Marie Engström (v).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt med den ändringen att 14 § erhåller den av utskottet i bilaga 3 föreslagna lydelsen,
2. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
3. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) samt tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i reservationen om hur intäkterna från trängselskatten ska användas, om vissa förändringar i regeringens lagförslag och om rätten för kommuner att besluta om trängselavgifter. Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2006/07:109 och motionerna 2006/07:Sk23 yrkandena 1–11 och 2006/07:MJ339 yrkande 11 och avslår motionerna 2006/07:Sk21 yrkandena 2–7, 2006/07:Sk24 yrkandena 1–4 och 2006/07:T359 yrkande 10.

#### *Ställningstagande*

Alla trafikslag ska bära sina samhällsekonomiska kostnader. För vägtrafikens del handlar det om kostnader för bl.a. miljöskador och trängsel – kostnader som bilisterna i hög grad slipper betala i dag. Det finns ett antal ekonomiska styrmedel för att få vägtrafikanterna att bära sina samhällsekonomiska kostnader. Ett av dem är trängselskatt. Trafiken är dessutom det enskilt största miljöproblemet i Stockholmsområdet i dag. Det är mot denna bakgrund angeläget att trängselskattesystemet kommer i gång igen så fort som möjligt.

Till skillnad från allianspartierna anser jag att intäkterna från trängselskatten framför allt ska användas till satsningar inom kollektivtrafiken. Trängselskatt kombinerad med utbyggd kollektivtrafik gynnar två centrala intressen: miljön och kollektivtrafikanvändningen. Om fler människor reser med kollektivtrafiken får det positiva effekter, i form av bättre framkomlig-

het och tidsvinster, även för dem som inte kan använda kollektiva transportmedel. Belastningen på miljön minskar. Utifrån ett könsperspektiv kan sägas att om intäkterna från trängselskatt används till kollektivtrafik kommer det att gynna kvinnors resande, vilket innebär att trafiksektorn blir mer jämställd. Nya vägar leder i stället till mer trafik och alltså att samma problem som skatten var tänkt att motverka i stället ökar.

Eftersom det vid folkomröstningen i Stockholms kommun angavs på valsedeln att intäkterna från skatten skulle användas till investeringar i både kollektivtrafik och vägar kan jag acceptera att en del av intäkterna används till väginvesteringar i Stockholmsområdet. Intäkterna från trängselskatten, förutom system- och administrationskostnaderna, bör därför återföras till Stockholmsregionen och där användas för de angivna ändamålen. Tyvärr tycks allianspartierna inte ha någon större tilltro till att företrädarna för Stockholms kommun kan bedöma var pengarna gör bäst nytta.

När det gäller den närmare utformningen av systemet bör följande beaktas.

Tilläggsavgiften bör inte sänkas, utan som under försöket vara 500 kr. Det bör inte heller införas en begränsningsregel för tilläggsavgiften. Som jämförelse kan nämnas att straffavgiften för en resenär, som reser med Stockholms kollektivtrafik utan giltigt färdbevis uppgår till 800 kr och att regler om maximiavgift saknas.

Genom den föreslagna rätten att få göra avdrag för kostnaden för trängselskatt i samband med arbets- och tjänsteresor går det huvudsakliga syftet med skatten förlorat. Skattekostnaden bör därför inte vara avdragsgill i inkomstlaget tjänst. Däremot bör näringsidkare få göra avdrag för skatten, vilket också stämmer överens med huvudprinciperna för inkomstbeskattningen. Det finns även konsumentskäl för att låta näringsidkare dra av kostnaden för trängselskatt. De företag som fraktar gods till och från centrala Stockholm med lastbil har i regel inte någon alternativ transportmöjlighet, vilket innebär att priskänsligheten i detta avseende låg. Den ökade utgiften som trängselskatten medför kommer i stället att tas ut i konsumentledet, genom ett högre pris. Mot denna bakgrund är det rimligt att kostnaden för trängselskatt får dras av i inkomstlaget näringsverksamhet.

Färdtjänst och skolskjuts bör även fortsatt vara undantaget från trängselskatt. De personer som reser med färdtjänst gör det för att de inte har möjlighet att åka med den allmänna kollektivtrafiken. Färdtjänst kan därför med fog anses utgöra en form av kollektivtrafik. Enligt allianspartierna är det problematiskt att undanta färdtjänst från trängselskatt eftersom färdtjänstresorna är svåra att avskilja från vanliga taxiresor. Om så är fallet måste de funktionshinderade rättigheter väga tyngre, och taxi undantas från trängselskatt.

Miljöbilsundantaget är vettigt, men bör omprövas efter fem år. Antalet miljöbilar kan komma att öka, så att det om ett antal år inte längre finns anledning att undanta dem från trängselskatt.

Vissa ytterligare förbättringar av systemet bör övervägas, såsom möjligheten att betala via autogiro och frågan om månatlig debitering av trängselskatten. Jag utgår från att regeringen kommer att återkomma till frågorna på lämpligt sätt. När det gäller den s.k. Lidingöregeln tar jag fasta på vad som anförs i propositionen om en översyn och utgår från att denna kommer att leda till att biltrafiken till och från Lidingö fullt ut kommer att omfattas av trängselskatt.

Med hänsyn till det ovan anförda anser jag att regeringen på nytt bör överväga hur intäkterna från trängselskatten ska användas och därefter återkomma till riksdagen med ett förslag i frågan. Regeringen bör också återkomma till riksdagen med förslag till förändringar i lagen (2004:629) om trängselskatt och inkomstskattelagen (1999:1229) i enlighet med det ovan sagda.

Avslutningsvis vill jag lyfta fram frågan att trängselskatt borde kunna införas även på andra platser i landet efter initiativ och beslut på kommunal nivå. För att det ska vara möjligt torde krävas en grundlagsändring. Jag föreslår att regeringen initierar en utredning av frågan och sedan återkommer till riksdagen med ett förslag som möjliggör för kommuner att införa trängselskatt eller trängselavgifter. I avvaktan på grundlagsändring bör den kommun som önskar ha möjlighet att införa trängselskatt efter avtal med regeringen.

Sammanfattningsvis föreslår jag att riksdagen bör delvis bifalla propositionen med de ändringar jag här har förordat och som sin mening ge regeringen till känna vad jag ovan har anført.

#### **4. Införande av trängselskatt m.m., punkt 2 (mp)**

av Helena Leander (mp).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen dels antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt med den ändringen att 14 § erhåller den av utskottet i bilaga 3 föreslagna lydelsen,

2. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt, dels avslår regeringens förslag till

3. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

samt tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om hur intäkterna från trängselskatten ska användas, om vissa förändringar i regeringens lagförslag och om att beslutsmakten över trängselskatten bör föras över till regional nivå.

Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2006/07:109 och motionerna 2006/07:Sk24 yrkandena 1–4 och 2006/07:T359 yrkande 10 och avslår motionerna 2006/07:Sk21 yrkandena 2–7, 2006/07:Sk23 yrkandena 1–11 och 2006/07:MJ339 yrkande 11.

### *Ställningstagande*

Under försöket med trängselskatt minskade trafiken till och från innerstaden med mellan 20 och 25 %. Hälften av de trafikanter som avstod från att ta bilen på grund av trängselskatten valde i stället att resa med kollektivtrafik. Även miljöförbättringarna var påtagliga, de hälsofarliga utsläppen från vägtrafiken minskade med 8–14 % i Stockholms innerstad och utsläppen av koldioxid minskade med 14 %. I folkomröstningen som genomfördes i samband med det allmänna valet hösten 2006 röstade 51,3 % ja till fortsatt användning av trängselskatt i Stockholm.

Det är därför glädjande att allianspartierna, som under försöket var starka motståndare till trängselskatten, nu är positiva till trängselskatt och återinför skatten inom Stockholms kommun. Vissa av de föreslagna förändringarna i systemet är också bra, såsom skattefriheten i juli månad och det slopade undantaget för taxi. Det är också positivt att regeringen uppmärksammar behovet av en månatlig debitering av trängselskatt och aviserar att frågan ska utredas.

Tyvärr innebär förslaget även negativa förändringar av systemet. Dessutom saknas vissa väsentliga åtgärder för att göra trängselskatten riktigt effektiv. Den viktigaste åtgärden för att effektivisera systemet skulle vara att föra över makten att besluta om trängselskatt till regional nivå. Med regional makt över trängselskatten skulle beslutsvägarna kunna kortas, tiden för nödvändiga förändringar minimeras och detaljstyrningen kunna effektiviseras. Oavsett vilken politikisk nivå som har, eller i framtiden kommer att ha, makten att besluta om trängselskatt bör frågan om hur intäkterna ska användas beslutas av landstinget. Jag utgår från att företrädarna för Stockholmsregionen anser att den övervägande delen av intäkterna ska användas för kollektivtrafik eftersom det är uppenbart att det är inom kollektivtrafiken de stora och omedelbara behoven av förbättring finns. Vägtrafiken å sin sida gynnas av trängselskatten genom förbättrad framkomlighet. Vägtrafiken är främst en statlig angelägenhet och det finns därför ingen anledning för ytterligare stöd till vägtrafiken i form av nya investeringar på kommunernas bekostnad.

När det gäller den närmare utformningen av systemet har jag följande synpunkter.

Förslaget att införa avdragsrätt för kostnaden för trängselskatt får oacceptabla följder: dels minskar trängselskattens trafikstyrande effekt, dels uppstår oönskade fördelningspolitiska effekter. Trängselskattens syfte ska vara mycket tydligt – att genom trafikstyrning minska den trängsel och de köer i vägtrafiken som framför allt orsakas av arbetspendling med bil. Genom att införa avdragsrätt för just de resorna blir syftet med skatten otydligt,

vilket i förlängningen kan försvåra en effektiv styrning av systemet. Dessutom är det inte rättvist att bilägaren som färdas på samma sätt får betala olika mycket trängselskatt beroende på inkomststorlek. Enligt en studie som riksdagens utredningstjänst har utfört för Miljöpartiets räkning, medför avdragsrätten att en person med hög inkomst får betala nio kronor för en passage i högtrafiktid medan en person med låg inkomst får betala 14 kr. Det är oansvarigt att införa avdragsrätt för trängselskatt utan djupare utredning eller analys av de här effekterna. Miljöpartiet kan, för framtiden, eventuellt tänka sig avdrag för fordon som används i yrkestrafik och annan näringsverksamhet, men effekterna av ett sådant avdrag måste självfallet utredas noga före införandet. De föreslagna ändringarna i inkomstskattelagen (1999:1229) bör således inte genomföras.

Avslutningsvis vill jag säga något om den begränsningsregel som föreslås när det gäller tilläggsavgiften. Det är svårt att förstå varför de trafikanter som ett stort antal gånger per månad struntar i att betala trängselskatt ska få ”mängdrabatt” och därmed gynnas. Planerar allianspartierna att införa ”rabatter” även för andra som smiter från skatt? Det system som gällde under Stockholmsförsöket, där varje utebliven betalning gav samma tilläggsavgift, ger en tydlig signal om koppling mellan orsak och verkan och bör därför fortsätta att gälla.

Med hänsyn till det ovan anförda anser jag att regeringen bör ompröva dels hur intäkterna från trängselskatten ska användas, dels hur trängselskatt ska kunna beslutas på regional nivå och återkomma till riksdagen med förslag i frågorna. Regeringen bör också återkomma till riksdagen med förslag till förändringar i lagen (2004:629) om trängselskatt i enlighet med det ovan sagda.

Sammanfattningsvis föreslår jag att riksdagen bör delvis bifalla propositionen med de förändringar jag nu har föreslagit och som sin mening ge regeringen till känna vad jag ovan har anfört.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2006/07:109 Införande av trängselskatt i Stockholm:*

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
2. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
3. lag om ändring i inkomstkattelagen (1999:1229).

## Följdmotioner

*2006/07:Sk21 av Lars Johansson m.fl. (s):*

1. Riksdagen avslår proposition 2006/07:109 Införande av trängselskatt i Stockholm.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en miljöavgift eller trängselskatt införs i Stockholm.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att miljöavgifterna eller trängselskatten ska användas för investeringar i både kollektivtrafik och vägar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att miljöavgiften eller trängselskatten inte ska vara avdragsgill.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att färdtjänst och taxi ska vara avgiftsbefriade.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Stockholmsregionen bör ges ett avgörande inflytande över hur intäkterna används för investeringar i kollektivtrafik och vägar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksdagen på utgiftssidan bör anvisa medel till de i motionen föreslagna satsningarna som motsvarar inkomsterna från trängselskatten.

*2006/07:Sk22 av Maria Östberg Svanell m.fl. (s):*

Riksdagen avslår regeringens proposition 2006/07:109 Införande av trängselskatt i Stockholm.

*2006/07:Sk23 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en kommun som så önskar ska få möjlighet att införa trängselskatt genom avtal med regeringen.
2. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med lagförslag som möjliggör för kommuner att i framtiden själva få avgöra om de vill införa trängselavgifter.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tilläggsavgiften bör uppgå till 500 kr per månad.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det inte ska finnas någon begränsningsregel för tilläggsavgiften.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att färdtjänst och skolskjuts inte ska betala trängselskatt.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen måste tillse att trängselskatt för taxi inte belastar färdtjänstresenärerna.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska avskaffa Lidingöregeln.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att privatpersoner inte ska ha avdragsrätt för trängselskatt i inkomstskattelagen.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att intäkterna från framtida trängselskatter, förutom system- och administrationskostnaderna, ovillkorligt återförs till Stockholmsregionen och dess valda instanser.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att om regeringens förslag om att inrätta en särskild vägfond vinner riksdagens bifall, ska fondens medel även kunna användas till satsningar inom kollektivtrafiken.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trängselintäkterna, förutom system- och administrationskostnaderna, återförs till Stockholmsregionen genom kreditering på statsbudgetens inkomstsida.

*2006/07:Sk24 av Helena Leander m.fl. (mp):*

1. Riksdagen beslutar att förslag till lag om ändring av inkomstskattelagen (1999:1229) avslås.
2. Riksdagen beslutar att nettointäkterna från trängselskatten oinskränkt ska föras över till Stockholms läns landsting.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en utredning snarast bör tillsättas med syfte att föra över beslutsmakten över trängselskatten till regional nivå.



4. Riksdagen avslår förslaget att begränsa den sammanlagda tilläggsavgiften per kalendermånad till 2 000 kr.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006

*2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att återinföra trängselskatter i Stockholm.

*2006/07:MJ339 av Kalle Larsson m.fl. (v):*

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trängselavgifter i Stockholm ska införas och att intäkterna i första hand ska användas för att förbättra kollektivtrafiken.

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

## 1 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:629) om trängselskatt  
*dels* att 7 § skall upphöra att gälla,  
*dels* att 5, 6, 13–15 och 19 §§ skall ha följande lydelse,  
*dels* att det i lagen skall införas en ny paragraf, 3 a §, samt en bilaga av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse**3 a §*

*Bestämmelserna i 20 § första stycket och 21 § förvaltningslagen (1986:223) skall inte tillämpas i fråga om*

*1. beslut enligt 11 § första stycket denna lag, eller*

*2. sådana beslut enligt 11 § andra stycket denna lag som innebär att skatt inte skall tas ut eller att skatt skall tas ut med ett lägre belopp.*

*5 §<sup>1</sup>*

Skattepliktig är inte

1. bil som är registrerad på ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från skatteplikt i Sverige,

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,

*4. bil som enligt uppgift i vägtrafikregistret används i taxitrafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490),*

5. bil som är utrustad med teknik för drift

*4. bil som enligt uppgift i vägtrafikregistret är utrustad med teknik för drift*

a) helt eller delvis med elektricitet eller annan gas än gasol, eller

b) med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller

6. bil som enligt 6 eller 7 § undantagits från skatteplikt.

*5. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2005:897.

## 6 §

Skatteverket skall efter ansökan från den som beviljats parkerings-tillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt.

Skatteverket skall efter ansökan från den som beviljats parkerings-tillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt. *Om det finns synnerliga skäl, skall Skatteverket undanta två bilar från skatteplikt.*

Befrielse från skatteplikt enligt första stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret används i yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490).

## 13 §

Om skatten inte har betalats inom den tid som anges i 12 §, skall en expeditionsavgift påföras den skattskyldige. Den skattskyldige skall skriftligen uppmanas att senast *fyra veckor efter dagen då skattskyldigheten har inträtt* betala skatten och expeditionsavgiften. Om skattskyldigheten har inträtt vid flera tillfällen under samma kalenderdygn, skall uppmaningen avse den sammanlagda obetalda skatten för dygnet.

Regeringen får *besluta* föreskrifter om expeditionsavgiftens storlek.

Om skatten inte har betalats inom den tid som anges i 12 §, skall en expeditionsavgift påföras den skattskyldige. Den skattskyldige skall skriftligen uppmanas att senast *30 dagar efter dagen för beslutet om expeditionsavgift* betala skatten och expeditionsavgiften. Om skattskyldigheten har inträtt vid flera tillfällen under samma kalenderdygn, skall uppmaningen avse den sammanlagda obetalda skatten för dygnet.

Regeringen får *meddela* föreskrifter om expeditionsavgiftens storlek.

## 14 §

Om trängselskatt eller expeditionsavgift inte betalas inom den tid som angetts i en uppmaning enligt 13 § första stycket, skall en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 500 kronor. Tilläggsavgift får påföras högst en gång per bil och kalenderdygn.

Tilläggsavgift, obetald trängsel-

Om trängselskatt eller expeditionsavgift inte betalas inom den tid som angetts i en uppmaning enligt 13 § första stycket *eller 15 § andra stycket*, skall en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 200 kronor. Tilläggsavgift får påföras högst en gång per bil och kalenderdygn. *Den sammanlagda tilläggsavgiften för en skattskyldig får inte överstiga 2 000 kronor per bil under en kalendermånad.*

Tilläggsavgift, obetald trängsel-

skatt och obetald expeditonsavgift skall betalas senast *en månad från* dagen för beslutet om tilläggsavgift.

skatt och obetald expeditonsavgift skall betalas senast *30 dagar efter* dagen för beslutet om tilläggsavgift.

#### 15 §

Beskattningsmyndigheten skall ompröva och meddela beslut om sådan skatt eller avgift som avses i 11–14 §§, om den skattskyldige begär det eller det finns andra skäl.

Skatt eller avgift som har beslutats enligt första stycket skall betalas *inom den tid som beskattningsmyndigheten bestämmer*.

Om trängselskatt har betalats utan föregående betalningsuppsmaning, skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast tre veckor efter det att betalningen har skett. I annat fall skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast *två månader* efter det att beslut om expeditonsavgift eller tilläggsavgift har fattats.

Skatt eller avgift som har beslutats enligt första stycket skall betalas *senast 30 dagar efter beslutsdagen*.

Om trängselskatt har betalats utan föregående betalningsuppsmaning, skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast tre veckor efter det att betalningen har skett. I annat fall skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast *60 dagar* efter det att beslut om expeditonsavgift eller tilläggsavgift har fattats.

#### 19 §

Beslut som avses i 15, 17 och 18 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Beslut som avses i 6 och 7 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den sökande eller av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Beslut som avses i 15, 17 och 18 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Beslut som avses i 6 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den sökande eller av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

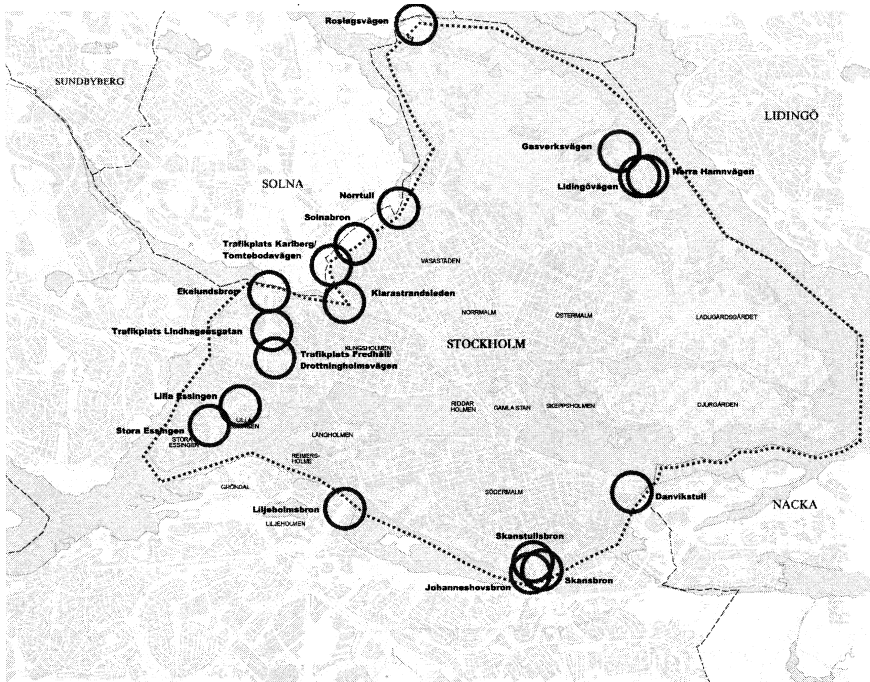
---

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2007. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

## Bilaga

## Stockholms kommun

1. Karta av vilken framgång var de skattebelagda betalstationerna skall placeras.



2. Trängselskatt skall betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad skall dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen skall bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.30–6.59	10
7.00–7.29	15
7.30–8.29	20
8.30–8.59	15
9.00–15.29	10
15.30–15.59	15
16.00–17.29	20
17.30–17.59	15
18.00–18.29	10

3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil skall högst uppgå till 60 kronor.

4. Skattskyldigheten enligt 9 § inträder inte om en bil vid passage till eller från Lidingö kommun passerar två skilda betalstationer, varav den ena skall vara någon av betalstationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen eller Norra Hamnvägen, och tiden mellan passagerna inte överstiger 30 minuter.

## 2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2004:629) om trängselskatt skall ha följande lydelse.

*Lydelse enligt lagförslag 2.1*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §

Skattepliktig är inte

1. bil som är registrerad på ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från skatteplikt i Sverige,

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton, 3. buss med en totalvikt av minst 14 ton, *eller*

4. bil som enligt uppgift i vägtrafikregistret är utrustad med teknik för drift

a) helt eller delvis med elektricitet eller annan gas än gasol, eller

b) med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller

5. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

4. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

---

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2012. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

### 3 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 4 §, 12 kap. 27 § och 16 kap. 17 § samt rubriken närmast före 9 kap. 4 § inkomstskattelagen (1999:1229) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 9 kap.

#### Svenska allmänna skatter *m.m.*<sup>1</sup> Svenska allmänna skatter

##### 4 §<sup>2</sup>

Svenska allmänna skatter får inte dras av. Som sådana skatter räknas bland annat kommunal och statlig inkomstskatt, förmögenhetsskatt och kupongskatt.

*Skatt enligt lagen (2004:629)  
om trängselskatt får inte dras av.*

#### 12 kap.

##### 27 §<sup>3</sup>

Utgifter för arbetsresor med egen bil skall dras av om avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är minst fem kilometer och det klart framgår att den skattskyldige genom att använda egen bil i stället för allmänna transportmedel regelmässigt gör en tidsvinst på sammanlagt minst två timmar.

Utgifter för arbetsresor med egen bil skall också dras av om bilen används i tjänsten minst 160 dagar under året. Om den används i tjänsten minst 60 dagar under året, skall utgifterna dras av för alla de dagar som bilen använts i tjänsten. Att bilen används i tjänsten beaktas dock bara om körsträckan är minst 300 mil per år.

Avdrag skall göras med 1 krona och 80 öre för varje kilometer.

Utgifter för väg-, bro- och färje-  
avgifter skall också dras av.

Utgifter för väg-, bro- och färje-  
avgifter *samt skatt enligt lagen  
(2004:629) om trängselskatt* skall  
också dras av.

#### 16 kap.

##### 17 §<sup>4</sup>

Särskilda skatter och avgifter som avser näringsverksamheten skall dras av. Om skatten eller avgiften sätts ned, skall motsvarande del av avdraget återföras det beskattningsår då debiteringen ändras. *I 9 kap. 4 § finns en be-*

Särskilda skatter och avgifter som avser näringsverksamheten skall dras av. Om skatten eller avgiften sätts ned, skall motsvarande del av avdraget återföras det beskattningsår då debiteringen ändras.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:634.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2004:634. Ändringen innebär att andra stycket upphävs.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2005:826.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2005:1170.



*stämmelse om att skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt inte får dras av.*

Avkastningsskatt som beräknas på avsättning i balansräkning med tillämpning av 3 § femte stycket lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel skall dras av. Om skatten sätts ned, skall motsvarande del av avdraget återföras det beskattningsår då debiteringen ändras. Om skatten sätts ned genom avräkning av utländsk skatt, hindrar detta inte att hela skattebeloppet dras av.

I 29–31 §§ finns bestämmelser om egenavgifter.

---

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2007 och tillämpas första gången vid 2008 års taxering.

BILAGA 3

## Utskottets lagförslag

### Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

*Lydelse enligt regeringens lagförslag 1*      *Utskottets förslag*

#### 14 §

Om trängselskatt eller expeditionssavgift inte betalas inom den tid som angetts i en uppmaning enligt 13 § första stycket eller 15 § andra stycket, skall en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 200 kronor. Tilläggsavgift får påföras högst en gång per bil och kalenderdygn. Den sammanlagda tilläggsavgiften för en skattskyldig får inte överstiga 2 000 kronor per bil under en kalendermånad.

Om trängselskatt eller expeditionssavgift inte betalas inom den tid som angetts i en uppmaning enligt 13 § första stycket eller *den tid som anges i* 15 § andra stycket, skall en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 200 kronor. Tilläggsavgift får påföras högst en gång per bil och kalenderdygn. Den sammanlagda tilläggsavgiften för en skattskyldig får inte överstiga 2 000 kronor per bil under en kalendermånad.

Tilläggsavgift, obetald trängselskatt och obetald expeditionssavgift skall betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om tilläggsavgift.

## BILAGA 4

## Lagrådsyttrande som begärts av utskottet



AGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2007-04-18

**Närvarande:** f.d. justitierådet Lars K Beckman, justitierådet Leif Thorsson och regeringsrådet Lars Wennerström.

**Införande av trängselskatt i Stockholm**

Riksdagens skatteutskott har den 17 april 2007 beslutat inhämta Lagrådets yttrande över i proposition 2006/07:109 framlagda förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
2. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
3. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Jan Larsson, biträdd av föredraganden i skatteutskottet Cecilia Mauritzon.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Ur protokollet rätt utdraget  
betygar:

BILAGA 5

## Trafikutskottets yttrande 2006/07:TU4y

# 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 uppördssystemet.

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 överträdelse 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 nytillträdda 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 eftersträvarvärdade 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 valseldn, 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 Vänerlov (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. miljökador 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 utgår – 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 trängseln 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.