

Motion till riksdagen 2006/07:Sk24

av **Helena Leander m.fl. (mp)**
med anledning av prop. 2006/07:109

Införande av trängselskatt i Stockholm

Förslag till riksdagsbeslut

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.

Bakgrund

Under perioden den 3 januari till och med den 31 juli 2006 genomfördes Stockholmsförsöket med utökad kollektivtrafik och trängselskatt på bilpassager in och ut ur Stockholm. Resultaten av försöket visar att trängselskatten fått dramatiska effekter på trafikströmmarna i Stockholm. Under försöket minskade trafiken till och från innerstaden med mellan 20 och 25 procent. Den minskade trafiken gjorde att kötiderna minskade med en tredjedel i morgonrusningen och halverades i eftermiddagsrusningen. Hälften av de trafikanter som avstod från att ta bilen på grund av trängselskatten bytte till kollektivtrafik, vilket gav ett mycket stort antal nya kunder för SL. Även miljöförbättringarna blev påtagliga, med minskade hälsofarliga utsläpp från vägtrafiken med mellan 8 och 14 procent i innerstaden. Även utsläppen av koldioxid minskade med 14 procent. I folkomröstningen som genomfördes i samband med det allmänna valet den 17 september 2006 röstade 51,3 procent ja medan 45,5 procent röstade nej till fortsatt användning av trängselskatt i Stockholm.

Fel! Okänt namn på

Det är därför glädjande att den borgerliga regeringen, vars partier under försöket var starka motståndare till trängselskatten, nu tagit sitt förnuft till fånga och planerar att åter införa trängselskatten i Stockholm. Uppenbarligen kan inte ens inbitna populisterna i längden blunda för uppenbara positiva resultat och omsvängda opinioner. Vi välkomnar också vissa av de förändringar som föreslås av systemet för trängselskatt i propositionen. Månatlig debitering, skatteplikt för taxi och skattefrihet i juli månad är exempel på förändringar som sedan länge planerats för att förenkla administrationen av trängselskatten och som vi ställer oss bakom.

Tyvärre föreslås även i propositionen förändringar av trängselskatten som ökar orättvisor, minskar efterlevnaden och reducerar de positiva effekterna på trafikströmmarna. Dessutom saknas väsentliga åtgärder för att trängselskatten ska bli ett ännu verksammare verktyg för att effektivisera trafiksystemet i Stockholm och andra städer som så vill. Detta måste åtgärdas för att Miljöpartiet ska kunna ställa sig bakom propositionen.

Lokal makt över trängselavgifter

Den viktigaste åtgärden för att få ett smidigare system för trängselskatt är att föra ner beslutsmakten över systemet på lokal nivå. Med dagens system måste beslut om varje förändring av systemet fattas i Sveriges riksdag. När minsta ändring av avgiftsnivå eller flyttning av avgiftsportaler måste beslutas i riksdagen skapas ett tungrott system där det kan ta år mellan att behovet av en åtgärd uppkommer tills beslut fattas. Genom lokal makt över systemet kortas beslutsvägarna, tiden för nödvändiga förändringar minimeras och den goda lokala kunskapen om trängselavgifterna ökar möjligheterna till effektivare styrning.

Användning av intäkter ska beslutas lokalt

Även användningen av intäkterna måste beslutas och förvaltas på lokal nivå. Att som regeringen föreslår i propositionen från statligt håll binda upp intäkterna från trängselskatten är helt oacceptabelt. Den föreslagna utformningens förenlighet med budgetlagen kan också starkt ifrågasättas. Det enda raka är att oavkortat föra nettointäkterna från trängselskatten till lämplig regional nivå, huvudsakligen landstinget, och låta regionala företrädare på egen hand avgöra hur intäkterna bäst ska användas. Vi är övertygade om att den övervägande delen av intäkterna då skulle slussas över till kollektivtrafiken dels eftersom det är dit de flesta som avstår från bilresor går, dels eftersom det är uppenbart efter de senaste årens pendelkaos att det är inom kollektivtrafiken de stora och omedelbara behoven finns. Vägtrafiken gynnas direkt av trängselskatten genom de minskade köerna och trängseln, och det finns därför ingen anledning att ytterligare stödja vägtrafiken genom toppstyrda vägsatsningar.

Avdrag på trängselskatt

Det system för avdrag på trängselskatten som föreslås i propositionen får oacceptabla fördelningseffekter och minskar trängselskattens trafikstyrande effekter och måste därför avslås. Trängselavgifternas syfte har från början varit mycket tydligt, att genom trafikstyrning minska den trängsel och de köer i vägtrafiken som framför allt arbetspendlingen per bil orsakar. Genom att nu införa avdrag just för dessa arbetsresor förvirrar man trängselskattens syfte på ett mycket olyckligt sätt, något som i förlängningen kan försvåra en effektiv styrning av systemet. Dessutom skapar det stora orättvisor när en bil som bidrar exakt lika mycket till trängseln ska betala helt olika trängselskatt beroende på om den som kör bilen är höginkomsttagare eller låginkomsttagare. Enligt en studie som riksdagens utredningstjänst utfört för Miljöpartiets räkning medför förslaget om avdrag att en höginkomsttagare får betala nio kronor för en passage i högtrafiktid medan en låginkomsttagare får betala 14 kronor. Denna orättvisa blir förstås ännu större om man räknar den som procent av förarnas inkomster. Det är ytterst oansvarigt att utan någon som helst utredning eller analys av fördelningspolitiska, finansiella eller trafikstyrande effekter införa avdrag på trängselskatten, och detta förslag måste därför avslås. Miljöpartiet kan i ett senare skede tänka sig avdrag för fordon i yrkestrafik, men ett sådant förslag måste självfallet utredas noga före införandet.

Mängdrabatt på förseelser

I propositionen föreslås att den sammanlagda tilläggsavgiften för en kalendermånad aldrig ska kunna bli högre än 2 000 kronor. Vi har svårt att förstå varför de trafikanter som ett stort antal gånger per månad struntar i att betala trängselskatt ska få "mängdrabatt" och därmed gynnas. Signalerna till allmänheten blir svåra att förstå när man ger en rabatt till kroniska lagöverträdare. Planerar regeringen för rabatter även för andra som i stor skala smiter från skatt? Det system som gällde under Stockholmsförsöket, där varje utbliven betalning gav samma tilläggsavgift, ger en tydligare signal om koppling mellan orsak och verkan och bör därför fortsätta att gälla.

Stockholm den 27 april 2007

Helena Leander (mp)

Karin Svensson Smith (mp)

Per Bolund (mp)

Mehmet Kaplan (mp)

Mats Pertoft (mp)

Peter Rådberg (mp)

Maria Wetterstrand (mp)

Mikaela Valtersson (mp)

Esabelle Reshdouni (mp)