

Motion till riksdagen 2006/07:Sk21

av Lars Johansson m.fl. (s)
med anledning av prop. 2006/07:109

Införande av trängselskatt i Stockholm

Förslag till riksdagsbeslut

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.

Sveket mot folkomröstningen

På den vinnande valsedeln vid den lokala folkomröstningen i Stockholms stad den 17 september 2006 var texten följande:

”LOKAL FOLKOMRÖSTNING I STOCKHOLM OM MILJÖ-
AVGIFTER/TRÄNGSELSKATT I STOCKHOLMS STAD

Fel! Okänt namn på

Miljöavgift/trängselskatt innebär att avgifter tas ut i biltrafiken i syfte att minska köer och förbättra miljön. Intäkterna återförs till Stockholmsregionen för investeringar i kollektivtrafik och vägar. Anser du att miljöavgifter/trängselskatt skall användas i Stockholms stad?

JA”

På denna valsedel röstade 51,3 % av de röstberättigade i Stockholms kommun, medan 45,5 % röstade på valsedeln med ”NEJ”. Valdeltagandet var 76,4 %. Det blev alltså ett tydligt ”JA” till mindre trängsel, till en bättre miljö och till mer kollektivtrafik.

Sveket mot kollektivtrafikanterna

Enligt siffror från Stockholmsforsöket hemsida baserade på uppgifter från gatu- och fastighetskontoret så passerades Innerstadssnittet 2005 av ca 528 000 fordon per vardagsdygn, därav passerade ca 414 000 fordon (78 %) under tidsperioden 06.30–18.30 (okt. 2005). Vid årsskiftet 2004/05 fanns 278 775 personbilar i trafik i Stockholms stad och 754 266 i hela Stockholms län.

Stockholms Lokaltrafik (SL) uppgav samtidigt att en vanlig vardag görs ca 1 016 000 resor med tunnelbana, 914 000 med buss och 225 000 med pendeltåg. 104 000 resor görs med lokaltåg eller spårvagn. 57 % av länets invånare använder kollektivtrafiken (SL) minst en gång i veckan. Sju av tio resenärer (73 %) som passerar Stockholms tullar under den mest belastade morgontimmen använder kollektivtrafiken.

Både den spårbundna trafiken och annan kollektivtrafik behöver utvecklas i Stockholm och Stockholmsregionen. Stoppet av Citybanan ser vi socialdemokrater som ett svek mot väljarna och miljön. Inte någon gång under valrörelsen sa de borgerliga företrädarna att de ville stoppa bygget av Citybanan. Men så fort de fick chansen tvärvände den borgerliga regeringen för att på nytt utreda ett redan utdömt förslag om Tredje spåret, ett förslag som alla experter tidigt avvisat.

Även för samhällsekonomin är rådande trafiksituation ett stort problem. Brister i kollektivtrafikens infrastruktur gör att förseningar drabbar resenärerna i Stockholm och hela Mälardalen. Förseningarna i Mälardalen motsvarar en arbetsvecka per år för en pendlare.

Agerandet från både den borgerliga regeringen och det borgerliga styret i Stockholm är märkligt och visar på ett ljumt intresse för kollektivtrafiken, miljön och klimatet. Regeringens agerande kan på allvar inte uppfattas som att den vill ha tillstånd till en bred överenskommelse för investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik för stockholmarna.

Propositionen om trängselskatt innehåller ingenting om behovet av att satsa på att förstärka kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Regeringen låser fast att alla intäkter ska gå till enbart väginvesteringar vilket är ett svek mot väljarna och resultatet av folkomröstningen. Vi socialdemokrater är starkt

kritiska till att regeringen inte tar folkomröstningsresultatet på allvar. Den har inte heller tagit till sig av den massiva kritiken som olika remissinstanser på propositionen fört fram när det gäller behovet av satsningar på kollektivtrafiken. Dessutom har regeringen höjt beloppsgränsen för reseavdraget från 7 000 till 8 000 kr. Nu ska trängselskatten plötsligt bli avdragsgill medan de arbetspendlare som använder sig av kollektivtrafiken har fått ett försämrat avdrag.

När trängselskatten blir avdragsgill så blir effekten att skatten framför allt styr om enstaka privata bilresor till kollektivtrafiken men inte får samma påverkan på de resor som handlar om arbete. Dessutom uppstår då fördelningpolitiska effekter som knappast kan anses eftersträvansvärda. Den som dagligen kör bil till arbetet – och som alla studier visar framför allt är män med höga inkomster – får dra av sina kostnader.

Det får i det sammanhanget också ses som anmärkningsvärt att färdtjänsten – som används av sjuka, handikappade och äldre – inte längre undantas från trängselskatten. Dessa kategorier har ju oftast inte heller den egna bilen som något rimligt alternativ. Även taxi kommer att få betala trängselskatt vilket inte främjar företagande och näringsliv. Taxi är också ett alternativ för billösa i enstaka situationer.

Tilläggsavgiften för den som inte betalar sin trängselskatt ska sänkas samtidigt som regeringen på andra områden talar om att sätta åt fusk och smitare.

Varför trängselskatt?

Syftet med trängselskatten var både att öka framkomligheten och att minska trafikens miljöpåverkan, liksom att minska inflödet av trafik till innerstaden. Detta skulle åstadkommas bl.a. genom att minska den infarts- och utfartstrafik som förelåg under s.k. rusningstrafik. Ändamålet var dock inte att reglera den befintliga trafiken i innerstaden. Skattskyldighet för trängselskatt uppkom både vid färd in till och ut ur innerstaden. Såväl innerstadsbor som andra kunde därför med den föreslagna ordningen köra bil i innerstaden utan att skattskyldighet uppstår, så länge de inte passerar en betalstation. Betalstationerna är placerade vid in- och utfartsvägarna till Stockholms innerstad. Avsikten var därmed att trafik in till och ut ur innerstaden ska minska under vissa tidpunkter.

Den av regeringen lämnade propositionen om att återinförandet av trängselskatten i Stockholm säger sig också ha syftet att förbättra framkomligheten och miljön. Ett nytt mål är dock att skatten ska bidra till att finansiera vägnätet i Stockholm. Därmed kopplas trängselskatten till bilismen och främst privatbilismen utan att ta hänsyn till de icke bilburna Stockholmarens behov. Det är också tveksamt om en skatt som uteslutande går till att finansiera vägar verkligen kan sägas främja miljön.

Fel! Okänt namn

Trängselskatt för en långsiktigt hållbar utveckling

Den omfattande biltrafiken och trängseln på vägarna i centrala Stockholm är ett stort problem. Den ger dålig framkomlighet för vägbunden kollektivtrafik, privatbilister och transporter. Trängseln leder dessutom till en sämre miljö i Stockholm och bidrar till utsläpp av växthusgaser och därmed till den globala uppvärmningen. Ska Stockholm klara framtidens utmaningar vad gäller ekologiskt hållbar tillväxt och utveckling måste fler åka kollektivt eller cykla och färre ta bilen. Då måste främst kapaciteten i kollektivtrafiken öka vilket kräver stora investeringar.

I en tätbebyggd storstad kan både bebyggelse och trafiklösningar utformas på ett sätt som är ekologiskt hållbart och uthålligt. Det förutsätter dock ett helhetsperspektiv på transportsystemet där förlegade gränsdragningar mellan olika sektorer och sektorsintressen inte står i vägen för en rationell och resurseffektiv lösning på medborgarnas och trafikanternas behov och valmöjligheter av transporter.

Vi anser att införandet av trängselskatter är en bra och nödvändig åtgärd för att klara både miljön och ge ett regionalt bidrag till kampen mot klimatförändringarna. Trängselskatten skulle också kunna bidra till en utveckling av hela Stockholmsregionen i hållbar riktning. Tiotusentals människor använder kollektivtrafiken och antalet cyklister som passerar Innerstadssnittet under ett vardagsdygn uppskattas 2005 till 38 740. Sedan 1994 har dessutom antalet cyklister som passerar Innerstadssnittet ökat med ca 82 procent.

Om dessa val av färdmedel ska öka i omfattning måste vi göra investeringar och ge incitament som gör att människor kan ändra sina resvanor och ställa bilen. Allt detta kräver stora investeringar både i ny och befintlig kollektivtrafik. Vi vill därför använda intäkterna från trängselskatten till investeringar i främst kollektivtrafiken.

Trängselskatter innebär en stor utmaning för kollektivtrafiken. Trots att en stor del av den kraftiga trafikutökning som gjordes i samband med Stockholmsförsöket har behållits så är det nuvarande kollektivtrafikutbudet otillräckligt om trängselskatten återinförs. En permanent trängselskatt i Stockholm kräver att kollektivtrafikutbudet utökas, annars så riskeras trängselkaos.

Inför försöket gjordes en lång rad insatser för att säkerställa att SL, som ansvarar för kollektivtrafiken i Stockholms län, skulle kunna möta efterfrågan och för att resenärerna skulle få information och trafiken flyta smidigt. Det handlade inte endast om trafikbeställning utan om en lång process med inköp av fordon, uppbyggnad av nya bussdepåer, åtgärder för att förbättra framkomligheten för bussarna, nya hållplatser, marknadsföring av nya busslinjer, skapande av infartsparkeringar med mera. SL:s tjänstemän har på mycket kort tid precis lyckats ta fram ett underlag för att försöka utöka trafiken när skatten nu permanentas.

Vi säger därför ”Ja” till trängselskatten men ”Nej” till regeringens proposition. Vårt ställningstagande bygger på att resultatet från folkomröstningen ska respekteras och att vallöften ska hållas. Vi socialdemokrater menar också

Fel! Okänt namn på

att regionen ska ha ett avgörande inflytande över hur intäkterna från trängselskatten ska användas. Även om det är en av riksdagen beslutad skatt bör det kommunala och regionala självstyret beaktas.

Propositionen föreslår att en ny och särskild fond inrättas i Riksgäldskontoret för överföring av intäkterna från trängselskatten till investeringar i väginfrastruktur. Dessutom föreslås två nya anslag på statsbudgetens utgiftssida. Både Riksgäldskontoret och Ekonomistyrningsverket har kritiserat detta.

Den föreslagna konstruktionen med fondering i Riksgäldskontoret är ett avsteg från lagen (1996:1059) om statsbudgeten. I stället bör riksdagen på utgiftssidan anvisa medel för de av oss socialdemokrater föreslagna satsningarna på vägar och kollektivtrafik som motsvarar inkomsterna från trängselskatten.

Stockholm den 26 april 2007

Lars Johansson (s)

Laila Bjurling (s)

Christin Hagberg (s)

Britta Rådström (s)

Birgitta Eriksson (s)

Raimo Pärssinen (s)

Fredrik Olovsson (s)

Hans Olsson (s)