

Motion till riksdagen 2017/18:3965

av **Olle Felten och David Lång (båda SD)**

med anledning av prop. 2017/18:74 Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår propositionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda effekterna av trängselskatten i Stockholms stad och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att avsätta resurser från trängselskatten till uppbyggnad av strategiska resecenter för att förenkla byte mellan bil och kollektiva färdmedel och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avsätta resurser från trängselskatten för att snabba på bygget av Förbifart Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Regeringen föreslår en mycket kraftig höjning av kostnaderna för trängselskatt för de som behöver bilen för att ta sig till och från sina arbeten, för företag som är beroende av biltransporter för sin verksamhet och för andra som av olika skäl behöver använda bil för att transportera sig till och från Stockholm. Även genomfartstrafik som tvingas gå över Essingeleden drabbas av oskäliga avgifter bara för att trafikplaneringen inte fungerar i Stockholm.

Regeringen menar att den sammantagna trafikförändringen är svårbedömd, eftersom det är många osäkra faktorer som kan påverka trafikmängden framöver. Att regeringen lägger ett förslag baserat på ett så vagt underlag kan inte uppfattas som annat än destruktivt och oseriöst. Förslaget är tillhäftat, och det löser inte det problem som man avser att lösa, nämligen trängseln på vägarna. Så kraftiga förändringar som man nu föreslår bör föregås av en ordentlig utvärdering av vilket resultat som erhållits av befintlig trängselskatt, vilka sidoeffekter som de föreslagna förändringarna förväntas få samt en analys av vilka åtgärder som leder närmast de uppsatta målen och som i första

hand bör finansieras av den förväntade intäktsökningen. Förslaget bör därför avslås, och regeringen bör återkomma med en seriös proposition i frågan.

Höjningen av de redan höga avgifter som drabbar bilisterna genom trängselskatten är enligt regeringens förslag hela 21,2 procent! Att på ett bräde höja avgifterna så mycket är inte bara ogenomtänkt utan också oetiskt. Kostnaden för en normaltrafikanter som tvingas använda bilen för sina dagliga arbetsresor till och från Stockholm, uppgår enligt regeringen, redan nu till mellan 11 250 och 15 750 kronor per år. Efter den föreslagna höjningen skulle avgifterna vara mellan 13 000 och 19 100 kronor per år. Tillsammans med t.ex. parkeringsavgifter innebär detta att många tvingas spendera över en månadslön per år bara på dessa skatter och avgifter. Det är inte rimligt. Nivåförändringar av trängselskatter bör dessutom följa den allmänna prisutvecklingen för att vara relevanta. I annat fall kommer de att användas som en fiskal skatt utan koppling till syftet, vilket inte är acceptabelt. Själva taktiken att belasta bilisterna med höga avgifter utan att först skapa användbara alternativ bidrar inte heller till att lösa problemet.

Företag som behöver använda bilar i sin verksamhet med resor mellan olika delar av Stockholm kan drabbas av kostnader på upp till ca 28 650 kronor per år, bara för trängselskatten. Det är orimliga kostnader för företag, som i många fall redan är hårt konkurrensutsatta.

I propositionen anför regeringen att huvudsyftet med förslaget är ”att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm”. Det är möjligt att man kommer att nå en del av detta mål, men det sker i så fall med allvarliga biverkningar. Det enda resultat man kan förvänta sig är att aktiviteten i Stockholm minskar och därigenom skapar en negativ spiral. Kostnadernas storlek, tillsammans med metoden att plötsligt chockhöja avgifterna, kan leda till sämre lönsamhet och därmed högre servicekostnader för olika tjänster som behöver finnas inom vägtullarna.

I slutbetänkandet av 2011 års vägtullsutredning framförs följande (s. 58): ”Intäkter motsvarande trängselskatteintäkterna ska finansiera olika infrastrukturprojekt som ingår i den nationella planen.” Här framgår alltså inte att några bostäder ska bekostas av trängselskatt. Regeringens förslag står alltså i strid med denna del av Vägtullsutredningen.

Syftet med skatten bör också förtydligas och inriktas helt på att minska trängseln. Med ett sådant syfte bör inbetalade trängselskattemedel också användas för att förenkla för bilresenärer att växla mellan bil och kollektiva färdmedel. Initialt bör därför medlen användas till två huvudändamål:

Det ena är att skapa säkra resecentrum med bevakad parkering i direkt anslutning till strategiska platser vid infartslederna till Stockholm. Parkeringen bör vara gratis för resenärer som reser vidare med t.ex. pendeltåg, buss eller tunnelbana. Förutsättningarna för detta behöver utredas, men inriktningen på att skapa lösningar för att kunna byta transportmedel, utan att det blir dyrare för bilisterna än att åka in i centrum, är en viktig utgångspunkt.

Det andra ändamålet är att snabba på byggandet av Förbifart Stockholm, som skulle lösa många av de problem som kommer av att man i dag tvingar in genomfartstrafiken norrut på Essingeleden.