

Motion till riksdagen 2006/07:Sk23

av Peter Pedersen m.fl. (v)
med anledning av prop. 2006/07:109

Införande av trängselskatt i Stockholm

1 Förslag till riksdagsbeslut

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 kostnaderna för 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.

Fel! Okänt namn på

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att trängselintäkterna, förutom kostnaderna för system- och administrationskostnaderna, återförs till Stockholmsregionen genom kreditering på statsbudgetens inkomstsida.

2 Bakgrund

I regeringens proposition 2006/07:109 Införande av trängselskatt i Stockholm, föreslås att trängselskatt införs i Stockholm från och med den 1 augusti 2007. Syftet med en trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men regeringen anser även att syftet är att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen.

I samband med valet 2006 var motståndet mot trängselskatt från borgerliga partier omfattande. Kritik framfördes bland annat mot att hela processen med försöksverksamheten i Stockholm var odemokratisk och inte beaktade det lokala och regionala inflytandet. När nu borgerligheten svängt i frågan om trängselskatt väljer man en inriktning där regionen inte själva får avgöra användningsområdet. Regeringen vill med andra ord inskränka det kommunala självstyret och låta staten bestämma över stockholmarna.

3 Grundläggande förhållningssätt

Vi anser att alla trafikslag ska bära sina samhällsekonomiska kostnader. För trafikens del handlar det om kostnader för miljöskador, minskad produktivitet i jord- och skogsbruk, kalkning, allergier, luftvägssjukdomar och cancer orsakade av avgaser, trafikolyckor, trängsel, korrosion av material med mera. Allt detta ger upphov till kostnader som bilisten i dag slipper betala.

Vägrafiken står för en stor andel av den globala klimatpåverkan och de lokala utsläppen av luftföroreningarna. I Stockholm är trafiken det enskilt största miljöproblemet. Ett högre pris på de mest miljöbelastande transportererna leder till kortare och färre resor, mer samåkning och bättre lastfaktor. Vi får bränslesnålare fordon, ökad andel hållbara transportslag och bättre villkor för lokalt producerade varor och förnybara drivmedel.

Det finns ett antal ekonomiska styrmedel för att få trafiken att betala sina samhällsekonomiska kostnader. Ett av dem är trängselskatt.

Vänsterpartiet anser att det är omöjligt att bygga bort trängseln i storstäderna genom nya vägar. Nya kringfartsleder leder till mer trafik och i slutändan samma problem som de var tänkta att avhjälpa. Något som dock hjälper mot vägträngsel är en trängselskatt i kombination med förbättrad kollektivtrafik. Principen för trängselskatt påminner om den som finns för parkeringsavgifter. Det betyder att avgiftens storlek bestäms av läge och tidpunkt.

Försöket med trängselskatt i Stockholm gav mycket tydliga resultat: antal bilar som färdades in och ut från Stockholms innerstad minskade med över

20 %, kollektivtrafiken utökades med 14 nya busslinjer och 200 nya bussar, antal kollektivtrafikresor ökade med 50 000 per dag, det lokala näringslivet fick ökad framkomlighet, kötiderna in till city halverades och trafiken på Essingeleden påverkades marginellt.

Men trängselskatten är även ett radikalt omfördelningsystem inom trafiken. Trängselskatt kombinerat med en utbyggd kollektivtrafik gynnar enligt fördelningsanalyser låginkomsttagare, studenter, barn och ungdomar, äldre och kollektivtrafikresenärer. Utifrån ett könsperspektiv är det kvinnors resande som stärks och därmed bidrar trängselskatten till att trafiksektorn blir mer jämställd.

Ett införande av trängselskatt påverkar inte bara Stockholmsregionen. Ett minskat bilåkande i Stockholm minskar klimatpåverkan. I resten av landet finns det inte samma möjligheter till en god och omfattande kollektivtrafik. En minskad bilism i storstäder leder därmed till mindre krav på inskränkningar av bilåkande i övriga landet, som t.ex. en höjd bensinskatt. Ett införande av trängselskatt i en storstadsregion är därför av stor betydelse för hela landet.

Mot bakgrund av ovan har Vänsterpartiet förespråkat införandet av trängselskatt i Stockholm, men gärna även på andra platser i landet. En kommun kan dock inte själv bestämma att införa trängselskatt. För att det ska vara möjligt krävs enligt vissa bedömare en ändring av grundlagen, vilket i sin tur kräver två riksdagsbeslut med val emellan. I väntan på detta bör en kommun som så önskar få möjlighet att införa trängselskatt genom avtal med regeringen. Detta ska ges regeringen till känna.

Eftersom det råder en viss oklarhet om riksdagen kan delegera till kommuner att införa trängselavgifter, eller om det måste till en ändring av grundlagen, anser vi att regeringen ska utreda hur det egentligen förhåller sig. Regeringen ska därefter återkomma till riksdagen med lagförslag som möjliggör för kommuner att i framtiden själva få avgöra om de vill införa trängselavgifter. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4 Införandet av trängselskatt i Stockholm

Som vi tidigare har nämnt var de borgerliga partierna skeptiska till trängselskatt i Stockholm innan valet 2006. Det är därför glädjande att regeringen nu har ändrat sin negativa inställning till detta ekonomiska styrmedel.

Ett syfte med trängselskatt är att möjliggöra för dem som har behov av att färdas med bil att kunna göra det utan tidsförluster. Ett annat ännu viktigare syfte är få ned onödigt bilåkande. Vägtrafikens utsläpp av koldioxid påverkar jordens klimat mycket negativt. Biltrafiken orsakar även stora luftföroreningar i den lokala miljön, vilket orsakar ohälsa för människor som bor i tätorter.

Därför är det viktigt att så fort som möjligt få i gång systemet. Regeringens förslag om att införa trängselskatt i Stockholms stad från och med den 1 juli 2007 är inte en dag för tidigt. Det kan dock betyda att man i ett senare skede får göra vissa modifieringar, men för närvarande väger nyttan av att återinföra systemet tyngre än att vänta in korrigeringsförslag. Det geniala med träng-

Fel! Okänt namn på

selskatten är att den minskar problemen just där de är som störst, där det bor flest människor som utsätts och där halterna av föroreningar är som högst.

5 Betalning av trängselskatt

När trängselskatten i Stockholm nu återinförs, ser vi behov av ett antal korrigeringar beträffande själva betalningen. Vi delar regeringens bedömning om att det snarast bör införas en månatlig debitering, att trängselskatt inte ska tas ut under juli månad samt att betalningen kan förbättras med s.k. autogiro. Vi tror även att det kan vara lämpligt att tillåta fem betalningsfria passager per år. Vi utgår ifrån att regeringen senare under hösten återkommer med förslag som kan göra det administrativt lättare att betala trängselskatt.

Regeringen föreslår även förändringar av expeditionsavgift och tilläggsavgift. Om en bilägare inte betalar avgiften under en dag (skattebeslut sker per dag och kan max uppgå till 60 kr), skickas en påminnelse. I samband med påminnelsen påförs en avgift om 70 kr. Betalar personen fortfarande inte skatten efter påminnelsen, tillkommer en tilläggsavgift som under trängselförsöket var 500 kr. Regeringen vill att denna tilläggsavgift ska sänkas till 200 kr. Vi anser inte att det finns någon rimlig förklaring till detta. Avgiften bör ligga kvar på 500 kr. Om man t.ex. jämför tilläggsavgiften med den straffavgift som finns inom Stockholms kollektivtrafik finner man att den ligger på 800 kr. Då framstår inte 500 som en onaturligt hög avgift. Tilläggsavgiften bör därför framgent uppgå till 500 kr per månad. Detta ska ges regeringen till känna.

Storstockholms lokaltrafik har inte heller något maxtak per månad för hur många gånger man får betala straffavgift om man inte har giltigt färdbevis. Men regeringen anser att den sammanlagda tilläggsavgiften över en kalendermånad aldrig får överstiga 2 000 kr per bil. Skatteverket har kritiserat detta förslag eftersom de anser att det inte är motiverat att införa en tekniskt komplicerad begränsningsregel för tilläggsavgiften och att det kan få till följd att en skattskyldig med flera bilar inte påförs en tilläggsavgift för ett mycket stort antal obetalda trängselskatter. Vi delar Skatteverkets bedömning och anser inte att det ska finnas någon begränsningsregel för tilläggsavgiften. Detta ska ges regeringen till känna.

6 Undantag

Under försöket med trängselskatt i Stockholm fanns ett antal undantag när det gäller betalning av trängselskatt. Bland annat var kollektivtrafiken, miljöbilar och färdtjänst undantagna.

Vi delar regeringens bedömning att kollektivtrafik ska undantas från trängselskatt och eftersom det är omöjligt att i vägtrafikregistret skilja ut vilka bussar som kör kollektivtrafik bör alla bussar omfattas av undantaget.

Det är även rimligt att miljöbilar undantas från trängselskatt i fem år. Sedan får en ny prövning ske utifrån hur stor andel miljöbilarna då omfattar av totala antalet infarter till Stockholm. Vid någon tidpunkt i framtiden kommer sannolikt miljöbilarna vara av så stor omfattning att de påtagligt bidrar till trängseln och därmed inte ska undantas från beskattning.

Regeringen vill bibehålla regeln om att undanta en bil för den som är rörelsehindrad, men även utöka undantaget till att kunna omfatta två bilar om det finns skäl för det. Vi tycker det är ett bra förslag som tar fasta på att möjliggöra för funktionshindrade att förflytta sig som alla andra. Det är därför med förvåning vi konstaterar att samma politiska linje inte gäller de funktionshindrade som inte har tillgång till egen bil. Regeringen anser nämligen inte att färdtjänst ska undantas från trängselskatt. Detta är en mycket märklig och inkonsekvent linje. Personer som färdas med färdtjänst gör just det därför att de inte kan åka med den allmänna kollektivtrafiken. Färdtjänst är helt enkelt en annan form av kollektivtrafik. Detsamma gäller för skolskjutsar, som regeringen inte heller vill undanta. Vi anser att färdtjänst och skolskjuts inte ska betala trängselskatt. Detta ska ges regeringen till känna.

Regeringen vill vidare avskaffa undantaget för taxibilar. Det kan vi delvis förstå, eftersom taxibilar fraktar ett fåtal personer och därmed kan sägas bidra till trängsel och miljöpåverkan. Taxi är även en näring och får således göra avdrag enligt inkomstlagen (se även nedan). Men man skulle även kunna hävda att fler taxiresor leder till att färre antal människor behöver använda privata bilar, och det leder till en minskad trängsel och miljöpåverkan. Det största problemet med att taxi inte ska undantas från trängselskatt uppstår dock i samband med färdtjänstresor. Regeringen anser att om ”undantaget för färdtjänst skulle kvarstå är det dessutom inte möjligt att urskilja om resan är färdtjänst eller taxi”. Vi vill i det sammanhanget påpeka att om det inte är möjligt att särskilja taxibilar som fungerar som färdtjänst från andra taxibilar, så måste de funktionshindrades rättigheter väga tyngre. Annars kan färdtjänstresenärer eller landstinget få ökade kostnader. Regeringen måste därför tillse att trängselskatt för taxi inte belastar färdtjänstresenärerna. Detta ska ges regeringen till känna.

Regeringen anser vidare att undantaget för bilar från Lidingö fortfarande ska gälla. Det saknas en grundlig förklaring till varför denna regel ska kvarstå. Vi vet dock att det är en dyr och administrativt krånglig regel, vilket också Vägverket och Skatteverket har påpekat. Regeringen bör dock avskaffa Lidingöregeln. Detta ska ges regeringen till känna.

7 Avdrag

Riksdagen, regeringen och Lagrådet har tidigare (prop. 2003/04:145) betraktat trängselskatt just som en skatt.

I inkomstskattelagen 9 kap. 4 § står:

Fel! Okänt namn på

4 § 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.

Det var därför logiskt att privatpersoner under försöket inte fick dra av trängselskatten i deklarationen.

När det gäller företag och näringsverksamhet gjordes ett undantag från huvudprincipen. Inkomstskattelagen 16 kap. 17 § första stycket ändrades till följande:

17 § 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 bestämmelse om att skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt inte får dras av.

Den nya lagtexten innebar alltså att trängselskatt inte fick dras av för näringsverksamhet, vilket var ett avsteg från principen om att särskilda skatter och avgifter som rör näringsverksamheten ska dras av. Motivet till avsteget var framför allt praktiska.

7.1 Avdragsrätt för arbetsresor

Det finns ingenting som motiverar en ändring av dagens inkomstskattelag när det gäller avdragsrätten för privatpersoner i samband med arbetsresor. Trängselskatt är en skatt och ska därför vara generell. Dessutom är syftet med trängselskatten miljörelaterad, dvs. att genom punktbeskattning vid en geografisk punkt förmå bilister att i högre grad använda sig av ett färdmedel som inte är belagt med trängselskatt. Genom att färre privata bilister färdas in till centrala Stockholm får de bilister och företag som verkligen är i behov av att nyttja vägar en ökad framkomlighet. Om en bilist får göra avdrag för resor till och från arbetet försvinner ett ekonomiskt incitament till ändrat beteende och därmed förfelas hela grundtanken med trängselskatt som ett ekonomiskt styrmedel.

Storstockholms lokaltrafik (SL) har gjort beräkningar utifrån hur avdragsrätten påverkar antalet resenärer i kollektivtrafiken. Om avdragsrätt för arbetsresor införs bedömer SL att den förväntade kollektivresenärsökningen minskar med ca 40 %. Om så blir fallet är det en dramatisk effekt och helt oacceptabelt.

Mot bakgrund av ovan ska privatpersoner inte ha avdragsrätt för trängselskatt i inkomstlagen. Detta ska ges regeringen till känna.

7.2 Avdragsrätt för näringsidkare

Det som talar för att företag ska få göra avdrag är att det är så enligt huvudprincipen i skattelagstiftningen. Det är bra att man så långt som möjligt har lagar som är konsekventa och inte avviker från huvudregler.

Det finns även ett miljö- och konsumentskäl till att låta företag få göra avdrag. Företag som t.ex. med lastbil fraktar in gods till centrala Stockholm har en priskänslighet som är lika med noll. Det betyder i praktiken att det inte finns något alternativ till att frakta varor annat än med vägtrafik, vilket gör att kostnaden i princip är betydelselös. Den ökade utgiften som trängselskatten medför tas sedan ut i konsumentledet, dvs. genom ett högre pris.

Det som talar emot att företag ska få göra avdrag är framför allt att även företag påverkar miljön negativt och inte ska undkomma krav på utgifter som får ses som externa kostnader. Det går även att som Skatteverket hävda, att olika regler för privatbilar och företagsfordon medför betydande kontrollproblem och kräver därmed resurskrävande och tidsödande utredningar. Men i en avvägning mellan för- och nackdelar anser vi att det är rimligt att näringsidkare ska ha avdragsrätt för trängselskatt i inkomstlagen.

8 Trängselintäkternas användning

Vänsterpartiet anser att intäkterna från trängselskatten ska användas till satsningar inom framför allt kollektivtrafiken. Att satsa intäkterna på att bygga nya vägar skulle motverka syftet med avgifterna och öka ojämställdheten inom trafikpolitiken. Om fler åker kollektivt får även företag och andra som har behov av transporter på väg större möjlighet att bedriva sin verksamhet. Individer och företag som behöver bil får en tidsvinst samtidigt som vi får en minskad belastning på miljön.

I samband med folkomröstningen i Stockholms stad framgick det av röstsedeln att intäkterna från trängselskatten skulle användas till både kollektivtrafik och vägar. Eftersom vi anser att det är den lokala och regionala nivån som ska avgöra hur intäkterna ska användas accepterar vi dock att en del av pengarna går till vägar.

Dessvärre verkar inte den borgerliga regeringen hysa någon större tilltro till lokala instanser och till folket i Stockholm. Regeringen har ett uppifrånperspektiv och verkar misstro de lokala företrädarnas kompetens att bedöma var pengarna gör bäst nytta. Regeringen struntar i den lokala folkomröstningen och inskränker det kommunala självstyret när staten övertar rollen som beslutfattare för intäkternas användning. För att vara riktigt säkra på att de lokala och regionala företrädarna inte ska kunna använda kommande trängselintäkter till kollektivtrafiken, vill regeringen dessutom inrätta en särskild vägfond dit trängselintäkter ska föras. Dessa medel ska sedan användas till vägar, och regeringen lyfter särskilt fram Förbifart Stockholm. Det är ett projekt som kommer att kosta mer än 25 miljarder kronor.

Regeringen anser alltså att det är bra att plöja ned miljardbelopp i vägar, men inte att en enda krona ska gå till kollektivtrafiken. De manliga höginkomsttagarna ska köra bil på nya vägar, medan kvinnor, låginkomsttagare, ungdomar och pensionärer får hålla till godo med den kollektivtrafik som finns. Mot bakgrund av vad vi framfört ovan anser vi att intäkterna från framtida trängselskatter, förutom kostnaderna för system- och administrations-

Fel! Okänt namn på

kostnaderna, ovillkorligt ska återföras till Stockholmsregionen och dess valda instanser. Detta bör ges regeringen till känna.

Om regeringens förslag om att inrätta en särskild vägfond vinner riksdagens bifall, ska fondens medel även kunna användas till satsningar inom kollektivtrafiken. Detta bör ges regeringen till känna.

Regeringens konstruktion för att hantera trängselintäkterna är att redovisa intäkterna mot inkomstitel på statsbudgetens inkomstsida, samtidigt som det upprättas två anslag på utgiftssidan. Ett anslag ska täcka system- och administrationskostnader och ett annat anslag utgör själva fonden. Till kontot för fonden förs alla trängselintäkter minus det som går åt till anslaget för system- och administrationskostnader.

Regeringen motiverar konstruktionen med att lagen om statsbudgeten anger att statens inkomster och utgifter ska redovisas brutto. Men det är bara relevant om man har ett perspektiv som utgår ifrån att dessa intäkter är statens och ej regionens. Det går också att ifrågasätta om regeringen verkligen följer budgetlagen när man fonderar medel hos Riksgäldskontoret, eftersom det kan tolkas som att staten specialdestinerar vissa skatteintäkter och inte redovisar intäkter och utgifter brutto. Men oberoende av det går det även att se trängselintäkterna som regionens intäkter (även om det strikt juridiskt är statens medel eftersom lokala och regionala företrädare enligt grundlag inte får ta ut trängselskatt), och då kan man lika bra hävda att det inte behövs ett särskilt konto för uppbyggande av en fond, vare sig hos Riksgäldskontoret eller på utgiftsområde 22. Dessa medel skulle i stället krediteras tillbaka till regionen på statens inkomstsida på samma sätt som i dag görs med kommunalskatten. Formellt är det staten som får in intäkterna från kommunalskatten, men genom en kreditering förs dessa medel sedan tillbaka till respektive kommun eftersom medlen är att betrakta som kommunala och inte statliga. Regeringen bör därför återföra trängselintäkterna, förutom kostnaderna för system och administration, till Stockholmsregionen genom kreditering på statsbudgetens inkomstsida. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 27 april 2007

Peter Pedersen (v)

Egon Frid (v)

Jacob Johnson (v)

Gunilla Wahlén (v)

Wiwi-Anne Johansson (v)

Kent Persson (v)

Anne-Marie Wallouch (v)