

## Motion till riksdagen 2013/14:Sk7

**av Åsa Romson m.fl. (MP)  
med anledning av prop. 2013/14:76**

# Förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm

## Sammanfattning

I regeringens proposition föreslås förändringar av tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm. Man föreslår införandet av en trängselavgift på Essingeleden samt höjda avgifter i systemet. Detta har Miljöpartiet förordat länge. Miljöpartiet är positivt till de föreslagna förändringarna men anser principiellt att denna typ av beslut inte ska fattas av riksdagen utan på den nivå där ansvaret för en god styrning av trafiksituationen i området ligger. Besluten ska med andra ord tas på regional respektive kommunal nivå. Vi saknar i denna proposition förslaget om att delegera beslut om trängselskatt till lokal och regional nivå. Miljöpartiet anser att riksdagen till regeringen som sin mening bör tillkännage möjligheten för kommuner respektive lands- ting och regioner att lokalt respektive regionalt uppbära trängselskatt.

Miljöpartiet anser principiellt att trängselskatter ska tas ut för att i första hand främja en god trafikmiljö, minska trängseln och förbättra boendemiljön i tätortssamhällen. Inte enbart för att den drar in skattepengar till statskassan. Därför avvisar vi med bestämdhet eventuella skrivningar om att avgifter ska sänkas ifall Förbifart Stockholm mot förmodan blir byggd.

Trängselskattesystemet har inte förnyats sedan det infördes. Vi föreslår att regeringen får i uppdrag att tillsammans med berörda kommuner och regioner utreda en modernisering av trängselskattesystemet mot en mer avståndsbase- rad modell.

Frågan om att se till att även utländska fordon måste betala trängselskatt har dragits i långbänk alltför länge av regeringen. Vi ser fram emot en skyndsam beredning och konkreta lagförslag i frågan.

Fel! Okänt namn

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beslutanderätten när det gäller trängselskatter generellt samt i fråga om införande och följdbeslut om skattenivå och andra detaljfrågor permanent bör överföras till region- respektive kommunnivå.
2. Riksdagen antar regeringens förslag i den del det avser införande av trängselskatter på Essingeleden med den ändringen att ikraftträdandet bestäms till den 1 januari 2015.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trängselskatterna på Essingeleden endast ska sänkas vid ett läge där man bedömer att trängseln i biltrafiken på Essingeleden och i Stockholms stad varaktigt sjunkit till en lägre nivå och inte kopplas till ett eventuellt byggande av Förbifart Stockholm.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen gemensamt med berörda kommuner och regioner bör tillsätta en utredning i syfte att ta fram ett avståndsbaserat trängselskattesystem.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast ska återkomma med en ny proposition till riksdagen i syfte att trängselskatt för utländska fordon ska kunna införas omgående.

## Delegering av beslut om trängselskatt till kommuner respektive landsting och regioner

I Grundlagsutredningens betänkande ”En reformerad grundlag” (SOU 2008:125) anfördes att det råder en bred samsyn om att det bör vara möjligt för kommuner att meddela föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållandena, exempelvis trängselskatt, i kommunen. För att möjliggöra för kommuner att meddela föreskrifter om trängselskatt föreslog regeringen i propositionen ”En reformerad grundlag” (prop. 2009/10:80 s. 225 f.) att de konstitutionella hindren för detta skulle tas bort. Regeringen anförde i propositionen att om delegation sker kan den riktas till en eller flera kommuner och avse en mer eller mindre omfattande kommunal föreskriftsrätt. En sådan ändring skulle kunna komma att påverka utformningen av trängselskatten. Regeringen avsåg att utreda de närmare förutsättningarna för en sådan delegation. Men sedan dess har inget hänt i frågan.

Trots att trängselskatt är en lokal respektive regional fråga tvingas alla beslut i dessa ärenden att tas av riksdagen. Grundlagsutredningen uttalade att det behövs ett klargörande ifall det behövs ett delegationsbeslut från riksdagens sida för att kommuner respektive landsting och regioner självständigt ska kunna fatta beslut om införande av lokala trängselavgifter. Utredningen SOU 2013:3 ”Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon” konsta-

terade att det inte finns några grundlagsbaserade hinder eller någon underförstådd konstitutionell princip som hindrar kommuner från att ta ut skatt från andra än sina egna medborgare. Vi anser att riksdagen bör anta ett ramverk för trängselskatter som anger att besluten om införande och utformning tas på lokal eller regional nivå.

## Vilken nivå ska intäkterna från trängselskatten tillfalla

Trängselskatteutredningen konstaterar att intäkterna från trängselavgifterna även framgent ska tillfalla staten. Vi skulle därmed ha en situation där kommuner kan besluta om trängselavgifter men där intäkterna tillfaller staten. Detta är ett mycket märkligt förslag från utredningens sida, inte minst eftersom intäkterna från trängselskatten i de aktuella regionala uppgörelserna med staten räknas som en del av den regionala delfinansieringen. Miljöpartiet anser att intäkterna för trängselavgifterna ska tillfalla den som beslutar om avgifterna, dvs. kommuner respektive landsting och regioner som vi menar ska fatta dessa beslut.

På samma sätt som beslut ska fattas lokalt och intäkterna tillfalla den lokala nivån bör naturligtvis även bestämmelserna kring trängselskatten beslutas lokalt.

Det kan t. ex. påpekas att en proposition som den vi här behandlar inte vore nödvändig ifall dessa beslut kunde tas på den nivå där de är relevanta, dvs. i Stockholm.

## Trängselskatt på Essingeleden 2015

Trängselskatt är för Miljöpartiet ett mycket viktigt instrument för att skapa en miljö- och trafikmässigt bättre stadsmiljö. Miljöpartiets mål är att trängselskatten ska utnyttjas så effektivt som det är möjligt för att minska köer och trängsel i trafiken. Det innebär att trängselskatt ska tas ut på alla vägar som har stora trängselproblem, t.ex. Essingeleden. Regeringens mål tycks främst vara att dra in så mycket pengar som möjligt, vilket inte ger effektiv trafikstyrning. De som får betala för det är stockholmarna i form av onödigt trängsel och dålig luft. Miljöpartiets mål är i stället att använda trängselskatten maximalt i syfte att trafiken ska flyta ur såväl ett miljöperspektiv som ekonomiskt perspektiv.

Regeringen föreslår införandet av en trängselskatt på Essingeleden den 1 januari 2016. Vi noterar detta med en viss tillfredsställelse eftersom framför allt Moderaterna alltid har varit stora motståndare till ett sådant förslag. Men nu när man konfronteras med bristen på ekonomiska resurser samt det stora behovet av kollektivtrafikinvesteringar tvingas även Moderaterna att inse verkligheten och införa trängselavgifter på just Essingeleden – något Miljö-

## Fel! Okänt namn på

partiet krävt ända sedan trängselskattesystemet infördes. Däremot beklagar vi att anledningen till att man nu ändrar sig och inför trängselskatt på Essingeleden är att man är i desperat brist på pengar till den absolut nödvändiga utbyggnaden av tunnelbanan på grund av planerna att bygga den orimligt dyra och onödiga Förbifart Stockholm. Vi beklagar även att regeringen i första hand ser trängselavgifter som en fiskal fråga där det gäller att pressa så mycket pengar som möjligt ur bilisterna i stället för att använda trängselavgiftssystemet för att minska köer, trängsel och miljöbelastningen i Stockholms stad. Regeringen inför i princip en ny bilskatt på trafikanterna i Stockholmsregionen. Miljöpartiet vill i stället utveckla trängselskattesystemet och föreslår utifrån miljö- och trafikspekter att Essingeleden avgiftsbeläggs redan den 1 januari 2015. Trängselproblemet är redan i dag stort och kan inte vänta ytterligare ett år på absolut nödvändiga åtgärder.

## Trängselskattesystemet måste utvecklas

Trängselskattesystemet ser i dag i princip likadant ut som när det infördes. Trafiken har sedan dess utvecklats och trängselproblemen bara ökar och med dem miljöbelastningen.

Vi vill att regeringen tillsammans med berörda kommuner och regioner tar initiativ till att vidareutveckla trängselskattesystemet. Det kan göras t.ex. genom att fler portaler sätts upp med lägre avgifter vid varje portal. I stället för att betala 20 kronor vid två tillfällen när man kör in och ut ur zonen skulle man då få betala 10 kronor på fyra platser i zonen eller 5 kronor på åtta platser. På så sätt undviker man också tröskeleffekter, dvs. att man får betala väldigt mycket om man råkar bo på ena sidan av en portal och jobba på andra sidan och är tvungen att ta bilen. Ett första steg för att snabbt göra avgiften mer avståndsbaserad vore att införa den avgiftsgräns i Saltsjö-Mälarsnittet som utredningen föreslagit men som regeringen inte vill införa. Ett sådant införande skulle även utifrån utredningsförslaget kunna leda till att trängselavgiften på Essingeleden sänks från föreslagna 35 kronor till 30 kronor. Vi vill att regeringen gemensamt med berörda kommuner och regioner tillsätter en utredning med uppdrag att utreda hur trängselskatten kan utvecklas till att vara mer avståndsbaserad.

Ett dylikt mer finmaskigt system för trängselskatt skulle även kunna öppna nya vägar för att styra trafiken mer precist i tid och rum. Man skulle t.ex. ha möjlighet att anpassa avgiften efter trafiktrycket, t.ex. efter säsongsvariationer (fler åker bil på sommaren än på vintern). I t.ex. Singapore mäts reshastigheten i vägtrafiken kontinuerligt: om trafiken börjar gå långsammare höjs avgiften något tills trafiken flyter bättre igen. Ett sådant system kan på sikt införas även i Stockholm. Trafikanter ska känna sig säkra på att få det man betalar för – ett trafiksystem som man kan lita på och förutse.

Med fler portaler och avståndsbaserade avgifter uppstår också möjligheten att styra trafiken förbi temporära väghinder som vägbyggen m.m. Under ombyggnaden av Slussen kunde t.ex. avgiften på portaler som leder till Slussen

**Fel! Okänt namn på**

höjas medan avgiften på andra leder (Västerbron och Essingeleden) sänkas något. På så sätt minskar trafiktrycket och därmed trafikproblemen på Slussen under byggtiden. Vi skulle kunna få dynamiska system som kraftigt bidrog till en bättre trafikmiljö i såväl Stockholm som andra intresserade städer – en utvecklingsmöjlighet inför framtiden som helt saknas i regeringens förslag.

## Trängselskatt för utländska fordon

Ytterligare en fråga som tyvärr saknas i propositionen är frågan om huruvida utländska fordon ska betala trängselavgift eller ej. Frågan om trängselskatt för utländska fordon har fastnat i Finansdepartementet. Riksdagen har beslutat om frågan både 2010 och 2011. Det är angeläget att frågan får en snar lösning. Enligt Vägtullsutredningens slutbetänkande som publicerades i februari 2013 finns de tekniska förutsättningarna på plats för att utländska fordon ska kunna betala trängselskatt. Utredningen föreslog att regeringen skulle lämna en proposition till riksdagen i frågan, så att trängselskatt för utländska fordon skulle kunna införas den 1 januari 2014.

Trängselskatt för utländska fordon skulle givetvis även bidra till mindre trängsel, bättre miljö och ökade skatteintäkter.

Stockholm den 21 februari 2014

*Åsa Romson (MP)*

*Per Bolund (MP)*

*Stina Bergström (MP)*

*Jonas Eriksson (MP)*

*Mats Pertoft (MP)*

*Annika Lillemets (MP)*