

Förslag till lag om trängselavgifter

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen föreslår att riksdagen, via ett tillägg till regeringsformen, ges möjlighet att delegera beslut om trängselavgifter.

Vidare föreslås en ny lag som ger rätt för alla landsting att under vissa förutsättningar införa trängselavgifter. Därutöver ges regeringen rätt att tillåta även kommun eller en grupp av kommuner att införa trängselavgifter.

Skyldig att betala trängselavgift är fordonets ägare. Vissa undantag medges i lagen, som undantag för s.k. diplomatbilar, utryckningsfordon och fordon som undantagits efter ansökan på grund av rörelsehinder.

I övrigt regleras inte i detalj avgiftssystemens uppbyggnad, avgifternas differentiering, undantag från trängselavgift m.m. utan detta överläts till kommun eller landsting som inför trängselavgifter.

Det landsting eller den kommun som är ansvarig för ett system för trängselavgifter är samtidigt ansvarig för alla kostnader som är förknippade med trängselavgiften. Alla intäkter disponeras utan särskilda inskränkningar av den ansvariga kommunen eller landstinget.

Trängsel i vägsystemen i och kring våra storstäder orsakar stora samhällsekonomiska kostnader, främst genom ökade transportkostnader men även genom ökade utsläpp av bl.a. koldioxid. Trängseln har därtill indirekt starkt negativ påverkan på natur- och kulturmiljön i storstadsområdena, då trängseln används som motiv för att genomföra stora investeringar i ny infrastruktur med svåra miljöeffekter i form av intrång i landskapet. Vägsatsningarna förstärker i sin tur tendenser till utglesning av lokaliseringmönster med växande bilberoende, ökad vägtrafik, ökade utsläpp och ökade trängselproblem i andra delar av vägnätet. Detta driver fram nya infrastruktursatsningar som ytterligare belastar samhällsekonomi och miljö.

Många försök har gjorts att med utbyggd infrastruktur och förbättrad kollektivtrafik komma tillrätta med trängselproblemen. Åtgärderna har dock genomgående givit begränsad och temporär effekt. Ökad

vägkapacitet tillåter ökade trafikvolymmer, vilket i sin tur leder till att köerna återkommer i andra delar av systemet.

Erfarenheter från främst Singapore och Stockholm visar samtidigt att man redan med relativt enkla avgiftssystem och avgifter på låga nivåer snabbt kan komma till rätta med trängselproblemen. Med trängselavgifter kan framkomlighetsproblemen i trafiken kontrolleras och begränsas. Utan avgifter är trängselproblemen i storstadsregionerna inte möjliga att hantera.

Mot denna bakgrund är det angeläget att lagstiftningen gör det lätt för de regioner och städer som så önskar att införa trängselavgifter. Nuvarande lagstiftning ger dåliga förutsättningar för detta, vilket i sin tur gör det svårt att komma tillrätta med trängselproblemen.

Ett allvarligt hinder är att regeringsformens nuvarande utformning innebär att beslut om trängselskatt måste tas på samma sätt som andra skatter. Riksdagen måste besluta om en rad detaljer av teknisk karaktär, som avgiftsnivåer, differentiering och avgiftzonens avgränsning. Att föreskriftsrätten ligger hos riksdagen betyder att beslut om trängselskatt inte kan fattas på den närmast berörda lokala eller regionala nivån, trots att frågan nästan uteslutande har just lokal och regional betydelse. Denna ordning begränsar det lokala och regionala inflytandet vilket undergräver beslutens legitimitet bland dem som närmast berörs. Även bagatellartade justeringar av systemets utformning som flytt av en betalstation eller en smärre justering av avgiftsnivån vid en enstaka betalstation måste beslutas av riksdagen.

Nuvarande ordning betyder dessutom att den formella makten över hur avgiftsintäkterna används måste ligga hos riksdagen, långt från dem som närmast berörs.

Sammantaget motverkar nuvarande regler i regeringsformen strävan att utnyttja trängselavgifter som en integrerad del av den berörda regionens eller kommunens trafikplanering. Konsekvensen blir onödiga trängselproblem, höga samhällsekonomiska kostnader, ökade utsläpp och onödiga satsningar i utbyggd infrastruktur med betydande negativa effekter på landskapet och de regionala utvecklingsmönstren.

För att möjliggöra ett effektivt utnyttjande av trängselavgifter måste riksdagen ges möjlighet att via lag delegera beslut om trängselavgifter till lämplig beslutsnivå.

Naturskyddsföreningens förslag är i huvudsak följande.

En ny bestämmelse införs i regeringsformen som ger riksdagen rätt att lagstifta om att delegera beslutanderätt, föreskriftsrätt och ansvar för trängselavgifter.

Vidare föreslås en ny lag om trängselavgifter som innebär att landsting ges rätt att besluta om att införa och utforma trängselavgifter liksom att besluta om användningen av avgiftsintäkterna. Vidare ges regeringen rätt att tillåta även kommun eller grupp av kommuner att på motsvarande sätt utnyttja trängselavgifter i sin trafikplanering. Trängselavgift får endast tas ut i syfte att förbättra framkomligheten, minska miljöproblemen och förbättra trafiksäkerheten. Trängselavgift får inte tas ut i fiskalt syfte. Den föreslagna lagen ersätter lagen (2004:629) om trängselskatt.

Diplomatfordon, utryckningsfordon samt fordon som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade får inte omfattas av trängselavgift.

I övrigt regleras inte i detalj sådana frågor som avgiftssystemens uppbyggnad, avgifternas differentiering eller undantag från trängselavgift. Den eller de myndigheter (ett eller flera landsting eller kommuner) som är ansvariga för ett system med trängselavgifter disponerar intäkterna, men ansvarar samtidigt för alla kostnader som är förknippade med trängselavgiften.

Förutom de beskrivna förändringarna, kommer ett antal justeringar och smärre följdändringar i bland annat inkomstskattelagen att vara nödvändiga.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

I rapporten diskuteras även behovet av en justering av regeringsformen för att möjliggöra att kommunala parkeringsavgifter utnyttjas för att t.ex. klara lagstadgade miljö kvalitetsnormer.

Innehållsförteckning

1. LAGTEXT	5
1.1. FÖRSLAG TILL LAG OM ÄNDRING I REGERINGSFORMEN.....	6
1.2. FÖRSLAG TILL LAG OM TRÄNGSELAVGIFTER.....	7
2. ÄRENDETS HANTERING	9
3. ALLMÄNT OM TRÄNGSELAVGIFTER	10
3.1. INLEDNING.....	10
3.2. TRÄNGSELPROBLEM I STORSTADSOMRÅDENA	10
3.3. ERFARENHETERNA AV TRÄNGSELSKATT I STOCKHOLM	11
4. BEHOV AV REFORMERADE AVGIFTER	13
4.1. ÄNDRING AV REGERINGSFORMEN FÖR ATT MÖJLIGGÖRA LOKALT OCH REGIONALT KONTROLLERADE TRÄNGSELAVGIFTER	13
4.2. EN NY LAG OM TRÄNGSELAVGIFTER	16
5. IKRAFTTRÄDANDE	22

1. Lagtext

Naturskyddsföreningen har följande förslag till lagtext.

1. lag om ändring i regeringsformen,
2. ny lag om trängselavgifter

1.1. Förslag till lag om ändring i regeringsformen

Härigenom föreskrivs att 8 kap. 9 § regeringsformen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 kap.

9 §

Utan hinder av 3 § kan regeringen efter bemyndigande i lag genom förordning meddela föreskrifter om tull på införsel av vara.

Regeringen eller kommun kan efter riksdagens bemyndigande meddela sådana föreskrifter om avgifter, som på grund av 3 § annars skall meddelas av riksdagen.

Bemyndigande enligt andra stycket kan även ges till kommuner och landsting beträffande trängselavgifter. Trängselavgifter innebär inte uttag av skatt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

1.2. Förslag till lag om trängselavgifter

Härigenom föreskrivs att en ny lag om trängselavgifter skall ersätta lagen (2004:629) om trängselskatt, vilken utgår vid den tidpunkt regeringen beslutar.

Inledande bestämmelser

1 § Landsting får ta ut trängselavgifter på vägtrafiken inom sitt område om det krävs för att förbättra framkomligheten, minska miljöproblemen eller förbättra trafiksäkerheten. Införande av trängselavgift beslutas av landstingsfullmäktige.

Efter ansökan av kommun i landsting som inte infört trängselavgift, kan regeringen besluta att trängselavgifter får tas ut av den ansökande kommunen under de förutsättningar som anges i första stycket, varvid kommunfullmäktige beslutar om införande.

Flera kommuner kan samordna uttag av trängselavgifter, och gemensamt ansöka till regeringen.

2 § Med avgiftsmyndighet avses landsting, kommun eller grupp av kommuner som infört trängselavgifter enligt 1 §.

3 § Föreskrifter om trängselavgiftens storlek, avgiftsskyldighetens inträde, avgiftsbelagda tidsperioder, undantag, liksom differentiering av avgifter mellan olika fordonstyper beslutas av avgiftsmyndighetens fullmäktige.

Även övriga frågor om utformning av avgiftssystemet beslutas av avgiftsmyndigheten.

Beslut enligt första och andra stycket skall vara ägnade att uppnå en god effekt på framkomlighet, miljöpåverkan eller trafiksäkerhet.

4 § Trängselavgift skall betalas till avgiftsmyndigheten eller det organ avgiftsmyndigheten utser, enligt den ordning som beslutats enligt 3 §.

5 § Från trängselavgift skall undantas:

1. bil som är registrerad på ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från skatteplikt i Sverige,
2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i fordonsregistret,
3. bil som enligt 6 § undantagits från trängselavgift.

6 § Avgiftsmyndigheten skall efter ansökan från den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från avgiftsplikt. Om det finns synnerliga skäl, skall myndigheten undanta två bilar från avgiftsplikt.

Befrielse från avgiftsplikt enligt första stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret används i yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490).

7 § Beslut som avses i 1 §, 3 § första stycket och 8 § får överklagas av Vägverket och berörda kommuner till miljödomstolen. Överklagande av miljödomstolens dom kan ske till miljööverdomstolen. Miljööverdomstolens dom får inte överklagas.

8 § Avgiftsmyndigheten har rätt att uppföra nödvändiga anläggningar och installationer för trängselavgifters genomförande, skyltning, övervakning och uppföljning. Innan beslut skall avgiftsmyndigheten samråda med vägghållaren och berörd kommun.

Vägverket skall för att möjliggöra avgiftsinsamling tillhandahålla personuppgifter från vägtrafikregistret till avgiftsmyndighet. Avgiftsmyndigheten har rätt att hantera dessa personuppgifter.

Övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.
2. Äldre bestämmelser i Lagen (2004:629) om trängselkatt gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.
3. Lagen (2004:629) om trängselkatt fortsätter att gälla fram till den dag regeringen beslutar att Stockholms läns landsting tagit nödvändiga beslut för att trängselavgifter kan tas ut enligt denna lag, och lagen om trängselkatt därför kan upphöra.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

2. Ärendets hantering

1993 presenterade Naturskyddsföreningen ett första förslag till trängselavgifter i Stockholm – ”Istället för biltullar”. Förslaget innebar att Stockholms innerstad skulle delas in i 10 zoner och att en avgift skulle tas ut när fordon passerade över en zongräns. Ett huvudsyfte var att förbättra miljön i innerstaden, ett annat att minska behovet av nya, trafikgenererande vägbyggen i känsliga natur- och kulturmiljöer i regionen.

Förslaget granskades och utvärderades i samband med den s k fördjupade miljöprövningen av Dennispaketet som Stockholms stad genomförde 1995. Slutsatsen blev att ett enklare system med bara fem zoner skulle vara lika effektivt, men betydligt enklare och billigare.

Föreningen har därefter i flera steg utvecklat idéerna om trängselavgifter i Stockholm. Det system för trängselskatt som införts i Stockholm har likheter med den lösning föreningen förespråkade.

Översiktligt har föreningen även studerat förutsättningarna att införa trängselavgifter i Göteborgsområdet.

Föreningens uppfattning har hela tiden varit att trängselavgiftssystem måste läggas under lokal kontroll för att få god acceptans och bli effektiva inslag i den lokala trafikplaneringen. På ett tidigt stadium stod det klart att nuvarande regeringsform inte tillåter riksdagen att delegera makten över trängselavgifter ens till regeringen. Föreningen har därför i mer än 10 år drivit kravet på en justering av regeringsformen.

Efter valet 2006 förklarade den nya riksdagsmajoriteten att man avsåg att se över regeringsformen så att lokalt kontrollerade trängselavgifter skulle kunna tillåtas. Nästan halvvägs in i mandatperioden finns det likväl inga konkreta förslag med den innebörden.

Detta är bakgrunden till att Naturskyddsföreningen nu presenterar ett förslag till dels justering av regeringsformen, dels en ny lag om trängselavgifter, byggd på den nuvarande lagen om trängselskatt.

Det nu föreliggande förslaget bygger på ett utkast som i november 2007 sändes på remiss till drygt 50 instanser (se bilaga 2). Av dem som besvarat remissen är alla, utom en, uttryckligen positiva till förslagets grundtankar. Flera av de förslag som förts fram under remissen har Naturskyddsföreningen tagit fasta på i det föreliggande förslaget.

3. Allmänt om trängselavgifter

3.1. Inledning

Biltrafiken i och kring våra storstäder växer år från år. Bilköerna skapar stora problem och extrakostnader för privatpersoner och företag, de

driver upp miljöbelastningen och ökar kraven på nya, dyrbara vägbyggen genom värdefulla natur- och kulturmiljöer. Av både ekonomiska skäl och av miljöskäl är det därför viktigt att komma till rätta med bilköerna. Svenska och internationella erfarenheter visar entydigt att trängselproblemen inte långsiktigt låter sig lösas enbart genom att t ex bygga nya vägar, utvidga kollektivtrafiken eller genom avgiftsfri kollektivtrafik.

Erfarenheterna från bl.a. Stockholmsförsöket 2006 visar samtidigt att man med hjälp av ett ganska enkelt system med trängselavgifter snabbt kan förbättra framkomligheten och minska miljöbelastningen. När det gäller att radikalt och uthålligt mildra framkomlighetsproblemen finns i realiteten inget alternativ till trängselavgifter.

Med tanke på trängselavgifternas avgörande betydelse för möjligheten att komma tillrätta med trängselproblemen är det angeläget att vi får en lagstiftning som ger goda förutsättningar att utnyttja trängselavgifter. Utan en sådan lagstiftning blir det i praktiken mycket svårt att på allvar åtgärda problemen, vilket kan väntas leda till betydande onödiga kostnader både i ekonomiska och miljömässiga termer.

Att maktfrågan kring trängselavgifterna ges en välavvägd lösning är i sammanhanget centralt. Vem som beslutar och kontrollerar systemens utformning liksom de intäkter systemen genererar har avgörande betydelse för acceptansen bland allmänhet och trafikanter – men också bland beslutsfattare.

I den politiska konflikt som beslutet om Stockholmsförsöket 2006 orsakade, fanns både bland anhängare och kritiker till försöket en bred enighet om att det måste vara möjligt att på lokal/regional nivå besluta om trängselavgifter (se bilaga 1).

3.2. Trängselproblem i storstadsområdena

Stockholmsregionen

Trängselproblemen i Stockholmstrafiken är betydande och väntas under kommande decennier öka dramatiskt. I den konsekvensbedömning som utgör underlag för den överenskommelse om Stockholmstrafiken som slöts i december 2007 och som innebär att 140-150 miljarder kronor fram till 2030 ska satsas på nya spår och vägar, anges att den andel av Stockholmsregionens vägnät som definieras som ”flaskhalsar” i högtrafiktid till 2030 väntas öka från 0,1 till 0,5 procent. Antalet fordon som fastnar i ”flaskhalsar” väntas öka från idag 25 000 till 189 000.¹ Modellberäkningarna utgår från att trängselskatten bibehålls i nuvarande form.

I betydande delar av Stockholmsregionens vägnät överskrids gällande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar. I de åtgärdsprogram för att klara normerna som länsstyrelsen i Stockholms län utarbetat,

¹ ”Konsekvensbedömningar av underlag till Stockholmsförhandlingens resultat”, WSP
Analys & strategi, november 2007

konstateras att införande av trängselavgifter är en förutsättning för att normerna ska kunna klaras.

För att hantera dessa utmaningar krävs att det blir möjligt att på ett effektivt och flexibelt sätt integrera trängselavgifter i regionens trafikplanering.

Göteborgsregionen

Under de senaste åren har trängseln förvärrats även i Göteborgsområdet. Hastigheterna på flera av de viktigaste tillfarts- och genomfartslederna i staden sjunker med 50-65 procent under morgonrusningen. Till år 2010 väntas trafiken öka med ytterligare 20 procent, vilket gör att problemen kommer att förvärras ytterligare.² Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid i gatunivå överskrids i Göteborg vid mätstationerna på Sprängkullsgatan i Haga och förmodligen även i Mölndal.³ Miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) överskreds vid mätstationen i Gårda.

I en rapport från trafikkontoret i Göteborgs stad konstateras att utsläppen av kväveoxider måste minska med 750 ton per år om miljökvalitetsnormen för kvävedioxid ska klaras, varav minst 360 ton bör reduceras från arbetsmaskiner och trafik. I rapporten anges också att trängselavgifter och miljözon på statliga vägar skulle ge störst effekt.⁴

Problemen har lett till att man nu även i Göteborg diskuterar att införa trängselavgifter.

Malmö-Lundregionen

Trängselproblem finns även i Malmö-Lundregionen, och dessa väntas växa i takt med en tilltagande trafik. Enligt Malmö stad kommer trafiken att öka med 25 procent på 10-15 år även om befolkningen inte ökar. Med de planer som finns för att utveckla Malmö, kan trafiken öka med upp till 50 procent.⁵ I Malmö överskrids normerna för kvävedioxidhalterna vid ett 10-tal platser på gatunivå.⁶ Behovet av att med hjälp av trängselavgifter hantera Malmö-Lundregionens trafik problem ökar.

3.3. Erfarenheterna av trängselskatt i Stockholm

Effekterna av trängselskatterna i Stockholm på trafikflödena blev bättre än förväntat, och minskningen har varit förvånansvärt stabil om man tar hänsyn till normala säsongsvariationer. Även efter de förändringar i systemet som skedde i samband med att trängselskatten återinfördes 1 augusti 2007 (t.ex. utvidgade avdragsmöjligheter och sänkta tilläggsavgifter) har skatten alltså en god effekt på framkomligheten.

² Underlagsberäkningar till PROGRESS, Transek 2002

³ Årsrapport luftföroreningar, Mätningar i Göteborgsområdet 2006, Göteborgs Miljöförvaltning 2007

⁴ Hur ska vi klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid, Göteborgs trafikförvaltning 2006

⁵ Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2005-2010, Tekniska nämnden i Malmö stad 2005

⁶ Luftkvaliteten i Malmö 2006, Malmö stads miljöförvaltning 2007.

Enligt utvärderingen av trängselkatteförsöket 2006 minskade utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser 8-12 procent i Stockholms innerstad. Eftersom minskningen skett just i de befolkningstäta delarna av regionen, förväntas förbättringarna på hälsan vara relativt stora.

Utvärderingens expertgrupp summerade erfarenheterna på följande vis:

*”Att införa trängselavgifter i städer ger stora, snabba och kostnadseffektiva effekter jämfört med andra åtgärder. Till skillnad från flera andra möjliga trängselreducerande åtgärder – t ex utbyggnad av infrastruktur – har avgifter dessutom mer positiva effekter för miljö och trafiksäkerhet”.*⁷

De studier som gjorts visar att man med hjälp av trängselavgifter – och utan att nämnvärt öka avgiftsuttaget – radikalt och långsiktigt kan begränsa trängselproblemen i Stockholmsregionen genom att utveckla nuvarande trängselkattesystem så att det blir mera träffsäkert.⁸ En förutsättning för att en sådan lösning ska vara genomförbar och effektiv är dock att beslut om att justera systemet (t.ex. förändra betalstationernas antal och eller placering eller avgifternas nivå och differentiering) kan fattas på ett någorlunda enkelt sätt. Nuvarande ordning, där regeringen och riksdagen i varje sådant fall måste involveras, förhindrar i praktiken att trängselavgifternas fulla potential tas i bruk, vilket bl a illustreras av de prognoser om dramatiskt ökade trängselproblem som tagits fram inom ramen för den s k Stockholmsförhandlingen.

3.4. Klimatberedningen

I sitt slutbetänkande (SOU 2008:24) föreslår regeringens klimatberedning att man som ett led i den svenska klimatpolitiken genomför den typ av förändringar i lagstiftningen som Naturskyddsföreningen föreslagit:

”Trängselkatter syftar inte i första hand till att reducera trafikens klimatpåverkan men ger ett bidrag till att utsläppen av koldioxid minskar. Trängselkatter gör det möjligt att differentiera det pris som sätts på transporter i olika delar av landet. Beredningen är av uppfattningen att de kommuner och regioner som så önskar ska ges möjlighet att införa trängselkatter och ges rätten att besluta om hur intäkterna används.”

⁷ Fakta och resultat från Stockholmsförsöket, Stockholms stads miljöavgiftskansli augusti 2006.

⁸ Se t ex Trafikmässigt optimerade vägavgifter i Stockholm, Transek 2003 http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/SNF_trafikopt_avg.pdf

4. Behov av reformer

4.1. Ändring av regeringsformen för att möjliggöra lokalt och regionalt kontrollerade trängselavgifter

Naturskyddsföreningens förslag: Trängselskatten bör omvandlas till en regionalt och lokalt kontrollerad trängselavgift. För att besluten ska bli bra och ges hög legitimitet bör makten över trängselavgiften i så hög grad som möjligt ligga hos de politiska församlingar som direkt representerar dem som närmast berörs av trängselavgifterna, d.v.s. i kommun- eller landstingsfullmäktige⁹. För att möjliggöra detta krävs en ändring av regeringsformens 8 kap. som ger riksdagen möjlighet att delegera rätt att föreskriva om trängselavgift. Ett förtydligande om att trängselavgifter inte är en skatt bör också föras in.

Det råder bred samstämmighet om att det är olyckligt att trängselavgifter i Sverige till skillnad från i andra länder är att betrakta som en skatt. Som tidigare påvisats har denna omständighet omfattande konsekvenser. Ytterst försvårar den allvarligt möjligheterna att hantera trängselproblemen i storstädernas vägnät.

I regeringsformen 8 kap. 3 § stadgas att ingrepp i enskildas ekonomiska förhållanden, bland annat skatt, meddelas genom lag. Enligt regeringsformen 1 kap. 4 § är det endast riksdagen som stiftar lagar. Av detta följer att alla regler om skatt måste beredas och antas av riksdagen, även detaljer av förhållandevis ringa betydelse.

Gränsdragningen mellan skatt och avgift

Att trängselavgifter endast anses kunna förverkligas i form av skatt har sin grund i förarbetena till regeringsformen och rättspraxis. Vid gränsdragningen mellan skatt och avgift, har stor betydelse lagts vid graden och formen av motprestation. Typiskt sett kan skatt ses som ett tvångsbidrag till det allmänna utan direkt motprestation – den skattskyldige får naturligtvis oftast någon nytta av användningen av skattemedlen, men endast indirekt och inte nödvändigtvis med koppling till det sammanhang i vilket han eller hon betalade skatten. En avgift ska däremot förstås som en betalning för en specificerad motprestation från det allmänna.

I själva verket är denna gränsdragning svår att göra. Således anses t.ex. en förhållandevis högt satt kommunal avgift för bygganmälan inom detaljplan inte vara en skatt, trots att fastighetsägaren redan har en uttalad rätt att bygga enligt detaljplan. Vari motprestationen skulle bestå i detta fall är oklart.

⁹ I vissa län har regionfullmäktige temporärt övertaget landstingsfullmäktiges funktion.

Ett annat omdiskuterat exempel är parkeringsavgifterna, som i likhet med trängselskatten syftar till att reglera lokala trafikförhållanden. Parkeringsavgifter betalas även av andra än kommunens invånare – vilket strider mot kommunallagen. Parkeringsavgifterna har inte någon direkt koppling till kommunens kostnader och intäkterna kan fritt användas av kommunen. Förklaringen till att kommunerna trots detta kan ta ut parkeringsavgifter är att den lagstiftning avgifterna baseras på kom till redan 1957, d.v.s. innan den nu gällande regeringsformen trädde i kraft 1974. Därför bestämmer kommunerna själva över parkeringsavgifterna, inklusive hur intäkterna används.

Effekterna av att trängselavgifter regleras som skatt

Uppenbarligen finns det ett utrymme för godtycke när det gäller gränsdragningen mellan skatt och avgifter. Beträffande trängselavgifterna har gränsdragningen stor praktisk betydelse.

Att trängselskatten är en skatt och inte en avgift innebär att riksdagen inte kan delegera uttag av trängselavgifter vare sig till regeringen eller till landsting och kommuner. Varje gång ett beslut ska tas om trängselskatt, måste riksdagen bereda och lagstifta om saken. Redan under den korta tid trängselskatten existerat, har riksdagen vid upprepade tillfällen varit tvungen att ta ställning till lagändringar om bl.a. betalstationernas placering, betalningsfristernas längd, expeditionsavgiftens storlek, definitioner av undantag och utformningen av besvärregler. Att det ofta varit bråttom har inte direkt underlättat beslutsprocessen.

Ett lika allvarligt problem är att förhållandet att kontrollen över trängselskatten lagts på nationell nivå av många upplevs som illegitimt, då trängselskatten uppfattas som en lokal eller regional fråga. Detta gäller inte minst makten över intäkterna, som är en avgörande fråga för många. Det går vare sig formellt eller i praktiken att garantera att intäkterna från trängselskatten återförs till den berörda regionen eller kommunen.

Hösten 2007 överlämnades en expertrapport till Grundlagsutredningen, där man diskuterade en ändring i regeringsformen som skulle medge att kommuner föreskriver om trängselskatt.¹⁰ Den valda lösningen skulle med andra ord göra det möjligt för riksdagen att delegera skatten till kommunerna, vilket är positivt. Den förordade lösningen innebär dock avsevärda avsteg från skattelagstiftningens generella struktur; kommuner handhar inte idag skatt annat än själva fastställandet av den kommunala inkomstskatten. Att låta kommuner handlägga skatt skulle innebära ett betydande avsteg från gällande ordning.

Ett annat problem med expertgruppens lösning har att göra med skattelagstiftningens formalia. Med skatterubriceringen följer en lång rad regler. En mängd förfaranderegler måste följas, höga krav på dokumentation måste efterlevas, handlingar ska kunna beställas fram, stränga regler för att efterge krav kvarstår. Därmed förhindras värdefulla möjligheter att förenkla ett avgiftssystem. Ett exempel är att man genom att undanta 2-4 avgiftsbelagda passager per fordon per månad skulle

¹⁰ Rapport från Grundlagsutredningens expertgrupp om normgivningsmakten, 2007-10-25

kunna undanta ett stort antal tillfälliga besökare vilket i sin tur skulle kunna minska kostnaderna och administration betydligt utan att avgiftssystemets syfte eller legitimitet nämnvärt skulle påverkas. En sådan lösning är möjlig i en avgiftslösning men rimmar illa med gängse syn på skatter.

En annan del av problematiken gäller syftena med trängselskatt/trängselavgift. Huvudsyftet med skatter är i de allra flesta fall att driva in pengar till stat och kommun. I ett sådant sammanhang är det avgörande att indrivningen är effektiv, rättvis och rättssäker. Huvudsyftet med trängselavgifter är dock *inte* att driva in pengar till det allmänna utan att begränsa trängselproblemen på vägarna. Det betyder att kraven på den formella hanteringen inte nödvändigtvis behöver vara lika hårda på en trängselavgift som på en trängselskatt. En parallell kan göras med hastighetsövervakning – det är inte nödvändigt att varje hastighetsöverträdelse bestraffas för att syftet med hastighetsregleringen (= lägre farter och förbättrad trafiksäkerhet) ska uppnås.

I ett trängselavgiftssystem ska hundratusentals beslut om avgifter tas varje dag. En avgiftslösning förenklar hanteringen av dessa beslutsmassor påtagligt jämfört en skattelösning.

Ändringar i grundlagen

Effektivitetsvinsterna med en avgiftslösning skulle med andra ord vara betydande. För detta krävs endast en mindre ändring av regeringsformen. Sedan 1990 har det i genomsnitt genomförts mer än en ändring i regeringsformen per år. Även förslaget från Grundlagsutredningens expertgrupp kräver en grundlagsändring, vilket betyder att beslutet måste tas vid två tillfällen i riksdagen med ett val i mellan. En sådan ändring kan tidigast träda ikraft i januari 2011.

I Naturskyddsföreningens förslag till ändring av regeringsformens 8 kap. 9 § har valts en mycket tydlig skrivning avsedd att undvika vidare osäkerheter om trängselavgifters status.

Som ett nytt tredje stycke skrivs in att riksdagen kan besluta att rätten att föreskriva om trängselavgifter kan delegeras till kommuner och landsting. Sannolikt skulle det vara tillräckligt att nämna kommuner, eftersom även landsting räknas som kommunala organisationer i lagstiftningen. Men för tydlighetens skull skrivs det ut att även landsting ska kunna komma ifråga som avgiftsmyndighet.

Förslaget inskränker inte formerna för delegationen utan denna delegation kan antingen regleras direkt i lag eller, under vissa villkor, överlåtas till regeringen.

Vidare skrivs det in en legaldefinition i samma stycke, som klart säger att trängselavgifter inte ska anses som skatt. Orsaken till den valda konstruktionen är att de uttalanden som gjorts i förarbetena till regeringsformen och i praxis utgör kraftfulla tolkningsdata, som inte utan vidare låter sig ändras. Ett uttalande i motiven vore att föredra ur ett systematiskt perspektiv, men risken för en fortsatt osäkerhet i frågan är så pass stor att en skrivning direkt i grundlag är motiverad.

4.2. En ny lag om trängselavgifter

Naturskyddsföreningens förslag: En ny lag om trängselavgifter ersätter lagen om trängselskatt. Den nya lagen ger landsting rätt att besluta om införande av trängselavgift, systemens tekniska uppbyggnad (inklusive placeringen av betalstationer), avgifternas storlek och eventuella differentiering liksom om avgiftsbelagda tidsperioder.

Därutöver ges regeringen rätt att, om en enskild kommun eller en grupp av kommuner så begär, tillåta att trängselavgift införs på motsvarande villkor som gäller för landsting.

En förnyad reglering av trafikavgifter gör det nödvändigt med en helt ny lag, eftersom det rör sig om en fundamental ändring av skatt till avgift med delegation av föreskriftsrätt. Både rubricering och lagstiftningsteknik måste ändras.

Med de tillägg i regeringsformens 8 kap. som skisserats i föregående avsnitt, öppnar sig möjligheter att decentralisera beslutsfattande och föreskriftsrätt. Riksdagen behöver inte längre ta ställning till beslut om att införa trängselavgifter eller genomförandeföreskrifter. Denna ändring bör följas upp med en ny lag om trängselavgifter, där föreskriftsrätt i allt väsentligt överläts till det landsting eller den kommun som inför trängselavgifter. Vissa frågor bör dock fortfarande regleras i lag, som formerna för beslut om införande och undantag för vissa fordon. Dessutom bör en regel som underlättar nödvändiga installationsarbeten införas.

Införande av trängselavgifter

Naturskyddsföreningen föreslår att en ny lag om trängselavgifter inleds med en bestämmelse som reglerar införandet.

I remissversionen föreslog Naturskyddsföreningen att endast de tre storstadsregionerna skulle ges en självständig rätt att införa trängselskatt. Storstadsregionerna består av många, ofta geografiskt små kommuner vars trafiksystem är stark sammanknutna. Mot denna bakgrund bedömdes landstingen i de tre storstadslänen, enligt remissversionen, vara den nivå som är bäst lämpad att hantera trängselavgifter. För detta talar även att landstingen är huvudmän för kollektivtrafiken.¹¹

Givet de omfattande trafikrelaterade problem storstadsregionerna lever med är diskussionen om trängselavgifter i första hand, möjligen enbart aktuell i dessa tre landsting. Flera remissinstanser har samtidigt invänt mot att vissa landsting särskilt pekats ut. Föreningen finner att det

¹¹ I lagförslaget har landstingsbeteckningarna använts, eftersom de regionbeteckningar som används för Skåne-regionen och Västra Götalandsregionen är en del av de försök som reglerats i lagen (1996:1414) om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning. Enligt denna lag löper försöksverksamheten ut 2010. Även under den tid som regionbeteckningen används, är emellertid lagstiftning där den gamla landstingsbeteckningen används tillämplig, och givet att Naturskyddsföreningens förslag siktar på ett genomförande efter försöksverksamhetens slut, bör landstingsbeteckningen användas.

egentligen inte finns några starka skäl för den begränsning remissversionens förslag innebär. I fallet Göteborg – till vars trafiksystem även delar av Hallands län måste räknas – kan en generell reglering öka tydligheten kring beslutsprocessen.

När det gäller kommuner, anser Naturskyddsföreningen fortsatt att det inte är självklart att en enskild kommun själv ska kunna besluta om att införa trängselavgifter. Genom en ordning där regeringens tillstånd är nödvändigt garanteras att såväl omkringliggande kommuners intressen som nationella hänsyn beaktas.

En särskild regel har skrivits in för det fall landsting väljer att inte införa trängselavgifter, trots att behov finns. I dessa fall bör kommuner inom samma län ha en sekundär rätt att ansöka hos regeringen om att införa trängselavgift. En möjlighet för flera kommuner att samordna sig inför en ansökan om att införa trängselavgift har också skrivits in för att åstadkomma en flexibilitet i lagen.

I samtliga förekommande fall bör det vara fullmäktige som tar beslut om att ansöka och införa trängselavgifter. Beslut skall inte kunna delegeras till nämnd. Om flera landsting eller kommuner ansöker, skall naturligtvis samtliga berörda fullmäktige stå bakom beslutet.

En annan förutsättning för införande av trängselavgift är att den är utformad på ett sätt som tydligt syftar till förbättrad framkomlighet i vägtrafiken, minskad miljöpåverkan eller förbättrad trafiksäkerhet. Trängselavgifter som inte innebär väsentliga förbättringar inom åtminstone något av dessa områden bör kunna upphävas efter överklagande i domstol. En avgift som till övervägande delen har ett fiskalt syfte bör inte komma till stånd med stöd av trängselavgiftslagen.

En remissinstans nämner relationen mellan trängselavgifter och de vägavgifter som regleras i EUs sk Eurovignett-direktiv. I detta direktiv anges dock specifikt att lokala trängselavgifter kan tas ut parallellt med t ex km-skatt för tung trafik.

Föreskriftsrätt

Naturskyddsföreningen finner att den myndighet som står för genomförandet och administrationen av trängselavgift, också till allra största delen bör ha föreskriftsrätten, det vill säga rätt att besluta om avgiftsnivåer, avgiftszonens avgränsning, teknik, undantag från eller differentiering av avgiften beroende på t.ex. fordons miljöprestanda m.m. Denna ståndpunkt har såväl principiell som praktisk grund. När det gäller trängselavgifter bör befogenheterna till så stor del som möjligt följa ansvaret. Det minskar risken för politiska låsningar mellan myndigheter och gör det enklare att ändra i föreskrifterna när så behövs.

Naturskyddsföreningen är vidare av den uppfattningen att en delegerad föreskriftsrätt inte motverkar standardisering, samarbete och teknikutveckling. Efter hand som fler myndigheter i Sverige inför trängselavgifter, kommer behovet av samarbete och översättbarhet mellan systemen att bli påtagligt. Det finns dock ingen anledning att tvinga på aktörerna sådana regler i för tid; risken är tvärtom att detaljerade regler om utformning i lag hämmar utvecklingen och skapar inlåsnings effekter. Denna uppgift bör istället lämnas till de myndigheter som inför trängselskatter.

I förslaget markeras en skillnad mellan viktigare och mindre viktiga beslut. Viktiga beslut – som till exempel gäller avgiftsnivåer och undantag – fattas av fullmäktige och kan överklagas genom lagens besvärsmåttbestämmelser. Övriga beslut bör kunna överlåtas till nämnd och endast omfattas av laglighetsprövning enligt kommunallagen.

Intäkter och kostnader

Beslutanderätt om användningen av intäkter från trängselavgifter tillfaller den myndighet som ansvarar för trängselavgiften. Hur intäkterna används bör vara en politisk fråga, som bör ingå i den lokala eller regionala demokratiska processen. På det viset kan också väljarna avkräva politiker ansvar för tagna beslut, vilket lägger en god grund för långsiktig legitimitet.

Att öronmärka intäkterna för ett specifikt syfte avviker från svensk tradition och riskerar att bli skenbar. Om intäkterna öronmärks för t.ex. kollektivtrafik eller vägbyggen, leder detta rimligen till att de ordinarie anslagen till dessa områden minskas.

Hur kostnader och intäkter fördelas i det fall flera kommuner och/eller landsting samverkar bör regleras i avtal mellan dessa parter.

Undantag

Ett fåtal frågor bör avgöras i lag och inte delegeras. Ett sådant är undantag från trängselavgifter för diplomatfordon, utryckningsfordon och handikappfordon. Undantag för diplomatfordon finns i gällande trängselskattelag och följer av internationella konventioner om diplomatisk immunitet.

Det finns även starka skäl att undanta utryckningsfordon.

Fordon som används av människor med rörelsehinder bör undantas även i fortsättningen enligt lag. Ansökan kan göras av dem som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Möjligheten att undanta två bilar när det finns synnerliga skäl skall finnas även i trängselavgiftslagen, för till exempel föräldrar till rörelsehindrade barn.

Orsaken till att undantaget kopplats just till rörelsehinder är framförallt svårigheterna att hitta en lämplig regelkonstruktion som fungerar i andra ömmande fall. Med den föreslagna konstruktionen finns det dock inget som hindrar avgiftsmyndighet från att införa egna undantag från trängselavgift, till exempel befrielse vid andra typer av handikapp än rörelsehinder, som svårartad infektionskänslighet.

Inga ytterligare undantag bör lagregleras utan kan införas i den mån den ansvariga myndigheten finner detta möjligt. Det kan t.ex. gälla s.k. miljöbilar eller bussar i linjetrafik. Ju fler undantag som regleras, desto mer komplicerade måste avgiftssystemen göras och desto högre blir kostnaderna. Omfattande undantag riskerar dessutom att undergräva den trängseldämpande effekten av trängselavgiften.

Besvärregler

Beslut att införa trängselavgifter bör vara överklagbart. En särskild grund för överklagande bör vara om avgiftssystemet ifråga kommer att vara tillräckligt effektivt för att nå syftet att förbättra framkomlighet, minskade miljöproblem eller förbättrad trafiksäkerhet. En samlad bedömning av dessa aspekter åsyftas, i första hand för att säkerställa att trängselavgifter inte införs på ett sätt som innebär att det fiskala syftet att maximera intäkter går ut över effektiviteten i systemet.

Om det finns skäl att anta att ett avgiftssystem i ett landsting eller en kommun inte kommer att förbättra tillståndet i någon av de uppräknade aspekterna, bör det kunna undanröjas genom överklagande av Vägverket eller berörda kommuner. Med berörda kommuner avses i första hand kommuner inom avgiftszonen, men även andra kommuner i samma län och kommuner som gränsar till kommun som ligger inom avgiftsbelagd zon bör komma ifråga.

Även de viktigaste besluten om utformningen av trängselavgift bör kunna överklagas med hänvisning till syftena. Därför har överklaganderätt knutits till en uppräknad av de viktigaste besluten i förslagets 3 § 1 stycke.

Viktiga grunder för domstolens bedömning av ett avgiftssystem är beräkningar av hur det överklagade avgiftssystemet påverkar trafikflöden, hastigheter, luftkvalitet och trafiksäkerhet.

När det gäller bedömningen av trafikflödespåverkan bör särskilt påverkan på de mest belastade vägsträckorna under högtrafiktid vara avgörande. En beräknad minskning av flödet på de viktigaste av dessa sträckor under avgiftstid med 10-15 procent bör anses tillräckligt. När det gäller effekten på hastigheter, bör särskild vikt läggas vid beräknade förbättringar av hastigheterna vid trafikens maxtimmar på de punkter i vägsystemet som där risken för köbildning bedöms som störst.

Vid bedömningen av trängselavgifters påverkan på den lokala luftföroreningssituationen, är det viktigt att avgiftssystemet totalt sett innebär en förbättring av luftsituationen för så många människor som möjligt. Avgiftssystemet får under inga omständigheter resultera i att trafikflödena ändras på ett sådant sätt att ytterligare överskridanden av miljö kvalitetsnormer uppträder.

Vad gäller trafiksäkerhetsaspekten gäller generellt att färre bilresor leder till färre olyckor, men att högre hastigheter leder till fler. Denna aspekt kan således vara svår att bedöma på förhand, och därför bör domstolen i första hand bedöma om avgiftssystemets beräknade förändring av trafikflödena orsakar ett stort antal påtagliga problem – till exempel smitvägar på tidigare låg- eller ofrafikerade smågator eller liknande.

Vidare bör miljödomstolen vara första instans för överklagande av beslut enligt denna lag. Skälet är att miljödomstolar inom kort kommer att handha såväl planärenden som miljöärenden, och därför rimligen bör vara bättre skickade än andra domstolar att bedöma frågor om trafik, miljö och planering. Experter på miljöfrågor och stadsplanering kommer att finnas bland domstolarnas miljøråd och sakkunniga. Miljööverdomstolen bör vara slutinstans.

Genomförande

Avgiftsmyndigheten skall ha rätt att uppföra nödvändiga anläggningar och installationer för att kunna ta ut trängselavgifter. I många fall krävs inte bygglov eller andra tillstånd för att bygga betalstationer, uppföra skyltar och liknande. Men regeln har ändå sitt berättigande eftersom de fysiska installationerna i vissa fall kan bli ett slagträ i lokalpolitiken på så sätt att en kommun som fått överklagande mot trängselavgifter avvisade kan obstruera införandet genom att till exempel vägra att medge bygglov.¹²

Samtidigt är det naturligtvis viktigt att inte installationer görs på ett ofördelaktigt sätt, genom t.ex. uppförande av betalstationer mitt i kulturhistoriskt känsliga miljöer. Naturskyddsföreningen anser dock att landstingen kan väntas vara lyhörda inför kommunala önskemål, bland annat på grund av den traditionellt starka kopplingen mellan kommunernas ledningar och landstingsfullmäktige. Den korrekta avvägningen bör därför vara att avgiftsmyndigheten endast har rätt att uppföra *nödvändiga* anläggningar och installationer, och att kommuner har rätt att föra fram invändningar vid ett obligatoriskt samråd.

Ytterligare en viktig detalj har reglerats i lagen, nämligen att avgiftsmyndigheten skall ha rätt att ta del av personuppgifter ur vägtrafikregistret, vilket behövs för att debitera fordonsägare. Skrivningen innebär dels att det skall vara tillåtet för avgiftsmyndigheten eller det organ som myndigheten väljer att hantera personuppgifter ur registret; dels att Vägverket skall överföra registeruppgifter löpande till avgiftsmyndighet utan kostnader.

Övergångsbestämmelser

Ett särskilt problem kan uppstå i Stockholm om en ny lag om trängselavgifter antas samtidigt som den gamla lagen om trängselskatter upphävs. Det kan då uppstå en lucka mellan det att den nya lagen träder i kraft och landstinget i Stockholm (alternativt Stockholms stad) använder sin föreskrivningsrätt och tar över pålagans alla praktiska delar. Därför bör det i övergångsbestämmelserna skrivas in att den gamla lagen om trängselskatt kan gälla ännu ett tag, till dess ett övertagande praktiskt sett är möjligt. Detta kan ske genom att regeringen beslutar om när den gamla lagstiftningen skall upphöra.

¹² Vid införandet av trängselskatterna i Stockholm uppkom en sådan fråga vid byggande av betalstationer på de broar som gränsade till grannkommunen Solna, där den rådande majoriteten var kritiskt inställd till skatten. Kommunen försökte då hävda att betalstationerna var olagliga, eftersom broarna samägdes av Solna och Stockholms kommuner. Solna hade ingen framgång med sina invändningar, men situationer kan uppkomma i framtiden när ett landsting ska bygga betalstationer m.m. på en kommuns landområde.

Angående behov av översyn av lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m.

Rätten för kommuner att ta ut parkeringsavgifter skulle kunna användas för att främja en bättre miljö. I en rapport till regeringen¹³ visar Vägverket att den utbredda användningen av dubbdäck är den kanske mest väsentliga förklaringen till de höga partikelhalterna i våra tätorter. Det bästa styrmedel för att komma tillrätta med problemet som Vägverket identifierar i sin rapport är att differentiera parkeringsavgiften så att bilar med dubbdäck tvingas betala en högre parkeringsavgift. Denna åtgärd skulle vara enkel att genomföra och bedöms ha mycket god effekt.

I relation till regeringsformens bestämmelser är det emellertid svårt att dra annan slutsats än att den lag som reglerar de kommunala parkeringsavgifter (Lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m.) strider mot regeringsformen. Det innebär i sin tur att riksdagen inte har möjlighet att justera lagen så att det blir möjligt att differentiera parkeringsavgifterna i syfte att minska partikelhalterna i tätortsluften.

Naturskyddsföreningen lämnar inte något förslag i detta avseende men vill på detta sätt uppmärksamma lagstiftaren på dilemmat.

¹³ Åtgärder för att minska partikelemissionerna från slitage och uppvirvling från vägtrafiken. Vägverket 2007-03-22

5. Ikraftträdande

Ändringen i regeringsformen måste ske genom två beslut i riksdagen med ett riksdagsval emellan. Det betyder att ett första beslut bör tas i kammaren innan valet 2010, och upprepas tidigast under hösten 2010. Tidigaste datum för ikraftträdande den 1 januari 2011.

Den nya lagen om trängselavgifter kan antas genom enkelt majoritetsbeslut i riksdagen. Det naturliga är att den träder ikraft samtidigt med grundlagsändringen. Eftersom trängselavgift, enligt den nya lagen, måste beslutas av landstingskommun eller kommun, bör trängselskattelagen inte avskaffas förrän vid utgången av 2012. En sådan ordning gör det möjligt att "fasa in" nuvarande trängselskatt i Stockholm i ett nytt regionalt kontrollerat trängselavgiftssystem.

Bilaga 1

Utdrag ur riksdagsprotokoll från 16 juni 2004 då lagen om trängselskatt godkändes¹⁴:

Lars Gustafsson (kd):

Om en kommun eller region vill förbättra miljön och finansiera en förbättrad infrastruktur och utvecklad kollektivtrafik genom att använda trängselavgifter bör kommuner och regioner ha rätt att själva besluta om införandet av sådana avgifter för biltrafiken.

Detta kan exempelvis ske i samband med genomförandet av större infrastrukturprojekt som förbättrar storstadstrafiken som helhet. En förutsättning för trängselavgifter är att de medel som inkommer ska stanna i regionen liksom att kostnaderna för systemets införande bärs av kommunen eller regionen.

Vid införande av trängselavgifter är den kommunala självstyrelsen central. Trängselavgifter ska beslutas av en kommun eller region.

Roger Tienfensee (c):

Beslut om ekonomiska styrmedel i Stockholm ska beslutas av de förtroendevalda som stockholmarna själva har valt. Det är ett lokalt problem, och beslut ska fattas lokalt.

Det är orimligt att lägga den typen av beslut här i Sveriges riksdag. För vad händer om man inser att man behöver ändra tiden när taxorna ska tas ut? Vad händer om man vill ändra nivåerna? Jo, då måste det till ett nytt riksdagsbeslut. Det tycker jag praktiskt är ett otroligt trögt system.

Gunnar Andrén (fp):

Varje kommun som så önskar skall ha rätt att införa trängselavgifter för att stimulera ökat nyttjande av kollektivtrafik och att begränsa biltrafiken.

Utdrag ur särskilt yttrande till Skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU35 om lag om trängselskatt av **Marie Engström (v)** och **Gunnar Goude (mp)**:

Det finns ett stort behov av förändringar som gör det möjligt för lokala och regionala beslutsfattare att ha det avgörande inflytandet över avgiftssystemen både vad gäller avgifternas införande, avgiftssystemens utformning, snabba justeringar av avgifterna och intäkternas användning. I det syftet bör grundlagen ses över.

¹⁴ Skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU35, riksdagens protokoll 2003/04:129

Bilaga 2

Sammanställning av remissinstanser och remissvar

Remissinstans	Ej svarat	Avstår	Synpunkter i sammanfattning
1. Stockholms läns landsting		X	
2. Skåne läns landsting	-		
3. Västra Götalands läns landsting	-		
4. Hallands läns landsting	-		
5. AB Storstockholms Lokaltrafik		X	
6. Skånetrafiken	-		
7. Västtrafik AB	-		
8. Boverket		X	
9. Skatteverket		X	
10. Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS)	-		
11. Naturvårdsverket			Håller med om att trängselavgifter bör utformas utifrån vad som är bäst för miljö, hälsa och framkomlighet. Intäkterna bör återföras till regionen utan öronmärkning.
12. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)			Anser att samtliga landsting, kommuner eller grupper av kommuner bör tillåtas införa trängselavgifter i enlighet med förslaget. Avgiftsintäkter bör kopplas till trafikåtgärder, t ex förbättrad kollektivtrafik.
13. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)		X	
14. Vägverket	-		
15. Länsstyrelsen i Stockholms län	-		
16. Länsstyrelsen i Skåne län	-		
17. Länsstyrelsen i Hallands län		X	
18. Länsstyrelsen i Västra Götalands län			Anser att trängselavgifter bör ses som en lokal/regional angelägenhet i första hand, och att intäkterna bör användas lokalt, främst för att bygga ut kollektivtrafiken. Vill att gränsdragningen mellan skatt och avgift tydligare fastställs. En ny lag om trängselavgifter bör göras generell och ge alla landsting befogenhet att ta ut trängselavgifter.
19. Sveriges Kommuner och Landsting		X	
20. SLTF	-		
21. Landsorganisationen (LO)	-		
22. Stockholms Handelskammare	-		
23. Sydsvenska Industri- och Handelskammaren			Välkomnar föreningens initiativ och instämmer i huvudsak förslagen. Vill ge alla landsting rätt att införa trängselavgifter. Enskilda kommuner bör däremot inte ges beslutanderätt över trängselavgifter. Anser att intäkterna bör användas för att utveckla kommunikationerna. Instämmer i att avgiften inte bör få tas ut i fiskalt syfte. Avgifternas storlek bör varieras i förhållande till de negativa externaliteterna.
24. Västsvenska	-		

	handelskammaren			
25.	Motormännens Riksförbund	-		
26.	Gröna Bilister	-		
27.	Socialdemokraterna	-		
28.	Moderata samlingspartiet	-		
29.	Centerpartiet	-		
30.	Folkpartiet liberalerna	-		
31.	Kristdemokraterna	-		
32.	Vänsterpartiet	-		
33.	Miljöpartiet de gröna	-		
34.	Riksdagens skatteutskott	-		
35.	Riksdagens trafikutskott	-		
36.	Riksdagen miljö- och jordbruksutskott		X	
37.	Stockholm stad	-		
38.	Göteborgs stad	-		
39.	Malmö stad	-		
40.	Lunds kommun		X	
41.	Kungsbacka kommun		X	
42.	Lidingö stad	-		
43.	Solna stad	-		
44.	Stockholms universitet	-		
45.	Göteborgs universitet	-		
46.	Kungliga Tekniska Högskola			Anser att det remitterade förslaget är väl genomtänkt och balanserat. Genom att lokala organ får ansvar för både kostnader och utformning och dessutom kan disponera överskott ökas möjligheterna att skapa genomtänkta trängselavgiftssystem med lokal acceptans som är väl integrerade i den lokala transportplaneringen.
47.	Lunds Tekniska Högskola	-		
48.	WSP Analys & Strategi AB	-		
49.	Trivector AB	-		
50.	Grundlagsutredningen		X	
51.	Kammarrätten i Göteborg	-		
52.	Miljödomstolen i Stockholm		X	
53.	Sveriges Åkeriföretag			Stödjer tanken på att trängselskatten omvandlas till en trängselavgift, men vill inte att makten över systemen delegeras till kommuner eller landsting.
54.	Nature Associates			Anser att landsting inte bör ges beslutanderätt över trängselavgifter utan förordar två andra möjligheter: 1/ Att riksdagen på begäran av en eller flera (primär-)kommuner ges rätt att införa trängselavgifter eller 2/ att kommuner ges generell rätt att göra det. Att en avgift påtagligt skulle öka framkomligheten bör räcka – med den föreslagna formuleringen krävs att även trafiksäkerheten och miljöproblemen minskar. Om något villkor införs bör det vara att avgiften ska vara samhällsekonomiskt lönsam.
55.	Lagrådet		X	