

## Motion till riksdagen 2005/06:K298

av Karin Svensson Smith m.fl. (-, fp, c)

# Kommunernas möjligheter att komma till rätta med trafikproblemen

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om behovet av en översyn av regeringsformen i syfte att möjliggöra införande av trängselavgifter där lokala och regionala beslutsfattare även formellt ges ett avgörande inflytande över införande, utformning, justering och avskaffande av trängselavgifter liksom över de ekonomiska förutsättningarna.

## Motivering

I syfte att mera effektivt hushålla med våra gemensamma resurser har riksdagen vid flera tillfällen uttalat sig för att infrastrukturplaneringen skall utgå från den s.k. fyrstegsprincipen. En grundtanke är att problem med framkomlighet, säkerhet inom trafiken m.m. i första hand bör lösas med åtgärder som dels kan påverka transportbehovet och val av transportsätt, dels ge ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät.

Köer i vägnätet är ett mycket stort problem i alla större städer, världen över. I Stockholm beräknas köproblemen i trafiken orsaka samhällsekonomiska förluster på i storleksordningen 5–8 miljarder kronor per år. En rad studier av trafiken i Stockholm och andra storstäder runt om i världen har samtidigt visat att det inte är praktiskt möjligt att lösa problem med bilköer enbart genom utbyggnader av infrastrukturen eller ökade satsningar på kollektivtrafik. Vill man på allvar hantera storstädernas bilköer är någon form av avgifter som dämpar trafiken på de vägsträckor och under de perioder på dygnet då köerna uppstår nödvändiga.

Två andra storstäder – Singapore och London – har under senare år konkret visat att de marknadsekonomiska teorierna rätt tillämpade på ett snabbt och förhållandevis enkelt sätt kan radikalt minska problemet med bilköer. De

### Fel! Okänt namn på

positiva erfarenheterna har lett till att införande av trängselavgifter nu diskuteras även i en rad andra storstäder.

Den nya lagstiftningen om trängselskatter är enligt vår uppfattning inte någon lämplig långsiktig lösning på frågan hur vi på ett bra sätt kan utnyttja ekonomiska styrmedel för att minska problem med bilköer och därmed trängsel, stress, förseningar och miljöbelastning. De flesta av bristerna har på ett eller annat sätt sin upprinnelse i regeringsformens regler, som innebär att den här typen av styrande pålagor anses vara en skatt. Några negativa konsekvenser är följande:

1. Besluten måste in i minsta detalj, inklusive marginella justeringar av avgiftsnivåer eller -perioder, fattas av riksdagen.
2. Berörd/-a kommun/-er och/eller landsting/region har formellt inget inflytande över systemet och kan t.ex. inte vare sig besluta om införande eller avskaffande.
3. Intäkterna från systemet kan återföras till den berörda regionen först efter särskilt beslut av riksdagen.
4. Det är inte möjligt att differentiera avgiften för att stimulera bilisterna att välja t.ex. den hanteringsmässigt billigaste och säkraste betalformen.

Lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats m.m. ger enskilda kommuner möjlighet att, i princip utan några begränsningar, ta ut parkeringsavgifter ”för att reglera trafiken”.

Parkeringsavgifterna är ett flitigt använt och väl fungerande medel att reglera trafiken i våra större städer. Besluten om avgifterna ligger helt och hållet hos kommunerna, som också har möjlighet att använda avgiftsintäkterna fritt. Några begränsningar när det gäller att t.ex. avgiftsbelägga invånare i andra kommuner finns inte. I storstäderna ger parkeringsavgifter mycket stora intäkter, i Stockholm över en kvarts miljard per år eller motsvarande 50 öres påslag på kommunalskatten. Med nuvarande regeringsform skulle det inte vara möjligt för riksdagen att ge kommunerna rätt att ta ut parkeringsavgifter. För att införa parkeringsavgifter skulle det sannolikt krävas att riksdagen fattade detaljerade beslut om avgifter och klockslag för varenda kommunal parkeringsplats i landet.

En annan parallell är de vägtullar som tas ut på Öresundsbron. I detta fall styr det ansvariga brobolaget över taxepolitikens mera detaljerade utformning, utan att några politiska instanser behöver kopplas in. Intäkten stannar hos brobolaget.

Regeringsformens nuvarande regelverk innebär, enligt vår uppfattning, att förutsättningarna för beslut om att ta ut avgifter för att hantera trängselproblem i trafiken är helt orimliga. 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. Regelverket måste också medge snabba justeringar av avgiftsnivåer.

Exakt hur ett system för beslut om trängselavgifter bör se ut måste noga avvägas. Vägtrafiken är inte bara lokal utan även regionala och nationella

**Fel! Okänt namn på**

intressen måste vägas in. Besluten bör därför sannolikt inte ensidigt och fullt ut överlåtas på enskilda kommuner. Någon form av sammanjämkning där lokala, regionala och nationella intressen ges formella möjligheter till ett rimligt inflytande krävs troligen.

Konsekvenserna av ett avsteg från nuvarande principer för beslut om skattelikhande pålagor måste också noga analyseras innan några beslut fattas.

Stockholm den 27 september 2005

*Karin Svensson Smith (-)*

*Lennart Fremling (fp)*

*Sven Bergström (c)*