



Trängselskatt

Till skatteutskottet

Skatteutskottet har beslutat att bereda bl.a. trafikutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 2003/04:145 om trängselskatt jämte följdmotioner i de delar som berör utskottets beredningsområde.

I sitt yttrande tar trafikutskottet främst upp propositionens yrkande 1 Lag om trängselskatt och följdmotionerna i relevanta delar. Vidare behandlas följande motionsförslag om trängselavgift från allmänna motionstiden år 2003 som har remitterats till trafikutskottet och som med detta yttrande överlämnas till skatteutskottet:

- 2003/04:T326 av Ewa Björling (m)
- 2003/04:T461 av Stefan Attefall m.fl. (kd) yrkande 8
- 2003/04:T462 av Björn Hamilton (m)
- 2003/04:T470 av Karin Pilsäter och Mia Franzén (fp) yrkande 3
- 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 25
- 2003/04:T560 av Johny Gylling m.fl. (kd) yrkande 9
- 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 25
- 2003/04:N341 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m) yrkande 5

Sammanfattningsvis föreslår trafikutskottet att regeringens proposition i dess helhet tillstyrks av skatteutskottet. Här behandlade motionsyrkanden bör avstyrkas. Till yttrandet har fogats en avvikande mening.

Utskottets överväganden

Propositionen

I propositionen föreslås en lag om trängselskatt. Lagen är utformad så att den kan tillämpas generellt. Inledningsvis kommer den emellertid att tillämpas

endast vid passage av vissa angivna betalstationer i Stockholms innerstad, och särreglerna härför finns införda i en bilaga till lagen.

Skatteplikt skall gälla för sådan bil som enligt definition i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner är införd i vägtrafikregistret eller som brukas med stöd av saluvagnslicens. Skatteplikten omfattar inte bil vars ägare är undantagen från skattskyldighet enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall, bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret, taxibil samt buss med en totalvikt av minst 14 ton.

Undantag från skatteplikt medges för bil som person, som har beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade, anger i särskild ansökan, liksom för bil med en totalvikt som understiger 14 ton och som används för färdtjänst. Undantag för mindre förorenande bilar, dvs. sådana bilar som är utrustade med teknik för drift med elektricitet, alkohol eller med annan gas än gasol, införs när EG-kommissionen har lämnat ett godkännande om sådan skattelättnad enligt bestämmelserna om statligt stöd.

Skattskyldig är ägaren av bilen. Skattskyldigheten inträder när bil brukas vid passage av en betalstation. Närmare bestämmelser om var och när skatt skall tas ut samt skattens storlek anges i bilagan till lagen. Denna bilaga avser Stockholms kommun. Ett beskattningsbeslut fattas för varje bil per kalenderdygn. I lagen finns vidare bestämmelser om bl.a. betalningstid, expeditionsavgift, tilläggsavgift samt omprövning, överklagande och verkställighet.

Vidare föreslår regeringen vissa ändringar i lagen om allmän kameraövervakning, sekretesslagen, lagen om allmänna förvaltningsdomstolar, inkomstskattelagen och lagen om vägtrafikregister.

Dessutom föreslås att regeringen skall få ingå avtal med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting om ersättning från staten för kostnader som kommunen och landstinget har för försöket med trängselskatter i Stockholm.

Lagen om trängselskatt – utom dess bilaga – och övriga lagförslag föreslås träda i kraft den 1 januari 2005 och gälla tills vidare. Bilagan till lagen om trängselskatt föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer och gälla till och med utgången av juli 2006.

En utvärdering av effekterna av trängselskatten i Stockholms kommun kommer att genomföras under försöksperioden.

Utredningsarbeten m.m. avseende trängselavgifter

Några resultat av de kommittéer m.m. som tidigare har behandlat frågan om vägavgifter eller motsvarande – men som inte har lett till någon lagstiftning – är följande.

- Storstadstrafikkommitténs betänkanden, däribland delbetänkande Storstadstrafik 3 Bilavgifter (SOU 1989:43).
- Regeringskansliets (Kommunikationsdepartementet) promemoria Lag om vissa vägtullar i Stockholms län (Ds 1993:52), som avsåg ett finansierande vägtullssystem.

- Vägtullsutredningens delbetänkande (SOU 1994:142) Vägtullar i Stockholmsregionen respektive slutbetänkande Finansieringslösningar för Göteborgs- och Dennisöverenskommelserna (SOU 1995:82) som även de avsåg ett system för finansiering av ny infrastruktur.
- Utredningen med uppdrag att lämna förslag till en lagstiftning för miljöstyrande vägavgifter i tätort avlämnade sitt betänkande (SOU 1998:169) Miljöstyrande vägavgifter i tätort – Ett förslag till lagstiftning.

Det utredningsarbete som ligger till grund för den nu framlagda propositionen är följande.

- Stockholmsberedningens delbetänkande Trängselavgifter (SOU 2003:61), vari föreslogs införandet av en lag om trängselavgifter.
- En inom Regeringskansliet (Finansdepartementet) utarbetad promemoria om trängselskatt, med vissa ändringar jämfört med Stockholmsberedningens förslag.

Båda har remissbehandlats. En utförlig beskrivning återfinns i propositionen.

Trängselavgiftssystem i London

Ett trängselavgiftssystem infördes i februari 2003 i Londons centrala delar. Grunden är en lag vari bl.a. anges att avgiftssystemet skall utformas i samråd med den nationella regeringen, att avgifterna skall vara en del i en större transportstrategi och att överskottet från avgifterna skall återföras till investeringar och underhåll av infrastruktur. Systemet bygger på fotografering av fordonen med kameror både vid gränsen till avgiftsområdet och inom detta. Avgiften på motsvarande 70 kr är oberoende av hur mycket bilen körs i avgiftsområdet under en dag. Olika slags dispenser, undantag och rabatter förekommer.

Under det första året beräknas att trafiken inom avgiftsområdet har minskat med ca 15 % under den tid då avgiften tas ut. De administrativa kostnaderna uppskattas till hälften av intäkterna.

Tidigare behandling i riksdagen

Riksdagen har tidigare behandlat frågan om trängselskatt, men då huvudsakligen under benämningen trängselavgift.

Hösten 2001 föreslog trafikutskottet (bet. 2001/02:TU2) att riksdagen skulle göra ett tillkännagivande till regeringen om att om kommuner eller regioner gör framställan om att införa trängselavgifter som ett led i en bredare strategi för att komma till rätta med trafikens trängsel- och miljöproblem skulle regeringen bereda frågan. Vid kammarens omröstning vann emellertid reservationen (s, v). Denna skilde sig från utskottets förslag genom att det – såsom anförts i propositionen (prop. 2001/02:20) – skulle krävas att beslutet om en sådan framställan hade tagits med en betydande majoritet.

Våren 2002 konstaterade trafikutskottet (bet. 2002/03:TU3) att det, särskilt i Stockholm, fanns problem med trängsel i trafiken under vissa tider och på

vissa sträckor. Miljöproblem som härrör från främst vägtrafiken är också mer uppenbara i storstäderna. Införande av trängselavgifter respektive miljöstyrande avgifter kunde därför ses som ett led i en bredare strategi för att komma till rätta med dessa problem och möjliggöra en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Enligt utskottets uppfattning borde kommuner och regioner ges möjlighet att utnyttja ekonomiska styrmedel i form av t.ex. trängselavgifter för att förbättra miljön och öka framkomligheten i hårt trafikerade stadskärnor. Trängselavgifter borde också kunna användas för att finansiera ny infrastruktur och utveckla kollektivtrafiken så att storstadstrafiken som helhet förbättras. En förutsättning för införande av trängselavgifter är att de medel som inflyter också får stanna kvar i regionen. Vidare måste det vara kommunerna eller regionerna som skall besluta om införande av trängselavgifter. Något krav på ”betydande” majoritet i kommunerna skulle inte finnas, anförde utskottet. Behovet av ett väl genomarbetat underlag för riksdagens beslut framhölls av utskottet som avstyrkte motionerna i berörda delar. Riksdagen anslöt sig till utskottets förslag.

Trafikutskottets offentliga utfrågning om trängselavgift våren 2003

För att inhämta upplysningar i frågan om trängselavgifter anordnade trafikutskottet en offentlig utfrågning i ämnet den 20 februari 2003. De frågor som i första hand belystes var följande.

Allmän kunskapsöversikt.

- Varför trängselavgifter? Samhällsplaneringens roll.
- Hur ser nuvarande kunskapsläge ut?
- Hur långt har utredningsarbetet i Stockholmsberedningen kommit?
- Juridiska förutsättningar – skatt eller avgift?

Vad säger forskarna?

- Samhällsekonomisk effektivitet genom trängselavgifter.
- Effekter av trängselavgifter och alternativa styrmedel.
- Hur kan man utvärdera effekterna av trängselavgifter?
- Vilka blir de fördelningsmässiga effekterna?

Synpunkter från olika intressentgrupper m.m.

- Yrkestrafiken
- Näringslivet
- Privatbilister
- Kollektivtrafiken i Stockholms län
- Kommuner i Stockholms län
- Miljöorganisationer

Genom inlägg från särskilt inbjudna företrädare för olika myndigheter, organisationer och företag berördes också en rad andra frågor i ämnet.

Programmet för och protokollet (uppteckningarna) från den offentliga utfrågningen återfinns i trafikutskottets betänkande Transportpolitik (bet. 2002/03:TU3).

Överenskommelse

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet tecknade i oktober 2002 den s.k. 121-punktsöverenskommelsen. Enligt denna är partierna beredda att pröva möjligheten att låta de kommuner eller regioner som så önskar införa trängselavgifter. Detta måste göras i en samlad bedömning av trafiksituationen i den aktuella regionen. Om någon kommun eller region ansöker om att få införa trängselavgifter kommer regeringen att medverka till en överenskommelse mellan staten och den berörda kommunen eller regionen. Parterna har också kommit överens om en kontrollstation vid årsskiftet 2005/06.

Motionerna

Moderata samlingspartiet

I Moderaternas partimotion 2003/04:Sk38 yrkas att riksdagen avslår propositionen.

Tvivel framförs om det angivna syftet med lagen, nämligen att minska trängseln i trafiken. Enligt vad som sägs i motionen är det verkliga syftet att säkerställa regeringsmakten. Mot bakgrund av att Socialdemokraterna i Stockholm gick till val på att det inte skulle införas någon trängselskatt, anser motionärerna det vara ett löftesbrott. De anför vidare att 60 % av invånarna i Stockholms kommun är motståndare till trängselskatt och att opinionen är negativ även i kranskommunerna, där folkomröstningar genomförts i tolv av dem. Moderaterna finner också att det är en uppenbar risk att försöket permanentas, oavsett vad Stockholms invånare tycker.

Härefter utvecklas vilka effekter som kan befaras till följd av trängselskatten.

När det gäller trafikanterna anser motionärerna att personer som inte har något alternativ till att köra bil, ofta jäktade småbarnsföräldrar, får en extra kostnad på ca 1 000 kr per månad. Att bo i en kommun men behöva skjutsa sina barn till skolan i en annan kommun kommer att bli dyrt med trängselskatter. För låginkomsttagarna blir inkomstsänkningen mycket större, i många fall så stor att det knappt lönar sig att fortsätta arbeta. Att bo i söderort men arbeta i norrort eller omvänt kommer att försvåras. Detta kommer att öka segregeringen av arbetsmarknaden och mellan bostadsområden. Motionärerna framför också kritik mot vad de finner vara en brist på analys av vilka miljö- och hälsoeffekter införandet av trängselskatter kan förväntas få. Det är rimligt att de som skall lämna bilen hemma kan ordna en alternativ transport. Redan i dag brottas kollektivtrafiken med problem, och därför framstår det som märkligt att regeringen inte närmare redogör för hur kollektivtrafiken påverkas

eller hur ökade reseolymer skall hanteras. Vidare befaras att personer som innehar parkeringstillstånd för rörelsehindrade och som sällan reser i Stockholms innerstad kan frestas att sälja sina tillstånd.

Även näringslivet kommer att påverkas negativt och snedvridande effekter kommer att uppstå, betonas det i motionen. Det gäller handeln som i huvudsak består av småföretagare. Genom att taxibilar undantas i lagen uppstår en orättvis konkurrenssituation gentemot budfirmor som inte har taxitillstånd. Utländska bilar omfattas inte alls av lagen. Detta innebär att utländska åkare som kommer hit har en fördel framför svenska.

För Stockholmsregionen kommer trängselskatterna att innebära ytterligare belastning, anför det vidare. Den under senare år kraftigt ökade beskattningen av Stockholmsregionen har medfört att den tillväxtmotor för hela landet som Stockholm har utgjort nu har stannat av. Trängselproblemen i Stockholms län beror på eftersatta investeringar i vägar och annan infrastruktur i Stockholms län, hävdar motionärerna. Bristen på kringfartsleder gör att bilister ofta tvingas in i innerstaden oavsett om slutdestinationen är Stockholm eller ej. Trafiken i innerstaden har inte ökat sedan 1980-talet, sägs det vidare. Det påpekas samtidigt att trafiken har ökat på Essingeleden, och trängselskatten kommer att innebära ännu längre köer.

Även de s.k. fördelningseffekterna för olika trafikantgrupper tas upp. Man åberopar en studie enligt vilken det är avgörande på vilket sätt avgifterna återförs till regionen. Skillnaderna kan bli stora mellan hög- respektive låginkomsttagare. Motionärerna kritiserar att det av propositionen inte framgår hur intäkterna från den nya skatten skall användas; detta skall i stället regleras efter hand i ett avtal mellan berörda parter. Samtidigt hävdar motionärerna att regeringen inte avser att återföra några pengar till invånarna i Stockholm; tvärtom kommer kostnaderna att överskrida de statsfinansiella intäkterna, varför ytterligare skattehöjningar eller besparingar är att vänta.

Invändningar av andra slag framförs också.

Det påpekas att lagförslaget saknar en bestämmelse om att ändringar i bilagan görs efter framställan av en kommun eller region. Motionärerna ifrågasätter om det inte strider mot den kommunala självstyrelsen att riksdagen kan fatta beslut i strid mot majoriteten i en kommun eller region.

Även likställighetsprincipen enligt kommunallagen kan komma i konflikt med lagförslaget, anför det. Dels måste de som bor i Stockholms innerstad – till skillnad från Lidingöinvånarna – erlägga avgift för att nå riksvägnätet, dels behandlas invånarna i Stockholms kommun olika beroende på om de bor utanför eller innanför det skattebelagda området.

Vidare kritiserar motionärerna integritetsskyddet för att inte vara tillräckligt starkt. Man ifrågasätter också att ett nytt syfte med kameraövervakning – fiskala skäl – införs, bl.a. därför att även personer eller fordon som är skattebefriade kan komma att registreras. Synpunkter på bl.a. betalningstider, avsaknad av sanktioner och möjligheterna till överklagande framförs också.

Även frågan om utvärderingen tas upp i motionen. Man beklagar att målen är oklart formulerade och att utvärderingskriterier saknas. Detta kommer att

försvåra ett avgörande av om försöket har varit framgångsrikt eller ej. I sammanhanget efterlyses en analys av tre frågor, nämligen hur trängselskatten påverkar drivmedelsskatten, arbetsmarknaden respektive den önskvärda subventionsgraden av kollektivtrafiken.

Slutligen redovisar motionärerna sin kritik mot hanteringen av ärendet: propositionen avlämnades senare än vad som föreskrivs enligt riksdagsordningen. De menar att regeringens skäl – behovet av att få ett riksdagsbeslut för att hinna avsluta försöket före en viss tidpunkt – inte kan anses vara ett sådant synnerligt skäl som krävs enligt riksdagsordningen. De påpekar också att ärendet är omtvistat och inrymmer en rad svårbedömda juridiska aspekter.

Elizabeth Nyström m.fl. (m) begär i motion 2003/04:T530 att riksdagen gör ett tillkännagivande om vad i motionen anförts om trängselskatten (yrkande 25). De invänder mot att bilister i berörda områden kommer att få erlägga en särskilt avgift för att få tillgång till innerstaden utan att det finns alternativa vägsträckor.

Enligt vad som anförts i motion 2003/04:T462 av Björn Hamilton (m) bör riksdagen göra ett tillkännagivande om biltullar eller trängselavgifter. Innebörden är att stockholmarnas vilja bör respekteras genom att förslaget om biltullar stoppas.

Alla planer på biltullar bör stoppas anser även Ewa Björling (m) enligt vad som sägs i motion 2003/04:T326; riksdagen föreslås göra ett uttalande med denna inriktning.

I motion 2003/04:N341 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m) efterlyses ett riksdagens beslut om att inte genomföra sådana lagändringar som möjliggör införande av trängselavgifter/biltullar på bilismen i Stockholms stad (yrkande 5).

Folkpartiet liberalerna

I Folkpartiet liberalernas kommittémotion 2003/04:Sk40 förespråkas avslag på propositionen (yrkande 1).

För det första anser motionärerna att pålagan inte är en skatt utan en avgift. Den bör därför inte beslutas i riksdagen utan på regional eller lokal nivå i det berörda området. För det andra är man kritisk till att trängselavgifterna införs trots ett stort folkligt motstånd i den region som berörs. Det erinras om att Stockholms kommun tog beslutet om trängselavgifter med en enda rösts övervikt. Vidare anförts att förslaget om trängselavgift förkastades med en överväldigande majoritet i lokala folkomröstningar i tolv kranskommuner. Invånarna i Stockholms stad har ännu inte fått möjlighet att rösta i frågan, men lokala opinionsmätningar tyder på att stödet för förslaget är mycket svagt även i Stockholms stad. För det tredje invänder motionärerna mot att förslaget läggs fram mer än en månad efter det datum – den 17 mars – som riksdagen fastställt som sista dag för propositioner som skall beslutas före riksdagens sommaruppehåll. Motionärerna tillbakavisar regeringens förklaring om synnerliga skäl för behandling under innevarande riksmötet; det enda skäl rege-

ringen kunnat visa är att upphandlingen av det tekniska systemet måste kunna avslutas i sådan tid att försöket med trängselskatt kan börja löpa från den 12 juni 2005. Förhandlingarna mellan de styrande partierna i Stockholms stads- hus – Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet – har dragit ut så på tiden.

I sammanhanget kritiserar regeringen begäran att få ingå avtal med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting om ersättning från staten för kostnader som kommunen och landstinget har för försöket med trängselskatt. Slutligen ifrågasätts att riksdagen förutsätts bemyndiga regeringen att träffa avtal med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting utan att kunskap om hur varje annan svensk kommun som på motsvarande sätt önskar tillämpa samma generella lag kommer att behandlas, t.ex. i fråga om statlig finansiering av erforderlig teknisk utrustning.

Vidare yrkas att riksdagen bör göra ett tillkännagivande i enlighet med vad som anförs i motionen om i vilka former miljöavgifter i trafiken kan införas i de kommuner som så önskar (yrkande 2). Folkpartiet anser att miljöstyrande avgifter i trafiken kan vara högst motiverade. Varje kommun som så önskar skall ha rätt att införa trängselavgifter för att stimulera ökat nyttjande av kollektivtrafik och att begränsa biltrafiken. Förutsättningen för detta är dock att kommunen inhämtat samtycke från de kringliggande kommuner som påverkas i stor utsträckning. Intäkterna från trängselavgifterna skall också stanna i kommunen.

Lennart Fremling (fp) förespråkar i motion 2003/04:Sk37 en utredning som går ut på att regeringsformen modifieras för att möjliggöra kommunala beslut om ekonomiska styrmedel i trafiken.

I motion 2003/04:T470 av Karin Pilsäter och Mia Franzén (båda fp) efterfrågas ett tillkännagivande som avser beslutsformerna för införande av trängselavgifter. De anser att det är oacceptabelt att ett sådant beslut fattas utan att de som är mest berörda får möjlighet att påverka det. Bland annat hänvisas till trängselskattens effekter på trafiken i Södertörn (yrkande 3).

Kristdemokraterna

I Kristdemokraternas kommittémotion 2003/04:Sk36 föreslås avslag på propositionen.

Det första skälet gäller vikten av att principen om det kommunala självstyret upprätthålls. Riksdagens beslut avser ett regionalt trafikproblem i Stockholm, vilket inte direkt rör alla Sveriges invånare i allmänhet. Motionärerna frågar sig vad som händer om en ny majoritet i en kommun vill att trängselskatten skall upphävas i kommunen. Kommer riksdagen då automatiskt att besluta om ett avskaffande eller kommer man att motsätta sig den nya kommunala majoriteten? Motionärerna anser att det finns stora principiella likheter mellan avgifter för att ta i anspråk yta för parkering respektive för rörliga fordon. Riksdagen bör därför besluta att ge regeringen i uppdrag att utreda hur den svenska grundlagen kan ändras så att trängselavgifter skall kunna beslutas av svenska kommuner eller regioner.

Ett andra skäl gäller riksdagens krav på att trängselavgifter bör införas som led i en strategi. Skattesystem och miljöavgifter skall utformas så att de samhällsekonomiskt och miljömässigt mest effektiva kommunikationssystemen stimuleras. Köerna och trängseln i våra största städers vägtrafik är ett stort problem, för ekonomin likaväl som för miljön. Kraftfulla satsningar på infrastrukturen och kollektivtrafiken är nödvändiga. Om en kommun eller region vill förbättra miljön samt finansiera ny infrastruktur och utvecklad kollektivtrafik genom att använda trängselavgifter bör kommuner och regioner dessutom 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 skall stanna i regionen liksom att kostnaderna för systemets införande bärs av kommunen eller regionen.

Det tredje skälet rör behovet av väl fungerande transporter inom Stockholmsregionen; motionärerna menar att detta är en avgörande förutsättning för en positiv utveckling i Sverige i sin helhet. De förslag till infrastrukturinsatser som Stockholmsberedningen föreslagit bör genomföras, däribland en pendeltågstunnel och Norra länken. Därigenom uppnås ökad samordning mellan de olika trafikslagen, ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet, en tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra Stockholm och minskade negativa effekter av biltrafiken.

Johnny Gylling m.fl. (kd) begär i motion 2003/04:T560 ett tillkännagivande om att det är berörda kommuner eller regioner som skall ta initiativ till att införa trängselavgifter, inte riksdag eller regering. Likaså anser motionärerna att systemet skall finansieras av berörda kommuner och regioner.

I motion 2003/04:T461 av Stefan Attefall m.fl. (kd) efterlyses ett beslut av riksdagen att återföra hela frågan om trängselavgifter till Stockholmsberedningen.

Centerpartiet

I Centerpartiets kommittémotion 2003/04:Sk39 yrkas avslag på propositionen (yrkande 1).

Motionärerna pekar på att en stor trafikmängd ger upphov till problem som återspeglas på såväl lokalt som globalt plan. De ger exempel på sätt att komma till rätta med miljöproblemen såsom att byta bränsle och bygga ut kollektivtrafik. När det gäller utnyttjande av ekonomiska styrmedel påminner motionärerna om att Centern tidigare har sagt sig vilja medverka till att möjligheter för ekonomiska styrmedel i trafiken skapas. Den situation som återfinns i många storstadsområden världen över är ett resultat av att alla trafikanter i stort sett betalar samma nominella kostnad, nämligen tid. Genom ekonomiska styrmedel, såsom trängselskatter, går det att prissätta nyttigheten. Trängselskatten är alltså ett uttryck för tillämpning av marknadsekonomin, anser motionärerna.

Härutöver begärs att regeringsformen ses över (yrkande 2). Översynen bör gå ut på att möjliggöra för kommuner eller regioner att själva besluta om att

införa ekonomiska styrmedel i trafiken. I sammanhanget erinras om att Centerns grundhållning – helt i linje med federalismens principer – är att lokala organ skall besluta om lokala problem. Globala problem – såsom utsläpp av växthusgaser – är däremot en uppgift för överstatliga organ.

Vidare kritiserar motionärerna processen om trängselskatten för att vara ovärdig en demokrati (yrkande 3). De hänvisar till löftet från Socialdemokraterna i Stockholm inför valet år 2002 om att trängselskatt inte skulle införas. Återigen framhålls i motionen vikten av federalismens principer, där makt byggs underifrån och delegeras uppåt – förutsatt att detta är nödvändigt och önskvärt. Motionärerna anser att det måste göras tydligare var makten skall ligga.

I motion 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) krävs att riksdagen gör ett tillkännagivande av innebörden att trängselavgifter kan vara ett bra sätt att styra trafikflöden och samtidigt få intäkter till infrastruktur och kollektivtrafik; beslutet att införa sådana avgifter bör emellertid tas på lokal nivå (yrkande 25).

Vänsterpartiet

Vänsterpartiets kommittémotion 2003/04:Sk35 innehåller krav på att regeringsformen ses över. Syftet är 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.

Köer i vägnätet är ett mycket stort problem i alla större städer. 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. Problem med framkomlighet och säkerhet inom trafiken m.m. bör främst lösas med åtgärder som dels kan påverka transportbehovet och val av transportsätt, dels ge ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät.

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. Motionärerna anser emellertid att förslaget om trängselskatter inte medger en långsiktig lösning. Det kritiserar bl.a. för att det är riksdagen som måste besluta om justeringar i systemet – även i minsta detalj. Vidare saknar berörda kommuner och regioner formellt inflytande över systemet. Intäkterna från systemet måste kunna återföras till den berörda regionen utan ett särskilt beslut av riksdagen. Slutligen måste det vara möjligt att differentiera avgiften för att på så sätt stimulera bilisterna att t.ex. välja den hanteringsmässigt billigaste och säkraste betalformen.

I motionen dras paralleller med två existerande avgiftssystem. Det ena är de möjligheter som ges enligt lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. Här är syftet att genom parkeringsavgifter ordna trafiken. Det andra systemet är de vägtullar som av

finansiella skäl tas ut på Öresundsbron. I detta fall styr det ansvariga brobolaget över taxepolitikens mera detaljerade utformning utan att några politiska instanser behöver kopplas in. Samtidigt stannar intäkten hos brobolaget.

Motionärerna framhåller att det måste göras en noggrann avvägning av hur ett system för beslut om trängselavgifter exakt bör se ut. Vägtrafiken är inte bara lokal, och därför måste även regionala och nationella intressen vägas in. Mot den bakgrunden bör beslutsfattandet inte ensidigt och fullt ut överlåtas på enskilda kommuner; troligen krävs någon form av sammanjämkning där lokala, regionala och nationella intressen ges formella möjligheter till ett rimligt inflytande. Även konsekvenserna av ett avsteg från nuvarande principer för beslut om skattelikhande pålagor måste analyseras, heter det.

Trafikutskottets ställningstagande

Inledning

Utskottet tar här upp de synpunkter i motionerna som rör trafik aspekter eller som i övrigt har berörts vid utskottets tidigare befattning med frågan. Förslagen går i huvudsak ut på att trängselskatt inte bör införas och att propositionen i dess helhet bör avslås. Vidare föreslås en översyn av beslutsprocessen – främst regeringsformen i syfte att ge lokala och regionala beslutsfattare ett stärkt inflytande över ekonomiska styrmedel för en effektiv trafikförsörjning.

Syftet med trängselskatt

Inledningsvis vill trafikutskottet erinra om det övergripande transportpolitiska målet, nämligen att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Enligt utskottets mening kan avgifter i vägtrafiken vara ett medel för att bidra till att det transportpolitiska målet uppnås. Såsom redovisas i propositionen har emellertid uttagandet av avgift eller skatt i direkt anslutning till användningen av en väg förekommit endast begränsad omfattning.

I den nu föreslagna lagen om trängselskatt framgår syftet redan av lagens rubrik. Det är således att genom en skatt minska trängseln i vägtrafiken. Utskottet konstaterar att en effekt samtidigt kan bli att trafikens miljöpåverkan minskas. Vidare kan intäkterna från skatten bidra till att utveckla kollektivtrafiken. För närvarande är det endast aktuellt att införa trängselskatt i Stockholms kommun.

Effekter för olika trafikantgrupper, näringslivet och Stockholmsregionen

Den föreslagna utformningen av skatten förutsätts medföra en trafikminskning med cirka 34 procent vid betalstationerna och med 20 procent i innerstaden under högtrafik- och högskatteperioderna. På icke skattebelagda vägvägnitt kan däremot ett ökat trafikarbete uppkomma. Enligt trafikutskottets

mening är det angeläget att åtgärder vidtas för att begränsa vägtrafikens utveckling i centrala storstadsområden. Som bl.a. Vägverket har visat är det inte möjligt att möta förväntad trafik tillväxt enbart med nya investeringar i vägsystemet. Åtgärder krävs vidare för att tillgodose de krav som miljö kvalitetsnormerna anger.

I någon motion pekar man på att vissa slags trafikanter kan drabbas särskilt och lyfter bl.a. fram låginkomsttagare. Trafikutskottet instämmer med motionärerna om att införandet av trängselskatt medför förändringar för olika grupper i samhället. Samtidigt vill utskottet åberopa vad som sägs om att fördelningseffekterna inte bara beror på hur skatten träffar olika grupper, utan framför allt hur återflödet av intäkterna fördelas. Som framgår av propositionen är avsikten att kollektivtrafiken skall utvecklas och ges ökad kapacitet. Såvitt gäller motionskritiken om snedvridningar i näringslivet, och då främst inom yrkestrafiken, anser trafikutskottet att sådana effekter så långt som möjligt måste reduceras. Undantaget för bilar registrerade i utlandet bör emellertid kvarstå mot bakgrund av att det under försöksperioden inte ter sig meningsfullt att sådana bilar skall omfattas av skattskyldighet. Vidare kritiserar undantaget för taxi för att inte vara konkurrensneutralt. Enligt vad som anförs i propositionen utför emellertid taxinäringen budverksamhet endast i ringa omfattning; någon ändring av reglerna är för närvarande inte befogad, anser trafikutskottet.

När det gäller frågan om medel till kollektivtrafiken anmäler regeringen sin avsikt att i budgetpropositionen för år 2005 föreslå att ett nytt anslag upprättas i statsbudgeten från vilket ersättningar till Stockholms kommun och trafikhuvudmannen (SL) för deras kostnader i samband med försöket skall utbetalas. Ersättningar skall, efter framställan till Regeringskansliet, utbetalas upp till de nivåer som regeringen avtalat om med de berörda parterna. Första årets avskrivningskostnader för försöket i fråga om investeringar avräknas emot intäkterna för försöket. Från anslaget skall till länet även utbetalas resterande del av intäkterna från försöket med trängselskatter i form av ytterligare satsningar på kollektivtrafiken.

Miljöeffekter

Stockholms kommun har som ett av målen för försöket angett att utsläpp av koldioxid och andra föroreningar skall minska. I propositionen redovisas bedömningar av vilka effekter som kan förväntas av försöket med den utformning som föreslås i lagens bilaga. Sålunda torde koldioxidutsläppen minska i paritet med det minskade trafikarbetet men också minska ytterligare på grund av den minskade köbildningen. Även utsläppen av partiklar (PM₁₀), kolväten och kväveoxider beräknas minska. Trafikutskottet vill påminna om att tillämpningen av en trängselskatt är ett nödvändigt – dock inte tillräckligt – sätt att få ner halterna av luftföroreningar och därmed bidra till att de uppsatta miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft uppfylls.

Utvärdering av systemet

I sammanhanget vill trafikutskottet erinra om att en utvärdering av försöksverksamheten avses bli genomförd vid årsskiftet 2005/06. Vid denna utvärdering får ställning tas till om lagen om trängselskatt är utformad så att målet med skatten uppfylls på bästa sätt.

Trafikutskottet är medvetet om att det på vissa punkter kvarstår oklarheter om systemets effekter. För sin del ser trafikutskottet det som naturligt att den tilltänkta utvärderingen genomförs löpande och inte bara vid en viss tidsmässig kontrollstation. Vidare förutsätter utskottet att effekterna i samtliga de avseenden som har aktualiserats i motionerna kommer att ges en genomlysning i denna utvärdering.

För försöksverksamheten har Stockholms kommun ställt upp en rad delmål. Utskottet vill betona vikten av att mål och delmål utformas så att de är mätbara och entydiga. Samtidigt vill trafikutskottet erinra om att justeringar av lagens bilaga kan behövas efter en sådan utvärdering. Om det under försöksperioden framkommer att skattenivåerna behöver ändras förklarar regeringen sin avsikt att underställa riksdagen frågan genom en proposition. Trafikutskottet konstaterar i detta sammanhang att det givetvis – liksom enligt den hittillsvarande processen – står Stockholms kommun fritt att ta initiativ till och lämna underlag till regeringen för en sådan justering. Som anförs i propositionen kommer berörda kommuner, landsting och myndigheter alltid att kunna lämna synpunkter löpande på de bestämmelser som regleras i bilagan liksom om de anser att skyldigheten att betala trängselskatt bör avskaffas. Någon särskild lagregel härför synes därför inte behövas, anser trafikutskottet.

Frågan om en permanentning av systemet.

Trafikutskottet noterar att regeringen anser att man efter den nu beskrivna utvärderingen får ta ställning till om lagens bilaga bör göras permanent.

Vidare konstaterar utskottet att Stockholms kommun den 2 juni 2003 beslutat att hålla en rådgivande folkomröstning i samband med de allmänna valen 2006. Syftet är att fastställa kommunmedlemmarnas inställning till ett fortsatt system med trängselskatt. I propositionen anför regeringen att folkomröstningen kommer att få betydelse för den fortsatta hanteringen av trängselskatter i Stockholms kommun. Trafikutskottet finner att denna bedömning är i linje med vad utskottet tidigare har givit uttryck för.

Beredningen av ärendet enligt nu gällande beslutsregler

I det föregående har redovisats vad trafikutskottet vid olika tillfällen har uttalat om den då tilltänkta beslutsprocessen. Våren 2003 slopade trafikutskottet kravet på att det skulle finnas en ”betydande” majoritet och riksdagen anslöt sig till utskottets ställningstagande. Den 2 juni 2003 beslutade Stockholms kommunfullmäktige med enkel majoritet (51 ja-röster mot 49 nej-röster) om försöksverksamhet med miljöavgifter/trängselavgifter i Stockholms kommun.

I enlighet med beslutet gjorde kommunen en framställning till regeringen (Finansdepartementet). Trafikutskottet kan inte finna annat än att beredningen av frågan har genomförts i enlighet med vad utskottet och sedermera riksdagen krävt.

Utredning om ändrad beslutsprocess avseende vägavgifter

I flera av motionerna begärs ändring av regelsystemet. Motionärerna är i princip positiva till möjligheten att införa styrande avgifter i vägtrafiken. De anser dock att ett sådant beslut måste fattas på lokal eller regional nivå, och en översyn av regeringsformen är ett förslag.

Trafikutskottet erinrar om sin våren 2003 uttalade ståndpunkt (bet. 2002/03:TU3), nämligen att införande av trängselavgifter respektive miljöstyrande avgifter kan ses som ett led i en bredare strategi för att komma till rätta med trängsel- och miljöproblem och möjliggöra en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Kommuner och regioner bör alltså ges möjlighet att utnyttja ekonomiska styrmedel i form av t.ex. trängselavgifter för att förbättra miljön och öka framkomligheten i hårt trafikerade stadskärnor. Enligt utskottets mening bör trängselavgifter också kunna användas för att finansiera ny infrastruktur och utveckla kollektivtrafiken så att storstadstrafiken som helhet förbättras. En förutsättning för införande av trängselavgifter är att de medel som inflyter också får stanna kvar i regionen. Vidare måste det vara kommunerna eller regionerna som skall besluta om införande av trängselavgifter.

Enligt trafikutskottets mening hör frågan om beslutsnivå hemma hos konstitutionsutskottet, som även det har beretts möjlighet att yttra sig till skatteutskottet. Mot den bakgrunden behandlar trafikutskottet inte de nu aktuella motionsförslagen.

Trafikutskottets slutsatser

Trafikutskottet konstaterar sammanfattningsvis att frågan om införande av trängselavgift eller motsvarande benämningar har varit föremål för utskottets behandling vid flera tillfällen.

Vid det senaste tillfället, våren 2003, anordnade trafikutskottet, som framgått i det föregående, också en offentlig utfrågning med såväl experter som företrädare för motstående intressen. Genom den kunskap och de synpunkter som därvid redovisades fick utskottet ett allsidigt underlag för sitt ställningstagande i fråga om trängselskatt. Vad utskottet uttalade i betänkandet (bet. 2002/03:TU3) – och som också blev riksdagens beslut – var således resultatet av ingående överväganden. Trafikutskottet står fast vid den då uttalade ståndpunkten. Samtidigt vill utskottet påminna om sitt uttalande om trängselskatt som ett led i en bredare strategi.

Mot denna bakgrund välkomnar trafikutskottet en lagstiftning om trängselskatt och anser att den bör genomföras i enlighet med regeringens förslag. Propositionen bör därför tillstyrkas av skatteutskottet. Många av de synpunkter som har framförts i motionerna kommer att kunna beaktas i den fort-

sätta processen, bl.a. inom ramen för den löpande utvärdering som trafikutskottet har förordat i det föregående. Trafikutskottet föreslår med hänvisning härtill att skatteutskottet avstyrker samtliga här behandlade motionsförslag.

Stockholm den 27 maj 2004

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s) och Inger Lundberg (s).

Avvikande mening

Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m).

Vi anser att trafikutskottets yttrande under rubriken Trafikutskottets ställningstagande borde ha följande lydelse:

Enligt vår uppfattning bör skatteutskottet avstyrka propositionen och tillstyrka de avslagsyrkanden som finns i motionerna 2003/04:Sk36 (kd), 2003/04:Sk37 (fp), 2003/04:Sk38 (m), 2003/04:Sk39 (c), 2003/04:Sk40 (fp), 2003/04:T326 (m), 2003/04:T462 (m), 2003/04:T470 yrkande 3 (fp), 2003/04:T504 (kd), 2003/04:T530 (m), 2003/04:T564 yrkande 25 (c) och 2003/04:N341 (m).

Särskilda yttranden

1. Införandet av trängselskatt (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Genom detta särskilda yttrande vill vi hänvisa till Moderaternas motioner i frågan om trängselskatt och utveckla motiven för vårt avslagsyrkande.

Vi anser att regeringens förslag är ett hastverk. På en rad punkter finns inte redovisat hur de förutsedda problemen skall lösas. Det hänvisas till planerade utvärderingar, men enligt vår mening är det för sent att åtgärda problem när systemet väl har satts i drift. Alltför många negativa effekter för olika grupper har då hunnit uppstå. Det vore inte ansvarsfullt av oss att medverka till en lagstiftning som har så uppenbara brister i underlag och utformning.

Skälet till den undermåliga hanteringen och den forcerade processen – som bl.a. inneburit att propositionen lämnats in senare till riksdagen än vad som föreskrivs enligt riksdagsordningen – är de förhandlingar med samarbetspartier som föregått förslaget och som har sin enda grund i Socialdemokraternas intresse av att säkerställa regeringsmakten. I Stockholm gick Socialdemokraterna till val på att det inte skulle införas några biltullar eller trängselskatt, och vi anser därför att det är ett flagrant löftesbrott när skatten nu införs. En majoritet av invånarna i Stockholms kommun är motståndare till trängselskatt, och opinionen är negativ även i kranskommunerna, där folkomröstningar genomförts i tolv av dem. Moderaterna finner också att det är en uppenbar risk att försöket permanentas oavsett vad Stockholms invånare tycker.

Trängselskatt innebär också en extra skatt för den redan hårt beskattade Stockholmsregionen – för dem som bor eller arbetar där. Det saknas analys av en rad frågor såsom effekterna på miljön, arbetsmarknaden, den önskvärda subventionsgraden av kollektivtrafiken och drivmedelsskatten. Samtidigt konstaterar vi att regeringen inte har utrett eller redovisat de alternativ till trängselskatt som finns.

Näringslivet kommer att påverkas negativt, och det kommer att uppstå konkurrenssnedvridande effekter. Det gäller handeln som i huvudsak består av småföretagare. Genom att taxibilar undantas i lagen uppstår en orättvis konkurrenssituation gentemot budfirmor som inte har taxitillstånd. Det förhållandet att utländska bilar inte omfattas av lagen snedvrider konkurrensen mellan svenska och utländska åkerier.

Vi befarar också att Stockholms trafikproblem exporteras, dvs. att trängseln flyttar till ytterområdena. Segregationen i Stockholmsområdet kommer att öka, och människor med små marginaler kommer att drabbas särskilt hårt. Dessutom kommer en trängselskatt att göra det ännu mindre lönsamt att ar-

beta, eftersom marginaleffekter för inkomstprövade bidrag gör skillnaden mellan att leva på bidrag och att arbeta alltför liten.

Också lagtekniskt lider förslaget av stora brister. Vi vill peka på att JO har ifrågasatt vad som händer om en kommun vill modifiera eller avskaffa systemet med trängselskatt, eftersom det enligt lagförslaget inte finns något som hindrar riksdagen från att motsätta sig en ändring av lagen. Vidare finns skäl att ifrågasätta om det inte strider mot den kommunala självstyrelsen att riksdagen kan fatta beslut i strid mot majoritetens vilja i en kommun eller region. Lagutformningen är enligt vår mening oacceptabel. Även likställighetsprincipen enligt kommunallagen kan komma i konflikt med lagförslaget. Dels måste de som bor i Stockholms innerstad – till skillnad från Lidingöinvånarna – erlagga avgift för att nå riksvägnätet, dels behandlas invånarna i Stockholms kommun olika beroende på om de bor utanför eller innanför det skattebelagda området. Integritetsskyddet är inte heller tillräckligt starkt. Dessutom införs nu ett nytt syfte med kameraövervakning – fiskala skäl – som innebär att även personer eller fordon som är skattebefriade kan komma att registreras.

Vi finner också att den planerade utvärderingen inte är tillräckligt preciserad, målen är oklart formulerade och utvärderingskriterier saknas. Det kommer därför att bli svårt att avgöra om försöket har varit framgångsrikt eller ej.

Enligt gjorda beräkningar kommer intäkterna inte att täcka kostnaderna. Stockholmsprojektet kommer förmodligen att få avbrytas efter försöksperioden om den lokala folkviljan får styra. Kostnaderna för försöket torde uppgå till över 2 miljarder kronor. Detta anser vi vara ett otroligt slöseri med skattemedel.

Vi moderater vill också i detta sammanhang återropa den mening som fanns i förslaget till yttrande under rubriken Trafikutskottets slutsatser, men som ströks under sammanträdet av majoriteten: ”Detta innebär att även investeringar i infrastrukturen, såsom spår och vägar – i vissa fall förlagda i tunnlar, är nödvändiga för att på sikt komma till rätta med rådande trafikproblem i Stockholmsregionen och andra storstadsområden.”

Sammanfattningsvis anser vi att regeringens förslag inte utgör den genomarbetade helhetsstrategi som krävs för att komma till rätta med trafikproblemen. Det är en punktinsats som i stället kommer att medföra långt större skadeverkningar än nytta för Stockholmsregionen, och därmed för tillväxten i Sverige.

2. Införandet av trängselskatt (fp)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

Genom detta särskilda yttrande vill vi hänvisa till Folkpartiet liberalernas motioner om trängselskatt och utveckla motiven för vårt avslagsyrkande.

Vi anser för det första att det inte är självklart att pålagan på trafiken i Stockholmsregionen är en skatt. Det är principiellt fel att denna fråga beslutas i riksdagen och inte av kommunerna i det berörda området. För det andra är

det anmärkningsvärt att regeringen föreslår att trängselavgifterna införs trots ett stort folkligt motstånd i den region som berörs. I Stockholms kommunfullmäktige togs beslutet om trängselavgifter med minsta möjliga majoritet. Invånarna i Stockholms kommun har ännu inte fått möjlighet att rösta i frågan, men lokala opinionsmätningar tyder på att stödet för förslaget är mycket svagt även i Stockholms kommun, och i de tolv kranskommuner som ordnade folkomröstningar var resultatet en överväldigande majoritet emot trängselskatt. För det tredje invänder vi mot att förslaget läggs fram mer än en månad efter det datum som riksdagen fastställt som sista dag för propositioner som skall beslutas före riksdagens sommaruppehåll. Regeringens förklaring om synnerliga skäl för behandling under innevarande riksmötet är inte hållbar; det enda skäl regeringen kunnat visa är att upphandlingen av det tekniska systemet måste avslutas i sådan tid att försöket med trängselskatt kan börja löpa från den 12 juni 2005. Det innebär att Sveriges riksdag får finna sig i att förhandlingarna mellan de styrande partierna i Stockholms stadshus – Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet – har dragit ut så på tiden.

Vidare anser vi att det skall vara på lokal nivå som det skall avgöras om miljöstyrande avgifter i trafiken skall införas eller avskaffas. Varje kommun som så önskar skall ha rätt att införa trängselavgifter för att stimulera ökat nyttjande av kollektivtrafik och att begränsa biltrafiken. Förutsättningen för detta är dock att kommunen inhämtat samtycke från de kringliggande kommuner som påverkas i stor utsträckning. Detta är dock inte fallet i Stockholmsregionen, där motståndet tvärtom är massivt. Vi anser samtidigt att intäkterna från trängselavgifterna skall stanna i kommunen.

Dessutom anser vi att Sveriges riksdag inte rimligen kan godta att regeringen bemyndigas att träffa avtal endast med Stockholms stad och Stockholms läns landsting utan att riksdagen av regeringen informeras om andra svenska kommuner – som också formellt omfattas av lagstiftningen och kan vilja införa trängselskatt – kommer att behandlas, t.ex. i fråga om statlig finansiering av erforderlig teknisk utrustning. Även på denna punkt är regeringens förslag britsfälligt.

3. Införandet av trängselskatt (kd)

av Johnny Gylling (kd).

Genom detta särskilda yttrande vill vi hänvisa till Kristdemokraternas motioner om trängselskatt och utveckla motiven för vårt avslagsyrkande.

Det första skälet gäller vikten av att principen om det kommunala självstyret upprätthålls. Riksdagens beslut avser ett regionalt trafikproblem i Stockholm, vilket inte direkt rör alla Sveriges invånare i allmänhet. Man måste fråga sig vad som händer om en ny majoritet i en kommun vill att trängselskatten skall upphävas i kommunen. Kommer riksdagen då automatiskt att besluta om ett avskaffande eller kommer man att motsätta sig den nya kom-

munala majoriteten? Enligt vår mening finns det stora principiella likheter mellan avgifter för att ta yta för parkering respektive för rörliga fordon i anspråk. Riksdagen bör därför besluta att ge regeringen i uppdrag att utreda hur den svenska grundlagen kan ändras så att trängselavgifter skall kunna beslutas av svenska kommuner eller regioner.

Ett andra skäl gäller riksdagens krav på att trängselavgifter bör införas som led i en strategi. Skattesystem och miljöavgifter skall utformas så att de samhällsekonomiskt och miljömässigt mest effektiva kommunikationssystemen stimuleras. Köerna och trängseln i våra största städers vägtrafik är ett stort problem, för ekonomin likaväl som för miljön. Vi anser därför att kraftfulla satsningar på infrastrukturen och kollektivtrafiken är nödvändiga. Om en kommun eller region vill förbättra miljön samt finansiera ny 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 skall stanna i regionen liksom att kostnaderna för systemets införande bärs av kommunen eller regionen.

Det tredje skälet är att väl fungerande transporter inom Stockholmsregionen är en avgörande förutsättning för en positiv utveckling i hela Sverige. Därför anser vi att de förslag till infrastrukturinsatser som Stockholmsberedningen har lämnat bör genomföras, däribland en pendeltågstunnel och Norra länken. Härigenom uppnås ökad samordning mellan de olika trafikslagen, ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet, en tillräcklig vägkapacitet för trafiken mellan norra och södra Stockholm och minskade negativa effekter av biltrafiken.

4. Införandet av trängselskatt (v)

av Karin Svensson Smith (v).

Jag ansluter mig till vad utskottet har uttalat beträffande trängselskatt men vill därutöver framhålla de synpunkter som utvecklas i Vänsterpartiets motion 2003/04:Sk35.

Beträffande de föreslagna trängselskatternas effekter på Essingeleden konstaterar regeringen i propositionen att den, om det visar sig att miljö kvalitetsnormerna överskrids eller om framkomligheten försämras gentemot hur det är i dag, vid en utvärdering kommer att beakta frågan om att skattebelägga Essingeleden. Mot bakgrund av de trafikprognoser som har tagits fram är det Vänsterpartiets bedömning att det under rusningstid kommer att bli nödvändigt att införa en mindre avgift (5–10 kr per passage) även på Essingeleden.

5. Införandet av trängselskatt (c)

av Sven Bergström (c).

Genom detta särskilda yttrande vill vi hänvisa till Centerpartiets motioner och utveckla motiven för vårt avslagsyrkande.

Stora trafikmängder ger upphov till problem som återspeglas såväl på ett lokalt som på ett globalt plan. Enligt vår mening finns det flera sätt att komma till rätta med miljöproblemen. Några är att byta till mer miljövänligt bränsle och att bygga ut kollektivtrafiken. Trängselavgifter och andra ekonomiska styrmedel kan vara ett bra sätt att styra trafikflöden och samtidigt få intäkter till infrastruktur och kollektivtrafik. I detta sammanhang bör det påminnas om att Centern tidigare har sagt att vi vill medverka till att möjligheter för ekonomiska styrmedel i trafiken skapas. Trafiksituationen i många storstadsområden världen över är ett resultat av att alla trafikanter i stort sett betalar samma nominella kostnad, nämligen tid. Genom ekonomiska styrmedel, såsom trängselskatter, går det att prissätta nyttigheten. Trängselskatten är alltså ett uttryck för tillämpning av marknadsekonomi.

Vi anser också att en översyn av regeringsformen skall göras. Översynen bör gå ut på att möjliggöra för kommuner eller regioner att själva besluta om att införa ekonomiska styrmedel i trafiken. I sammanhanget erinras om att Centerens grundhållning är baserad på federalismens principer: lokala organ skall besluta om lokala problem. Globala problem – såsom utsläpp av växthusgaser – är däremot en uppgift för överstatliga organ.

Det är också på sin plats att vi uttrycker vår uppfattning om att beslutsprocessen om trängselskatt är ovärdig en demokrati. I valet år 2002 lovade Socialdemokraterna i Stockholm att biltullar eller trängselskatt inte skulle införas. Trots detta löfte och trots att Socialdemokraterna kom till makten i Stockholm är vi nu på väg att få en sådan skatt. De många protesterna från bl.a. flera berörda kranskommuner har man inte beaktat. Visserligen har beslutet formellt tagits av Stockholms kommun, men reellt har det styrts uppifrån av regeringen. Det är mot den bakgrunden på sin plats att återigen påminna om federalismens principer, där makt byggs underifrån och delegeras uppåt – förutsatt att detta är nödvändigt och önskvärt. Vi anser att det måste göras tydligare var makten skall ligga.

Innehållsförteckning

Utskottets överväganden	1
Propositionen.....	1
Trängselavgiftssystem i London.....	3
Tidigare behandling i riksdagen	3
Trafikutskottets offentliga utfrågning om trängselavgift våren 2003	4
Överenskommelse	5
Motionerna	5
Moderata samlingspartiet.....	5
Folkpartiet liberalerna.....	7
Kristdemokraterna	8
Centerpartiet	9
Vänsterpartiet.....	10
Trafikutskottets ställningstagande	11
Inledning.....	11
Syftet med trängselskatt.....	11
Effekter för olika trafikantgrupper, näringslivet och Stockholmsregionen	11
Miljöeffekter	12
Utvärdering av systemet	13
Frågan om en permanentning av systemet.	13
Beredningen av ärendet enligt nu gällande beslutsregler	13
Utredning om ändrad beslutsprocess avseende vägavgifter	14
Trafikutskottets slutsatser	14
Avvikande mening	16
Särskilda yttranden	17
1. Införandet av trängselskatt (m).....	17
2. Införandet av trängselskatt (fp).....	18
3. Införandet av trängselskatt (kd)	19
4. Införandet av trängselskatt (v)	20
5. Införandet av trängselskatt (c)	21