

Motion till riksdagen 2008/09:K229

av **Sven Bergström och Jörgen Johansson (c)**

Trängselavgifter

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ändring av regeringsformen 8 kap. 9 §.

Motivering

Biltrafiken i våra storstäder växer och med den ökar också problemen med bilköer och trängsel. Denna trafikökning innebär, trots ett glädjande ökat inslag av miljöbilar, i sin tur överskridanden av gällande luftkvalitetsnormer. En viktig möjlighet att hantera problemen är att använda trängselavgifter.

Den trängselskatt som sedan juli 2007 permanent tillämpas i Stockholm har visat sig mycket effektiv. Samtidigt finns det stora svagheter med den nuvarande lösningen, svagheter som uppmärksammades redan i samband med att man under den förra mandatperioden beslöt att genomföra ett försök med trängselskatter i Stockholm. Problemen har sin grund i att trängselskatten enligt regeringsformen 8 kap 9 § i juridisk mening är att betrakta som just en skatt, vilket bl.a. dels betyder att beslut kring dess utformning måste fattas av riksdagen, dels att användningen av intäkterna kontrolleras av riksdagen.

Bristande legitimitet

Att nästan alla beslut om systemets utformning liksom om användningen av intäkterna tas i riksdagen samtidigt som det främst är boende i Stockholmsområdet som berörs leder till bristande legitimitet för de fattade besluten.

Fel! Okänt namn på

Stelt och oflexibelt

Trafikflödena förändras ständigt. Trängselskattens styreffekt påverkas dessutom av inkomstutveckling, inflation, befolkningsutveckling m.m. För att fungera väl måste det vara möjligt att enkelt och med kort varsel justera systemet. Med nuvarande beslutsordning kräver varje liten justering ett omfattande förarbete med remissförfarande, propositioner, riksdagsbehandling m.m. Förutom onödigt och många gånger irriterande belastning på riksdagen, Regeringskansliet och flera myndigheter, försämras möjligheterna att ta vara på systemets möjligheter.

Höga kostnader

Att hantera en skatt ställer betydligt högre krav både när det gäller debiteringsteknikens precision och den administrativa hanteringen än om det vore en avgift. Konsekvensen blir att kostnaderna drivs upp i onödan.

Ej integrerad del av planeringen

Att trängselskatten formellt hanteras av riksdagen gör det svårt att integrera den i den lokala och regionala trafik- och samhällsplaneringen.

Såvitt vi kan förstå är samtliga riksdagspartier överens om att den avgörande kontrollen över trängselskatten bör läggas på lokal eller regional nivå. Det rimligaste sättet att göra detta är enligt vår mening att specifikt omdefiniera skatten till en avgift. Riksdagen skulle därmed via lagstiftning kunna delegera beslut om trängselavgifter enligt i princip samma ordning som skett när det gäller kommunala parkeringsavgifter.

När krav om en sådan reform ställts har svaret hittills varit att avvakta Grundlagsutredningens slutbetänkande. Såvitt vi förstår finns i utredningen samma breda enighet kring formerna för kontrollen över trängselavgifterna som i riksdagen. På andra områden som utredningen hanterat förefaller oenigheten samtidigt betydande. I värsta fall kan oenigheten på dessa andra områden leda till att riksdagen inte får möjlighet att före nästa riksdagsval 2010 i en första läsning besluta om den förändring av regeringsformen som krävs för att kunna tillåta lokalt kontrollerade trängselavgifter. I så fall skulle en reform kunna träda i kraft efter ytterligare ett riksdagsval, dvs. tidigast hösten 2014. Detta vore, som vi ser det, mycket olyckligt.

Mot denna bakgrund vore det värdefullt att redan under detta riksdagsår kunna fatta beslut om ändring av regeringsformen 8 kap. 9 § så att riksdagen ges möjlighet att via lag besluta om lokalt/regionalt kontrollerade trängselavgifter.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 26 september 2008

Sven Bergström (c)

Jörgen Johansson (c)