



## Trängselskatt (prop. 2003/04:145)

---

### Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens förslag i proposition 2003/04:145 om att införa en lag om trängselskatt som kan tillämpas i olika tätorter men som inledningsvis under en försöksperiod skall tillämpas endast vid passage av vissa angivna betalstationer vid gränsen till Stockholms innerstad. Utskottet avstyrker motioner från Moderata samlingspartiet, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet bl.a. om att propositionen skall avslås. Vid betänkandet har fogats en reservation (m, fp, kd, c) och fyra särskilda yttranden (m), (fp), (kd, c) och (v, mp).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	4
Utskottets överväganden.....	6
Trängselskatt.....	6
Propositionen.....	6
Motioner väckta med anledning av propositionen.....	7
Motioner från den allmänna motionstiden 2003.....	10
Konstitutionsutskottets yttrande.....	10
Finansutskottets yttrande.....	11
Justitieutskottets yttrande.....	11
Trafikutskottets yttrande.....	12
Skatteutskottets ställningstagande.....	12
Reservation.....	14
Trängselskatt (m, fp, kd, c).....	14
Särskilda yttranden.....	15
1. Förslaget om trängselskatt (m).....	15
2. Miljöavgifter i trafiken (fp).....	16
3. Trängselavgifter (kd, c).....	16
4. Trängselskatt (v, mp).....	17
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	19
Propositionen.....	19
Följdmotioner.....	19
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003.....	20
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag.....	22
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets lagförslag.....	37
<i>Bilaga 4</i>	
Konstitutionsutskottets yttrande 2003/04:KU6y.....	38
<i>Bilaga 5</i>	
Finansutskottets yttrande 2003/04:FiU4y.....	59
<i>Bilaga 6</i>	
Justitieutskottets yttrande 2003/04:JuU3y.....	68
<i>Bilaga 7</i>	
Trafikutskottets yttrande 2003/04:TU3y.....	80

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## Trängselskatt

Riksdagen antar

dels regeringens i bilaga 2 till detta betänkande återgivna förslag till

1. lag om trängselskatt,
2. lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar,
3. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
5. lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning,
6. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229),
7. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,

dels utskottets i bilaga 3 till detta betänkande framlagda förslag till lag om ändring i lagen (2004:492) om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.,

dels utskottets förslag om att regeringen får 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 t.o.m. utgången av juli månad 2006.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:145 punkterna 1–3 och 5–7, bifaller delvis proposition 2003/04:145 punkterna 4 och 8 samt avslår motionerna 2003/04:Sk35, 2003/04:Sk36, 2003/04:Sk37, 2003/04:Sk38, 2003/04:Sk39 yrkandena 1–4, 2003/04:Sk40 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T326, 2003/04:T461 yrkande 8, 2003/04:T462, 2003/04:T470 yrkande 3, 2003/04:T530 yrkande 25, 2003/04:T560 yrkande 9, 2003/04:T564 yrkande 25 och 2003/04:N341 yrkande 5.

*Reservation (m, fp, kd, c)*

Stockholm den 1 juni 2004

På skatteutskottets vägnar

*Arne Kjörnsberg*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Arne Kjörnsberg (s), Anna Grönlund Krantz (fp), Lennart Hedquist (m), Per Erik Granström (s), Marie Engström (v), Per-Olof Svensson (s), Ulf Sjösten (m), Lennart Axelsson (s), Gunnar Andrén (fp), Roger Tiefensee (c), Inger Nordlander (s), Catharina Bråkenhielm (s), Björn Hamilton (m), Lars Gustafsson (kd), Börje Vestlund (s), Britta Rådström (s) och Gunnar Goude (mp).

## Redogörelse för ärendet

### Ärendet och dess beredning

I ärendet behandlar utskottet regeringens proposition 2003/04:145 Trängselskatt och de motioner som väckts med anledning av propositionen samt ett antal motioner från den allmänna motionstiden 2003 som behandlar olika aspekter på trängselskatt och som trafikutskottet tillsammans med sitt yttrande över propositionen överlämnat för beredning i detta ärende. Utskottet har, förutom trafikutskottet, även berett konstitutionsutskottet, finansutskottet, justitieutskottet och lagutskottet tillfälle att yttra sig i ärendet. Av dessa utskott har de tre förstnämnda yttrat sig.

Regeringens och motionärernas förslag till riksdagsbeslut redovisas i *bilaga 1*. Regeringens förslag till lagtext återges i *bilaga 2*. Yttrandena från andra utskott har fogats som *bilagorna 4–7*.

I proposition 2003/04:145 föreslås en ändring i 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar (lagförslag 2.4). Förslaget beaktar inte den ändring i samma lagrum som riksdagen nyligen antagit genom proposition 2003/04:96 Vissa socialförsäkringsfrågor (lagförslag 2.5). Av den anledningen har utskottet beslutat att genom initiativ föreslå riksdagen att i stället för lagförslag 2.4 i proposition 2003/04:145 anta ett eget lagförslag vari de båda ändringarna samordnas. Utskottets förslag till lagtext återges i *bilaga 3*.

Utskottet har i ärendet slutligen inhämtat information från tjänstemän från Finansdepartementet samt mottagit uppvaktning från Stockholms Handelskammare.

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas ett förslag till en lag om trängselskatt. Lagen är utformad så att den kan tillämpas i olika tätorter, men kommer inledningsvis endast att tillämpas vid passage av vissa angivna betalstationer i Stockholms innerstad. 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.

Skattskyldig är ägaren av bilen. Skattskyldigheten inträder när bil brukas vid passage av en betalstation. Bil, vars ägare är undantagen från skattskyldighet enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall, liksom bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret, taxibilar samt buss med en totalvikt av minst 14 ton, omfattas inte av skatteplikt.

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.

De skattebelagda passagera vid betalstationerna, liksom skattebeloppens storlek vid olika tidpunkter, framgår av en bilaga till lagen. Ett beskattningsbeslut fattas för varje bil per kalenderdygn. Skatten skall, utan uppmaning, betalas senast den femte dagen efter den dag som skattskyldigheten har inträtt. Om skatten betalas för sent skall en expeditionsavgift tas ut. Inbetalning av skatt och avgift skall göras genom insättning på ett särskilt konto för skatte- och avgiftsbetalningar enligt lagen om trängselskatt. Sker inte betalning i tid påförs en särskild avgift (tilläggsavgift) med 500 kr. Tilläggsavgift får påföras högst en gång per bil och kalenderdygn. Beloppen anses ha betalats den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot.

Lagen om trängselskatt innehåller dessutom bestämmelser om omprövning, anstånd, överklagande av skatte- och avgiftsbeslut samt verkställighet av skatten och avgifterna.

Vidare föreslås bl.a. att lagen om allmän kameraövervakning ändras på så sätt att det inte krävs tillstånd eller anmälan för att använda kameraövervakning vid de betalstationer där trängselskatt tas ut. Sådan kameraövervakning får ske för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt enligt lagen skall kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas. I övrigt föreslås vissa följdändringar i bl.a. 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 – och övriga lagförslag, utom bilagan till lagen om trängselskatt – föreslås träda i kraft fr.o.m. den 1 januari 2005. Regeringen bemyndigas att bestämma den dag då bilagan till lagen om trängselskatt skall träda i kraft. Bilagan till lagen om trängselskatt skall dock vara tidsbegränsad och gälla t.o.m. den 31 juli 2006.

# Utskottets överväganden

## Trängselskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller proposition 2003/04:145 om trängselskatt och avslår dels följdmotioner med yrkanden om avslag på propositionen och yrkanden om olika tillkännagivanden bl.a. om att trängselavgifter skall beslutas på kommunal och regional nivå inklusive frågan om att i det syftet se över regeringsformen, dels motioner från den allmänna motionstiden 2003 med begäran om olika tillkännagivanden om trängselskatt. Jämför reservation (m, fp, kd, c).

### Propositionen

Regeringen föreslår i syfte att öka framkomligheten och minska trafikens miljöpåverkan införandet av en trängselskatt som kan tillämpas i olika tätorter men som inledningsvis under en försöksperiod skall tillämpas endast vid passage av vissa angivna betalstationer vid gränsen till Stockholms innerstad. Skatteplikt skall gälla för bil som är införd i vägtrafikregistret eller som brukas med stöd av saluvagnslicens. Skattskyldig är ägaren av bilen och skattskyldigheten inträder vid färd in eller ut från innerstaden. Bil, vars ägare är undantagen från skattskyldighet enligt lagen om immunitet och privilegier i vissa fall, liksom bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret, taxibilar samt buss med en totalvikt av minst 14 ton, omfattas inte av skatteplikt. En person, som har beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade, medges efter särskild ansökan undantag från skatteplikt. Undantag medges även för bil med en totalvikt som understiger 14 ton och som används för färdtjänst. De skattebelagda passagera vid betalstationerna, liksom skattebeloppens storlek vid olika tidpunkter, anges i en bilaga till lagen. Ett beskattningsbeslut fattas för varje bil per kalenderdygn. Skatten skall, utan uppmaning, betalas senast den femte dagen efter den dag som skattskyldigheten har inträtt. Överklagande av beslut rörande trängselskatt skall göras hos allmän förvaltningsdomstol.

Lagen om allmän kameraövervakning ändras på så sätt att det inte krävs tillstånd eller anmälan för att använda kameraövervakning vid de betalstationer där trängselskatt tas ut.

I övrigt föreslås vissa följändringar i sekretesslagen, lagen om allmänna förvaltningsdomstolar, lagen om indrivning av statliga fordringar, inkomstskattelagen och lagen om vägtrafikregister.

Staten ansvarar för de kostnader som uppstår till följd av försöksverksamheten samt för den kollektivtrafiksatsning som utgör ett del av försöket med trängselskatt liksom eventuellt ökade kostnader inom berörda myndigheter.

Regeringen begär i den delen ett bemyndigande 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 trängselskatter i Stockholm.

Bruttointäkterna från trängselskatten bedöms uppgå till cirka 910 miljoner kronor räknat på helår. Då förslaget endast gäller ett relativt kortvarigt försök är de indirekta offentlig-finansiella effekterna försumbara. Även effekterna på kommunernas intäkter är försumbara eftersom avdrag inte medges i inkomstbeskattningen. Regeringen återkommer i budgetpropositionen för 2005 med en närmare bedömning av effekterna på statsbudgeten.

Lagen om trängselskatt – och övriga lagförslag, utom bilagan till lagen om trängselskatt – föreslås träda i kraft fr.o.m. den 1 januari 2005. Regeringen begär ett bemyndigande att bestämma den dag då bilagan till lagen om trängselskatt skall träda i kraft. Bilagan skall dock vara tidsbegränsad och gälla t.o.m. den 31 juli 2006. En utvärdering av effekterna av trängselskatten i Stockholms kommun kommer att genomföras under försöksperioden.

### *Motioner väckta med anledning av propositionen*

Moderata samlingspartiet yrkar i motion Sk38 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) avslag på propositionen. I motionen framförs kritik mot förslaget om trängselskatt på en lång rad punkter. Motionärerna anför bl.a. följande.

Propositionen avlämnades först i slutet av april trots att sista dag för avlämnande av propositioner enligt 3 kap. 3 § riksdagsordningen är den 17 mars. Det ter sig utmanande att regeringen forcerar igenom en proposition som är omtvistad och inrymmer en rad svårbedömda juridiska frågor.

Trängselskatten kommer inte att förbättra miljön i Stockholm. Det verkliga syftet är att säkerställa regeringsmakten åt Socialdemokraterna. Skatten införs trots att Socialdemokraterna gick till val på att det inte skulle införas några trängselskatter i Stockholm. Regeringen ignorerar opinionen mot trängselskatt i Stockholms stad och i kranskommunerna. Trängselskattens utformning kommer bara att ske i samråd med Stockholms stad men inte, vilket är anmärkningsvärt, med övriga kommuner i regionen. Det är också anmärkningsvärt att regeringen ignorerar de folkomröstningar som har genomförts i ett stort antal kranskommuner som entydigt sagt nej till trängselskatt.

Den nya skatten är ett slöseri med pengar, och det är sannolikt att den kommer att kosta avsevärt mer än den inbringar.

Regeringens politik har under senare år medfört en kraftigt ökad beskattning av Stockholmsregionen. Trängselskatten kommer att förvärra denna situation ytterligare. Skatten kommer att slå hårt mot många men främst mot låginkomsttagare och småföretagare. Förslaget är ett avsteg från den skattemässiga grundprincipen om att utgifter för inkomsternas förvärvande är avdragsgilla liksom att företagens kostnader kan dras av. Förslaget innebär också en skattemässig skillnad om man tar sig till jobbet i egen eller annans bil, t.ex. tjänstebil.

Miljö- och hälsoeffekterna analyseras bristfälligt, och den analys som gjorts för Vägverkets räkning bortser från viktiga faktorer som är avgörande för frågan om trängselskatter är ett lämpligt styrmedel. Propositionen belyser inte hur trängselskatten samverkar med subventioneringen av kollektivtrafiken, drivmedelsbeskattningen och arbetsmarknaden. Stora samhällsekonomiska kostnader riskerar att uppstå genom den bristfälliga analysen.

Erfarenheterna från London är avskräckande. Trängselavgifterna välkomnades inledningsvis av näringslivet i London, men en undersökning efter införandet visar att 67 % av företagen var emot att fördubbla avgiftszonen och bara 19 % för. Två undersökningar från Londons handelskammare visar att nära två tredjedelar av detaljhandlarna övervägar att flytta ut ur avgiftszonen.

Stockholmsregionen har länge varit eftersatt i statens infrastruktursatsningar. Införande av trängselskatt kan inte skyla över statens ansvar för förseningen av väsentliga infrastrukturprojekt i Stockholm. Förslag fanns i den s.k. Dennisöverenskommelsen. Frågan om SL kan möta ett ökande tryck på kollektivtrafiken borde ha utretts och kollektivtrafiken byggts ut innan trängselskatt införs. Trafiken i innerstaden har inte ökat sedan 1980-talet. I city har den kontinuerligt minskat sedan 1989. Däremot har trafiken ökat på Essingeleden. Regeringens förslag medför att bilköerna kommer att bli längre utanför innerstaden, och förslaget löser alltså inte de negativa effekterna av biltrafiken i Stockholm.

Förslaget ökar segregeringen av arbetsmarknaden och mellan bostadsområden och tvingar människor med små marginaler bort från vägarna så att de mer välbeställda får bättre plats. Förslaget slår särskilt hårt mot låginkomsttagare och barnfamiljer. Det blir ännu mindre lönsamt att arbeta.

Den föreslagna trängselskattelagen reglerar inte frågan om hur beslut om införande eller avskaffande av skatten i en kommun eller region fattas. Det kan strida mot den kommunala självstyrelsen att riksdagen kan fatta beslut i strid mot majoriteten i en kommun. Förslaget kan också strida mot likställighetsprincipen. Skyddet för den enskildes personliga integritet är heller inte tillräckligt. Det bör närmare preciseras vad de personuppgifter som inhämtas vid betalstationerna får användas till och hur uppgifter från kameraövervakningen skall hanteras, exempelvis i förundersökningar. Kameraövervakning har hittills varit möjlig för beivrande av brott och trafiksäkerhet. Nu öppnas en möjlighet för kameraövervakning av fiskala skäl, och det kan ifrågasättas om denna förändring är motiverad med hänsyn till att även personer eller fordon som är skattebefriade kan komma att registreras. Taxinäringens befrielse från skatteplikt kan utgöra statligt stöd som kräver EG-kommissionens godkännande. Förslaget kan vidare komma att innebära att funktionshindrade med parkeringstillstånd utsätts för påtryckningar att sälja sitt medgivna undantag från skatteplikt. Den korta betalningstiden kan vålla problem för bilister som inte är hemmahörande i Stockholm, t.ex. semesterfirare. I enlighet med Lagrådets yttrande bör betalning anses vara gjord när inbetalningskort eller gireringshandlingar inkommit till Posten AB eller annan betalningsförmedlare. Att prövningstillstånd skall krävas för överklagande till kammarrätten är



ett avsteg från en etablerad princip. Det är inte rimligt att polis och åklagares resurser används för att lagföra ett så relativt ringa brott. I normala fall lagförs skatteförseelser bara om det rör sig om minst ett basbelopp.

Folkpartiet yrkar i motion Sk40 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp) avslag på propositionen (yrkande 1). I motionen begärs vidare ett tillkännagivande om i vilka former miljöavgifter kan införas i de kommuner som så önskar (yrkande 2). Motionärerna anför bl.a. att miljöstyrande avgifter i trafiken kan vara motiverade men att avgiften inte skall betraktas som en skatt utan en avgift. Den bör därför inte beslutas i riksdagen utan på regional eller lokal nivå. Varje kommun som så önskar skall ha rätt att införa trängselavgifter för att stimulera ökad användning av kollektiva färdmedel och för att begränsa biltrafiken. En förutsättning bör vara att samtycke inhämtas från de kringliggande kommuner som i stor utsträckning berörs av åtgärden. Intäkterna från trängselavgifterna bör också stanna hos kommunen.

Lennart Fremling (fp) anser i motion Sk37 att en utredning bör se över behovet av att ändra regeringsformen för att möjliggöra kommunala beslut om ekonomiska styrmedel.

Kristdemokraterna yrkar i motion Sk36 av Jakob Forssmed m.fl. (kd) avslag på propositionen. Motionärerna anser bl.a. att hanteringen av trängselskatt är ett exempel på hur illa ställt det är med det kommunala självstyret i Sverige. Det är ett systemfel att denna regionala fråga är föremål för beslut i riksdagen. Enligt motionen finns det stora principiella likheter mellan parkeringsavgifter och trängselavgifter. I båda fallen bör en kommun kunna fatta beslut. Riksdagen bör begära att regeringen låter utreda hur grundlagen kan ändras så att trängselavgifter kan beslutas av kommuner eller regioner.

Vänsterpartiet föreslår i motion Sk35 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) ett tillkännagivande om att regeringsformen bör ses över 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.

Centerpartiet yrkar i motion Sk39 av Roger Tiefensee m.fl. (c) avslag på propositionen (yrkande 1). Motionärerna föreslår vidare att den aviserade översynen av regeringsformen även skall behandla frågan om hur kommunala eller regionala organ skall kunna få beslutanderätt i fråga om ekonomiska styrmedel i trafiken (yrkande 2). Enligt motionen har vidare beslutsprocessen kring trängselskatten varit ovärdig en anständig demokrati. Inför valet 2002 förklarade ledande socialdemokrater i Stockholms kommun att trängselskatter inte skulle införas i Stockholm. Kort tid efter valet påtvingades Stockholms lokalpolitiker frågan om trängselskatt av den socialdemokratiska regeringen som led i ett förhandlingsspel med samarbetspartierna (yrkande 3). Motionärerna framhåller slutligen att införande av trängsel- eller miljörelaterade skatter i storstadsområden kan vara ett sätt att öka framkomligheten och förbättra miljösituation, och i motionen redovisas hur man i en marknadsekonomi kan prissätta en nytthet (yrkande 4).

*Motioner från den allmänna motionstiden 2003*

Moderata samlingspartiet framhåller i motion T530 yrkande 25 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) att regeringens överenskommelse med Vänsterpartiet och Miljöpartiet om trängselskatt skett över huvudet på de kommunala beslutsfattarna, tvärt emot vad som sades i infrastrukturpropositionen och trots en förkrossande majoritet i folkomröstningen. Enligt motionärerna vore det i stället naturligt att åtgärda problemen i transportinfrastrukturen.

Ewa Björling (m) begär i motion T326 ett tillkännagivande om att folkomröstningen i Stockholms län angående trängselavgifter/biltullar måste respekteras och att planerna på sådana biltullar stoppas.

Björn Hamilton (m) anser i motion T462 att stockholmarnas vilja skall respekteras och förslaget om biltullar stoppas.

Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m) yrkar i motion N341 yrkande 5 att riksdagen skall besluta att inte genomföra sådana lagändringar som möjliggör införande av trängselavgifter/biltullar i Stockholms stad.

Karin Pilsäter och Mia Franzén (fp) anser i motion T470 yrkande 3 att det är oacceptabelt att beslut om trängselavgifter fattas utan att de som är mest berörda, dvs. de boende och verksamma i kranskommunerna, haft möjlighet att påverka beslutet.

Kristdemokraterna framhåller i motion T560 yrkande 9 av Johnny Gylling m.fl. (kd) att den kommunala självstyrelsen är central vid införande av trängselavgifter, och beslutet bör tas av en kommun eller region. De medel som avgiften genererar skall stanna i regionen, och kostnaderna för systemets införande skall bäras av kommunen eller regionen.

Stefan Attefall m.fl. (kd) yrkar i motion T461 yrkande 8 att riksdagen beslutar återföra hela frågan om trängselavgifter till Stockholmsberedningen.

Centerpartiet anför i motion T564 yrkande 25 av Maud Olofsson m.fl. (c) att trängselavgifter kan vara ett bra sätt att styra trafikflödet och samtidigt få intäkter som kan användas för bättre infrastruktur och kollektivtrafik. Beslut om att införa trängselavgifter skall tas på den lokala nivå som berörs av avgiften.

*Konstitutionsutskottets yttrande*

Konstitutionsutskottet begränsar sitt yttrande till normgivningstekniska frågor och frågor om integritetsskydd och sekretess och anför bl.a. följande. Konstitutionsutskottet tillstyrker propositionen i de aktuella delarna och avstyrker berörda motioner. Den aktuella pålagan är en skatt i regeringsformens mening och måste utformas som en skatt till staten. En statlig trängselskatt i vissa delar av landet möter inga konstitutionella hinder på grund av principen om kommunalt självstyre. Propositionen står heller inte i strid med principen om kommunalrättslig likställighet. Först när erfarenheter vunnits av försöksverksamheten finns det anledning att överväga en översyn av regeringsformen. Det får ankomma på skatteutskottet att bedöma om skälen för att bemyndiga regeringen att besluta om ikraftträdandet av bilagan till trängselskattelagen är tillräckligt starka.

### *Finansutskottets yttrande*

Finansutskottet begränsar sitt yttrande till förslaget i propositionen (punkt 8) som innebär att riksdagen bemyndigar regeringen att 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. Finansutskottet framhåller sammanfattningsvis bl.a. följande. Propositionen ger inte riksdagen full överblick över de framtida utgifterna, men eftersom avtalet om ersättning från staten för kostnader avser en försöksverksamhet av särskild samhällsekonomisk och miljömässig betydelse och eftersom det är av synnerlig vikt att försöket kan genomföras under planerad tid, utan att det råder någon osäkerhet angående de ekonomiska förutsättningarna, biträder finansutskottet den i propositionen föreslagna lösningen med den ändringen att en bortre tidsgräns för den ekonomiska förpliktelse som avtalet innebär bör anges som sammanfaller med tidsgränsen för försöksverksamheten. Finansutskottet förutsätter att regeringen i budgetpropositionen för 2005 återkommer med en beräkning av den kommande budgetbelastningen till följd av ersättning för kostnader i samband med försöket med trängselskatter och att ett särskilt anslag tas upp för detta. Skatteutskottet bör dels tillstyrka propositionen i den aktuella delen med det av finansutskottet föreslagna tilläget, dels avstyrka motionerna Sk36, Sk38, Sk39 yrkande 1, Sk40 yrkande 1 och T560 yrkande 9.

### *Justitieukskottets yttrande*

Justitieukskottet yttrar sig över förslagen till lag om trängselskatt i den del som avser överklagande (19 – 22 §§) och ändringsförslagen i lagen om allmänna förvaltningsdomstolar och lagen om allmän kameraövervakning samt den aktualiserade frågan om tillämpligheten av skattebrottslagen. Justitieukskottet anför bl.a. följande. Det är angeläget att försök med trängselskatt genomförs i Stockholm. Motionerna med avslagsyrkanden bör avslås.

Justitieukskottet ifrågasätter om inte trängselskattens speciella karaktär gör att överprövningen av beslut bör ske i annan form än den för skatteprocessen vedertagna. Utskottet beklagar att förslaget om att överprövning i nämnd inte närmare övervägts, och utskottet utgår från att frågan bereds i en utvärdering. Med hänsyn till att det tills vidare handlar om ett försök i Stockholm är den föreslagna lösningen lämplig.

Propositionen har brister när det gäller redovisningen av kostnaderna för försöket för den offentliga förvaltningen och inte minst domstolsväsendet. Samtidigt pekar redogörelsen på att det är svårt, måhända omöjligt, att i förväg göra realistiska bedömningar av kostnaderna. Justitieukskottet utgår från att regeringen i budgetpropositionen för 2005 särskilt behandlar kostnaderna för domstolsväsendet och att domstolsväsendet får full kompensation för dessa.

Justitieukskottet ställer sig vidare bakom regeringens förslag såvitt gäller ändringarna i lagen om allmän kameraövervakning men anser att en rad frågor kring lämpligheten av allmän kameraövervakning i detta sammanhang bör ges en framträdande roll vid utvärderingen.

### *Trafikutskottets yttrande*

Trafikutskottet behandlar främst regeringens förslag om trängselskattelag (punkt 1) och följdmotionerna i relevanta delar samt de motioner från den allmänna motionstiden 2003 som överlämnats till skatteutskottet. Trafikutskottet välkomnar en lagstiftning om trängselskatt och anser att den bör genomföras i enlighet med regeringens förslag. Trafikutskottet pekar bl.a. på att frågan varit aktuell vid flera tillfällen och att utskottet senast våren 2003 hade en offentlig utfrågning med såväl experter som företrädare för motstående intressen, vilken gav utskottet ett allsidigt underlag för sin bedömning. Utskottet står fast vid de uttalanden som gjordes i det sammanhanget i betänkande 2002/03:TU3. Trafikutskottet påminner också om sitt tidigare uttalande om trängselskatt som led i en bredare strategi. Många av de synpunkter som framförs i motionerna kommer att kunna beaktas i den fortsatta processen, bl.a. inom ramen för den löpande utvärdering som utskottet förordar. Trafikutskottet tillstyrker propositionen och avstyrker motionerna.

### *Skatteutskottets ställningstagande*

Enligt utskottets mening kan avgifter i vägtrafiken vara ett medel för att uppnå det trafikpolitiska målet. Propositionen syftar till att inledningsvis öka framkomligheten och att minska trafikens miljöpåverkan i Stockholms innerstad, liksom att minska inflödet av trafik till innerstaden. Detta åstadkoms genom att med en lämpligt avvägd påлага minska den infarts- och utfartstrafik som föreligger under s.k. rusningstrafik. Arrangemanget är upplagt som en försöksverksamhet som skall inledas den dag regeringen bestämmer – Stockholms kommun har bedömt att försöket kan börja löpa fr.o.m. den 12 juni 2005 – och upphöra senast den 31 juli 2006. En utvärdering av effekterna av trängselskatten kommer att göras redan under försöksperioden. Vid denna utvärdering får ställning tas till bl.a. om bestämmelserna är utformade så att målet med skatten uppfylls på bästa sätt, nämligen att trafiken till och från Stockholms innerstad minskar och att den fördelar sig till även andra tider än tiden för s.k. rusningstrafik.

Under beredningen av ärendet har en diskussion förts om en påлага av denna karaktär från konstitutionell synpunkt är att betrakta som en skatt eller en avgift, vars utformning delvis skulle kunna delegeras till regeringen eller någon myndighet. Regeringen har stannat för att det rör sig om en skatt och anpassat sitt förslag därefter. Den föreslagna trängselskatten är således utformad i enlighet med de bestämmelser i regeringsformen som avser skatt till staten.

Trafikutskottet har från övergripande transportpolitiska utgångspunkter i sitt yttrande till skatteutskottet (yttr. 2003/04:TU3y) välkomnat regeringens förslag och ansett att lagstiftningen bör genomföras i enlighet med detta förslag. Skatteutskottet instämmer i trafikutskottets uppfattning om trängselskattens positiva effekter och finner att den lagtekniska lösning som presenteras i propositionen är helt nöjaktig. Utskottet har visserligen noterat att Lagrådet

haft invändningar mot förslaget utformning men anser i likhet med regeringen att den valda utformningen inte står i strid med lagstiftningens ändamål. Utskottet ställer sig därför bakom regeringens lagförslag.

Justitieukskottet har i sitt yttrande till utskottet (ytr. 2003/04:JuU3y) uttryckt farhågor för att trängselskatten kommer att leda till en anhopning av överprövningar och överklaganden och pekat på risken för att trängselskattemålen tränger undan stora delar av den befintliga verksamheten hos länsrätterna, om de inte tilldelas ökade resurser eller andra organisatoriska lösningar införs. Skatteutskottet vill framhålla att regeringen kommer att återkomma i budgetpropositionen för 2005 med en närmare bedömning av effekterna på statsbudgeten och myndigheternas resursbehov på grund av försöksverksamheten. Utskottet förutsätter att regeringen under beredningen av budgetpropositionen tar under övervägande vad justitieukskottet här har anfört.

Utskottet delar finansutskottets bedömning att den ekonomiska förpliktelse som avtalet med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting om ersättning från staten för kostnader för försöket med trängselskatt innebär, med hänsyn till budgetlagens bestämmelser, bör tidsbegränsas och gälla längst t.o.m. den 31 juli 2006. Utskottet föreslår av den anledningen ett tillägg till regeringens förslag (punkt 8) med den lydelse som framgår av utskottets förslag till riksdagsbeslut.

I propositionen föreslås en ändring i 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar (lagförslag 2.4). Förslaget beaktar inte en ändring i samma lagrum som riksdagen nyligen antagit genom proposition 2003/04:96 Vissa socialförsäkringsfrågor (lagförslag 2.5). Utskottet har i sak inget att invända mot den ändring i lagrummet som föreslås i den nu behandlade proposition 2003/04:145 men anser att det bör ske en lagteknisk samordning med den av riksdagen nyligen antagna ändringen i samma lagrum. Utskottet lägger därför fram ett eget lagförslag med den lydelse som återges i *bilaga 3*.

Med det ovan anförda och med de här redovisade förändringarna tillstyrker utskottet proposition 2003/04:145 och avstyrker alla motionsyrkanden om avslag på propositionen, liksom alla yrkanden om att någon trängselskatt eller liknande påлага inte skall införas. Vad gäller övriga motionsyrkanden om uttalanden och tillkännagivanden av olika slag om annorlunda utformade miljöavgifter eller liknande styrmedel, om en översyn av regeringsformen då det gäller behörigheten att införa dylika pålagor, om möjligheterna för de olika kommunernas invånare att påverka beslutet och om finansieringen av infrastruktursatsningar anser utskottet att ett ställningstagande till dessa frågor bör anstå till dess att försöket är genomfört och utvärderat och en bedömning låter sig göra på basis av vunna erfarenheter. Utskottet avstyrker följaktligen även dessa motionsyrkanden.

## Reservation

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservation. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

### **Trängselskatt (m, fp, kd, c)**

av Anna Grönlund Krantz (fp), Lennart Hedquist (m), Ulf Sjösten (m), Gunnar Andréén (fp), Roger Tiefensee (c), Björn Hamilton (m) och Lars Gustafsson (kd).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:Sk36, 2003/04:Sk38, 2003/04:Sk39 yrkande 1 och 2003/04:Sk40 yrkande 1, bifaller delvis motionerna 2003/04:Sk39 yrkandena 2–4, 2003/04:Sk40 yrkande 2, 2003/04:T326, 2003/04:T461 yrkande 8, 2003/04:T462, 2003/04:T470 yrkande 3, 2003/04:T530 yrkande 25, 2003/04:T560 yrkande 9, 2003/04:T564 yrkande 25 och 2003/04:N341 yrkande 5 och avslår proposition 2003/04:145 punkterna 1–8 och motionerna 2003/04:Sk35 och 2003/04:Sk37.

#### *Ställningstagande*

Moderata samlingspartiet, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet anser att riksdagen bör avslå proposition 2003/04:145 om trängselskatt. Att införa trängselskatt i Stockholm är det pris Socialdemokraterna fått betala för att kunna behålla regeringsmakten efter valet 2002. Vi vänder oss mot att regeringen toppstyr lokala politiker i Stockholm och påtvingar kommunens och regionens innevånare en åtgärd som genomförs tvärtemot givna vallöften. För att uppfylla sina åtaganden till Miljöpartiet vill regeringen i riksdagen hasta igenom ett förslag om trängselskatt, vilket innehåller konstitutionella, principiella och författningstekniska tveksamheter som borde ha övervägts och utretts bättre. Vi anser att trafik- och miljösituationen i Stockholm kräver en bred strategi bestående av en kombination av åtgärder där en utbyggnad av kollektivtrafiken och investeringar i infrastruktur utgör en viktig del. Om dessa nödvändiga satsningar ger propositionen emellertid inga konkreta besked.

Vi står självfallet bakom de gemensamma uttalandena i de avvikande meningar i ärendet som gjorts av våra representanter i justitiekittet (2003/04: J u U 3 y ) och trafikutskottet (2003/04:TU3y). Vi avser att närmare utveckla våra respektive partiers syn på trängselskatt/miljöavgifter i trafiken i särskilda yttranden till detta betänkande.

# Särskilda yttranden

## 1. Förslaget om trängselskatt (m)

Lennart Hedquist (m), Ulf Sjösten (m) och Björn Hamilton (m) anför:

I ovanstående fyrpartireservation har vi tillsammans med Folkpartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet redovisat de övergripande skälen till varför vi yrkar avslag på proposition 2003/04:145 om trängselskatt. I reservationen ställer vi oss också bakom de gemensamma avslagsyrkandena och skälen för dessa som de fyra partierna fört fram i justitieutskottet (yttr. 2003/04:JuU3y) och trafikutskottet (yttr. 2003/04:TU3y) och som redovisas i yttrandena från dessa utskott.

Moderata samlingspartiets representanter i konstitutionsutskottet (yttr. 2003/04:KU6y), finansutskottet (yttr. 2003/04:FiU4y) och trafikutskottet (yttr. 2003/04:TU3y) har i dessa utskotts respektive yttranden till skatteutskottet redovisat partiets syn rörande de konstitutionella, ekonomisk-politiska respektive trafikpolitiska aspekterna på förslaget om trängselskatt. Vi står bakom även dessa uttalanden.

Vi instämmer med vad som sägs i de moderata motioner som väckts i ärendet. I detta särskilda yttrande lämnar vi några skattemässiga aspekter på trängselskatt i Stockholm.

Regeringens politik har under senare år medfört en kraftigt ökad beskattning av Stockholmsregionen. Kommunal- och landstingsskatterna har höjts mer än i övriga delar av landet. Stigande fastighetspriser har medfört att fastighetsskatten ökat markant och att vanligt folk i högst ordinära småhus i allt större utsträckning drabbas av förmögenhetsskatt. Invånarna i Stockholms län betalar en oproportionerligt stor andel av den statliga skatten. Utöver detta innebär den kommunala skatteutjämningen att regionen får lämna ifrån sig betydande belopp av sina skatteintäkter. Sammantaget har detta medfört att den tillväxtmotor som Stockholm utgjort har stannat av. Regeringen har beskattat sönder tillväxten och därmed försvårat för hela landet. En trängselskatt skulle förvärra situationen ytterligare.

En trängselskatt leder till minskad sysselsättning och turism i Stockholm med allt vad det innebär av förlorade skatteintäkter. Pålagan fungerar som en extra skatt på arbete för personer som arbetar i Stockholm. Transporterna fördyras och varor och tjänster blir dyrare.

En trängselskatt i Stockholm bedöms inbringa ca 900 miljoner kronor. Det motsvarar exempelvis en höjning av livsmedelspriserna i hela riket med nästan 1 %. Effekten på prisnivån i Stockholm blir betydligt större. Till detta skall läggas att trängselskatten bedöms kosta minst 2 miljarder kronor i investeringar och ökad byråkrati.

En grundläggande princip i skattesystemet är att utgifter för inkomstens förvärvande är avdragsgilla liksom att kostnader i företag kan dras av. Regeringen vill i det avseendet göra ett undantag beträffande trängselskatt, vilket främst drabbar låginkomsttagare och småföretag. Från beskattningssynpunkt är det olyckligt om en skatt inte är generell utan behäftad med olika undantag och skillnader som beror på olika faktorer. Regeringens förslag innebär en skillnad om man tar sig till jobbet i egen eller annans bil. Den föreslagna trängselskatten skall betalas av privatpersoner i egen bil och i den mån arbetsgivaren ersätter den extra kostnad som skatten medför utlöser detta förmånsbeskattning. En person som har tjänste- eller leasingbil drabbas emellertid inte av vare sig trängselskatt eller förmånsbeskattning.

## **2. Miljöavgifter i trafiken (fp)**

Anna Grönlund Krantz (fp) och Gunnar Andrén (fp) anför:

I ovanstående fyrtiarsreservation har vi tillsammans med Moderata samlingspartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet redovisat de övergripande skälen till varför vi yrkar avslag på proposition 2003/04:145 om trängselskatt. I reservationen ställer vi oss också bakom de gemensamma avslagsyrkandena och skälen för dessa som de fyra partierna fört fram i justitiekommittén (yttr. 2003/04:JuU3y) och trafikutskottet (yttr. 2003/04:TU3y) och som redovisas i yttrandena från dessa utskott.

Folkpartiets representanter i konstitutionsutskottet (yttr. 2003/04:KU6y), finansutskottet (yttr. 2003/04:FiU4y) och trafikutskottet (yttr. 2003/04:TU3y) har i dessa utskotts respektive yttranden till skatteutskottet redovisat partiets syn rörande de konstitutionella, ekonomisk-politiska och trafikpolitiska aspekterna på förslaget om trängselskatt. Vi står bakom även dessa.

Folkpartiet anser att miljöstyrande åtgärder i trafiken inte är en skatt utan en avgift som därför inte kan beslutas i riksdagen utan på lokal nivå. 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.

Folkpartiet anser att diskussionen om miljöavgifter i trafiken inte enbart bör handla om Stockholm utan måste gälla även andra kommuner. Regeringen måste klargöra om staten avser att betala den tekniska utrustning som behövs liksom satsningar på kollektivtrafik även i sådana kommuner.

## **3. Trängselavgifter (kd, c)**

Roger Tiefensee (c) och Lars Gustafsson (kd) anför:

I ovanstående fyrtiarsreservation har vi tillsammans med Moderata samlingspartiet och Folkpartiet redovisat de övergripande skälen till varför vi yrkar avslag på proposition 2003/04:145 om trängselskatt. I reservationen



ställer vi oss också bakom de gemensamma avslagsyrkandena och skälen för dessa som de fyra partierna fört fram i justitieutskottet (yttr. 2003/04:JuU3y) och trafikutskottet (yttr. 2003/04:TU3y) och som redovisas i yttrandena från dessa utskott.

Kristdemokraternas och Centerpartiets representanter i konstitutionsutskottet (yttr. 2003/04:KU6y), finansutskottet (yttr. 2003/04:FiU4y) och trafikutskottet (yttr. 2003/04:TU3y) har i dessa utskotts respektive yttranden till skatteutskottet redovisat partiernas syn på de konstitutionella, ekonomisk-politiska och trafikpolitiska aspekterna på förslaget om trängselskatt. Vi står givetvis bakom även dessa uttalanden.

Vi anser att biltrafik behövs för att samhället skall fungera men trafiken utgör också en belastning för miljön. Köerna och trängseln i de större städerna är ett stort problem. Kraftfulla satsningar på infrastrukturen och kollektivtrafiken är nödvändiga. Vi vill också medverka till att skapa möjligheter för ekonomiska styrmedel i trafiken. Trängsel- eller miljörelaterade avgifter i storstadsområden kan vara ett sätt att öka framkomligheten och förbättra miljösituationen.

Vi har ingen anledning att utifrån nu gällande regelverk ifrågasätta regeringens bedömning att den föreslagna pålagan är att betrakta som en skatt som inte kommuner eller regionala organ kan besluta om på egen hand. Vi anser emellertid att det finns stora principiella likheter mellan parkeringsavgifter och trängselavgifter. Regeringen bör utreda hur grundlagen kan ändras så att ekonomiska styrmedel i trafiken skall kunna beslutas av kommuner eller regioner. Vi förutsätter att frågan analyseras i den författningsutredning som tillsätts inom kort.

Den politiska process som föregått trängselskatten har varit ovärdig en anständig demokrati. Inför valet 2002 förklarade ledande socialdemokrater i Stockholms kommun att några trängselskatter inte skulle införas. Det torde ha haft åtminstone viss betydelse för väljarna i Stockholm. Kort tid efter valet, och i syfte att konsolidera sitt maktinnehav, påtvingas Stockholms lokalpolitiker frågan om trängselskatt av den socialdemokratiska regeringen som ett led i ett förhandlingsspel bakom lyfta dörrar. Under nattliga förhandlingsomgångar tvingar regeringen samarbetspartier regeringen att mot Stockholms lokalpolitikens vilja införa trängselskatter i Stockholm.

#### **4. Trängselskatt (v, mp)**

Marie Engström (v) och Gunnar Goude (mp) anför:

Det förslag till ny lagstiftning om trängselskatter som regeringen överlämnat till riksdagen är, enligt vår uppfattning, inte någon lämplig långsiktig lösning på frågan hur vi på ett bra sätt kan utnyttja avgifter på bilismen för att minska problemen med bilköer. De flesta av förslagets brister har på ett eller annat sätt sin upprinnelse i regeringsformens regler, som innebär att den här typen av styrande pålagor anses vara en skatt.

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

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2003/04:145 Trängselskatt:*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om trängselskatt.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning.
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).
7. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.
8. Riksdagen antar regeringens förslag till att regeringen får 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.

## Följdmotioner

*2003/04:Sk35 av Karin Svensson Smith m.fl. (v):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs 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.

*2003/04:Sk36 av Jakob Forssmed m.fl. (kd):*

Riksdagen avslår regeringens förslag till riksdagsbeslut med anledning av vad som anförs i motionen.

*2003/04:Sk37 av Lennart Fremling (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utredning om behovet av att modifiera regeringsformen för att möjliggöra kommunala beslut om ekonomiska styrmedel.

*2003/04:Sk38 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m):*

Riksdagen beslutar att avslå proposition 2003/04:145.

*2003/04:Sk39 av Roger Tiefensee m.fl. (c):*

1. Riksdagen avslår regeringens proposition om trängselskatt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den översyn av regeringsformen som tidigare aviserats skall behandla frågan om hur beslutsfattandet över ekonomiska styrmedel i trafiken skall kunna överföras till kommunala eller regionala organ.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om beslutsprocessen kring trängselskatten.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hur ekonomiska styrmedel skall kunna användas i trafiken.

*2003/04:Sk40 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp):*

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2003/04:145.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om i vilka former miljöavgifter i trafiken kan införas i de kommuner som så önskar.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003

*2003/04:T326 av Ewa Björling (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stoppa alla planer på biltullar.

*2003/04:T461 av Stefan Attefall m.fl. (kd):*

8. Riksdagen beslutar att återföra hela frågan om trängselavgifter till Stockholmsberedningen.

*2003/04:T462 av Björn Hamilton (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om biltullar eller s.k. trängselavgifter.

*2003/04:T470 av Karin Pilsäter och Mia Franzén (båda fp):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om beslutsformerna för införande av trängselavgifter.

*2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trängselskatten.

*2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införande av trängselavgifter skall initieras av och finansieras av berörda kommuner eller regioner.

*2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c):*

25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjlighet att efter lokala beslut ta ut trängselavgifter.

*2003/04:N341 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m):*

5. Riksdagen beslutar att inte genomföra sådana lagändringar som möjliggör införande av trängselavgifter/biltullar på bilismen i Stockholms stad.

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

### 2.1 Förslag till lag om trängselskatt

Härigenom föreskrivs följande.

#### **Inledande bestämmelser**

**1 §** Trängselskatt skall betalas till staten enligt denna lag.

**2 §** Skatteverket är beskattningsmyndighet.

För beskattningsmyndighetens räkning skall Vägverket, genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret, besluta om trängselskatt, expeditionsavgift och tilläggsavgift samt verkställa uppbörd av sådan skatt och avgift, om inte annat följer av 15 eller 20 §.

**3 §** Fordons- och viktbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

#### **Skattepliktiga fordon**

**4 §** Trängselskatt betalas för bil som när skattskyldigheten inträder enligt 9 §

1. är införd i vägtrafikregistret, eller
2. brukas med stöd av saluvagnslicens.

**5 §** Skattepliktig är inte

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 vägtrafikregistret,
3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,
4. bil som enligt uppgift i vägtrafikregistret används i taxitrafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490), eller
5. bil som enligt 6 eller 7 § undantagits från skatteplikt.

#### **Befrielse från skatteplikt i vissa fall**

**6 §** Skatteverket 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 skatteplikt.

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

**7 §** Skatteverket skall efter ansökan från den som enligt 8 § är bilens ägare besluta om att undanta bil med en totalvikt som understiger 14 ton, som används för färdtjänst enligt lagen (1997:735) om riksfärdtjänst eller enligt lagen (1997:736) om färdtjänst, från skatteplikt.

### **Skattskyldighet**

**8 §** Skattskyldig är ägaren av bilen.

Som ägare av bilen anses

1. den som när skattskyldigheten inträder är eller bör vara upptagen i vägtrafikregistret som ägare, eller

2. i fråga om bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som när skattskyldigheten inträder innehar licensen.

### **Skattskyldighetens inträde**

**9 §** Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en sådan betalstation som anges i bilagan till denna lag.

### **Skattens omfattning**

**10 §** Närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek anges i bilagan till denna lag.

### **Beskattningsbeslut**

**11 §** Ett beskattningsbeslut skall fattas för varje bil, för vilken skattskyldighet enligt 9 § har inträtt. Varje beslut skall avse ett kalenderdygn.

Om beslut om skatt eller avgift har blivit uppenbart oriktigt på grund av misstag vid den automatiserade behandlingen, skall den myndighet hos vilken behandlingen utförts besluta om rättelse.

### **Betalningstid**

**12 §** Trängselskatt skall utan uppmaning betalas senast den femte dagen efter den dag som skattskyldigheten har inträtt.

### **Expeditionsavgift m.m.**

**13 §** Om skatten inte har betalats inom den tid som anges i 12 §, skall en expeditionsavgift påföras den skattskyldige. Den skattskyldige skall skriftligen uppmanas att senast fyra veckor efter dagen då skattskyldigheten har inträtt betala skatten och expeditionsavgiften. Om skattskyldigheten har inträtt vid flera tillfällen under samma kalenderdygn, skall uppmaningen avse den sammanlagda obetalda skatten för dygnet.

Regeringen får besluta föreskrifter om expeditionsavgiftens storlek.

### **Tilläggsavgift**

**14 §** Om trängselskatt eller expeditionsavgift inte betalas inom den tid som angetts i en uppmaning enligt 13 § första stycket, skall en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 500 kronor. Tilläggsavgift får påföras högst en gång per bil och kalenderdygn.

Tilläggsavgift, obetald trängselskatt och obetald expeditionsavgift skall betalas senast en månad från dagen för beslutet om tilläggsavgift.

### **Omprövning av beslut m.m.**

**15 §** Beskattningsmyndigheten skall ompröva och meddela beslut om sådan skatt eller avgift som avses i 11–14 §§, om den skattskyldige begär det eller det finns andra skäl.

Skatt eller avgift som har beslutats enligt första stycket skall betalas inom den tid som beskattningsmyndigheten bestämmer.

Om trängselskatt har betalats utan föregående betalningsuppmaning, skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast tre veckor efter det att betalningen har skett. I annat fall skall en begäran om omprövning ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast två månader efter det att beslut om expeditionsavgift eller tilläggsavgift har fattats.

### **Inbetalning av skatt och avgift**

**16 §** Inbetalning av skatt och avgift skall göras genom insättning på ett särskilt konto för skatte- och avgiftsbetalningar enligt denna lag.

Skatten och avgiften anses ha betalats den dag då betalningen har bokförts på det särskilda kontot.

### **Anstånd med betalning**

**17 §** Bestämmelserna i 60 och 60 a §§ fordonsskattelagen (1988:327) skall tillämpas i fråga om anstånd med betalning av skatt och avgift enligt denna lag. Med skatt avses även expeditionsavgift och med skattetillägg skall då i stället avses tilläggsavgift.

### **Befrielse och återbetalning**

**18 §** Beskattningsmyndigheten får, självmant eller efter ansökan av den skattskyldige, besluta att trängselskatt, expeditionsavgift eller tilläggsavgift helt eller delvis inte skall tas ut, eller skall återbetalas, om det skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut skatten eller avgiften.

### **Överklagande**

**19 §** Beslut som avses i 15, 17 och 18 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och av det allmänna ombudet hos Skatteverket. Beslut som avses i 6 och 7 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den sökande eller av det allmänna



ombudet hos Skatteverket. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

**20 §** Överklagande av den skattskyldige eller av sökanden skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom tre veckor från den dag då den skattskyldige eller sökanden fick del av beslutet. Överklagande av allmänna ombudet skall ha kommit in till beskattningsmyndigheten inom tre veckor från dagen för det överklagade beslutet.

Det allmänna ombudet får föra talan till den skattskyldiges förmån. Ombudet har då samma behörighet som den skattskyldige.

Beskattningsmyndigheten skall snarast ompröva det överklagade beslutet. Detta gäller dock inte om överklagandet skall avvisas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**21 §** Vid handläggning i länsrätt av mål om tilläggsavgift skall muntlig förhandling hållas, om den skattskyldige begär det. Muntlig förhandling behövs dock inte, om det finns anledning att anta att tilläggsavgiften inte kommer att tas ut.

**22 §** En begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut enligt denna lag inverkar inte på skyldigheten att betala den skatt eller avgift som omprövningen eller överklagandet avser.

### **Verkställighet**

**23 §** Om skatt eller avgift enligt denna lag inte betalas i rätt tid, skall den lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ett ringa belopp.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken.

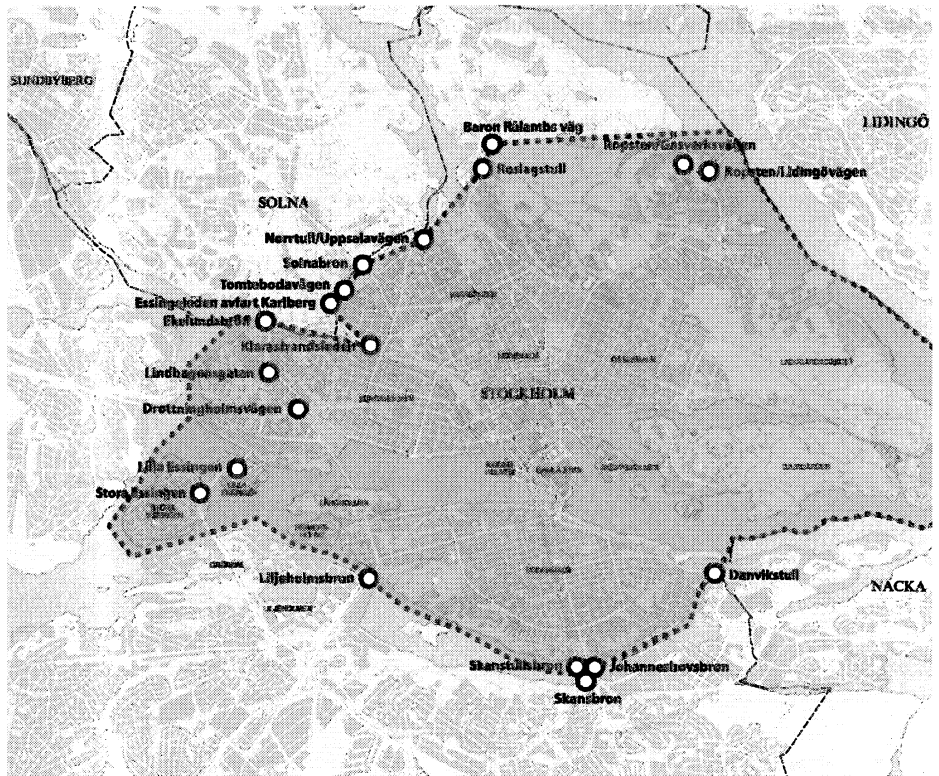
---

1. Denna lag, utom bilagan till lagen, träder i kraft den 1 januari 2005.

2. Bilagan till lagen träder i kraft den dag regeringen bestämmer och gäller till och med utgången av juli 2006, men tillämpas även därefter för förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 augusti 2006.

## Bilaga avseende Stockholms kommun

1. Karta av vilken framgång var de skattebelagda betalstationerna skall placeras.



2. Trängselskatt skall betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag skall dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen skall bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.30–6.59	10
7.00–7.29	15
7.30–8.29	20
8.30–8.59	15
9.00–15.29	10
15.30–15.59	15
16.00–17.29	20
17.30–17.59	15
18.00–18.29	10

3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil skall högst uppgå till 60 kronor.

4. Skattskyldigheten enligt 9 § inträder inte om en bil vid passage till eller från Lidingö kommun passerar två skilda betalstationer, varav den ena skall utgöras av någon av betalstationerna vid Ropsten, och tiden mellan passagerna inte överstiger 30 minuter.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 18 §<sup>1</sup>

Länsrätt är domför med en lagfaren domare ensam

1. när åtgärd som avser endast måls beredande vidtages,
2. vid sådant förhör med vittne eller sakkunnig som begärts av annan länsrätt,
3. vid beslut som avser endast rättelse av felräkning, felskrivning eller annat uppenbart förbiseende,
4. vid annat beslut som inte innefattar slutligt avgörande av mål.

Om det inte är påkallat av särskild anledning att målet prövas av fullsutten rätt, är länsrätt domför med en lagfaren domare ensam vid beslut som inte innefattar prövning av målet i sak.

Åtgärder som avser endast beredandet av ett mål och som inte är av sådant slag att de bör förbehållas lagfarna domare får utföras av en annan tjänsteman som har tillräcklig kunskap och erfarenhet och som är anställd vid länsrätten eller vid en tingsrätt på samma ort som länsrätten. Närmare bestämmelser om detta meddelas av regeringen.

Vad som sägs i andra stycket gäller även vid avgörande i sak av

1. mål av enkel beskaffenhet,
2. mål enligt lagen (1994:466) om särskilda tvångsåtgärder i beskattningsförfarandet, enligt lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter, om besiktning enligt fastighets-taxeringslagen (1979:1152), om handlings undantagande från taxeringsrevision, skatterevision eller annan granskning och om befrielse från skyldighet att lämna upplysningar, visa upp handling eller lämna kontrolluppgift enligt skatteförfattningarna,

3. mål om omedelbart omhändertagande enligt 6 § lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga, mål om vård i enskildhet enligt 15 b § samma lag, mål om avskildhet enligt 15 c § samma lag, mål om tillfälligt flyttningsförbud enligt 27 § samma lag, mål om omedelbart omhändertagande enligt 13 § lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall, mål om vård i enskildhet eller avskildhet enligt 34 § samma lag, mål om vård i enskildhet enligt 14 § lagen (1998:603) om verkställighet av sluten ungdomsvård, mål om avskildhet enligt 17 § samma lag, mål om tillfällig isolering enligt 5 kap. 3 § smittskyddslagen (2004:168), mål enligt 12 § första stycket och 33 § lagen (1991:1128) om psykiatrisk tvångsvård, mål enligt 18 § första stycket 2–4 såvitt avser de fall då vården inte har förenats med särskild utskrivningsprövning eller 5 lagen (1991:1129) om rättspsykiatrisk vård, mål om förvar och uppsikt enligt utlänningslagen (1989:529), mål enligt lagen (1974:202) om beräkning av strafftid m.m., mål enligt lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt samt mål enligt lagen (1963:193) om samarbete

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:170.

med Danmark, Finland, Island och Norge angående verkställighet av straff m.m.,

4. mål enligt folkbokföringsförfattningarna, mål rörande preliminär skatt eller om anstånd med att betala skatt eller avgifter enligt skatteförfattningarna,

5. mål enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling,

6. mål som avser en fråga av betydelse för inkomstbeskattningen, dock endast om värdet av vad som yrkas i målet uppenbart inte överstiger hälften av *basbeloppet* enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring.

6. mål som avser en fråga av betydelse för inkomstbeskattningen, dock endast om värdet av vad som yrkas i målet uppenbart inte överstiger hälften av *prisbasbeloppet* enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring,

7. mål enligt lagen (2004:000) om *trängselskatt*.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

## 2.3 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 1 § och 14 kap. 10 § sekretesslagen (1980:100) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 9 kap. 1 §<sup>1</sup>

Sekretess gäller i myndighets verksamhet, som avser bestämmande av skatt eller som avser taxering eller i övrigt fastställande av underlag för bestämmande av skatt, för uppgift om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. Motsvarande sekretess gäller i myndighets verksamhet som avser förande av eller uttag ur beskattningsdatabasen enligt lagen (2001:181) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet och tulldatabasen enligt lagen (2001:185) om behandling av uppgifter i Tullverkets verksamhet för uppgift som har tillförts databaserna samt hos kommun eller landsting för uppgift som har lämnats dit i ett ärende om förhandsbesked i skatte- eller taxeringsfråga. Uppgift hos Tullverket får dock lämnas ut, om det står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde lider skada eller men. För uppgift i mål hos domstol gäller sekretessen endast om det kan antas att den enskilde lider skada eller men om uppgiften röjs. Detsamma gäller uppgift som med anledning av överklagande hos domstol registreras hos annan myndighet enligt 15 kap. 2 § första stycket 3 eller 4. Har uppgift i mål hos domstol erhållits från annan myndighet och är den sekretessbelagd där, gäller dock denna sekretess hos domstolen, om uppgiften saknar betydelse i målet.

Med skatt avses i detta kapitel skatt på inkomst och, med undantag för arvsskatt och gåvoskatt, annan direkt skatt samt omsättningsskatt, tull och annan indirekt skatt. Med skatt jämställs arbetsgivaravgift, prisregleringsavgift och liknande avgift, avgift enligt lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund *samt* skattetillägg och förseningsavgift. Med verksamhet som avser bestämmande av skatt jämställs verksamhet som avser bestämmande av pensionsgrundande inkomst.

Med skatt avses i detta kapitel skatt på inkomst och, med undantag för arvsskatt och gåvoskatt, annan direkt skatt samt omsättningsskatt, tull och annan indirekt skatt. Med skatt jämställs arbetsgivaravgift, prisregleringsavgift och liknande avgift, avgift enligt lagen (1999:291) om avgift till registrerat trossamfund, skattetillägg och förseningsavgift *samt expeditionsavgift och tilläggsavgift enligt lagen (2004:000) om trängselskatt*. Med verksamhet som avser bestämmande av skatt jämställs verksamhet som avser bestämmande av pensionsgrundande inkomst.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2003:651.

Sekretessen gäller inte beslut, varigenom skatt eller pensionsgrundande inkomst bestäms eller underlag för bestämmande av skatt fastställs, *såvida* inte beslutet meddelas i ärende om

1. förhandsbesked i taxerings- eller skattefråga,
2. beskattning av utländska experter, forskare eller andra nyckelpersoner när beslutet har fattats av Forskarskattenämnden.

Sekretessen gäller inte beslut, varigenom skatt eller pensionsgrundande inkomst bestäms eller underlag för bestämmande av skatt fastställs, *om* inte beslutet meddelas i ärende om

1. förhandsbesked i taxerings- eller skattefråga,
2. beskattning av utländska experter, forskare eller andra nyckelpersoner när beslutet har fattats av Forskarskattenämnden,

*eller*

3. *trängselskatt.*

*I beslut, varigenom trängselskatt bestäms eller underlag för bestämmande av sådan skatt fastställs, gäller sekretessen dock endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage.*

Utan hinder av sekretessen får uppgift lämnas till enskild enligt vad som föreskrivs i lag om förfarande vid beskattning, lagen (2001:181) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet eller lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion. I artiklarna 6.1 och 8.3 i rådets förordning (EG) nr 3295/94 av den 22 december 1994 om fastställande av vissa åtgärder avseende införsel till gemenskapen samt export och återexport från gemenskapen av varor som gör intrång i viss immateriell äganderätt finns bestämmelser om att uppgift i vissa fall får lämnas till enskild. Vidare får utan hinder av sekretessen uppgift i ärende om revision lämnas till en förvaltare i den reviderades konkurs.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst tjugo år. För uppgift om avgift enligt lagen om avgift till registrerat trossamfund gäller dock sekretessen i högst sjuttio år.

*Lydelse enligt prop. 2003/04:93*

*Föreslagen lydelse*

## **14 kap.**

### **10 §**

Myndighet får uppställa förbehåll, som inskränker enskild mottagares rätt att lämna uppgift vidare eller utnyttja uppgift, också när

1. myndigheten enligt 5 § lämnar sekretessbelagd uppgift till part, ställföreträdare, ombud eller biträde,

2. myndigheten med stöd av 7 § första stycket lämnar uppgift till någon som inte är knuten till myndigheten på det sätt som anges i 1 kap. 6 §,

3. myndigheten med stöd av 9 kap. 1 § *fjärde* stycket tredje meningen, 9 kap. 2 § fjärde stycket, 9 kap. 17 § åttonde stycket eller 9 kap. 19 § fjärde stycket lämnar uppgift till konkursförvaltare.

3. myndigheten med stöd av 9 kap. 1 § *femte* stycket tredje meningen, 9 kap. 2 § fjärde stycket, 9 kap. 17 § åttonde stycket eller 9 kap. 19 § fjärde stycket lämnar uppgift till konkursförvaltare.

Förbehåll enligt första stycket 1 får inte innebära förbud mot att utnyttja uppgiften i målet eller ärendet eller mot att lämna muntlig upplysning till part, ställföreträdare, ombud eller biträde.

Har förbehåll uppställts enligt första stycket 2, skall i fråga om förbehållet gälla vad som föreskrivs i 7 § tredje och fjärde styckena angående förbud att lämna ut eller utnyttja uppgift.

Ett förbehåll enligt första stycket 3 får inte innebära ett förbud att utnyttja uppgiften om den behövs för att förvaltaren skall kunna fullgöra de skyldigheter som åvilar honom eller henne i anledning av konkursen.

Förordnande av regeringen eller riksdagen för särskilt fall om undantag från sekretess för uppgift får förenas med villkor att förbehåll som anges i första stycket skall uppställas vid utlämnande av uppgiften.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.



## 2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>1</sup>

Under indrivningen gäller bestämmelserna i 7 kap. 14 § utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön för böter och viten samt för fordringar som påförts enligt bestämmelserna i

- |  |  |
|--|--|
| 1. lagen (1972:435) om överlastavgift,   |  |
| 2. bilskrotningslagen (1975:343),  |  |
| 3. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,  |  |
| 4. lagen (1976:339) om saluvagnsskatt,   |  |
| 5. fordonsskattelagen (1988:327),  |  |
| 6. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., |  |
| 7. lagen (1994:419) om brottsofferfond,  |  |
| 8. skattebetalningslagen (1997:483), <i>eller</i>                                  | 8. skattebetalningslagen (1997:483),                                   |
| 9. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.                          | 9. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, <i>eller</i> |
|  | 10. lagen (2004:000) om trängselskatt.                                 |

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:417.

## 2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning

Härigenom föreskrivs att 7 och 14 §§ lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 7 §

Tillstånd krävs inte för allmän kameraövervakning

1. när övervakningen sker med en övervakningskamera som av trafiksäkerhetsskäl eller för säkerheten i arbetsmiljön är uppsatt på fordon, maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren,

2. vid övervakning som utförs av Vägverket vid trafikövervakning eller

2. vid övervakning som utförs av Vägverket

*a) vid trafikövervakning eller*

*b) vid en sådan betalstation som avses i bilagan till lagen (2004:000) om trängselskatt och sker för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt enligt lagen skall kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas eller*

3. när övervakningen sker i sådana fall som avses i 4 § första stycket.

### 14 §

Bild- eller ljudmaterial från allmän kameraövervakning av en plats dit allmänheten har tillträde får bevaras under högst en månad, om inte länsstyrelsen beslutar om en längre bevarandetid.

Första stycket gäller inte, om materialet

1. har betydelse vid utredning av brottslig verksamhet och antingen tagits upp av polismyndighet eller inom en månad från upptagningen lämnats över till polismyndighet eller åklagare av någon annan som gjort upptagningen *eller*

2. ges in till domstol i mål om ansvar för brott.

1. har betydelse vid utredning av brottslig verksamhet och antingen tagits upp av polismyndighet eller inom en månad från upptagningen lämnats över till polismyndighet eller åklagare av någon annan som gjort upptagningen,

2. ges in till domstol i mål om ansvar för brott *eller*

*3. tagits upp vid sådan övervakning som avses i 7 § 2 b.*

När bild- eller ljudmaterial inte längre får bevaras skall det omedelbart förstöras.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

## 2.6 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs i fråga om inkomstskattelagen (1999:1229) att 9 kap. 4 § och 16 kap. 17 § samt rubriken närmast före 9 kap. 4 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 9 kap.

**Svenska allmänna skatter**

**Svenska allmänna skatter *m.m.***

#### 4 §

Svenska allmänna skatter får inte dras av. Som sådana skatter räknas bland annat kommunal och statlig inkomstskatt, förmögenhetsskatt och kupongskatt.

*Skatt enligt lagen (2004:000) om trängselskatt får inte dras av.*

### 16 kap.

#### 17 §<sup>1</sup>

Särskilda skatter och avgifter som avser näringsverksamheten skall dras av. Om skatten eller avgiften sätts ned, skall motsvarande del av avdraget återföras det beskattningsår då debiteringen ändras.

Särskilda skatter och avgifter som avser näringsverksamheten skall dras av. Om skatten eller avgiften sätts ned, skall motsvarande del av avdraget återföras det beskattningsår då debiteringen ändras. *I 9 kap. 4 § finns en bestämmelse om att skatt enligt lagen (2004:000) om trängselskatt inte får dras av.*

Avkastningsskatt som beräknas på avsättning i balansräkning med tillämpning av 3 § fjärde stycket lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel skall dras av. Om skatten sätts ned, skall motsvarande del av avdraget återföras det beskattningsår då debiteringen ändras. Om skatten sätts ned genom avräkning av utländsk skatt, hindrar detta inte att hela skattebeloppet dras av.

I 29–31 §§ finns bestämmelser om egenavgifter.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005. Lagen tillämpas första gången vid 2006 års taxering.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2001:1176.

## 2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall ha följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2003/04:83      Föreslagen lydelse*

### 6 §

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
  - b) förarutbildning och förarprov,
  - c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,
  - b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller gods-transporter,
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85, och
6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas *samt de uppgifter som behövs för att Vägverket skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:000) om trängselskatt.*

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

BILAGA 3

## Utskottets lagförslag

## Förslag till lag om ändring i lagen (2004:492) om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Häri genom föreskrivs att 2 § lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. i stället för dess lydelse enligt lagen (2004:492) om ändring i nämnda lag skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Utskottets förslag*

## 2 §

Under indrivningen gäller bestämmelserna i 7 kap. 14 § utsökningsbalken om företrädesrätt vid utmätning av lön för böter och viten samt för fordringar som påförts enligt bestämmelserna i

- |  |   |
|--|---|
| 1. lagen (1972:435) om överlastavgift,   |   |
| 2. bilskrotninglagen (1975:343),   |   |
| 3. lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,  |   |
| 4. lagen (1976:339) om saluvagnsskatt,   |   |
| 5. fordonsskattelagen (1988:327),  |   |
| 6. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., |   |
| 7. lagen (1994:419) om brottsofferfond,  |   |
| 8. skattebetalningslagen (1997:483),   |   |
| 9. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, <i>eller</i>             | 9. lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, |
| 10. lagen (1996:1030) om underhållsstöd, <i>eller</i>                              | 10. lagen (1996:1030) om underhållsstöd, <i>eller</i>     |
|  | 11. lagen (2004:000) om trängselskatt.                    |

BILAGA 4

# Konstitutionsutskottets yttrande 2003/04:KU6y

## Trängselskatt

### Till skatteutskottet

Skatteutskottet har den 6 maj 2004 berett konstitutionsutskottet tillfälle att avge yttrande över proposition 2003/04:145 Trängselskatt jämte eventuella följdmotioner i de delar som berör utskottets beredningsområde.

### Ärendet

#### **Ärendet hos konstitutionsutskottet**

I propositionen lämnas ett förslag till en lag om trängselskatt. I samband därmed föreslås vissa ändringar i bl.a. lagen om allmän kameraövervakning, sekretesslagen och lagen om vägtrafikregister.

Konstitutionsutskottet begränsar sitt yttrande till normgivningstekniska frågor samt frågor som avser integritetsskydd och sekretess.

#### **Normgivningsfrågor**

##### *Regeringsformens bestämmelser om skatter och avgifter*

Enligt 8 kap. 3 § regeringsformen meddelas föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, genom lag. Sådana föreskrifter är bland andra föreskrifter om skatt till staten och om belastande avgifter, ”tvångsavgifter”.

Enligt 8 kap. 7 § första stycket regeringsformen kan regeringen, utan hinder av 3 §, efter bemyndigande i lag genom förordning meddela föreskrifter som avser bl.a. trafik. Det delegeringsbara området omfattar inte föreskrifter om skatt, men väl avgifter.

Enligt 8 kap. 9 § andra stycket regeringsformen kan regeringen eller kommun efter riksdagens bemyndigande meddela sådana föreskrifter om avgifter, som på grund av 8 kap. 3 § annars skall meddelas av riksdagen. Här finns således ett utrymme för direktdelegation till kommun. Men regeringen kan

också, med stöd av 8 kap. 11 § regeringsformen, till kommun vidaredelegera normgivningsmakt på detta område.

Beträffande sådana avgifter som avses i 8 kap. 3 § regeringsformen kan delegation ske enligt både 7 § och – bortsett från sanktionsavgifter (se bl.a. prop. 1983/84:192) – 9 §.

Föreskrifter om skatt faller således inom det s.k. obligatoriska lagområdet; det finns inte något utrymme för riksdagen att delegera normgivningsmakt på det området.

Det avgörande för normgivningsmaktens fördelning såvitt nu är i fråga är alltså skillnaden mellan skatt och belastande avgift.

Det kan till att börja med konstateras att valet av benämning på en påлага saknar betydelse för den statsrättsliga definitionen (prop. 1973:90 s. 219 f.).

Av förarbetena till regeringsformen framgår bl.a. att skatt kan karakteriseras som ett tvångsbidrag till det allmänna utan direkt motprestation, medan med avgift vanligen förstås en penningprestation som betalas för en specificerad motprestation från det allmänna (a. prop. s. 213). Även i vissa andra fall anses en penningpåлага ha karaktär av avgift. Detta gäller t.ex. om den tas ut endast i näringsreglerande syfte och i sin helhet tillförs näringsgrenen i fråga.

De avgifter som tidigare fanns som ett led i prisregleringen inom jordbrukets och fiskets områden ansågs utgöra avgifter och inte skatter i statsrättslig bemärkelse (a. prop. s. 219). Som ett annat exempel har nämnts föroreningsavgifter, som tas ut av företag och som med avdrag endast för administrativa kostnader återförs till företagssektorn men med en annan fördelning än den enligt vilka de togs ut.

Gränsdragningen mellan skatt och avgift har belysts i ett flertal lagstiftningsärenden. Som exempel från senare år kan nämnas avgift till ansvariga myndigheter enligt den numera upphävda lagen (1994:900) om genetiskt modifierade organismer (prop. 1993/94:198 s. 162 f.), avgift enligt livsmedelslagstiftningen (prop. 1997/98:48 s. 43 f.) och avgift vid allmän kameraövervakning (prop. 1997/98:64 s. 102 f.). Sammanfattningsvis har därvid följande bedömning gjorts. En påлага kan godtas som avgift i den mån den utgör vederlag för åtgärder i myndighetsutövning som riktar sig direkt mot den avgiftsskyldige. En påлага som utkrävs av alla som utför en viss verksamhet, oavsett om och i vilken mån de varit föremål för någon direkt åtgärd från berörd myndighets sida, utgör däremot en skatt.

Det kan diskuteras i vilken utsträckning en avgift skall vara enbart kostnadstäckande för att inte förlora sin karaktär av avgift. Det har påpekats att en viss schablonisering ofta är nödvändig. Avgifterna måste dock utformas så att de står i rimlig proportion till de kostnader som uppkommer för det allmänna, den s.k. självkostnadsprincipen (jfr prop. 1997/98:45 s. 288).

I rättsvetenskapliga sammanhang har uttalats (Petré och Ragnemalm, Sveriges grundlagar, 1980, s. 175) att riksdagen bör avstå från att delegera normgivningskompetens då tvekan uppkommer om en pålagas statsrättsliga karaktär och att regeringen i fall av tveksamhet bör utverka riksdagens be-myndigande.

Vidare har som exempel på avgifter som omfattas av 8 kap. 3 § regeringsformen nämnts (Strömberg, Normgivningsmakten enligt 1974 års regeringsform, 3:e uppl., 1999, s. 81) prisregleringsavgifter, avgifter som utgör vederlag för en myndighets prestationer i samband med myndighetsutövning, förutsatt att det rör sig om åtgärder som riktar sig direkt till den avgiftsskyldige (t.ex. expeditonsavgifter), avgifter för prestationer som är omedelbart tillgängliga för allmänheten och som inte kan tillhandahållas i det enskilda fallet utan anlåtande av offentligrättsliga maktmedel (t.ex. TV-avgifter) samt avgifter som utgör vederlag för prestationer som den enskilde är skyldig att anlita (t.ex. renhållningsavgifter).

### *Bestämmelser om ikraftträdande*

Enligt 13 § lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar skall det framgå av författning när den träder i kraft. Det normala är att en lag själv anger när den skall träda i kraft. Ibland anges tidpunkten för ikraftträdandet i särskild promulgationslag.

Det förekommer också att det i lag anges att lagen träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Tidpunkten kommer då att bestämmas genom förordning.

Bemyndiganden för regeringen att bestämma tidpunkten för en lags ikraftträdande har i överensstämmelse med tidigare utbildad praxis förekommit alltsedan den nya regeringsformen trädde i kraft. Sådana bemyndiganden har lämnats också inom det obligatoriska lagområdet. Som framgår av Gröna boken – Riktlinjer för författningsskrivning (Ds 1998:66 s. 77) kan det t.ex. vara fråga om fall där ikraftträdandet är beroende av konventioner eller då lagen förutsätter en organisation och det är osäkert när denna är uppbyggd.

I ett yttrande till skatteutskottet våren 2002 över proposition 2001/02:177 respektive proposition 2001/02:127 (2001/02:KU4y) konstaterade konstitutionsutskottet att en genomgång av de senaste åtta årens propositioner visade att det under denna period lagts fram ett nittiotal propositioner med lagförslag som innehåller bemyndigande till regeringen att bestämma dag för ikraftträdande. Huvuddelen av dessa propositioner gäller internationella överenskommelser. I några fall har propositionerna gällt försöksverksamhet. I några fall har regeringen föreslagit bemyndigande att bestämma ikraftträdandetidpunkt mot bakgrund av att viss ADB-utbyggnad m.m. borde avvaktas.

I det nyss nämnda yttrandet anförde konstitutionsutskottet att ett uttryckligt grundlagsstöd för bemyndiganden till regeringen att bestämma dagen för ikraftträdande av lag inom det obligatoriska lagområdet saknas. En konstitutionell praxis har dock utbildats i detta avseende. Utskottet uttalade vidare att det självfallet är av grundläggande betydelse att riksdagen när den beslutar en lag också bestämmer den dag lagen skall träda i kraft. Vidare anförde utskottet att det emellertid inte kan bortses ifrån att det ibland kan finnas starka skäl för en annan ordning. Till exempel gäller detta lagstiftning som är beroende av konventioner eller när det av tidsskäl är angeläget att riksdagen kan besluta lag trots att det inte framstår som klart när en organisation som krävs för



lagtillämpningen är uppbyggd. Konstitutionsutskottet underströk även att det är angeläget att möjligheten att bemyndiga regeringen att bestämma dagen för lagens ikraftträdande används restriktivt och inte tillämpas annat än undantagsvis. Alldeles speciella skäl måste motivera en sådan lagstiftning och noga anges i förarbetena. En utveckling mot en vanligare förekommande användning av sådana bemyndiganden borde enligt konstitutionsutskottets mening undvikas. Konstitutionsutskottet uttalade slutligen att det fick lämnas till skatteutskottet att med denna utgångspunkt göra den närmare bedömningen av om de skäl som åberopats i de då aktuella fallen var så starka att de motiverade de föreslagna bemyndigandena.

### *Bestämmelser om kommunal självstyrelse*

Principen om kommunal självstyrelse har fått en konstitutionell grund genom stadgandet i 1 kap. 1 § andra stycket regeringsformen där det sägs att den svenska folkstyrelsen förverkligas genom ett representativt och parlamentariskt statsskick och genom kommunal självstyrelse. Genom 1991 års kommunallag har principen kommit till direkt uttryck i kommunalrättslig författningstext. Av 1 kap. 1 § andra stycket kommunallagen (1991:900) framgår att kommuner och landsting på demokratins och den kommunala självstyrelsens grund sköter de angelägenheter som anges i kommunallagen eller i särskilda föreskrifter.

Någon enhetlig definition på vad som avses med kommunal självstyrelse finns inte. Synen på innebörden av kommunal självstyrelse har också varierat genom tiderna (Ingvar Paulsson m.fl., Kommunallagen, 1997, s. 44).

Bestämmelsen i 1 kap. 1 § andra stycket kommunallagen (1991:900) markerar att det i grunden handlar om en princip för relationen mellan staten och den kommunala nivån och att denna princip gäller för all kommunal verksamhet. I förarbetena konstateras dock att principen om kommunal självstyrelse aldrig kan vara total. Sålunda ger regeringsformen stöd för att riksdagen genom lag bestämmer grunderna för kommunernas och landstingens organisation och verksamhetsformer och för den kommunala beskattningen. Vidare är det riksdagen som genom lag bestämmer deras befogenheter och åligganden. Graden av självstyrelse avgörs alltså ytterst av formerna för samverkan mellan staten och den kommunala sektorn (prop. 1990/91:117 s. 23).

### *Propositionen*

I propositionen görs bedömningen att den aktuella pålagan är en skatt och skall benämnas så. I enlighet härmed görs vidare bedömningen att införandet av pålagan måste ske i enlighet med de bestämmelser i regeringsformen som avser skatt till staten.

I propositionen konstateras att bestämmelserna om parkeringsavgifter, som återfinns i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats m.m., tillkom medan 1809 års regeringsform fortfarande gällde och i den ordning som då föreskrevs. Reglerna gäller fort-

farande enligt sjätte punkten i övergångsbestämmelserna till nuvarande regeringsform.

Regeringen anser att det inte går att lägga reglerna för parkeringsavgifter till grund för några slutsatser om vilken karaktär den nu aktuella pålagan har. Ett införande av pålagan måste ske i den ordning som den nuvarande regeringsformen föreskriver och på grundval av de egenskaper som kommer att känneteckna ett sådant system. Pålagans statsrättsliga karaktär måste bedömas helt oberoende av vad som gällt och gäller för parkeringsavgifter.

Vid en sådan bedömning kan det enligt propositionen konstateras att det kännetecknande för den nu aktuella pålagan är följande. Det gatu- och vägnät som skall omfattas av pålagan har redan finansierats av skattemedel. Syftet med pålagan är inte att uppföra och underhålla gator och vägar utan att av miljöskalet och för att minska trängseln reglera trafiken med motorfordon. Det går inte att urskilja något direkt vederlag från det allmännas sida gentemot den som betalar pålagan. De motprestationer som skulle kunna komma i fråga har redan utförts i och med att de aktuella gatorna och vägarna uppförts och ställts till medborgarnas förfogande.

Enligt regeringens mening finns det inte något utrymme för att bedöma den aktuella pålagan som annat än en skatt och då som en punktskatt. Det är alltså uteslutet att, som några remissinstanser är inne på, försöka konstruera något slags bild av konkret och direkt motprestation för pålagan. Utformningen av bestämmelserna om pålagan skall därför ske med utgångspunkt i vad som enligt regeringsformen gäller för skatt. Det finns enligt regeringens uppfattning inte heller någon anledning att ge pålagan någon annan benämning än trängselskatt.

Vidare berörs i propositionen bestämmelsen i 1 kap. 7 § andra stycket regeringsformen av vilken framgår att kommunerna får ta ut skatt för skötseln av sina uppgifter. Därvid anføres att även om syftet med trängselskatten – att inom en kommun förbättra framkomligheten och därmed även miljön – skulle kunna anses rymmas inom vad som är en kommunal angelägenhet, har en kommun inte rätt att beskatta andra än sina egna medlemmar. Det skulle inte vara vare sig rimligt eller praktiskt genomförbart att låta en kommun ta ut trängselskatt enbart från trafikanter som är medlemmar i kommunen. Trängselskatten måste därför konstrueras som en skatt till staten.

I propositionen föreslås att gemensamma bestämmelser om trängselskatt tas in i lagen om trängselskatt, som skall träda i kraft den 1 januari 2005. Förslaget innebär vidare att särskilda regler om skattebelagda passager i Stockholms kommun innefattande skattens storlek samt differentiering i tid och maximibelopp tas in i en särskild bilaga till lagen. Bilagan träder i kraft under en försöksperiod den dag regeringen bestämmer och gäller t.o.m. utgången av juli 2006. Som skäl för förslaget i fråga om ikraftträdandetidpunkten anføres att försöket med systemet med trängselskatt föregås av bl.a. en rad komplicerade tekniska upphandlingar. För närvarande pågår en upphandling av det övervakningssystem liksom det tekniska betalssystem som skall användas för försöket. Det är för närvarande inte möjligt att ange en exakt tidpunkt för när

dessa tekniska system är färdiga att börja användas, så att systemet med trängselskatt kan fungera och att aktuella myndigheter kan börja tillämpa lagen. Stockholms kommun har, enligt uppgift, bedömt att försöket kan börja löpa från och med den 12 juni 2005 och gälla till och med den 31 juli 2006.

### *Motioner*

I motion 2003/04:Sk35 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) föreslås att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs 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.

I motion 2003/04:Sk36 av Jakob Forssmed m.fl. (kd) föreslås att riksdagen avslår propositionen. Såvitt här är av intresse anförs motionärerna bl.a. att de anser att det bör utredas hur den svenska grundlagen kan ändras så att trängselavgifter skall kunna beslutas av svenska kommuner eller regioner. Motionärerna förutsätter att den författningsutredning som tillsätts inom kort kommer att analysera kommunernas grundlagsmässiga kompetens vad avser trängselavgift/skatt.

I motion 2003/04:Sk37 av Lennart Fremling (fp) föreslås att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en utredning om behovet av att modifiera regeringsformen för att möjliggöra kommunala beslut om ekonomiska styrmedel. Motionären anser att regeringsformens regler behöver ändras för att kommuner eller regioner i praktiken skall kunna påverka trängseln på våra vägar med ekonomiska styrmedel.

I motion 2003/04:Sk39 av Roger Tiefensee m.fl. (c) föreslås dels att riksdagen avslår propositionen (*yrkande 1*), dels att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att den översyn av regeringsformen som tidigare aviserats skall behandla frågan om hur beslutsfattandet över ekonomiska styrmedel i trafiken skall kunna överföras till kommunala eller regionala organ (*yrkande 2*). I motionen konstateras att regeringsformen, som den ser ut i dag, inte ger mandat åt kommuner eller regionala organ att på egen hand införa ekonomiska styrmedel i trafiken av det slag som föreslås i propositionen. Detta bör enligt motionärernas mening åtgärdas. De anser att det skall ingå i direktiven för den aviserade översynen av regeringsformen att regeringsformen skall ändras så att det blir möjligt för kommuner eller regioner att införa ekonomiska styrmedel i trafiken.

I motion 2003/04:Sk38 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) föreslås att riksdagen beslutar att avslå propositionen. Såvitt här är av intresse anförs motionärerna bl.a. att det i förslaget till lag om trängselskatt inte finns någon bestämmelse som anger att ändringar i bilagan görs efter framställan av kommun eller region. Motionärerna anförs att det kan ifrågasättas om det inte strider mot den kommunala självstyrelsen att riksdagen kan fatta beslut i strid mot majoritetens vilja i en kommun eller region. I motionen hänvisas även till bestämmelsen i 2 kap. 2 § kommunallagen, av vilken bl.a. framgår att alla

kommuninvånare skall behandlas lika. Det anförs i sammanhanget att alla innerstadsbor måste erlægga avgift för att nå riksvägnätet. Då Stockholms kommun till stora delar även omfattar områden utanför det skattebelagda området kommer Stockholms stads invånare därmed att behandlas olika.

I motion 2003/04:Sk40 av Anna Grönlund Krantz m.fl. föreslås att riksdagen beslutar att avslå propositionen (*yrkande 1*). Motionärerna anför såvitt här är av intresse bl.a. att en trängselavgift i trafiken inte är en skatt utan en avgift. Den bör därför inte beslutas i riksdagen utan på regional eller lokal nivå i det berörda området. Av proposition 2003/04:145 framgår (sidan 34 f.) att frågan om ”den aktuella pålagan är en skatt eller avgift” är högst omstridd.

### *Konstitutionsutskottets bedömning*

Utskottet delar regeringens bedömning att den i propositionen föreslagna pålagan måste betraktas som en skatt i regeringsformens mening. Av de skäl som närmare har utvecklats i propositionen finner utskottet vidare att en skatt av det aktuella slaget måste utformas som en skatt till staten.

I motion 2003/04:Sk38 (m) tas frågan upp om hur beslutsprocessen i det nu aktuella lagstiftningsärendet förhåller sig till den kommunala självstyrelsen. Utskottet kan inte finna att en av riksdagen stiftad lag om införande av ett system med statlig trängselskatt i vissa delar av landet möter konstitutionella hinder på grund av principen om kommunal självstyrelse.

I samma motion tas även frågan upp om hur ett system med trängselskatt i delar av Stockholms kommun förhåller sig till den kommunalrättsliga likställighetsprincipen, som kommer till uttryck i 2 kap. 2 § kommunallagen. Detta lagrum föreskriver att kommuner och landsting skall behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Utskottet noterar att det redan av ordalydelsen framgår att bestämmelsen riktar sig till kommuner och landsting och således inte till riksdagen. En av riksdagen stiftad lag om införande av ett system med statlig trängselskatt i vissa delar av Stockholms kommun kan inte vara i strid med bestämmelsen i 2 kap. 2 § kommunallagen.

I flera motioner tas frågan upp om behovet av en översyn av regeringsformen i syfte att göra det möjligt att fatta beslut om införande av trängselskatt eller motsvarande ekonomiska styrmedel på kommunal eller regional nivå. Utskottet konstaterar att propositionens förslag innebär att det under drygt ett års tid kommer att genomföras en försöksverksamhet med ett system med trängselskatt. Först när erfarenheter har vunnits av en sådan försöksverksamhet kan det enligt utskottets mening finnas anledning att överväga behovet av ytterligare lagstiftningsåtgärder. Mot den anförda bakgrunden anser utskottet att det inte är påkallat att begära sådana initiativ som efterfrågas i motionerna 2003/04:Sk35 (v), 2003/04:Sk36 (kd), 2003/04:Sk37 (fp) och 2003/04:Sk39 (c).

När det gäller frågan om bemyndigande för regeringen att besluta om ikraftträdandet av bilagan till förslaget till lag om trängselskatt vidhåller utskottet sitt tidigare ställningstagande och hänvisar till det yttrande (2001/02:KU4y) som utskottet avgett till skatteutskottet våren 2002. Även i

detta fall får det lämnas till skatteutskottet att med detta yttrande som utgångspunkt göra den närmare bedömningen av om de skäl som åberopats i det nu aktuella fallet är så starka att de motiverar det föreslagna bemyndigandet.

### **Frågor beträffande integritetsskydd och sekretess**

*Gällande bestämmelser om kameraövervakning och behandling av personuppgifter för beskattningsändamål m.m.*

*Lagen om allmän kameraövervakning*

I lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning finns bestämmelser om när övervakningsutrustning, bl.a. övervakningskameror, får användas. Som huvudregel krävs enligt 5 § tillstånd till allmän kameraövervakning för att en övervakningskamera skall få vara uppsatt så att den kan riktas mot en plats dit allmänheten har tillträde. I 6 § lagen om allmän kameraövervakning finns bestämmelser om vad som skall beaktas vid en tillståndsprövning. Tillstånd till allmän kameraövervakning skall meddelas om intresset av övervakningen väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli övervakad. Vid bedömningen av intresset av allmän kameraövervakning skall särskilt beaktas om övervakningen behövs för att förebygga brott, förhindra olyckor eller för därmed jämförliga ändamål. Vid bedömningen av den enskildes intresse av att inte bli övervakad skall särskilt beaktas hur övervakningen skall utföras och vilket område som skall övervakas.

Vissa typer av kameraövervakning är enligt 7 § lagen om allmän kameraövervakning undantagna från kravet på tillstånd. Såvitt nu är av intresse gäller detta dels sådan övervakning som utförs av Vägverket vid trafikövervakning, dels sådan övervakning som en polismyndighet utför vid automatisk hastighetsövervakning. Den först nämnda övervakningen sker bl.a. vid vissa infarter på motorvägar och i vägtunnlar i syfte att samla in underlag för att till allmänheten förmedla information och varningar i avsikt att minska riskerna för trafikolyckor. Bildmaterialet används även som underlag för att bedöma vilka räddningsinsatser som krävs vid inträffade trafikolyckor. Vidare använder Vägverket kameraövervakning i syfte att samla in uppgifter om väglaget för att kunna sätta in snöröjning etc. när det är erforderligt.

Vissa typer av kameraövervakning får enligt 11 och 12 §§ lagen om allmän kameraövervakning bedrivas endast efter anmälan. En anmälan skall enligt 15 § lagen om allmän kameraövervakning göras hos länsstyrelsen i det län där kameraövervakning skall ske.

Enligt 14 § lagen om allmän kameraövervakning får bildmaterial från sådan övervakning som huvudregel bevaras högst en månad. När bildmaterialet inte längre får bevaras skall det förstöras. Tidsgränsen om en månad gäller dock inte om materialet har betydelse för utredningen av brottslig verksamhet och tagits upp av en polismyndighet eller om materialet inom en månad från upptagningen lämnats över till polismyndighet eller åklagare eller om materialet ges in till domstol i mål om ansvar för brott.

### *Personuppgiftslagen*

Grundläggande bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i personuppgiftslagen (1998:204). Genom lagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandlingen av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>1</sup> i svensk rätt.

Lagen definierar inledningsvis vissa begrepp (3 §). Med behandling av personuppgifter avses exempelvis varje åtgärd eller serie av åtgärder som vidtas i fråga om personuppgifter, vare sig detta sker på automatisk väg eller inte. Med personuppgift menas all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person.

Personuppgiftslagen är generell och gäller i princip för all behandling av personuppgifter, med undantag för rent privat hantering (5 och 6 §§). Personuppgiftslagen är dock subsidiär i förhållande till andra författningar. Således skall bestämmelser som finns i någon annan lag eller förordning och som avviker från personuppgiftslagens bestämmelser gälla framför personuppgiftslagen (2 §). En förutsättning är dock att särreglerna inte står i strid med bestämmelserna i det nämnda EG-direktivet.

Personuppgiftslagen anger när behandling av personuppgifter är tillåten och vad den som behandlar uppgifterna skall iakttä. I 10 § personuppgiftslagen anges att det är tillåtet att behandla personuppgifter bl.a. om den som behandlar personuppgifterna skall kunna utföra en arbetsuppgift i samband med myndighetsutövning.

### *Lagen om vägtrafikregister*

I det av Vägverket förda vägtrafikregistret har de tidigare körkorts-, fordons-, yrkestrafik- och felparkeringsregistren förts samman. Bestämmelser om vägtrafikregistret finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. I lagen om vägtrafikregister finns bestämmelser om behandlingen av personuppgifter i registret. I enlighet med vad som redogjorts för ovan gäller dessa bestämmelser framför bestämmelserna i personuppgiftslagen (2 § lagen om vägtrafikregister).

I 5 § lagen om vägtrafikregister anges ändamålen för behandlingen av personuppgifter i registret. Personuppgifterna i registret får inte behandlas för något annat ändamål. Enligt den nämnda bestämmelsen har registret till ändamål att bl.a. tillhandahålla uppgifter för verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om fordonsägare. Som exempel på sådan verksamhet kan nämnas uttag av fordonsskatt enligt fordonsskattelagen (1988:327) och av felparkeringsavgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.

I 6 § lagen om vägtrafikregister anges översiktligt vilka uppgifter som får föras in i registret. Såvitt nu är av intresse anges i paragrafen att uppgifter som avser motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa får tas in i

<sup>1</sup> EGT L 281, 23.11.1995, s. 31 (Celex 31995L0046).

registret. Vidare får i registret tas in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter betalas och influtna medel redovisas.

Av 7 § lagen om vägtrafikregister följer att Vägverket för vägtrafikregistret med hjälp av automatiserad behandling och är personuppgiftsansvarig för registret enligt personuppgiftslagen.

I lagen om vägtrafikregister finns vidare bestämmelser om direktåtkomst (8 §), samkörning (9 §), sökbegrepp (10 §) samt rättelse och skadestånd (11 §).

#### *Lagen om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet*

I lagen (2001:181) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet finns bestämmelser om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet. Enligt 1 kap. 1 § i lagen skall bestämmelserna i den tillämpas om behandlingen är helt eller delvis automatiserad eller om uppgifterna ingår i eller är avsedda att ingå i en strukturerad samling av personuppgifter som är tillgängliga för sökning eller sammanställning enligt särskilda kriterier. Enligt 1 kap. 4 § får uppgifter behandlas bl.a. för tillhandahållande av information som behövs hos Skatteverket för fastställande av underlag för samt bestämmande, redovisning, betalning och återbetalning av skatter och avgifter. Av 1 kap. 6 § följer att Skatteverket är personuppgiftsansvarigt för den behandling av personuppgifter som verket skall utföra.

I 2 kap. finns närmare bestämmelser om den s.k. beskattningsdatabasen. I databasen får enligt 2 kap. 2 § uppgifter behandlas om personer som omfattas av den verksamhet som anges i 1 kap. 4 §. Beträffande dessa personer får det enligt 2 § förordningen (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet i beskattningsdatabasen behandlas uppgifter från bl.a. vägtrafikregistret.

#### *Sekretess*

Enligt 9 kap. 1 § sekretesslagen (1980:100) gäller sekretess i myndighets verksamhet som avser bestämmande av skatt eller som avser taxering eller i övrigt fastställande av underlag för bestämmande av skatt, för uppgift om enskilda personliga eller ekonomiska förhållanden. Denna sekretess är enligt paragrafens första stycke absolut. Enligt 9 kap. 1 § tredje stycket sekretesslagen är emellertid som huvudregel de beslut varigenom skatt eller underlag för bestämmande av skatt fastställs undantagna från sekretessen.

Vidare gäller enligt 7 kap. 32 § sekretesslagen sekretess för sådan uppgift om enskilda personliga förhållanden som har inhämtats genom kameraövervakning som avses i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning, om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs.

Därutöver gäller i verksamhet som avser folkbokföring eller annan liknande registrering av befolkningen och, i den utsträckning regeringen föreskriver det, i annan verksamhet som avser registrering av betydande del av befolkningen, sekretess för uppgifter om enskilda personliga förhållanden, om det

av särskild anledning kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs (7 kap. 15 § sekretesslagen). Regeringen har i 1 b § sekretessförordningen (1980:657) föreskrivit att sådan sekretess skall gälla för verksamhet som avser Vägverkets vägtrafikregister.

### *Propositionen*

*Frågan om kameraövervakning och undantag från kravet på tillstånd och anmälan m.m.*

I propositionen föreslås att kameraövervakning skall få användas vid de betalstationer där trängselskatt tas ut, utan krav på tillstånd eller anmälan enligt lagen om allmän kameraövervakning. Kameraövervakningen får endast avse sådana uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt skall kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalats. Sådant material som har tagits upp vid övervakning inom ramen för systemet med trängselskatt skall dessutom undantas från bestämmelsen i 14 § lagen om allmän kameraövervakning om att material från allmän kameraövervakning får bevaras högst en månad. Bestämmelser om hur länge sådant material som har tagits upp vid kameraövervakning inom ramen för systemet med trängselskatt får bevaras kan enligt regeringens bedömning tas in i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Enligt propositionen förutsätter, som flera av remissinstanserna har konstaterat, ett väl fungerande system med trängselskatt att kameraövervakning används som ett led i kontrollen av att skattskyldigheten fullgörs. Kameraövervakning är vidare enligt propositionen nödvändig för att samla in de uppgifter om vilka fordon som har passerat en betalstation som behövs för att skattebeslut skall kunna fattas. Det anförs vidare att kameraövervakningen dock bör arrangeras på ett sådant sätt att den så lite som möjligt inkräktar på den personliga integriteten hos trafikanterna.

När det gäller frågan om kameraövervakningen i samband med uttaget av trängselskatt skall undantas från kravet på tillstånd enligt lagen om allmän kameraövervakning konstateras att kameraövervakningen syftar till att inhämta uppgifter som behövs som underlag för skattebeslutet och för att upptäcka dem som försöker undandra sig skatt. Detta syfte omfattas inte av uppräknings i 6 § lagen om allmän kameraövervakning.

I propositionen anförs att i samband med övervakningen inom ramen för trängselskattesystemet är det primära objektet fordonet. Till skillnad från vad som är fallet vid hastighetsövervakningen räcker det således att fotografera fordonets registreringsskylt. Med hänsyn härtill torde risken för att överskottsinformation, t.ex. om vem som är passagerare i ett fordon, fångas på en bild vara större vid hastighetsövervakningen än vid den kameraövervakning som är nödvändig inom ramen för trängselskattesystemet. Vidare är det enligt propositionen typiskt sett mindre integritetskränkande att fotografera ett fordonets registreringsskylt än att fotografera föraren av ett fordon. När det gäller vilka personer som berörs av kameraövervakningen inom ramen för trängselskattesystemet torde det enligt propositionen inte vara någon skillnad



mellan sådan övervakning, å ena sidan, och övervakning som utförs av Vägverket vid trafikövervakning samt den övervakning som en polismyndighet utför vid automatisk hastighetsövervakning, å andra sidan. Potentiellt berörs samtliga vägtrafikanter av alla tre nu diskuterade typer av kameraövervakning.

Med beaktande av den nu gjorda jämförelsen finner regeringen sammantaget, vid en avvägning mellan intresset av övervakningen och enskildas intresse att inte bli övervakade, att kameraövervakning inom ramen för systemet med trängselskatt kan accepteras och att denna övervakning bör undantas från kravet på tillstånd enligt lagen om allmän kameraövervakning. Vid denna bedömning beaktar regeringen särskilt att det endast är nödvändigt att fotografera fordonets registreringskylt vid övervakningen samt att materialet från kameraövervakningen i de allra flesta fall torde kunna förstöras efter relativt kort tid. Till grund för regeringens ställningstagande ligger vidare den omständigheten att det på ett tydligt sätt kommer att märkas ut att övervakning och registrering sker så att den som vill undvika registrering har möjlighet att göra det.

Någon anmälningsskyldighet i fråga om den kameraövervakning som kommer att ske inom ramen för systemet med trängselskatt anses inte vara påkallad. Anmälningsskyldigheten har till syfte att underlätta för länsstyrelsen vid tillsyn. Genom anmälan får länsstyrelsen reda på var det bedrivs kameraövervakning. Eftersom kameraövervakningen inom ramen för systemet med trängselskatt kommer att ske på ett fåtal platser kommer länsstyrelsen ändå att känna till kameraövervakningen. En anmälningsskyldighet ter sig då enligt propositionen överflödig.

Sammanfattningsvis finner regeringen således att kameraövervakning bör få användas vid betalstationer där trängselskatt tas ut, utan krav på tillstånd eller anmälan enligt lagen om allmän kameraövervakning för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt skall kunna fattas och för att kontrollera att trängselskatt betalas. Detta föreslås komma till uttryck genom ett tillägg i 7 § lagen om allmän kameraövervakning. Vidare föreslås att det i lagtexten anges att övervakningen bara får avse sådana uppgifter som behövs för beskattningen.

I det fall den betalningsskyldige undandrar sig skattskyldigheten eller i de fall där skattskyldigheten blir föremål för prövning i domstol måste enligt propositionen bildmaterialet bevaras till dess att betalningsskyldigheten fullgjorts eller överklagandet slutligt prövats. Denna tid kommer sannolikt i de flesta fall att överstiga en månad från det att övervakningen genomfördes. Med hänsyn härtill föreslås att sådant material som har tagits upp vid kameraövervakning inom ramen för systemet med trängselskatt undantas från bestämmelsen i 14 § första stycket lagen om allmän kameraövervakning.

#### *Behandling av personuppgifter inom ramen för systemet med trängselskatt*

I propositionen föreslås att behandlingen av personuppgifter i anslutning till uttaget av trängselskatt skall ske inom ramen för bestämmelserna i lagen om

vägtrafikregister såvitt avser Vägverkets verksamhet och lagen om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet såvitt avser Skatteverkets verksamhet. I lagen om vägtrafikregister införs enligt förslaget en bestämmelse som innebär att det i vägtrafikregistret skall föras in de uppgifter som behövs för att Vägverket skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen om trängselskatt. Regeringen bedömer att de uppgifter som har inhämtats för att Vägverket skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen om trängselskatt skall gallras ur vägtrafikregistret så snart de inte behövs.

I propositionen görs bedömningen att personuppgifter i form av bl.a. fordons registreringsnummer kommer att behandlas i tre skeden inom ramen för systemet med uttagande av trängselskatt. Personuppgifter kommer att behandlas *dels* i samband med övervakningen på vägen, *dels* av Vägverket när verket fattar beslut i skattefrågor och när verket fullgör sina skyldigheter i fråga om uppbörd och indrivning och *dels* av Skatteverket när verket fullgör sina uppgifter enligt lagen om trängselskatt, t.ex. omprövar beslut om trängselskatt och tilläggsavgift.

Systemet med trängselskatt kommer att beröra ett stort antal fordon och fordonsägare. En stor mängd personuppgifter kommer således att behandlas vid uttaget av trängselskatt. I propositionen anförs att det därför är rimligt att författningsreglera behandlingen av personuppgifter.

Den behandling av personuppgifter som kommer att ske hos *Vägverket* när verket fattar beslut om trängselskatt och när verket fullgör sina skyldigheter i fråga om uppbörd och indrivning omfattas av ändamålet för vägtrafikregistret så som det beskrivs i 5 § 1 a lagen om vägtrafikregister. Enligt bedömningen i propositionen omfattas även den behandling av personuppgifter som kommer att ske vid övervakningen på vägen av ändamålet för vägtrafikregistret.

Däremot är en ändring i 6 § lagen om vägtrafikregister, som anger vilka uppgifter som skall föras in i registret, nödvändig för att lagen skall kunna tillämpas på behandlingen av personuppgifter i samband med uttaget av trängselskatt. Enligt propositionens bedömning är det därför lämpligt att komplettera paragrafens andra stycke med en bestämmelse som anger att det i registret förs in uppgifter som behövs för att Vägverket skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen om trängselskatt.

Enligt 9 § första stycket personuppgiftslagen skall den personuppgiftsansvarige se till att personuppgifter inte bevaras under en längre tid än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen. I fråga om vägtrafikregistret har regeringen med stöd av bemyndigandet i 37 § 2 lagen om vägtrafikregister meddelat närmare bestämmelser om gallring i 3 kap. förordningen om vägtrafikregister och i bilagorna till den förordningen. Regeringen finner det lämpligt att reglera att de uppgifter som registreras inom ramen för systemet med trängselskatt skall gallras på samma sätt.

De aktuella uppgifterna, t.ex. uppgifter om att ett fordon passerat en betalstation och när detta skedde, behövs *dels* för att fatta skattebeslut, *dels* för att kontrollera att skatten betalas. Uppgifterna behövs vidare som underlag för sådana beslut som skall fattas om den skattskyldige inte betalar skatten eller

om denne begär omprövning av skattebeslutet eller överklagar detta. Så länge uppgifterna behövs i något av dessa hänseenden kan de inte gallras ur vägtrafikregistret. Gallringsfristerna måste därför enligt propositionen anpassas till detta. En sådan anpassning innebär att uppgifterna skall gallras ur registret tre veckor efter det att den skattskyldige har betalat skatten om han eller hon inte har begärt omprövning av skattebeslutet. I andra fall skall uppgifterna gallras när tiden för begäran om omprövning gått till ända och sådan begäran om omprövning inte har kommit in eller när en begäran om omprövning eller ett överklagande har prövats slutligt. Om det vid kameraövervakningen har tagits fotografier som innehåller uppgifter utöver vad som behövs för att beslut om trängselskatt skall kunna fattas eller för att kontrollera att sådan skatt betalas, skall dessa uppgifter gallras omedelbart. Regeringen har för avsikt att föra in bestämmelser med detta innehåll i förordningen om vägtrafikregister.

För att Skatteverket skall kunna fullgöra sina uppgifter enligt lagen om trängselskatt måste verket ha tillgång till uppgifter som finns i vägtrafikregistret. Denna tillgång ordnas enligt propositionen lämpligen på så sätt att verket får direktåtkomst till relevanta uppgifter i vägtrafikregistret. Sådan direktåtkomst kan medges i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen med stöd av 8 § lagen om vägtrafikregister. Att Skatteverket har rätt att i skattedatabasen behandla uppgifter från vägtrafikregistret framgår av 2 § första stycket 13 förordningen om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet. Den behandling av uppgifterna som kommer att äga rum hos Skatteverket vid omprövning och överklagande m.m. kommer att ske med stöd av lagen om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet.

### *Sekretess*

I propositionen föreslås att sekretess skall gälla i ett beslut, varigenom trängselskatt bestäms eller underlag för bestämmande av sådan skatt fastställs, för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage.

I propositionen anförs bl.a. att uppgifter i ärenden enligt lagen om trängselskatt hos såväl Skatteverket som Vägverket kommer att omfattas av sekretess enligt 9 kap. 1 § sekretesslagen. Mot bakgrund av den övergripande strävan att skydda enskilda från obehörig kartläggning anser regeringen att det är nödvändigt att vissa uppgifter i de aktuella beskattningsbesluten omfattas av sekretess. Det gäller uppgifter om vilken betalstation bilen har passerat och om tidpunkten för denna passage. Av hänsyn till allmänhetens behov av insyn och intresset av rättssäkerhet bör övriga uppgifter i besluten vara offentliga.

I propositionen anges vidare att regeringen har för avsikt att i förordningen om vägtrafikregister införa en skyldighet för Vägverket att till Skatteverket lämna sådana uppgifter i vägtrafikregistret som Skatteverket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt lagen om trängselskatt. Därmed blir det

enligt 14 kap. 1 § sekretesslagen möjligt för Vägverket att lämna sekretessbelagda uppgifter av aktuellt slag till Vägverket.

### *Motionen*

I motion 2003/04:Sk38 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) föreslås att riksdagen beslutar att avslå propositionen. Såvitt här är av intresse anför motionärerna bl.a. att ändamålsbestämmelsen i lagen om vägtrafikregister, där det anges för vilka ändamål inhämtade personuppgifter får användas, getts en relativt vid utformning. Motionärerna anser därför att det i ändamålsbestämmelsen bör preciseras närmare vad de personuppgifter som inhämtas vid betalstationerna får användas till.

Vidare finner motionärerna det anmärkningsvärt att regeringen i propositionen inte har beaktat frågan om hur uppgifter som framkommit genom kameraövervakning skall hanteras i exempelvis förundersökningar. Motionärerna anser att det också är en intressant fråga huruvida det för trängselskatt avsedda kontrollsystemet kommer att leda till utvidgade möjligheter till annan skattekontroll. Att regeringen underlåtit att ens beröra denna analys är enligt motionen ytterligare ett exempel på att den föreslagna lagen är ett hastverk som inte beretts på vederbörligt sätt. Mot denna bakgrund krävs ytterligare analys av sekretessfrågan.

Motionärerna konstaterar slutligen att förslaget innebär att ett nytt syfte med kameraövervakning förs in i aktuell lagstiftning. Från att tidigare endast ha varit möjlig att använda för beivrandet av brott och trafiksäkerhet öppnas nu möjligheter för övervakning av fiskala skäl. De ifrågasätter om denna principiella ändring är motiverad med hänsyn till att även personer eller fordon som är skattebefriade kan komma att registreras. Då denna problematik inte ens omnämns i propositionen ifrågasätter motionärerna om konsekvenserna av ändringen står i proportion till det intrång i den personliga integriteten som övervakningen innebär.

### *Bakgrund*

#### *Ändamålsbestämmelsen i lagen om vägtrafikregister*

Av den föreliggande propositionen framgår att Datainspektionen i remissyttrande har anført att det närmare bör preciseras vad de uppgifter som inhämtas vid betalstationerna får användas till inom ramen för ändamålsbestämmelsen som finns i lagen om vägtrafikregister. I propositionen anføres att det inte finns skäl – eller för den delen erforderligt underlag för – att i detta lagstiftningsärende ändra på de principer som ligger till grund för regleringen av ändamålet för vägtrafikregistret. Därför lämnas inga förslag om preciseringar av vad de uppgifter som inhämtas vid betalstationerna får användas till inom ramen för ändamålsbestämmelsen i 5 § lagen om vägtrafikregister. Därvid anføres bl.a. att möjligheten att använda uppgifterna i registret inom ramen för ändamålsbestämmelsen har begränsats genom att det i 10 § lagen om vägtrafikregister har föreskrivits att endast de sökbegrepp som regeringen beslutar om

får användas. Regeringen har i 4 kap. 1 och 2 §§ förordningen om vägtrafikregister angett vilka sökbegrepp som får användas.

*Vissa begränsningar i sekretess mellan myndigheter vid brottsmisstankar*

Enligt 1 kap. 3 § sekretesslagen gäller bestämmelserna i lagen i princip också i förhållandet mellan olika myndigheter eller mellan olika verksamhetsgrenar inom en och samma myndighet. Undantag från denna princip kan emellertid föreskrivas i sekretesslagen eller i lag eller förordning till vilken sekretesslagen hänvisar. Bestämmelserna i 14 kap. 1–3 §§ avser generella begränsningar i sekretessen mellan olika myndigheter i Sverige och mellan olika verksamhetsgrenar inom en svensk myndighet.

I 14 kap. 1 § finns ett generellt undantag från sekretessen i förhållande till regeringen och riksdagen. Samma paragraf innehåller dessutom en regel som generellt gör att sekretess viker för en sådan skyldighet att lämna uppgifter till annan myndighet (eller verksamhetsgren inom samma myndighet) som är föreskriven i en lag eller förordning.

Enligt 2 § står sekretessen tillbaka i vissa angivna situationer där en annan myndighet (eller verksamhetsgren) kan få uppgifter. Såvitt här är av intresse föreskrivs i fjärde stycket att sekretess inte hindrar att uppgift som angår misstanke om brott lämnas till åklagarmyndighet, polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet, om fängelse är föreskrivet för brottet och detta kan antas föranleda annan påföljd än böter. I femte stycket görs undantag från den generella bestämmelsen om myndigheternas möjligheter att rapportera brottsmisstankar till andra myndigheter. Sådana uppgifter som avses i detta stycke får lämnas ut med stöd av fjärde stycket bara om det brott som misstankarna gäller är av sådan svårighetsgrad att det lindrigaste straffet som är föreskrivet är fängelse i minst två år. Det gäller alltså de allra allvarligaste brotten, t.ex. mord, dråp, våldtäkt, grovt rån, mordbrand och grovt narkotikabrott. Undantagen från fjärde stycket som anges i femte stycket avser uppgifter hänförliga till hälso- och sjukvården och socialtjänsten (7 kap. 1–6 §§), Barnombudsmannens verksamhet (7 kap. 34 §), Riksbankens kassarörelse m.m. och Riksgäldskontorets upplåningsverksamhet (8 kap. 8 § första stycket), myndigheternas uppdragsverksamhet för enskildas räkning (8 kap. 9 §), medling i arbetstvister (8 kap. 15 §), statistikverksamhet (9 kap. 4 §), teknisk bearbetning och lagring av personregister för annans räkning (9 kap. 7 §), särskilda postförsändelser m.m. och telefonmeddelanden (9 kap. 8 § första och andra stycket) samt notarius publicus verksamhet (9 kap. 9 §). Såvitt gäller sekretessen inom sjukvårds- och socialtjänstområdena föreskrivs emellertid i femte styckets andra mening att sekretess enligt 7 kap. 1, 4 eller 34 §§ inte hindrar att anmälan görs till åklagar- eller polismyndighet om brott enligt 3, 4 och 6 kap. brottsbalken (dvs. brott mot liv och hälsa, brott mot frihet och frid respektive sexualbrott) mot den som inte har fyllt 18 år.

*Konstitutionsutskottets bedömning*

I likhet med regeringen gör utskottet bedömningen att ett väl fungerande system med trängselskatt förutsätter att kameraövervakning används som ett led i kontrollen av att skattskyldigheten fullgörs. Utskottet delar också utgångspunkten att kameraövervakningen bör anordnas på ett sätt som så lite som möjligt inkräktar på den personliga integriteten.

På de i propositionen anförda grunderna finner utskottet sammantaget, vid en avvägning mellan intresset av övervakningen och enskildas intresse av att inte bli övervakade, att kameraövervakning inom ramen för systemet med trängselskatt kan accepteras. Därvid fäster utskottet vikt vid att fordonet är det primära objektet för övervakningen. För syftet med kameraövervakningen är det således tillräckligt att fotografera fordonets registreringsskylt. Risken för att överskottsinformation, t.ex. om vem som är passagerare i ett fordon, fångas på en bild torde därmed vara mindre än vid hastighetsövervakningen. Kameraövervakning inom ramen för ett system med trängselskatt framstår därmed som typiskt sett mindre integritetskränkande än sådan övervakning som redan i dag bedrivs i syfte att beivra hastighetsöverträdelser.

Motion 2003/04:Sk38 (m) tar upp frågor om avvägningen mellan intresset av en fungerande kontroll av ett system med trängselskatt och den personliga integriteten hos trafikanterna. Som redan har framgått anser utskottet att förslagen i propositionen är väl avvägda vad avser bestämmelser om kameraövervakning och behandling av personuppgifter. Följaktligen tillstyrker utskottet bifall till propositionen i här berörda delar.

I den nyss nämnda motionen berörs även frågan om sekretess mellan myndigheter för uppgifter angående brottsmisstankar. De uppgifter som kommer att samlas in vid kontroll av ett system med trängselskatt är, som utskottet tidigare har anmärkt, i allt väsentligt knutna till fordonet som sådant. Utskottet kan inte se att sådana uppgifter är av så integritetskänslig art att det kan anses motiverat att föreskriva undantag från den generella regleringen i sekretesslagen av myndigheternas möjligheter att rapportera brottsmisstankar till andra myndigheter. Vid dessa förhållanden framstår de i propositionen framlagda förslagen avseende sekretesskydd som väl avvägda. Utskottet tillstyrker bifall till propositionen även i här berörda delar.

Stockholm den 27 maj 2004

På konstitutionsutskottets vägnar

*Gunnar Hökmark*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Gunnar Hökmark (m), Göran Magnusson (s), Helena Barghóltz (fp), Kenth Högström (s), Mats Einarsson (v), Mats Berglind (s), Henrik S Järrel (m), Anders Bengtsson (s), Tobias Krantz (fp), Kerstin Lundgren (c), Helene Petersson (s), Nils Fredrik Aurelius (m), Billy Gustafsson (s), Gustav Fridolin (mp), Inger Jarl Beck (s), Helena Höij (kd) och Elisebeht Markström (s).

## Avvikande meningar

1. Gunnar Hökmark (m), Henrik S Järrel (m) och Nils Fredrik Aurelius (m) anför:

Vi anser att riksdagen bör avslå propositionen, bl.a. därför att förslaget är ett hastverk som inte beretts på vederbörligt sätt.

För det första kan det ifrågasättas om det inte strider mot den kommunala självstyrelsen att riksdagen kan fatta beslut i strid med viljan hos en majoritet i en kommun eller region. Vidare menar vi att bestämmelsen i 2 kap. 2 § kommunallagen – även om den inte är formellt tillämplig på riksdagens normgivning – ändå förtjänar beaktande i sammanhanget. Av bestämmelsen framgår bl.a. att alla kommuninvånare skall behandlas lika. Alla innerstadsbor i Stockholm måste enligt förslaget erlägga avgift för att nå riksvägnätet. Då Stockholms kommun till stora delar även omfattar områden utanför det skattebelagda området kommer kommuninvånarna därmed att behandlas olika.

För det andra har ändamålsbestämmelsen i lagen om vägtrafikregister, där det anges för vilka ändamål inhämtade personuppgifter får användas, getts en relativt vid utformning. Vi anser att det i ändamålsbestämmelsen närmare behöver preciseras vad de personuppgifter som inhämtas vid betalstationerna får användas till.

För det tredje finner vi det anmärkningsvärt att regeringen i propositionen inte har beaktat frågan om hur uppgifter som framkommit genom kameraövervakning skall hanteras i exempelvis förundersökningar. Vi anser att det också är en intressant fråga huruvida det för trängselskatt avsedda kontrollsystemet kommer att leda till utvidgade möjligheter till annan skattekontroll. Att regeringen underlåtit att ens beröra denna analys är enligt vår mening ytterligare ett exempel på att den föreslagna lagen är ett hastverk som inte beretts på vederbörligt sätt. Mot denna bakgrund krävs ytterligare analys av sekretessfrågan.

Vi konstaterar slutligen att förslaget innebär att ett nytt syfte med kameraövervakning förs in i aktuell lagstiftning. Från att tidigare endast ha varit möjlig att använda för beivrandet av brott och trafiksäkerhet öppnas nu möjligheter för övervakning av fiskala skäl. Vi ifrågasätter om denna principiella ändring är motiverad med hänsyn till att även personer eller fordon som är skattebefriade kan komma att registreras. Då denna problematik inte ens omnämns i propositionen ifrågasätter vi om konsekvenserna av ändringen står i proportion till det intrång i den personliga integriteten som övervakningen innebär.

2. Helena Bargholtz (fp) och Tobias Krantz (fp) anför:

Vi anser att riksdagen bör avslå propositionen.

Enligt vår mening kan det ifrågasättas om det inte strider mot den kommunala självstyrelsen att riksdagen kan fatta beslut i en fråga av aktuellt slag i strid med folkopinionen i en kommun eller region. Det kan inte heller uteslu-



tas att den aktuella pålagan redan enligt nu gällande grundlag är att betrakta som en avgift. Den bör i så fall inte beslutas av riksdagen utan på regional eller lokal nivå i det berörda området.

3. Helena Höij (kd) och Kerstin Lundgren (c) anför:

Vi anser att riksdagen bör avslå propositionen. Det är visserligen vår grundläggande uppfattning att miljöstyrande pålagor i trafiken kan vara motiverade i vissa fall. Vårt ställningstagande i detta ärende grundar vi emellertid på bland annat följande överväganden som har beröring med frågor som faller under konstitutionsutskottets beredningsområde.

Enligt vår mening kan det ifrågasättas om det inte strider mot den kommunala självstyrelsen att riksdagen kan fatta beslut i en fråga av aktuellt slag i strid med folkopinionen i en kommun eller region. I propositionen görs bedömningen att den ekonomiska transaktion som föreslås är att betrakta som en skatt. Vi har ingen anledning att utifrån nu gällande regelverk göra en annan bedömning. Av detta följer att regeringsformen, som den ser ut i dag, inte ger mandat åt kommuner eller regionala organ att på egen hand införa ekonomiska styrmedel i trafiken av det slag som föreslås i propositionen.

Inom kort tillsätts en författningsutredning. Den förväntas ta upp frågorna om kommunernas grundlagsmässiga kompetens. Detta torde innefatta också avgifts- och skatteområdet. Vi förutsätter här att kommunernas grundlagsmässiga kompetens vad avser trängselavgift/skatt ingår i denna utredning.

Eftersom vi yrkar avslag på propositionen tar vi inte ställning till övriga frågor i detta yttrande, till exempel integritetsskydd och sekretess.

## Särskilt yttrande

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttrande.

### **Systemet för beslut om trängselavgifter**

Mats Einarsson (v) och Gustav Fridolin (mp) anför:

Vi tillstyrker bifall till propositionen. I fråga om möjligheten att fatta beslut om trängselskatt eller motsvarande ekonomiska styrmedel på lokal eller regional nivå vill vi emellertid anföra följande.

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 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 nogt avvägas. Vägtrafiken är inte bara lokal utan även regionala och nationella 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 nogt analyseras innan några beslut fattas. Behov föreligger därför 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.

BILAGA 5

## Finansutskottets yttrande 2003/04:FiU4y

## Trängselskatt

## Till skatteutskottet

Skatteutskottet har den 6 maj 2004 beslutat att bereda konstitutionsutskottet, finansutskottet, justitieutskottet, lagutskottet och trafikutskottet tillfälle att avge yttrande över proposition 2003/04:145 Trängselskatt jämte motioner i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde.

Med anledning av propositionen har sex motioner väckts, nämligen motionerna Sk35 av Karin Svensson Smith m.fl. (v), Sk36 av Jakob Forssmed m.fl. (kd), Sk37 av Lennart Fremling (fp), Sk38 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m), Sk39 av Roger Tiefensee m.fl. (c) och Sk40 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp).

I samband med behandlingen av propositionen tar skatteutskottet även upp åtta motioner från den allmänna motionstiden hösten 2003 med anknytning till ärendet, nämligen N341 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m) yrkande 5, T326 av Ewa Björling (m), T461 av Stefan Attefall m.fl. (kd) yrkande 8, T462 av Björn Hamilton (m), T470 av Karin Pilsäter och Mia Franzén (fp) yrkande 3, T530 av Elisabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 25, T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 9 samt T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 25. Dessa motioner har överlämnats till skatteutskottet av trafikutskottet och näringsutskottet.

Finansutskottet behandlar i yttrandet det förslag i propositionen som avser ett avtal mellan regeringen, Stockholms kommun och Stockholms läns landsting om ersättning från staten för kostnader som kommunen och landstinget har för försöket med trängselskatter i Stockholm. Det föreslagna avtalet utgör ett exempel på ett åtagande som innebär att regeringen ikläder sig en ekonomisk förpliktelse eftersom det innebär att regeringen förpliktar sig att ekonomiskt stödja kommunen och landstinget, vilket kommer att ha effekt på den framtida belastningen i statsbudgeten.

I anslutning till yttrandet behandlas även fem motionsyrkanden som berör frågan om ersättning från staten för försöket med trängselskatt.

## Propositionen

Regeringen lämnar i propositionen ett förslag till lag om trängselskatt. Lagen är utformad så att den kan tillämpas i olika tätorter, men regeringen föreslår att den inledningsvis endast tillämpas vid passage av vissa angivna betalstationer i Stockholms innerstad. Vidare föreslås vissa följdändringar i lagen om allmän kameraövervakning, sekretesslagen, lagen om allmänna förvaltningsdomstolar, inkomstskattelagen och lagen om vägtrafikregister.

Punkt 8 i regeringens förslag till riksdagsbeslut innehåller ett förslag om att regeringen ska 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. Försöksperioden med trängselskatter i Stockholm beräknas i propositionen gälla från den dag regeringen bestämmer t.o.m. utgången av juli 2006.

Regeringen framhåller att Stockholms kommun och Stockholms läns landsting kommer att ha kostnader som är direkt kopplade till försöket med trängselskatter i Stockholm. Exempelvis gäller det kostnader för upphandling och drift av det tekniska systemet som behövs för försöket (bl.a. portaler som sätts upp vid skattebelagda passager) samt utökade kollektivtrafikinsatser under försöksperioden. Regeringen anser att staten ska kompensera kommunen och landstinget för dessa kostnader i samband med försöket. Vilka kostnader som ska ersättas och med vilka belopp ersättningen ska ske bör enligt regeringen regleras i ett avtal mellan staten, kommunen och landstinget.

Regeringen aviserar dessutom att man avser att i budgetpropositionen för 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 ska utbetalas. Ersättningar ska, efter framställan till Regeringskansliet, utbetalas upp till de nivåer som regeringen avtalat med de berörda parterna. Första årets avskrivningskostnader för försöket i fråga om investeringar avräknas emot intäkterna från försöket. Från anslaget ska till länet utbetalas resterande del av intäkterna från försöket i form av ytterligare satsningar på kollektivtrafiken.

Den bedömning av de offentlig-finansiella effekterna av försöket med trängselskatter som presenteras i propositionen inkluderar endast en skattning av bruttointäkter som beräknas till ca 910 miljoner kronor på helår. Bedömningen innehåller däremot inte beräkningen av kostnader för försöket. Regeringen påpekar i stället att drifts- och investeringskostnader påverkas av utfallet av den pågående systemupphandlingen till Stockholms kommun. Till detta kommer kostnader för själva försöket i form av utredningar, upphandlingar, viss administration, informationssatsning och utvärdering kopplade till hela försöksperioden. Stockholms läns landsting och i viss mån även berörda kranskommuner får ökade kostnader för kollektivtrafikinsatser, infartsparkeringar och nya busshållplatser. Exakt vilka poster det rör sig om och till vilka belopp dessa ska ersättas kommer enligt propositionen att klarläggas i överläggningar mellan regeringen, Stockholms kommun och Stockholms läns landsting och fastställas genom det föreslagna avtalet mellan parterna.

Regeringen räknar dessutom med att kostnaderna inom berörda myndigheter eventuellt kommer att öka till följd av försöket. Någon säkrare bedömning av dessa kostnader anges i dagsläget vara omöjlig. Regeringen aviserar därför att den avser att återkomma till frågan om myndigheternas kostnader och kompensation för sådana kostnader när osäkerheten minskat. En närmare bedömning av försökets effekter på statsbudgeten planeras i budgetpropositionen för 2005.

## Motionerna

Av de motioner som har väckts med anledning av propositionen innehåller fyra motioner förslag som antingen avstyrker propositionen i sin helhet eller berör frågan om avtalet om ersättning från staten för kostnader för försöket med trängselskatt.

*Folkpartiet liberalerna* avvisar i *motion Sk40* förslagen i propositionen (yrkande 1). Motionärerna motsätter sig bl.a. regeringens förslag om avtal med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting om ersättning för kostnader för försöket med trängselskatt. Ett sådant avtal som endast berör en kommun och ett landsting bör enligt motionärerna inte godkännas av riksdagen utan att man känner till hur varje annan svensk kommun som på motsvarande sätt önskar tillämpa samma generella lag om trängselskatt kommer att behandlas.

*Kristdemokraterna* föreslår i *motion Sk36* att propositionen avslås. Motionärerna förordar bl.a. att beslut om trängselavgifter ska fattas av en kommun eller region. Om en kommun eller region vill förbättra miljön och finansiera ny infrastruktur och utveckla kollektivtrafik genom att använda trängselavgifter bör kommuner och regioner enligt motionärerna ha rätt att själva besluta om införandet av sådana avgifter för biltrafiken. Motionärerna anser vidare att 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.

*Moderata samlingspartiet* och *Centerpartiet* förespråkar i *motionerna Sk38* respektive *Sk39* (yrkande 1) att riksdagen avslår regeringens proposition om trängselskatt. Motionärerna berör dock inte i sina respektive motiveringar mer direkt frågan om ersättning från staten för kostnader för försöket med trängselskatt.

Bland de till skatteutskottet hänvisade motionerna från den allmänna motionstiden hösten 2003 finns endast en motion som behandlar frågan om finansiering av systemet för trängselskatt.

*Kristdemokraterna* framhåller i *motion T560* (yrkande 9 i denna del) att den kommunala beslutanderätten bl.a. medför att ansvaret för finansiering av trängselskattesystem bör ligga hos kommunen. Staten ska enligt motionärerna inte öronmärka bidrag eller andra anslag till kommuner eller landsting för åtgärder i samband med införande av trängselskatt. Motionärerna motsätter

sig samtidigt det aktuella försöket med trängselskatter mot bakgrund av de brister i hanteringen av frågan som påpekas i motionen.

### Utskottets överväganden

Finansutskottet vill inledningsvis framhålla att det i propositionen föreslagna avtalet mellan regeringen, Stockholms kommun och Stockholms läns landsting om ersättning från staten för kostnader för försöket med trängselskatter utgör ett exempel på ett åtagande som innebär att regeringen ikläder sig en ekonomisk förpliktelse. Avtalet innebär att regeringen förpliktas att ekonomiskt stödja kommunen och landstinget, vilket kommer att ha effekt på den framtida belastningen i statsbudgeten.

I enlighet med 12 § budgetlagen får regeringen besluta för det ändamål och med högst det belopp som riksdagen bestämmer om bidrag eller ersättningar som medför utgifter även under senare budgetår än det statsbudgeten avser.

Finansutskottet kan dock samtidigt konstatera att åtagandets storlek inte begränsas i propositionen. Regeringen hänvisar i stället till de pågående överläggningarna mellan de tre parterna. Det nu aktuella ersättningsbeloppet ska fastställas först genom avtalet mellan parterna, vilket i enlighet med förslaget utformning planeras ske efter det att riksdagen fattat sitt beslut i ärendet.

Dessa omständigheter innebär att riksdagen under ärendets beredning inte får full överblick över det framtida utgiftstryck i statsbudgeten som propositionens förslag medför. Finansutskottet vill emellertid påpeka att avtalet om ersättning från staten för kostnader i samband med försöket med trängselskatter avser en försöksverksamhet av särskild samhällsekonomisk och miljömässig betydelse. Det är synnerligen viktigt att försöket kan genomföras under planerad tid utan någon osäkerhet angående dess ekonomiska grunder. Därför är det enligt utskottets mening angeläget att avtalet med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting kan slutas så snart som möjligt. Förhandlingarna mellan regeringen, kommunen och landstinget har redan påbörjats.

Finansutskottet biträder med hänsyn därtill den föreslagna lösningen. Utskottet förutsätter samtidigt att regeringen redan i budgetpropositionen för 2005 återkommer till riksdagen med en beräkning av den kommande budgetbelastningen till följd av ersättning för kostnader i samband med försöket med trängselskatter och att, i enlighet med vad regeringen anför i propositionen, ett särskilt anslag tas upp för detta i statsbudgeten för 2005. Riksdagen får genom detta möjlighet att pröva omfattningen av det ekonomiska åtagande som försöket med trängselskatter kan komma att innebära för statens del.

Vidare noterar finansutskottet att i sitt förslag till trängselskattelagens ikraftträdande anger regeringen att de särskilda förutsättningarna som gäller för Stockholms kommun ska träda i kraft under en försöksperiod den dag regeringen bestämmer och gälla t.o.m. utgången av juli 2006. Detta innebär enligt utskottets mening att den tid för vilken avtalet ska gälla också kan närmare bestämmas. Utskottet anser därför att en borte tidsgräns för åtagandet bör anges, såsom regeringen gör i förslaget till lag om trängselskatt, i den

del som gäller ikraftträdande av bilagan till lagen avseende Stockholms kommun.

Med anledning av Folkpartiet liberalernas motion Sk40 samt Kristdemokraternas motioner Sk36 och T560 vill finansutskottet därutöver framföra att avtalet med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting endast avser en begränsad försöksperiod. Efter periodens slut, i samband med de allmänna valen 2006, planeras en folkomröstning i Stockholms kommun för att fastställa kommunmedlemmarnas inställning till ett fortsatt system med trängselskatt. Samtidigt aviserar regeringen att en utvärdering av effekterna av trängselskatter i Stockholms kommun kommer att göras under försöksperioden. Först efter dessa utvärderingar kan man ta ställning till om trängselskatten även i fortsättningen ska tas ut i Stockholms kommun och om den ska utökas för att omfatta andra kommuner i landet. Det är också först då som frågan om statens och kommunernas ansvar för finansiering av trängselskattesystemet kan avgöras i ett mer generellt perspektiv.

Enligt finansutskottets mening bör skatteutskottet tillstyrka propositionens förslag (punkt 8) med tillägget att en bortre tidsgräns för åtagandet anges. Detta innebär samtidigt att motionerna Sk38 (m), Sk40 (fp) yrkande 1, Sk36 (kd), T560 (kd) yrkande 9 och Sk39 (c) yrkande 1 bör avstyrkas i berörda delar.

De motionsyrkanden som väckts i ärendet och som inte har behandlats i detta yttrande faller enligt utskottets mening utanför finansutskottets beredningsområde. Utskottet avstår därför från att ta ställning till motionerna Sk35 (v), Sk37 (fp), N341 (m) yrkande 5, T326 (m), T461 (kd) yrkande 8, T462 (m), T470 (fp) yrkande 3, T530 (m) yrkande 25 samt T564 (c) yrkande 25.

Stockholm den 25 maj 2004

På finansutskottets vägnar

*Sven-Erik Österberg*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Sven-Erik Österberg (s), Mikael Odenberg (m), Carin Lundberg (s), Sonia Karlsson (s), Kjell Nordström (s), Lars Bäckström (v), Agneta Ringman (s), Gunnar Axén (m), Bo Bernhardsson (s), Christer Nylander (fp), Hans Hoff (s), Agneta Gille (s), Gunnar Nordmark (fp), Lars Lindén (kd), Jörgen Johansson (c), Mikael Johansson (mp) och Lars Elinderson (m).

## Avvikande meningar

### **1. Avtal om ersättning för Stockholms kommuns och Stockholms läns landstings kostnader i samband med försöket med trängselskatt (m)**

Mikael Odenberg (m), Gunnar Axén (m) och Lars Elindersson (m) anför:

Moderata samlingspartiet motsätter sig regeringens förslag om trängselskatt på flera grunder. Vi anser att förslaget är dåligt underbyggt när det gäller såväl lagtekniska lösningar som analys av ekonomiska effekter på individuell, regional och nationell nivå.

Av propositionen framgår bl.a. inte hur intäkterna från den nya skatten ska användas, utan detta ska regleras efterhand i ett avtal mellan berörda parter. Detta betyder att det är långt ifrån klart att intäkterna kommer trafikanterna till del eller att infrastrukturen i Stockholm kommer att byggas ut i motsvarande mån. Det är snarare sannolikt att intäkterna inte kommer någon till del, detta av det enkla skälet att försöket kostar avsevärt mer än vad det väntas inbringa.

Den föreslagna trängselskatten beräknas av regeringen inbringa ca 900 miljoner kronor i intäkter per år, vilket ska relateras till kostnaderna på närmare 2 miljarder kronor. Det kommer att kosta minst 1,5 miljarder kronor att bygga och driva verksamheten. Därtill kommer kostnader om minst en halv miljard kronor ytterligare för statlig administration. I dessa kostnader ingår inte ytterligare nödvändiga utgifter för att genomföra trängselskatterna. För att införa trängselskatter krävs infartsparkeringar, ytterligare bussar inom kollektivtrafiken osv. Slutnotan kommer således enligt vår bedömning att bli högre än de uppskattade 2 miljarder kronorna.

Det i propositionen föreslagna avtalet mellan regeringen, Stockholms kommun och Stockholms läns landsting innebär att staten ikläder sig en ekonomisk förpliktelse, som vid tidpunkten för riksdagsbeslutet kommer att vara okänd till storlek. Under ärendets beredning har riksdagen således inte full överblick över det framtida utgiftstryck i statsbudgeten som propositionens förslag medför. En sådan ordning är olämplig och strider mot budgetlagens intentioner. Brådskan i ärendet är heller inte motiverad av några sakskaäl, utan är uteslutande betingad av det maktpolitiska förhandlingsspelet mellan Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Regeringens förslag angående avtal om ersättning för Stockholms kommuns och Stockholms läns landstings kostnader i samband med försöket med trängselskatt, tillsammans med övriga förslag i propositionen, bör därmed avslås.



## 2. Avtal om ersättning för Stockholms kommuns och Stockholms läns landstings kostnader i samband med försöket med trängselskatt (fp)

Christer Nylander (fp) och Gunnar Nordmark (fp) anför:

Folkpartiet liberalerna anser att miljöstyrande avgifter i trafiken kan vara ett sätt att lösa lokala trafikproblem eller finansiera utbyggnader. Varje kommun som så önskar bör därför ha rätt att införa trängselavgifter för att stimulera ökat nyttjande av kollektivtrafiken, begränsa biltrafiken och förbättra miljön. Förutsättningen för detta är dock bl.a. att intäkterna från trängselavgifterna också ska stanna i kommunen och att kringliggande kommuner ska lämna sitt godkännande.

Vi vill erinra om att ekonomiska styrmedel var en viktig del i den stora Dennisöverenskommelsen om trafiken i Stockholmsregionen i början av 1990-talet som Folkpartiet stod bakom. Dennispaketet, som bröts av regeringen, innebar att vägavgifterna användes för viktiga vägutbyggnader i regionen. I den överenskommelsen ingick även en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken och byggandet av viktiga kringfartsleder. Dessa avgörande kompletment saknas helt i regeringens förslag.

I stället föreslår regeringen att den får ingå ett avtal med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting om ersättning från staten för kostnader för försöket med trängselskatter. Detta bemyndigande begränsas inte i sin ekonomiska eller tidsmässiga omfattning. Regeringen förtydligar inte heller om staten också kommer att betala kostnader för den tekniska utrustning som behövs, liksom utökningen av kollektivtrafiken, om trängselskatt införs i andra kommuner.

De ekonomiska konsekvenserna av det kommande avtalet är okända, liksom det sätt på vilket dessa kommer att hanteras i statsbudgeten. Huruvida det blir staten eller Stockholms kommun och Stockholms läns landsting som får stå för den ekonomiska risken, eller om denna delas, är oklart. Statens utgifter för försöket måste rimligtvis inrymmas under befintligt utgiftstak för staten.

Enligt årets vårproposition bedöms budgeteringsmarginalen för 2005 uppgå till 1,6 miljarder kronor. I den nu föreliggande propositionen bedöms försöket med trängselskatter ge bruttointäkter om 910 miljoner kronor på helår, vilket, om staten inte ska tjäna på försöket, betyder utgifter på samma belopp. Huruvida detta då medför att regeringen avser att förbruka huvuddelen av den kvarvarande budgeteringsmarginalen eller ej anges inte. Därutöver kan försöket i sig innebära tillkommande försvagningar av statsbudgeten, likväl som risker och utgifter för berörda lokala parter.

Att bemyndiga regeringen att på dessa lösa grunder ingå avtal med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting är högst olämpligt, särskilt mot bakgrund av den betydande brist på respekt för budgetlagens principer och intentioner som regeringen och dess stödpartier i riksdagen visar.

Vi anser därmed att riksdagen inte bör godkänna att regeringen bemyndigas att träffa avtal endast med Stockholms stad och Stockholms läns landsting. Förutsättningen för ett liknande bemyndigande bör i stället vara att bud-

getlagens krav på statens ekonomiska förpliktelser uppfylls och att de ekonomiska konsekvenserna för statsbudgeten noggrant utreds. Regeringen bör dessutom överlämna till riksdagen en redogörelse för hur ekonomiska kostnader i varje annan svensk kommun som på motsvarande sätt önskar tillämpa lagen om trängselskatt kommer att behandlas.

Med hänvisning till det ovanstående bör skatteutskottet avstyrka regeringens förslag i punkt 8 och tillstyrka motion Sk40 (fp) yrkande 1 i denna del.

### **3. Avtal om ersättning för Stockholms kommuns och Stockholms läns landstings kostnader i samband med försöket med trängselskatt (kd)**

Lars Lindén (kd) anför:

Kristdemokraterna anser att biltrafiken behövs för ett fungerande samhälle men att den också utgör en belastning för människans livsmiljö genom hälsovådliga utsläpp, intrång i naturmiljön, buller samt olyckor. Alla dessa faktorer måste få stor betydelse vid planeringen av infrastrukturen. För att bättre fördela trafiken över tid och minska trängsel bör kommunerna ha rätt att själva bestämma om de vill införa trängselavgifter för biltrafiken. Skattesystem och miljöavgifter ska därför 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 utveckla 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. Vid införande av trängselavgifter är den kommunala självstyrelsen central. Trängselavgifter ska därför beslutas av en kommun eller region. Det är först därefter som regeringen ska bereda och till riksdagen föreslå en sådan lagstiftning som krävs för detta införande.

I detta sammanhang vill jag understryka att 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. Staten ska inte öronmärka bidrag eller andra anslag till kommuner eller landsting för åtgärder i samband med införande av trängselavgifter. Därmed avvisar jag, vid sidan av övriga förslag i propositionen, även regeringens förslag angående avtal om ersättning för Stockholms kommuns och Stockholms läns landstings kostnader i samband med försöket med trängselskatt.

Med hänvisning till det ovanstående bör skatteutskottet avstyrka propositionens förslag i punkt 8 och tillstyrka motionerna Sk36 (kd) samt T560 (kd) yrkande 9 i berörda delar.

#### **4. Avtal om ersättning för Stockholms kommuns och Stockholms läns landstings kostnader i samband med försöket med trängselskatt (c)**

Jörgen Johansson (c) anför:

Centerpartiet noterar att regeringens proposition om införande av trängselskatt syftar till att utifrån dagens regelverk öppna möjligheter för kommuner och regioner att införa ekonomiska styrmedel i trafiken. Det är otvivelaktigt så att en stor trafikmängd ger upphov till problem som återspeglas på såväl lokalt som globalt plan. Detta kan åtgärdas på olika sätt beroende på problemtyp. Ett sätt att komma till rätta med miljöproblemen kan t.ex. vara att byta bränsle, bygga ut kollektivtrafik och införa ekonomiska styrmedel. Centerpartiet anser att kommuner och regioner bör få ökat självstyre och fler möjligheter att själva forma och vidta de åtgärder som är bäst avpassade för de problem som ska lösas. Det stärker medborgarnas möjligheter att ge tydliga mandat, att delta och utkräva ansvar i allmänna val.

Jag kan dock konstatera att det nu lagda förslaget lägger beslutsmakten i riksdagen och inte i berörd region och kommun. Bland annat föreslår regeringen att ett avtal ska slutas mellan regeringen, Stockholms kommun och Stockholms läns landsting om ersättning från staten för kostnader för försöket med trängselskatt. Ett sådant avtal fråntar kommunen och landstinget möjligheten att självständigt pröva de ekonomiska förutsättningarna för försöket med trängselskatt utifrån eget val av de åtgärder som är bäst avpassade för att lösa trafikproblemen i centrala Stockholm. Det stämmer inte heller överens med federalismens principer, där lokala organ tar sig an lokala problem medan globala problem blir en uppgift för överstatliga organ.

Mot den bakgrunden bör riksdagen utveckla ramarna och beslutssystem som möjliggör för lokala och regionala organ att själva införa lämpliga styrmedel för trafiken i enlighet med federalismens principer. Riksdagen bör säkerställa att lagstiftningen formars utifrån en sådan grund. Regeringens förslag angående avtal om ersättning för Stockholms kommuns och Stockholms läns landstings kostnader i samband med försöket med trängselskatt, tillsammans med övriga förslag i propositionen, bör därmed avslås.

Med hänvisning till det ovanstående bör skatteutskottet avstyrka regeringens förslag i punkt 8 och tillstyrka motion Sk39 (c) yrkande 1 i denna del.

BILAGA 6

## Justitieutskottets yttrande 2003/04:JuU3y

### Trängselskatt

### Till skatteutskottet

## Ärendet och dess beredning

Proposition 2003/04:145 Trängselskatt har hänvisats till skatteutskottet. Den 6 maj 2004 beslutade skatteutskottet att bereda bl.a. justitieutskottet tillfälle att yttra sig över propositionen jämte med anledning av propositionen väckta motioner i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde.

Med anledning av propositionen har väckts sex motioner, 2003/04:Sk35–Sk40.

Till grund för förslagen i propositionen ligger en promemoria, Trängselskatt, som utarbetats inom Finansdepartementet jämte remissbehandlingen av den. Utarbetandet av promemorian föregicks av Stockholmsberedningens delbetänkande Trängselavgifter (SOU 2003:61) som också remissbehandlats. Promemorian och remissvaren på såväl betänkandet som promemorian finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr Fi2003/3364).

Regeringens lagförslag har granskats av Lagrådet. Lagrådet hade inga synpunkter på de delar av lagförslaget som justitieutskottet avser att behandla i detta yttrande.

Justitieutskottets beredningsområde omfattar bl.a. budgeten till rättsväsendet, den centrala straffrätten och rättegångsbalken med anknytande författningar. Det sagda innebär att det finns anledning för utskottet att yttra sig över de i detta ärende framlagda förslagen till lag om trängselskatt i den del som avser överklagande (19–22 §§), lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar och lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning. I propositionen aktualiseras också frågor som rör tillämpligheten av skattebrottslagen (1971:69).

I motionerna 2003/04:Sk36 (kd), 2003/04:Sk38 (m), 2003/04:Sk 39 (c) och 2003/04:Sk40 (fp) yrkas avslag på propositionen utifrån allmänna utgångspunkter. I motion 2003/04:Sk38 tas därutöver ett antal frågor upp som berör

utskottets beredningsområde. Utskottet återkommer i det följande till dessa spörsmål. Utskottet avser emellertid att koncentrera sitt yttrande till frågor som rör överprövningen av trängselskattebeslut och vissa frågor som rör den personliga integriteten och kameraövervakning. Utskottet behandlar inte olika frågor utanför utskottets beredningsområde som tas upp i motionerna Sk35 (v), Sk37 (fp), Sk39 (c) och Sk40 (fp).

## Propositionen

I propositionen föreslås en ny lag om trängselskatt. Lagen är generellt utformad så att den kan tillämpas över hela landet. Dess lokala tillämpning fastställs i en bilaga till lagen. Enligt bilagan skall lagen tillämpas i Stockholms kommun. Tillämpningen i Stockholm skall vara ett försök. Bilagan, men inte lagen, ges därför begränsad giltighet och föreslås upphöra att gälla vid utgången av juli 2006. Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2005 medan regeringen föreslås få bestämma när bilagan skall sättas i kraft.

Lagförslaget innebär sammanfattningsvis att den som är – eller borde ha varit – registrerad ägare till ett fordon skall betala trängselskatt varje gång fordonet passerar vissa i bilagan angivna betalstationer. Dessa är i princip placerade så att skatt skall betalas vid in- och utfart i Stockholms innerstad. Skatten uppgår till 10, 15 eller 20 kr beroende på tidpunkten för passagen. Kvällar, nätter och helger föreslås avgiftsfria. Skatteuttaget maximeras till 60 kr per dygn.

Vissa undantag från skattskyldigheten föreslås.

Trängselskatt skall utan anmaning betalas inom fem dygn från passagen av en betalstation. Vid utebliven betalning skickas en betalningsanmaning ut, och det utgår en expeditionsavgift. Om skatten och expeditionsavgiften inte betalats inom fyra veckor från passagen utgår en tilläggsavgift på 500 kronor. Regeringen beslutar om expeditionsavgiftens storlek.

Det skall fattas ett skattebeslut per fordon och dygn. En följd blir att det inte kan utgå mer än en expeditionsavgift och en tilläggsavgift per dygn.

I lagen finns regler om omprövning av, anstånd med och befrielse från skyldigheten att betala trängselskatt samt om återbetalning av sådan skatt. Såväl dessa beslut som besluten om skatt, expeditionsavgift och tilläggsavgift får överklagas till förvaltningsdomstol.

Övervakning av lagens efterlevnad föreslås ske medelst kameraövervakning. Kameror för detta ändamål skall få sättas upp utan särskilt tillstånd, vilket förutsätter ett tillägg i lagen om allmän kameraövervakning. Lagförslaget innehåller också en bestämmelse som gör det möjligt att frånga huvudregeln om att bildmaterial får sparas längst en månad. Härigenom blir det möjligt att spara bildmaterial den tid som behövs vid bristande betalning.

## Justitieutskottets överväganden

### Avslag på propositionen

I propositionen (s. 75 f) redovisas den s.k. 121-punktsöverenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Överenskommelsen omfattar mandatperioden fram till riksdagsvalet år 2006. En av punkterna i överenskommelsen innebär att partierna är beredda att pröva möjligheten att låta de kommuner eller regioner som så önskar införa trängselskatter. I överenskommelsen anges att ett flerårigt, fullskaligt försök med trängselskatter skall införas i Stockholms innerstad och att en kontrollstation skall hållas vid årsskiftet 2005/06. I juni 2003 beslutade Stockholms kommunfullmäktige om ett sådant försök. Beslutet villkorades av att riksdagen fattar nödvändiga beslut om lagstiftning. Regeringen anser att förutsättningar för att införa en lag om trängselskatt som, åtminstone till en början, skall gälla enbart ett försök med sådana skatter i Stockholms kommun är uppfyllda.

I motionerna Sk36 (kd), Sk38 (m), Sk39 (c) och Sk40 (fp) yrkas avslag på propositionen.

Utskottet anser för sin del, mot bakgrund av 121-punktsöverenskommelsen och Stockholms kommuns beslut, att det är angeläget att ett försök med trängselskatt genomförs i Stockholms kommun. Motionerna bör avslås.

### Överprövningen av trängselskattebeslut, m.m.

I propositionen konstateras att trängselskatten statsrättsligt sett är en skatt, en punktskatt, och inte en avgift. Utskottet ifrågasätter inte den bedömningen men anser samtidigt, i likhet med flera remissinstanser, att skatten i praktiken har stora likheter med en avgift. Utskottet tänker här närmast på att varje passage av en betalstation medför ett skatteuttag som kan liknas t.ex. vid den betalning för en resa som en tunnelbaneresenär betalar när han passerar en ingångsspärr i tunnelbanan. Härtill kommer att beskattningsbeslutet skall ske automatiserat; en handläggare bedömer skattskyldigheten först när den skattskyldige begär en prövning av beskattningsbeslutet.

Den fråga utskottet ställer sig är om trängselskattens speciella karaktär gör att överprövningen av trängselskattebeslut kan och bör ske i en annan form än den för skatteprocessen vedertagna. I den delen gör utskottet följande överväganden.

Den grundläggande regleringen av överprövningsförfarandet finns i lagen om trängselskatt. Härutöver gäller naturligtvis på sedvanligt sätt bestämmelserna i förvaltningsprocesslagen (1971:291) m.fl. lagar. Med tanke på att det tills vidare endast handlar om ett försök i Stockholms kommun anser utskottet detta vara en lämplig lösning.

Enligt trängselskattelagen skall följande, från den vanliga skatteprocessen avvikande bestämmelser, gälla i trängselskattemål.

Den som är missnöjd med ett trängselskattebeslut kan begära omprövning hos beskattningsmyndigheten, Skatteverket. Omprövningsbeslutet kan överklagas till länsrätten. När det gäller beslut om trängselskatt kan således det grundläggande beskattningsbeslutet inte överklagas utan först omprövningsbeslutet. Denna ordning avviker från vad som vanligen gäller i skattemål. Enligt 6 kap. 5–7 §§ taxeringslagen (1990:324) skall den som är missnöjd med beskattningsmyndighetens beslut lämna in sin överklagandeskrift till myndigheten. Efter myndighetens omprövning av beslutet skall handlingarna skickas till länsrätten om inte den ändring gjorts som den skattskyldige begärde.

Länsrättens dom kan överklagas till kammarrätten men då krävs prövningstillstånd. Därmed frångås den annars i skattemål rådande principen att prövningstillstånd till kammarrätt inte krävs, se prop. s. 68 f.

I länsrätten skall muntlig förhandling hållas om den skattskyldige begär det och målet handlar om tilläggsavgift. Enligt 9 § förvaltningsprocesslagen skall muntlig förhandling hållas om den enskilde begär det och förhandlingen ej är obehövlig och ej heller särskilda skäl talar mot det. Det sagda innebär att rätten till muntlig förhandling om tilläggsavgift sträcker sig längre än vad som gäller enligt förvaltningsprocesslagen.

Länsrätten skall vara domför med en lagfaren domare ensam. Detta är enligt 18 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar det vanliga om målet är av enkel beskaffenhet.

Regeringen anför vidare att huvuddelen av målen måste komma att avgöras av icke ordinarie domare. Regeringen avser att överväga förordningsändringar som syftar till att kvalificerade notarier och notariemeriterade föredragande vid länsrätten skall få döma i trängselskattemål utan nämndemän. Därmed skulle huvudregeln att notarier endast får döma med nämndemän i tvistiga mål frångås, se 20 § förordningen (1996:382) med länsrättsinstruktion.

Regeringen avser att genom en ändring i förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m. styra alla trängselskattemål till Länsrätten i Stockholms län.

Som framgått ovan kommer varje fordon som passerar en betalstation en eller flera gånger samma dygn att generera ett skattebeslut. Antalet överklagbara beskattningsbeslut blir följaktligen mycket stort. Utöver de rena beskattningsbesluten kan också, som redan framgått, en rad andra beslut som rör skattskyldigheten överklagas. Varken propositionen, promemorian eller Stockholmsberedningens betänkande innehåller några överväganden om konsekvenserna för de domstolar som berörs.

Domstolsverket har i sitt remissvar på promemorian gjort en överslagsberäkning som, försedd med flera reservationer och med utgångspunkt i att överklagandefrekvensen i trängselskattemål blir lika hög som i mål om parkeringsanmärkningar (1,4 promille), innebär att Länsrätten i Örebro, som

föreslogs som forum i promemorian, skulle komma att tillföras omkring 115 000 trängselskattemål per år. Länsrätten i Örebro, som inte tror på en så hög överklagandefrekvens, kalkylerar med utgångspunkt i att automatisk betalning med en s.k. transponder blir obligatorisk, å andra sidan med 3 000–6 000 trängselskattemål per år. Länsrätten i Stockholms län har i sitt remiss-svar på promemorian anfört att länsrätten för närvarande har en måltillströmning på sammanlagt omkring 25 000 mål. Länsrätten beräknar antalet trängselskattemål per år till 40 000, också med utgångspunkt i att överklagandefrekvensen blir 1,4 promille. – Skillnaden i antalet mål jämfört med Domstolsverkets beräkningar synes bero på att Domstolsverket utgår från att ett överklagat beslut genererar ett mål medan länsrätten utgått från att överklaganden med samma klagande sammanläggs till ett mål. – Länsrätten i Stockholms län uppskattar, med ett antal reservationer, att den totala kostnaden för länsrättens hantering av trängselskattemålen kan komma att ligga mellan 110 och 180 miljoner kronor per år.

Den totala kostnaden för domstolsväsendet skulle enligt Domstolsverkets beräkningar bara för grundbesluten kunna komma att uppgå till mer än 360 miljoner kronor per år. Den kostnaden kan förväntas bli än högre om trängselskattemålen, som regeringen föreslår och som utskottet i och för sig stöder, i stället behandlas vid Länsrätten i Stockholms län, främst beroende på att antalet muntliga förhandlingar förväntas bli högre. Domstolsverket har inte heller tagit hänsyn till kostnaderna för de utökningsmål som trängselskatten kommer att generera vid Stockholms tingsrätt. Också Stockholms tingsrätt (avd. 10) har funnit den sistnämnda kostnaden svår att beräkna och nöjer sig med att konstatera att de nya utökningsärendena inte kommer att kunna hanteras inom ramen för domstolens nuvarande resurser. Domstolsverket understryker att det inte finns några möjligheter att hantera kostnadsökningarna för domstolarna inom ramen för tilldelade anslag.

Den nu gjorda redovisningen visar enligt utskottets mening på att propositionen har brister när det gäller redovisningen av kostnaderna för försöket för den offentliga förvaltningen och då inte minst domstolsväsendet. Samtidigt pekar redogörelsen på att det är svårt, måhända omöjligt, att i förväg göra realistiska bedömningar av dessa kostnader.

Som regeringen anför (s. 105) kommer varje bedömning som i dagsläget görs av olika myndigheters kostnader för försöket med nödvändighet att vara mycket osäker. Regeringen avser därför att återkomma till frågan om myndigheternas kostnader för försöket och kompensation för dessa när osäkerheten minskat.

Regeringens avsikt är att återkomma i budgetpropositionen för 2005 med en närmare bedömning av effekterna på statsbudgeten. Utskottet utgår från att kostnaderna för domstolsväsendet särskilt behandlas. Länsrätten i Stockholms län bör då få ett första besked om finansieringen av den överprövningsorganisation som bör finnas på plats när försöket startar. Utskottet vill vidare erinra om att de kostnadsberäkningar Domstolsverket gjort – förhoppningsvis ett ”värsta tänkbara fall” – pekar på att inemot 10 % av domstolsväsendets nuva-



rande resurser skulle kunna komma att tas i anspråk för trängselskattmålen. Det är enligt utskottets bedömning uppenbart att det utan resurstillskott finns en överhängande risk att trängselskattmålen tränger undan stora delar av den befintliga verksamheten. Utskottet utgår alltså från att domstolsväsendet får full kompensation för de kostnader försöket med trängselskatt orsakar. Mot den bakgrunden är det viktigt att domstolarna bokför sina kostnader för försöket på ett sådant sätt att kostnaderna är lätta att härleda.

Med utgångspunkt i de redovisningar som berörda myndigheter gjort beklagar utskottet att förslaget om att överprövningen i stället skulle göras i en särskild nämnd inte närmare övervägts i propositionen. Utskottet utgår från att denna fråga bereds inom ramen för den kommande utvärderingen. En svårhanterlig situation skulle onekligen uppstå om trängselskattmålen skulle bli den allt dominerande måltypen vid Länsrätten i Stockholms län. Ett införande av en ny kategori massmål om mycket små belopp och, får det förut-sättas, med standardiserade bedömningar strider också mot det arbete med renodling av domstolarna och utveckling av domarrollen som sedan ett antal år med riksdagens stöd bedrivs vid landets alla domstolar.

I princip skulle utskottet alltså ha föredragit en organisatorisk lösning med en särskild nämnd. Utskottet är följaktligen berett att acceptera att den sedvanliga skatteprocessen i förenklande syfte frångås i trängselskattmål. Mot den bakgrunden ser utskottet, till skillnad från motionärerna i motion Sk38 (m), det som en fördel att det införs prövningstillstånd till kammarrätten i trängselskattmål. Utskottet kan också ställa sig bakom ensamdomarbehörigheten i länsrätt och den särskilda behörigheten för notarier m.fl. som nämnts i det föregående. Utskottet är också berett att överväga den absoluta rätten till muntlig förhandling som den skattskyldige i vissa fall föreslås få i länsrätten. Om detta verkligen är motiverat får visa sig vid utvärderingen. Enligt utskottets mening bör det också i det kommande utvärderingsarbetet övervägas om inte en särskild överklagandeavgift till länsrätt i trängselskattmål – eller till den särskilda nämnden – borde införas.

Avslutningsvis vill utskottet i detta avsnitt något beröra frågan om skattebrottslagens tillämpning i trängselskattmål. Eftersom skattebrott enligt huvudregeln stäms till allmän domstol på den plats där brottet förövades kan tillämpningen av nämnda lag komma att ge kostnadseffekter främst vid Stockholms tingsrätt.

Trängselskatten är som redan slagits fast en punktskatt. Skattebrottslagen är följaktligen tillämplig. Skattebrottslagen är däremot enligt 1 § andra stycket 2 inte tillämplig på skattetillägg, ränta, dröjsmålsavgift, förseningsavgift eller liknande avgift. Eftersom det straffrättsliga ansvaret vid trängselskatt sålunda endast omfattar mycket små belopp torde sådana brott normalt anses ringa och bedömas som skatteförseelse enligt 3 §. Åtal för skatteförseelse får enligt 13 § väckas endast om det är påkallat av särskilda skäl. Risken att Stockholms tingsrätt skulle komma att överhoppas med brottmål som har anknytning till trängselskatten bedömer utskottet därför som ringa. Å andra sidan är utskottet inte berett att helt utesluta möjligheten av lagens tillämp-

ning, något som skulle kunna bli konsekvensen av resonemanget på denna punkt i motion Sk38 (m). Utskottet delar regeringens bedömning att det mycket väl kan komma att finnas t.ex. systematiska undandraganden av trängselskatt som inte bör lämnas utanför skattebrottslagens tillämpning.

## Allmän kameraövervakning

Som framgått ovan är tanken i regeringens förslag att besluten om trängselskatt skall fattas automatiskt med hjälp av kameror som fotograferar de passerande bilarnas registreringsskyltar. I propositionen föreslås därför en ändring i lagen om allmän kameraövervakning som syftar till att Vägverket skall kunna använda kameraövervakning för att samla in de uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt skall kunna fattas och för att det skall gå att kontrollera att skatten har betalats. Det föreslås också ett undantag från regeln om att bildmaterial bara skall få sparas under högst en månad. Förslaget kritiserar i motion Sk38 (m). Motionärerna påpekar att lagförslaget nu öppnar en möjlighet för kameraövervakning i andra syften än de som ursprungligen gällde. Vidare anförts att frågan om möjlighet för åklagare att begära ut information om när en person passerat en betalstation inte klarlagts.

Lagen om allmän kameraövervakning innehåller bestämmelser om användningen av övervakningsutrustning. Utgångspunkten är att det krävs tillstånd för allmän kameraövervakning av sådana platser som allmänheten har tillträde till. Tillstånd skall meddelas om intresset av kameraövervakning väger tyngre än den enskildes intresse av att inte bli övervakad. Vid denna bedömning skall särskilt beaktas om övervakningen behövs för att förebygga brott, förhindra olyckor eller därmed jämförliga ändamål. Vid bedömningen av den enskildes intresse av att inte bli övervakad skall särskilt beaktas hur övervakningen skall utföras och vilket område som skall övervakas. Frågan om tillstånd prövas av länsstyrelsen.

I vissa fall får allmän kameraövervakning ske under förutsättning att endast en anmälan om saken gjorts till länsstyrelsen. Detta gäller bl.a. banklokaler och postkontor.

Härutöver gäller att det i vissa närmare angivna fall varken krävs tillstånd eller anmälan. Detta gäller t.ex. övervakning som polismyndighet bedriver i syfte att förebygga eller förhindra viss allvarlig brottslighet. Tillstånd krävs inte heller för polisens automatiska hastighetsövervakning och Vägverkets trafikövervakning.

I sammanhanget bör även nämnas att lagen om allmän kameraövervakning innehåller regler om bevarande av material. Huvudregeln är att materialet får bevaras under högst en månad. Länsstyrelsen får besluta om längre tid. Undantag från huvudregeln gäller om materialet har betydelse för utredning av brottslig verksamhet eller om den har getts in till domstol i ett brottmål.

Sammanfattningsvis gäller alltså att sådan kameraövervakning som i dag får ske utan tillstånd eller anmälan syftar dels till att förebygga och beivra

brott, dels till att främja trafiksäkerheten. Vidare framgår att möjligheterna att spara bilder anknyter till brottsutredande verksamhet.

Den övervakning som föreslås i propositionen syftar till att driva in skatt till staten.

Utskottet känner en viss tvekan när det gäller frågan om kameraövervakning bör få användas inom ramen för trängselskattesystemet. Utskottet konstaterar till att börja med att lagförslaget lämnar öppet för att övervakningen omfattar annat än registreringsskylten på de fordon som passerar betalstationen. Avgränsningen anknyter i stället till vad som behövs för att skattebesluten skall kunna fattas och erforderlig kontroll ske. Utskottet utgår dock från att fotograferingen endast kommer att avse fordonens registreringsskylt.

Ett annat skäl till utskottets tveksamhet är omfattningen av övervakningen. Alla fordon skall, som anmärks i motion Sk38, övervakas – även de som inte omfattas av skatteplikten. Övervakningen skall ske vid de 19 betalstationer som anges i bilagan till lagen. Utskottet saknar underlag för att bedöma hur denna omfattning förhåller sig till omfattningen av den övervakning som i dag sker utan krav på tillstånd eller anmälan. Det står dock klart att det handlar om en mycket omfattande övervakning.

Slutligen noterar utskottet att syftet med den föreslagna övervakningen är att kontrollera att relativt blygsamma skattebelopp skall betalas vid varje enskilt tillfälle. Intresset av att kunna kontrollera betalningen av dessa belopp måste generellt sett betraktas som mindre framträdande än intresset av att förebygga och beivra brott. När det gäller det sistnämnda intresset vill utskottet nämna att regeringen den 7 april 2004 beslutat att en parlamentariskt sammansatt kommitté skall kartlägga och analysera sådan lagstiftning som rör den personliga integriteten. Kommittén skall särskilt analysera förhållandet mellan den totala verkan av befintliga tvångsmedel och övervakningsmetoder och skyddet för den personliga integriteten.

Ett väl fungerande system med trängselskatt torde å andra sidan kräva att kameraövervakning används i syfte att kontrollera att skattskyldigheten fullgörs. Alternativet – manuell betalning vid betalstationerna – finner utskottet av praktiska skäl uteslutet. Utskottet ansluter sig därför till regeringens uppfattning att kameraövervakning inom ramen för systemet med trängselskatt får accepteras. Utskottet beaktar vidare att materialet från övervakningen i de allra flesta fall bör kunna förstöras efter relativt kort tid. För fordon som inte omfattas av skatteplikten bör detta innebära att uppgifterna gallras omedelbart, och i övrigt bör gallring ske så snart fristerna för omprövning eller överklagande löpt ut.

Utskottet övergår till att behandla vissa frågor som rör den personliga integriteten i brottsutredningar. Här finns till en början skäl att påpeka att samtliga *uppgifter* om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden som kommer att hanteras av Skatteverket och Vägverket inom ramen för trängselskattesystemet, även sådana som inhämtas genom kameraövervakning, kommer att omfattas av den s.k. skattesekretessen i 9 kap. 1 § sekretesslagen (1980:100). Denna sekretess är absolut.

För *beslut* om skatt eller fastställande av underlag för bestämmande av skatt gäller dock att beslutet är undantaget från sekretessen. I syfte att skydda den personliga integriteten föreslås i propositionen ett undantag härifrån i 9 kap. 1 § sekretesslagen. Förslaget går ut på att uppgifter om vilken betalstation bilen passerat och tidpunkten för passagen skall omfattas av sekretessen. Övriga uppgifter i beslutet om trängselskatt skall vara offentliga.

Att sekretess gäller för uppgifter hos en myndighet medför bl.a. att andra myndigheter är förhindrade att ta del av uppgifterna. I 14 kap. 2 § sekretesslagen finns dock en bestämmelse som innebär att sekretess i vissa fall inte hindrar att uppgifter lämnas ut. Enligt huvudregeln i fjärde stycket får uppgifter som rör misstanke om brott lämnas till bl.a. åklagarmyndighet, om brottet har fängelse i straffskalan och det kan väntas föranleda strängare straff än böter. Med stöd av denna bestämmelse skulle t.ex. en bils färdväg genom Stockholm kunna kartläggas i en brottsutredning med hjälp av kameraövervakningsuppgifter som inhämtats i trängselskatteärenden. När det gäller möjligheterna för polis och åklagare att få del av de aktuella uppgifterna vill utskottet dock anmärka att möjligheterna i praktiken är begränsade till den tid som uppgifterna sparas. Som utskottet uttalat i det föregående bör gallring ske så snart som möjligt.

Den nu beskrivna möjligheten att lämna ut uppgifter infördes år 1984. I den proposition som föregick lagändringen anfördes bl.a. att även andra myndigheter än polis och åklagare måste medverka i samhällets kamp mot brottsligheten (prop. 1983/84:142 s. 21). Bestämmelsen ger uttryck för en intresseavvägning mellan å ena sidan intresset av brottsbekämpning och å andra sidan intresset av sekretess. Mot bakgrund av bl.a. att strafflatituderna ofta är vida ansågs det lämpligt att som en förutsättning för att uppgifter skall få lämnas ange att brottet kan antas föranleda annan påföljd än böter.

I detta sammanhang bör även nämnas att möjligheten för myndigheter att lämna uppgifter till polisen i vissa fall är mer begränsad än vad som följer av den nyss beskrivna bestämmelsen. För exempelvis uppgifter som omfattas av sjukvårdssekretessen gäller enligt 14 kap. 2 § femte stycket sekretesslagen att brottsmisstanken skall avse ett brott för vilket det inte är föreskrivet lindrigare straff än fängelse i två år. Också när det gäller tillstånd till hemlig kameraövervakning gäller ett krav på att brottsmisstanken skall röra ett brott som har ett minimistraff på fängelse i två år.

Utskottet ser ingen anledning att mot bakgrund av det nu framlagda förslaget om trängselskatt ifrågasätta den intresseavvägning som gjordes i det nyss nämnda lagstiftningsärendet. I den mån förutsättningarna i 14 kap. 2 § fjärde stycket sekretesslagen föreligger bör alltså eljest sekretesskyddade uppgifter i ett ärende om trängselskatt kunna lämnas till polis och åklagare. Att – såsom efterfrågas i motion Sk38 – uppställa högre krav för att uppgifterna skall få lämnas ut vore enligt utskottets mening att gå för långt. Brottsutredningar bör inte i onödan försvåras av sekretessbestämmelser.

Sammantaget innebär det anförda att utskottet ställer sig bakom regeringens förslag såvitt gäller ändringarna i lagen om allmän kameraövervakning.

Som framgått av det föregående reser förslaget en rad frågor kring lämpligheten av att använda allmän kameraövervakning i detta sammanhang. Utskottet utgår från att dessa frågor kommer att ges en framträdande roll vid den utvärdering som skall ske av försöket.

Stockholm den 25 maj 2004

På justitieutskottets vägnar

*Johan Pehrson*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Johan Pehrson (fp), Susanne Eberstein (s), Rolf Olsson (v), Margareta Sandgren (s), Beatrice Ask (m), Lennart Nilsson (s), Helena Zakariasén (s), Peter Althin (kd), Jeppe Johnsson (m), Yilmaz Kerimo (s), Torkild Strandberg (fp), Johan Linander (c), Göran Norlander (s), Cecilia Magnusson (m), Joe Frans (s), Leif Björnlod (mp) och Kerstin Andersson (s).

## Avvikande mening

### Avslag på propositionen

av Johan Pehrson (fp), Beatrice Ask (m), Peter Althin (kd), Jeppe Johnsson (m), Torkild Strandberg (fp), Johan Linander (c) och Cecilia Magnusson (m).

Enligt vår mening utgör den s.k. 121-punktsöverenskommelsen och det beslut som Stockholms kommun fattat med knappast möjliga majoritet om ett försök inget bärande skäl för förslaget i propositionen.

Vi är således redan utifrån principiella utgångspunkter beredda att avstyrka bifall till propositionen. Vi har emellertid också synpunkter på den tekniska lösningen av olika frågor. Också den kritiken är mer än tillräcklig för ett avslag på propositionen. Vi kommer i det följande att ange var tyngdpunkten i vår kritik ligger.

Enligt vår mening bör *alla* skattemål behandlas enligt de regler som gäller för skattemål. En särskild förenklad ordning för trängselskattemål kan inte accepteras, i varje fall inte på det underlag som presenteras i propositionen. Vi vänder oss framför allt mot förslagen om att införa prövningstillstånd till kammarrätt och mot den utvidgade – långtgående – behörigheten för notarier. I sammanhanget bör erinras om att ett enskilt trängselskattemål visserligen kan handla om ett relativt blygsamt belopp; skatt, expeditionsavgift och tilläggsavgift kan maximalt handla om knappt 700 kr per dygn, men vid passager t.ex. varje dag kommer det snabbt att handla om betydande belopp. De särskilda överprövningsregler som föreslås i trängselskattelagen och i lagen om allmänna förvaltningsdomstolar bör avslås. Det befintliga regelsystemet för skatteprocessen tillgodoser behoven även i detta fall och bör också användas. Vi ser alltså heller ingen anledning att utreda frågan om en särskild nämnd för trängselskattemålen.

I sammanhanget bör nämnas att propositionen över huvud taget inte berör kostnaderna för domstolarna. Det saknas en bedömning av hur stora dessa kan tänkas bli trots att berörda remissinstanser lämnar underlag härför. Än mer bekymmersamt är att varje antydan till besked om finansiering av dessa uppenbara kostnadsökningar saknas. Enligt vår mening är det självklart att domstolarna med sin redan hårt ansträngda ekonomi inte klarar en måltillströmning av den storleksordning som kan förväntas. En självklarhet är att trängselsförsöket inte får gå ut över annan viktig verksamhet i domstolarna. Det är alltså inte acceptabelt att lättvindigt skjuta hela frågan om kostnadstäckning framför sig så som sker i propositionen. Domstolarna måste få full kostnadstäckning för försöket. Även i denna del är underlaget i propositionen alltså direkt undermåligt.

Skattebrottslagen är i princip tillämplig på ett skattebrott som består i ett undandragande av trängselskatt. Det låter sig sägas att sådana brott normalt

kommer att betraktas som ringa och inte åtalas. Det finns dock risk att polisens, åklagarmyndigheternas och Ekobrottsmyndighetens resurser läggs på utredning och lagföring av förseelser som av det stora flertalet medborgare över huvud taget inte betraktas som ett brott. Denna fråga hade behövt grundligt belysas innan förslaget om trängselskatt lades fram.

Vi vänder oss också med kraft mot den urholkning av skyddet för den personliga integriteten som regeringens förslag innebär. Enligt vår mening är det exempelvis inte rimligt att information som inhämtats genom allmän kameraövervakning i syfte att se till att trängselskattelagen efterlevs kan användas i polisutredningar så snart man i det konkreta fallet kan räkna med en annan påföljd än böter. En rimligare utgångspunkt skulle vara att information bara fick lämnas ut i brottsutredande syfte om brottsmisstanken avser ett brott med ett minimistraff på fängelse i två år. Även i denna del saknas överväganden i propositionen. Det är i stället klart att enbart ändamålsavvägningar har styrt förslagen. De rättspolitiska övervägandena lyser med sin frånvaro.

Sammantaget anser vi att regeringens förslag om trängselskatt bör avslås och att motionerna Sk36, Sk38, Sk39 och Sk40 följaktligen bör bifallas i här aktuella delar.

BILAGA 7

## Trafikutskottets yttrande 2003/04:TU3y

### 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 Johnny 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 påver-

kas 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 skatthöjningar 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 anförs 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 anförs 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 anförs 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 reger-

ingen 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 kritiseras regeringens 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 Cენტerns 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 runtom 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 långsiktig 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 innersta-

den under högtrafik- och högskatteperioderna. På icke skattebelagda vägnivåer 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 trafiktillväxt 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 trafikanters 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 fortsatta

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 konkurrensnedvridande 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. Lagutförningen 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 – erlägga 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 åberopa 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 Centerns 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.