



Uppsala 2004-01-06

## En god bilist är för Trängselavgifter!

Remissyttrande angående delbetänkande från Stockholmsberedningen "Trängselavgifter" (SOU 2003:61)

### Inledning

Gröna Bilister är principiellt för införande av trängselavgifter i storstäder med betydande miljöpåverkan från trafiken, t.ex. där gräns- och riktvärden för trafikrelaterade miljö- och hälsoproblem överskrids.

Trängsel- eller miljöavgifter är ett bra sätt att reglera och styra trafiken som baseras på att förorenaren betalar för sin miljöpåverkan. Principen ingår i FN:s Rio-deklaration som alla europeiska länder skrivit under, inklusive Sverige.

Trängsel- eller miljöavgifter minskar biltrafiken i staden och ger därmed bättre miljö, mindre buller, mindre trängsel och färre olyckor. Det betyder höjd livskvalitet, ibland rentav livskvalitet över huvudtaget eftersom antalet dödsfall på grund av såväl luftföroreningar som trafikolyckor minskar när miljöavgifter införs.

Avgifterna gynnar både de som fortsatt väljer bilen och de som övergår till kollektivtrafiken, eftersom ökad framkomlighet gynnar oss alla. De är också samhällsekonomiskt lönsamma. Enbart i Stockholmstrafiken beräknas köerna kosta 5-6 miljarder kronor varje år i form av ökade restider för yrkes-, kollektiv- och privattrafik.

Trafikens miljöproblem ett nationellt angelägenhet även om de huvudsakligen drabbar ett mindre antal kommuner. Dessa kommuner måste ta sitt ansvar och införa styrmekanismer för att minska trafikens miljöpåverkan, med ett uppnående av nationella och internationella gräns- och riktvärden som ett lägsta anständighetskrav. Riksdagen och regeringen har det yttersta ansvaret för att miljömålen följs. Därför bör de underlätta för kommuner att införa styrmekanismer för att lösa trafikens miljöproblem.

### Lagtexter

Så mycket som möjligt av lagtexten ska finnas i den generella lagen, så att det juridiska arbetet minimeras för riksdag och regering när/om andra kommuner beslutar om trängselavgifter. Målet är en lagstiftning som innebär att kommuner fritt kan införa trängselavgifter utan att rådfråga riksdag och regering. Lagen bör också skrivas så att det blir enkelt att framgent geografiskt förändra avgiftszonen, också över kommungränsen då kommunen troligen inte är en optimal avgränsning.

Lagförslagen behandlas i övrigt under respektive avsnitt, nedan.

## Miljösituation

Bil- och lastbilstrafiken ökar mer än den ekonomiska tillväxten i Sverige. Det leder till ökade utsläpp av miljö- och hälsofarliga ämnen och gör stora intrång i vår närmiljö och skyddsvärda naturområden. Framförallt i större städer har trafikökningen lett till ohållbara situationer med dålig luft, stillastående trafik och ett stadigt hängande hot om asfaltering över grönområden i och kring städerna. Stockholm är en av flera svenska städer som inte klarar EU:s gränsvärden för luftkvalitet.

I de städer som har problem med köbildning i trafiken skulle ett införande av trängselavgifter ha många positiva effekter. Köandet för privatbilar, kollektivtrafik och yrkestrafik skulle minska, med förbättrad luftkvalitet och därmed positiva effekter för människors hälsa.

Utifrån detta är trängselavgifter självklart positiva och bör granskas som en möjlig lösning för samtliga städer som överskrider nationella eller internationella gräns- och riktvärden för luftkvalitet.

## Alternativ till trängselavgifter

Som trafik- och miljöorganisation förordar vi att en komplett miljökonsekvensbeskrivning görs, där också rimliga alternativ belyses, inklusive ett modifierat nollalternativ. Utredningen är klart bristfällig därvidlag.

Från oppositionellt håll har framförts att utbyggnaden av kringfartsleder skulle vara ett attraktivt alternativ till trängselavgifterna. Vi ställer oss mycket tveksamma till detta, utifrån att en rad studier, bland annat SIKAs rapport "Storstaden och dess transporter" visar att köproblemen i storstäderna kommer att förvärras även med massiva satsningar på nya vägar. Även i de fall som nya vägar faktiskt kan minska trängseln, innebär de en ökad miljöbelastning, vilket går emot nationella och av EU beslutade miljömål som Stockholms kommun redan har svårt att klara. Av dessa skäl ställer sig Gröna Bilister helt avvisande till nya kringfartsleder.

Varje satsning på kringfartsleder har dessutom en väsentligt längre genomförandetid än trängselavgifterna. Nya leder är inte heller inkomstgenererande, vilket innebär att de inte kan ge den ekonomiska förstärkning för miljöåtgärder som trängselavgifterna ger.

Ett modifierat nollalternativ skulle innebära att varken trängselavgifter eller kringfartsleder införs. Flera möjliga åtgärder är möjliga att införa för att kraftigt minska trafikens miljöbelastning och trängsel i Stockholms kommun. Några av de som förekommit i debatten är:

- Kraftigt höjda parkeringsavgifter i innerstaden, i kombination med fortsatt låga avgifter för boendeparkering (stimulerar att lämna bilen hemma)
- Åtgärder för att nå generell tillämpning av redan gällande lagstiftning avseende förmånsbeskattning av parkeringsplatser på arbetsplatsen
- Begränsningar av biltrafiken i form av t.ex. förbud mot bilar utan katalysator, bilfri innerstad, utökning av gator med särskilda fält för kollektivtrafiken etc.
- Kraftig satsning på kollektivtrafiken

Vi bedömer dock att de åtgärder inom det modifierade nollalternativet som är politiskt och ekonomiskt genomförbara inte skulle vara tillräckliga för att kunna vända utvecklingen mot ökad trängsel i trafiken. Det förhindrar inte att flera av dem utmärkt låter sig genomföras i kombination med trängselavgifterna – satsningen på en förbättrad kollektivtrafik underlättas av inkomster från trängselavgifter.

## Användning av genererat kapital

Delbetänkandet betonar vikten av att intäkterna från trängselavgifter återförs till regionen. Gröna Bilister ställer upp på denna princip, liksom modellen att fondera medlen i ett speciellt konto under statsbudgeten. Däremot är vi tveksamma till den hårda styrning av de genererade medlen till en utbyggnad av kollektivtrafiken som föreslagits från Stockholms kommuns politiska majoritet.

Eftersom trängselavgifterna kommer att generera ett betydande överskott årligen, är det rimligt att riksdagen lämnar kreditgarantier för upphandlingen och introduktionen av projektet, men också för upphandling av kompletterande busstrafik. Detta är nödvändigt för att trängselavgifterna ska fungera bra redan från början, utan att alltför hårt belasta den kommunala budgeten.

Vi föreslår att inkomsterna används regionalt, där det är miljömässigt mest effektivt. Det innebär troligen att en stor del av det genererade kapitalet bör gå till kollektivtrafiken, för att den ska kunna svara upp mot den ökande efterfrågan som trängselavgifterna leder till. Hela beloppet bör däremot inte enligt vår förmening gå till kollektivtrafiken, utan cykelleder, bullerplank, stimulans av bilpooler och andra åtgärder ska kunna vara aktuella – liksom miljöförbättringar av befintliga vägar.

Svenska Naturskyddsföreningen har lanserat idén om eko-bonus, dvs. att intäkterna skulle delas lika mellan alla invånare i det aktuella storstadsområdet. Vi föreslår att också en sådan modell utreds, då det skulle innebära en tydligare morot till de skattebetalare som låter bilen stå

## Fördelningseffekter

Varje avgift som inte tas ut lika från varje medborgare har inneboende fördelningseffekter. Betänkandet redovisar ett antal underlagsutredningar, men beredningen väljer tendentiöst att lyfta fram vissa resultat framför andra.

Gröna Bilister som trafik- och miljöorganisation tar inte fördelningspolitisk ställning, men konstaterar att trängselavgifter i den form som nu diskuteras huvudsakligen kan förväntas gynna ekonomiskt eftersatta grupper i samhället, då de utnyttjar kollektivtrafiken i högre grad än andra och privatbilen i lägre utsträckning. Det mest avgörande för hur fördelningseffekterna slutligen blir, är troligen snarare hur inkomsterna används än hur de tas ut.

## Undantag från avgifter

Samtliga fordon orsakar trängsel. Utifrån detta är det mest logiska att samtliga fordon också omfattas av trängselavgifterna, möjligen undantaget de som orsakar minst trängsel per person. Utredningen har dock velat undanta vissa kategorier av såväl personer som fordon.

Vi bedömer att detta är permanent riktigt för personer såsom rörelsehindrade, men bara under en övergångsperiod för t.ex. miljöfordon.

Vi föreslår undantag för:

- Alla former av utryckningsfordon.
- Handikappfordon. Rörelsehindrade är ekonomiskt eftersatta och har i dagsläget svårt att utnyttja vanlig kollektivtrafik. I en framtida situation då det bättre kan utnyttjas kollektivtrafiken, bör avgiftsbefrielsen omprövas.
- Motorcyklar. Deras bidrag till trängseln är mycket begränsat och deras utsläppsnivåer är generellt sett väsentligt lägre än bilarnas. Alternativt kan de beläggas med t.ex. halv avgift.
- All kollektivtrafik. Detta gäller bussar, etc, men också taxi. Att undanta endast taxi som kör för färdtjänsten skulle vara tekniskt komplicerat, eftersom det är samma bilar som används och körningarna varierar över dygnet. Vi ser också taxi som en del av den kollektiva trafik som ska användas för att minska beroendet av privatbilism.
- Miljöfordon. Ett sådant undantag stimulerar en teknisk utveckling tillräckligt för att vara motiverat. Dagens klassificering av miljöfordon (t.ex. gällande sänkt förmånsvärde) är dock inte utan problem, eftersom det bl.a. belönar att man köper en bil som kan köras på förnyelsebara bränslen, även om man aldrig gör det. Någon form av teknisk lösning bör tas fram som möjliggör att endast de som faktiskt kör på biobränsle eller hybridteknik undantas från beskattning.

Modern teknik gör det också möjligt att differentiera avgifterna så att man betalar mindre ju renare fordonet är. Det skulle stimulera och skynda på en önskvärd teknikutveckling och bör övervägas som komplement till avgiftsbefrielsen enligt ovan.

Beredningen klargör inte hur föreskrifter ska utformas för undantag från avgiftsskyldighet. Detta bör klargöras bl.a. med avseende på hur fusk undviks.

Vi är motståndare till att avgiftsbefria genomfartstrafik, då de inte kan sägas generera mindre trängsel, färre olyckor eller lägre utsläpp än lokal trafik. Inte heller bör godstrafik undantas, eftersom trängselavgifter just skulle stimulera en effektivisering av godstrafiken så att färre fordon används och mer transitgods förflyttas per räls eller till sjöss. Godstrafiken med sina höga kostnader för förseningar är även utan avgiftsbefrielse en stor vinnare när trängselavgifter införs.

Utredningen föreslår att Essingeleden undantas från beskattning. Det skulle innebära ökad trängsel på leden, med ökade överskridanden av bindande miljökvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar på leden. Varje undantag innebär också att systemet försvåras administrativt.

Essingeleden bör därmed inte undantas från avgifterna, och om så ändå sker måste kraftfulla åtgärder vidtas för att komma till rätta med miljöproblemen på leden.

Lidingö bör inte heller undantas från trängselavgift, med samma argument. Gröna Bilister har svårt att se något sakligt argument för att undanta någon väg från trängselavgifter.

## Teknikval

Teknikvalet är av stor betydelse bl.a. för att:

- I görligaste mål möjliggöra avgiftsuttag som motsvarar risken för trängsel, dvs. med en differentiering beroende på när och var fordonet passerar.
- Undvika att avgifterna endast tas ut på få ställen, vilket innebär barriäreffekter och eventuellt möjligheten att "smita förbi" avgiftskontrollen.
- Undvika köer för att betala avgiften, vilket motverkar hela syftet.
- Möjliggöra många olika sätt att betala avgiften, vilket är nödvändigt för att smidigt kunna ta in avgifter också från de som sällan passerar avgiftsområdet, t.ex. de som bor i andra delar av landet eller utomlands.
- Smidigt och billigt komma åt smitarna. Det bör ske med automatik.
- Bevara förarens och passagerarens integritet.

Stockholm 9 oktober 2003

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann

Michael Koucky  
Ordf.

Martin Prieto

genom

Gunnar Hadders  
Gröna Bilister kansli