DAGENS NYHETER.

En utskrift från Dagens Nyheter, 2021-11-21 17:12
Artikelns ursprungsadress: https://www.dn.se/arkiv/ledare/vagavgifter-kraver-ingen-grundlagsandring/

LEDARE

# *Ledare: Vägavgifter kräver ingen grundlagsändring*

PUBLICERAD 2005-12-07

**UTVALD LÄSNING I DIN MEJLBOX**

DN:s chefredaktör Peter Wolodarski väljer ut veckans mest läsvärda artiklar.

Skaffa nyhetsbrev

Jag saktar ner till 40 km/tim strax innan jag passerar genom tullstationen. Det säger ”klick” i den transponder jag fäst vid Saabens framruta. Passagen är registrerad, ”thank you” lyser från en ljustavla och det är bara att köra. Allt tar bara några sekunder. Inget stopp. Ingen kö. Inget trassel med mynt.

Vi befinner oss i södra Florida och jag kör den snabbaste motorvägen ner till kvällens NHL-ishockey mellan Florida Panthers och Ottawa Senators. Klicket resulterar i att någon dollar dras från mitt konto. Sun Pass, som hanterar systemet, fyller automatiskt på kontot med 50 dollar från mitt kreditkort så snart nivån gått under 10 dollar. Jag behöver, kort sagt, inte göra någonting utöver att köra.

Jag minns från DN:s ledarredaktion för över 15 år sedan, hur den visionäre Olle Alsén berättade för oss andra att vägavgifter i framtiden kunde tas ut med en signal till ett betalsystem, som automatiskt registrerade vilken bil som passerat. Det lät som science fiction. Nu är det verklighet.

Men Stockholm ligger inte före, som Olle Alsén ville, utan långt efter andra världsstäder. Frågan har nu låsts, genom att ha förvandlats till en ideologisk motsättning kring skatter. En folkomröstning ska hållas utan att medborgarna har praktisk erfarenhet. Den är dömd att resultera i ett nej, särskilt som pengarna ska gå in till statskassan.

Alla deltagare i debatten förklarar också, som en självklarhet, att en vägavgift vars intäkter går till Stockholmsregionen kräver att regeringsformen ändras. Det fordrar i så fall två riksdagsbeslut, före och efter 2010 års val. För åratal framåt skulle Stockholm tvingas leva med en horribel trafiksituation, som i grunden beror på stadens enkärniga karaktär samt avsaknad av kringleder.

Den goda vägen framåt har formulerats av Annika Billström på DN Debatt den 28 november. Det finns ingen motsättning mellan kringleder och vägavgifter. Formeln bör vara både/och, inte antingen/eller. Stockholmsregionen borde få ta ut vägtullar/vägavgifter för att betala kapitalkostnaden för att så snabbt som möjligt göra trafikinvesteringar som radikalt förbättrar trafikflödena i landets ledande tillväxtregion. Att

Annika Billström, som ofta visat civilkurage, också vill gräva ner Centralbron är ett ytterligare plus.

Kräver detta grundlagsändring, med många års ytterligare väntan? Svar: nej.

Regeringsformen 8 kap, par 3 stadgar att skatt till staten måste meddelas genom lag, som antas av riksdagen. Föreskrifter om annat än skatt, till exempel avgifter, får riksdagen däremot delegera till regeringen eller till och med till kommuner (RF 8 kap, par 7 och 9).

Varför kan inte en vägavgift betraktas som en avgift? Grundregeln är att en pålaga kan godtas som avgift i den mån den enskilde a) direkt får något i gengäld för vad han betalar, b) inte är skyldig att anlita den tjänst han betalar för. En vägavgift som används för att finansiera viktiga trafikinvesteringar där avgiften ger individen tillgång till en viss väg i ett visst ögonblick men med frihet att välja en annan väg – en sådan vägavgift är att betrakta som avgift och inte skatt. Den är problemfri ur konstitutionell synvinkel. Om jag förstått Annika Billström rätt är det en sådan typ av vägavgift hon nu vill överväga.

Det kan noteras att tunga remissinstanser – som Svenska kommunförbundet, länsstyrelsen i Stockholms län och Statens institut för kommunikationsanalys – har menat att det går att utforma försöket i Stockholm så att det inte får karaktär av skatt. Svinesundsbron och Öresundsbron är två exempel på genuina vägavgifter. Men trafiksystem hänger ihop, varför det måste vara möjligt att definiera avgiftsnyttan i vidare termer än en viss specifik vägstump.

Låt oss ändå anta att en vägavgift som går till regionen skulle vara att anse som skatt. Varför kräver det grundlagsändring? Redan i sitt första kapitel stadgar rege-ringsformen att ”Kommunerna får taga ut skatt för skötseln av sina uppgifter” (par 7). Hur stadgas i lag, inte grundlag.

Det problem man stöter på är att en skatt i princip, enligt svensk legal praxis, bara får omfatta den egna kommunens invånare. Eftersom Stockholms vägar utnyttjas även av invånare från Norrtälje och Södertälje, liksom av landsortsbor, anses kommunen inte kunna ta ut en vägskatt (men riksdagen kan alltjämt stifta lag om den). Av exakt samma skäl skulle kommunala ”parkeringsavgifter”, som är en trängselskatt, inte få finnas. En Kirunabo på besök i Stockholm tvingas ju betala dem. P-avgifter godtas enbart för att lagstiftningen är gammal.

Den här principen, i dess rigida tolkning, får uppenbart orimliga konsekvenser. En kommun som rymmer många sommarhus kan inte ta några beslut som gör att de sommarboende bidrar till kostnaden för infrastrukturen i kommunen. Turistkommuner kan inte ha hotellskatt. Viktiga trafikinvesteringar hindras.

Principen finns ingenstans beskriven i Sveriges konstitution. Den följer av lag och rättslig praxis. Den kan modifieras med lag. Hur skatterätter fördelas mellan de politiska nivåerna är rimligen en av huvudfrågorna för den pågående Ansvarskommittén, ledd av landshövding Mats Svegfors. Sverige borde flytta

fastighetsskatten från staten till kommunerna. Både denna fråga och debatten kring vägtullar i Stockholm aktualiserar en översyn av kommunallagen, inte grundlagen (även om den kommunala självstyrelsen behöver få ett starkare skydd även i grundlagen).

Ansvarskommittén är snart färdig och skulle kunna föreslå en modifiering av den strikta regeln om kretsen för kommunal beskattning. Det vore inte fel om p-avgifter ansågs legala även om de infördes i dag.

**TEXT**

**Hans Bergström**

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt