

PROMEMORIA

Till: Trafikanalys
Från: Jan Stålhandske, SALC Advokatbyrå AB
Datum: 2022-07-26
Angående: Skiss till lag om styrande parkeringskort

1. UPPDRAG

SALC Advokatbyrå AB (SALC) har av Trafikanalys ombetts granska om och hur kommunernas möjligheter att använda sig av parkeringsprissättning i klimat- och miljöstyrande syfte kan ökas.

2. SKATT ELLER AVGIFT

Regeringsformen innehåller inte någon uttrycklig definition av begreppen skatt och avgift. Enligt förarbetena kan en skatt karaktäriseras som ett tvångsbidrag till det allmänna utan direkt motprestation medan det med en avgift vanligen förstås en penningprestation som betalas för en specificerad motprestation från det allmänna. Det framhölls dock att gränsen mellan skatter och avgifter är flytande (prop. 1973:90 s. 213).

Att kommunala parkeringsavgifter och trängselavgifter snarare är skatter än avgifter har inneburit begränsningar i möjligheten att låta kommunerna reglera eller differentiera "avgifterna", eftersom en huvudprincip inom det skatterättsliga området har varit att riksdagen är ensam lagstiftare.

Som exempel på ytterligare rättsliga hinder kan nämnas Stockholmsberedningens delbetänkande Trängselavgifter (SOU 2003:61), där det konstaterades att det inte var möjligt att låta pålagan vara en kommunal skatt, eftersom en kommun - enligt

beredningen - inte hade rätt att beskatta andra än sina medlemmar och att en sådan begränsning inte skulle vara genomförbar när det gällde trängselavgifter.

Vidare avstod Parkeringsutredningen (N 2004:21) från att föreslå någon lagändring i betänkandet "Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering" (SOU 2006:109), mot bakgrund av att om parkeringsavgifterna var att betrakta som en skatt ansågs det inte längre vara möjligt att ge kommunerna en beslutanderätt på området (s. 128 f).

3. GRUNDLAGSÄNDRING

Efter en grundlagsändring, som trädde i kraft den 1 januari 2011 kan riksdagen delegera till en kommun att föreskriva om viss beskattning. Sedan dess lyder 8 kap. 9 § Regeringsformen enligt följande.

Riksdagen kan bemyndiga en kommun att meddela föreskrifter enligt 2 § första stycket 2 om föreskrifterna avser

1. avgifter, eller

2. skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen.

I propositionen till grundlagsändringen (prop. 2009/10:80) hänvisas bl.a. till att Parkeringsutredningen bedömde att det fanns skäl att anta att parkeringsavgifterna är att betrakta som en skatt enligt regeringsformen och att en delegation till kommuner inte längre var möjlig om lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. upphävdes, eftersom regeringsformen inte tillåter sådan delegation på skatteområdet. Regeringen hänvisade vidare till att Parkeringsutredningen ansåg att föreskrifter om avgifter för upplåtelse av allmän plats för parkering då skulle behöva meddelas av riksdagen och inte längre av kommuner samt att Parkeringsutredningen därför valde att inte lägga fram förslag till ny lagstiftning på området. Regeringen avgav visserligen inte någon direkt egen uppfattning, men tycks indirekt hålla med, genom att anse det angeläget att kommuner även i fortsättningen kunde meddela föreskrifter om parkeringsavgifter, och att det därför framstod som en lämplig ordning att i lag ange de grundläggande

förutsättningarna för uttagande av skatten och därefter genom delegation ge kommuner rätt att meddela kompletterande föreskrifter.

4. FÖRSLAG INOM SKATTEOMRÅDET

I Trafikanalys uppdrag från regeringen ingår inte att lämna förslag inom skatteområdet. Samma instruktion till gavs till Klimaträttsutredningen, som med hänvisning till detta avstod från att utreda frågan (SOU 2022:21, s. 626) och nöjde sig med att konstatera att *"En ny lag som ger kommuner rätt att besluta om skatt för att reglera lokala trafikförhållanden skulle vara en komplex lag"*.

Även IVL avstår i sin Rapport 654 - "Dags för modernare parkeringsregler!" från att presentera en lösning. I rapporten sägs att *"En ny lag som ger kommuner rätt att besluta om skatt för att reglera lokala trafikförhållanden är en komplex lag"* och att någon borde få uppdraget att ta fram denna lagstiftning.

Samtidigt sägs i den nu gällande och snart utgående klimatpolitiska handlingsplanen (prop. 2019/20:65) att *"Vidare avser regeringen att se över möjligheten att öka kommunernas möjligheter att använda sig av parkeringsprissättning i klimat- och trafikstyrande syfte, t.ex. så att kommuner kan differentiera p-avgifter för miljöbilar och använda p-avgifter i klimatstyrande syfte"* (s. 72).

Trots att problemet är känt sedan gammalt och en grundlagsändring har skett för att kunna åtgärda det har alltså i praktiken ingenting hänt i frågan.

Denna promemoria berör givetvis skatteområdet, då hela vitsen är att parkeringsavgiften ska betraktas som en skatt. Regleringen på skatteområdet skisseras dock bara löst här och behöver givetvis utredas grundligt av skatterättslig expertis, och där man tar till sig synpunkter från kommuner och andra, men någonstans måste processen ändå börja, om nu regeringen menar allvar med sin ambition i den klimatpolitiska handlingsplanen.

I denna "skiss" behandlas bl.a. inte frågor om avdragsrätt för parkeringskatt, huruvida skattelättnader för mindre förorenande fordon kan utgöra statsstöd till

tillverkarna av sådana fordon, undantag från skatteplikt enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier etc.

5. REGLERA TRAFIKFÖRHÅLLANDENA

Nästa fråga är då vad riksdagen menat när den angett att föreskrifterna om skatt måste syfta till att reglera trafikförhållandena. Enligt den nämnda propositionen till grundlagsändringen (prop. 2009/10:80 s. 227 f.) har uttrycket *"trafikförhållanden valts för att täcka både färd med fordon och parkering och överensstämmer med den gängse benämningen i liknande sammanhang"*. Regeringen lade också till att *"Med hänsyn till den grundläggande principen om riksdagens exklusiva normgivningskompetens på skatteområdet bör dock den föreslagna delegationsbestämmelsen tolkas restriktivt"*. I författningskommentaren (s. 272) sägs *"De skatter som främst är avsedda att omfattas av denna delegationsmöjlighet är s.k. trängselskatter och kommunala parkeringsavgifter"*.

Frågan är om det är att reglera trafikförhållanden att differentiera parkeringsavgifter efter hur miljövänligt det parkerade fordonet är. Att något *"överensstämmer med den gängse benämningen i liknande sammanhang"* ger inte mycket ledning.

Skatteregleringen kan användas bl.a. för att påverka färdmedelsval, dvs. att förmå trafikanter att välja en bil som t.ex. inte släpper ut koldioxid och avgaser, och därigenom åstadkomma trafik som resulterar i bidrag till klimatmåluppfyllelse och en bättre luftkvalitet. Detta skiljer sig knappast principiellt från att genom en högre avgift på platser där efterfrågan på parkering är stor, få en högre omsättning på parkeringsplatserna och därmed ökad tillgänglighet. Klimathänsyn kan tyckas mer avlagset från trafikförhållandena. Det syftet är dock knappast mer avlagset än syftet att underlätta för rörelsehindrade och andra syften som lagstiftaren, eller i alla fall motivförfattaren, tycks mena vara möjligt att delegera till kommunerna att reglera efter grundlagsändringen. Det bör dock noteras att t.ex. Parkeringsutredningen inte ansåg att särbehandling av en fordonsägare på

grund av fordonets miljöegenskaper kunde rymmas inom det den nuvarande lagens uttryck "för att ordna trafiken" (SOU 2006:109 s. 131).

Den slutsats som dras i denna promemoria är dock att miljödifferiering rymms inom syftet "att reglera trafikförhållandena". Formuleringen får då närmast anses vara till för att markera att ekonomiska vinningssynpunkter inte får anläggas på frågan eller att önskemål om skatteintäkternas storlek inte får påverka, utan att "reglera trafikförhållandena" innebär att det endast är tillåtet att påverka vilka fordon som används, hur de används, var de ställs och vem som ställer dem där.

Miljö- och klimatdifferiering kan ses som ett komplement till kommunernas befogenhet att förordna om begränsade parkeringstider och meddela andra trafikreglerande föreskrifter (miljözoner etc.).

6. SANKTIONER

Lagen (1976:206) om felparkeringsavgift anger att regeringen får förordna att lagen ska tillämpas i fråga om överträdelser av föreskrifter som rör parkering. Lagen med tillhörande förordning bör kunna fortsätta att gälla oförändrade. Felparkeringsavgiften har hittills betraktats just som en avgift och inte som en skatt och ingenting torde hindra att den alltjämt är en avgift och kan användas som en sanktion när parkeringsskatten inte har erlagts.

Bestämmelserna om bestridande och överklagande i lagen om felparkeringsavgift kan givetvis användas av den som fått en parkeringsanmärkning på grund av att parkeringsskatt inte betalats och anser att parkeringsskatt inte skulle ha debiterats. Därigenom saknas skäl för särskilda bestämmelser om rättelse, omprövning eller överklagande i en lag om parkeringsskatt.

7. KOMMUNERS BESKATTNINGSRÄTT

Kommunala parkeringsskatter är pålagor som inte bara tas ut av en kommuns egna medlemmar. Såsom nämnt ovan har den kommunala beskattningsrätten i många utredningar ansetts vara begränsad till de egna medlemmarna. Detta är emellertid en kommunalrättslig och inte en konstitutionell princip och har inte

ansetts utgöra något hinder på grundlagsnivå för kommunal normgivning om trängselskatt eller parkeringsavgifter (se SOU 2008:42 s. 24).

Vägtullsutredningen konstaterade i sitt betänkande (SOU 2013:3) att något uttryckligt konstitutionellt förbud för en kommun att beskatta andra än sina egna medlemmar inte fanns. Enligt utredningens bedömning fanns det inte heller en sådan underförstådd konstitutionell princip. I det sakkunnigutlåtande som bifogats betänkandet anger den sakkunnige (s. 226 ff) att den *"tillkomna regeln om delegationsmöjlighet till kommuner att beslut om skatter med syfte att reglera trafikförhållanden svårligen kan förenas med ett synsätt att kommuner endast skulle få beskatta de egna kommuninnevånarna. Hela syftet med trafikreglering i kommun torde vara att all trafik ska kunna omfattas av den. Ser man således till det som kan kallas konstitutionell praxis, dvs. hur lagstiftaren tolkat och tillämpat en grundlagsreglering i praktiken, så finner man inte stöd för tanken att det s.k. beskattningsförbudet skulle vara en norm på grundlagsnivå. Tvärtom ges intryck av en ganska flexibel inställning till vad som kommunerna kan ges i uppdrag att utföra, helt i linje med de förarbeten från regeringsformens tillkomst, där just behovet av en anpasslig reglering av kommunernas konstitutionella ställning framhölls (prop. 1973:90 s. 190 f.). Det står således lagstiftaren fritt att genom bestämmelser i lag – och på det sätt som bedöms lämpligt genom delegation via de nya reglerna i 8 kap. 9 § RF – medge kommuner en rätt att ta ut skatt också av andra"*.

Ovanstående beskriver på ett övertygande sätt att det saknas hinder för riksdagen att ge en kommun rätt att beskatta också andra än sina medlemmar. En annan sak är att skyldigheten att betala en sådan skatt givetvis inte kan innebära att den skattskyldige ska anses som medlem i kommunen.

8. LIKSTÄLLIGHETSPRINCIPEN

Likställighetsprincipen innebär att kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat (2 kap. 3 § kommunallagen). Det är inte tillåtet att utan lagstöd särbehandla vissa kommunmedlemmar eller grupper av kommunmedlemmar annat än på saklig och

objektiv grund. För att särbehandlingen ska strida mot likställighetsprincipen ska det alltså vara fråga om en "obehörig" särbehandling (prop. 1990/91:117 s. 149 och 150, prop. 2016/17:171 s. 300 och RÅ 1977 ref. 55). Det är mot denna bakgrund som det i trafikförordningen kunnat införas särskilda bemyndiganden om att parkeringsplatser kan reserveras för bl.a. boendeparkering. Minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar torde också det utgöra ett sakligt skäl för viss särbehandling. En hållbar miljöutveckling innebär i ett vidare perspektiv nytta för alla kommunmedlemmar.

9. ÖVRIGT

De här föreslagna lagändringarna ökar det kommunala självstyret. Här tas dock inte upp frågor om begränsningar i kommunernas nya möjligheter, såsom ett övre tak för parkeringsskatten eller begränsningar i vad influtna medel får användas till.

10. FÖRSLAG

Skiss till lag om rätt för kommun att ta ut skatt för parkering på offentlig plats

Härigenom föreskrivs följande.

1 § I den omfattning som behövs för att reglera trafikförhållandena får en kommun ta ut skatt för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering (*parkeringsskatt*). (Även när en kommun betecknar betalningsskyldigheten för parkering som en avgift ska den anses vara en skatt enligt denna lag.)

2 § Kommunen får meddela föreskrifter om var och hur parkeringsskatt ska tas ut samt skattens storlek i enlighet med vad som sägs i denna lag.

3 § Med *offentlig plats* avses i denna lag detsamma som i 1 kap. 2 § ordningslagen (1993:1617).

4 § De beteckningar som används i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

5 § Skattskyldighet inträder när ett fordon ställs upp på plats som av kommunen angivits vara skattepliktig, utom när det görs för att de omedelbara trafikomständigheterna kräver det, för att undvika fara, eller för att låta en passagerare stiga i eller ur fordonet eller för att lasta av eller på gods.

6 § Skattskyldig är den som parkerar fordonet.

7 § Parkeringsskatten betalas för ett fordon i automat eller genom annan automatiserad behandling när fordonet parkeras enligt 5 §, eller genom betalning av ett engångsbelopp för en viss period.

8 § I föreskrifter som meddelas enligt 2 § får kommunen föreskriva att skatten ska differentieras för att påverka trafiksäkerhet, trängsel, framkomlighet, tillgänglighet till boende eller arbete, tillgänglighet för rörelsehindrade, andel

gång-, cykel- och kollektivtrafik samt miljö och klimat. Kommunen får också föreskriva om befrielse från skatteplikt.

9 § I lagen (1976:206) om felparkeringsavgift finns bestämmelser om åtgärder och avgifter om parkeringsskatt inte betalas.

Förslag till lag om ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. ska ha följande lydelse.

<i>Nuvarande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
--------------------------	---------------------------

2 §¹

<p><i>I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.</i></p> <p><i>Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Därvid gäller följande. För att underlätta för näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i sitt arbete eller för dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder av dem som beslutet gäller. Avgiften får i sådana fall fastställas till ett engångsbelopp för en viss period. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet.</i></p>	
--	--

För upplåtelse på offentlig plats som står under kommunens förvaltning av särskilda uppställningsplatser för fordon, som används i yrkesmässig trafik för

¹ Senaste lydelse 2012:212. Ändringen innebär att första och andra stycket upphävs.

personbefordran eller i taxitrafik, får kommunen ta ut avgift med det belopp som behövs för att täcka kommunens kostnader för användningen.

Förslag till lag om ändring av skattebrottslagen (1971:69)

Härigenom föreskrivs att 1 § skattebrottslagen (1971:69) ska ha följande lydelse.

<i>Lydelse enligt SFS 2022:159</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
------------------------------------	---------------------------

1 §

Denna lag gäller i fråga om skatt och, om så särskilt föreskrivs, annan avgift till det allmänna som inte betecknas som skatt.

Lagen tillämpas inte i fråga om

1. gärningar som är belagda med straff i lagen (2000:1225) om straff för smuggling,

2. skatt enligt lagen (2014:1470) om beskattning av viss privatinförsel av cigaretter, och	2. skatt enligt lagen (2014:1470) om beskattning av viss privatinförsel av cigaretter,
3. skattetillägg, ränta, dröjsmålsavgift, förseningsavgift eller liknande avgift	3. parkeringsskatt enligt lagen (20xx:000) om rätt för kommun att ta ut skatt för parkering på offentlig plats, och
	4. skattetillägg, ränta, dröjsmålsavgift, förseningsavgift eller liknande avgift

I lagen om straff för smuggling finns särskilda bestämmelser om förundersökning, tvångsmedel och åtal vid brott som avses i 2–4 §§, om brottet rör skatt enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagen (2022:155) om tobaksskatt eller lagen (2022:156) om alkoholskatt.

Förslag till lag om ändring av kommunallagen (2017:725)

Härigenom förskrivs att 1 kap. 5 § kommunallagen (2027;725) ska ha följande lydelse.

<i>Nuvarande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
--------------------------	---------------------------

1 kap.**5 §**

Medlem av en kommun är den som är folkbokförd i kommunen, äger fast egendom i kommunen eller ska betala kommunalskatt där.	Medlem av en kommun är den som är folkbokförd i kommunen, äger fast egendom i kommunen eller ska betala <i>annan kommunalskatt än parkeringsskatt enligt lagen (20xx:000) om rätt för kommun att ta ut skatt för parkering på offentlig plats</i> där.
--	--

Medlem av en kommun är också en medborgare i någon av Europeiska unionens medlemsstater (unionsmedborgare) som är bosatt i kommunen men som, enligt 5 § andra stycket folkbokföringslagen (1991:481), inte ska folkbokföras där.

Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276).

Regeringen föreskriver att 3 kap. 49 a § och 10 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
-------------------	--------------------

3 kap.**49 a §²**

På allmän plats inom tätbebyggt område där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser och inom vägområde för allmän väg får fordon parkeras högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag.

Om särskilda villkor för parkering gäller på en plats som avses i första stycket gäller följande:

<p>1. <i>Avgift</i> ska betalas på det sätt som anges på platsen och enligt angiven taxa.</p> <p>2. Om en parkeringsbiljett eller motsvarande används, ska denna placeras framtill i eller, om detta inte är möjligt, på fordonet. Detta gäller oavsett om <i>avgift</i> ska betalas för parkeringen eller inte. Tidsangivelser eller andra uppgifter om att villkoren för parkeringen är uppfyllda ska vara väl synliga och läsbara utifrån.</p>	<p>1. <i>Parkeringskatt</i> ska betalas på det sätt som anges på platsen och enligt angiven taxa.</p> <p>2. Om en parkeringsbiljett eller motsvarande används, ska denna placeras framtill i eller, om detta inte är möjligt, på fordonet. Detta gäller oavsett om <i>parkeringskatt</i> ska betalas för parkeringen eller inte. Tidsangivelser eller andra uppgifter om att villkoren för parkeringen är uppfyllda ska vara väl synliga och läsbara utifrån.</p>
---	---

3. Om en parkeringsskiva eller motsvarande används, ska tiden på denna ställas in på den närmast följande halvtimmen räknat från den tidpunkt då uppställningen påbörjades. Parkerar fordonet innan en tidsbegränsning börjar, ska klockslaget för tidsbegränsningens början ställas in om fordonet ska stå kvar efter denna tidpunkt. Skivan ska placeras framtill i eller, om detta inte är möjligt, på fordonet med tidsangivelsen väl synlig och läsbar utifrån. Parkeringskiva eller motsvarande behöver inte användas om fordonet endast är parkerat under tid då tidsbegränsning inte råder.

² Senaste lydelse 207:921.

10 kap.**1 §³**

Särskilda trafikregler får, utom i de fall som avses i 10 och 14 §§, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng. Särskilda trafikregler om stannande eller parkering får även meddelas genom lokala trafikföreskrifter för samtliga vägar som inte är enskilda inom ett visst område.

De särskilda trafikreglerna får gälla följande:

1. Att en viss väg eller vägsträcka ska vara huvudled, motorväg eller motortrafikled.
2. Att en viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom ett område ska vara gågata, gångfartsområde eller cykelgata.
3. Att ett visst område ska vara tätbebyggt område eller att ett särskilt miljökänsligt område inom tätbebyggt område ska vara miljözon.
4. Att en viss plats ska vara cirkulationsplats eller cykelöverfart.
5. Att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.
6. Att en viss plats på sträcka där förbud att stanna eller parkera råder enligt 3 kap. 53 § första stycket 2 ska vara busshållplats.
7. Att en viss plats ska vara ändamålsplats och ändamålet för uppställning på platsen eller att en viss plats ska vara laddplats.
8. Avvikelse från bestämmelserna om gågata enligt 8 kap. 1 § andra stycket och bestämmelserna om körfält för fordon i linjetrafik m.fl. enligt 8 kap. 2 §.
9. Förbud mot trafik med fordon.
10. Förbud eller påbud att svänga eller köra i viss riktning.
11. Förbud mot omkörning.
12. Väjningsplikt eller stopplikt med avvikelser från bestämmelserna i 3 kap. 18 eller 21 § eller i stället för bestämmelserna i 3 kap. 23 § första stycket.
13. Stopplikt i korsning med järnväg eller spårväg.
14. Avvikelse från bestämmelserna om hastighet i 3 kap. 17 § första stycket eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § andra stycket, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.
15. Begränsning till lägre hastighet än som följer av 3 kap. 17 § tredje stycket, 4 kap. 20 § eller 9 kap. 1 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket eller 9 kap. 1 § tredje stycket, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

³ Senaste lydelse 2021:355.

16. Tillåtelse att stanna eller parkera fordon med avvikelse från bestämmelserna i 3 kap. 48 §, 49 a § första stycket, 52 §, 53 § första stycket 2–5, 9 och 10, 54 §, 55 § första stycket 3–5 eller 8 kap. 1 och 1 a §§ eller förbud mot att parkera eller mot att stanna och parkera fordon.

17. Tidsbegränsning, <i>avgiftsplikt</i> eller andra villkor för parkering.	17. Tidsbegränsning, <i>skatteplikt</i> eller andra villkor för parkering.
---	--

18. Undantag från 3 kap. 77 § om belysning vid färd i terräng.

19. Axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt på motordrivna fordon eller fordonståg med begränsning till lägre vikter än som följer av 4 kap. 12 §.

20. Inskränkning till mindre bredd eller längd på motordrivna fordon, fordonståg eller last än som tillåts i 4 kap. 15, 17 eller 17 a §.

21. Trafik med terrängmotorfordon eller terrängsläp med avvikelser från bestämmelserna i 5 kap. 1, 4 eller 5 §.

22. Andra särskilda trafikregler.

Vidare får det genom lokala trafikföreskrifter meddelas särskilda trafikregler om att en vägtunnel ska tillhöra tunnelkategori B, C, D eller E, särskilda trafikregler för transport av farligt gods och för sådana tävlingar som länsstyrelsen har lämnat tillstånd till enligt 3 kap. 84 §.

11. FÖRFATTNINGSKOMMENTAR

11.1 Förslaget till lag om rätt för kommun att ta ut skatt för parkering på offentlig plats

Som nämnts är lagförslaget en skiss av hur en lag kan gestalta sig. Regeringen har också i föreliggande regeringsuppdrag angett att det inte är Trafikanalys sak att utforma skattelagstiftning.

1 §

Paragrafen motsvaras av nuvarande 2 § första stycket lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Bestämmelsen har sin grund i 8 kap. 9 § 2 regeringsformen.

Uttrycket "reglera trafikförhållandena" har behandlats ovan i avsnitt 5. Att differentiera parkeringsavgifterna efter fordonens miljö- och klimatpåverkan innebär ett redskap för kommunen att åstadkomma en trafik med minskad användning av fossildrivna fordon, samtidigt som transportsystemets effektivitet inte hotas.

Meningen inom parantes har karaktären av en "trolleriparagraf", avsedd att underlätta övergången från nuvarande lag till den nya lagstiftningen och eliminera behovet av att kommunala föreskrifter behöver arbetas om. Den hör troligen inte hemma i lagtext, och alternativt anges i stället i förarbetena till lagen att valet av benämning – skatt eller avgift – saknar betydelse för den statsrättsliga definitionen (se prop. 1973:90 s. 219 f och kommentaren nedan till 2 §).

2 §

Gällande kommunala föreskrifter om parkeringsavgift bör kunna anses som föreskrifter om parkeringskatt.

3 §

Med offentlig plats enligt ordningslagen (1993:1617) avses

1. allmänna vägar,

2. gator, vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän plats och som har upplåtits för sitt ändamål,

3. områden som i detaljplan redovisas som kvartersmark för hamnverksamhet, om de har upplåtits för detta ändamål och är tillgängliga för allmänheten, samt

4. andra landområden och utrymmen inomhus som stadigvarande används för allmän trafik.

Parkering på enskild tomtmark och kommunal mark som inte redovisas som allmän plats i detaljplan och som inte heller kan sägas stadigvarande användas för allmän trafik faller således utanför regleringen.

5 §

Paragrafen anger, utöver när skattskyldighet inträder, skillnaden mellan att stanna och att parkera i överensstämmelse med vad som anges i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, dock att uttrycket "trafikförhållandena" i förordningen här bytts ut mot "de omedelbara trafikomständigheterna", för att särskilja från de "trafikförhållanden" som omtalas i 1 §.

6 §

Liksom för närvarande är det den som parkerar bilen som har att svara för att skatten betalas.

7 §

I automatiserad behandling inbegrips givetvis betalning via applikationer i mobiltelefoner. Vidare möjliggörs t.ex. parkeringstillstånd för boendeparkering genom betalning för en viss period.

8 §

Paragrafen är avsedd att tydliggöra på vilka sakliga grunder kommunen får särbehandla kommunmedlemmar. Förutom de grunder som redan anges i den befintliga lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. anges möjligheten att differentiera skatten för att påverka hur stor andel av transporter som görs på annat sätt än med motorfordon samt för att påverka den lokala miljön eller klimatet. Alternativt nöjer

man sig med att i 1 § ange att syftet måste vara att reglera trafikförhållandena och exemplifiera i motiven.

I paragrafen anges också möjligheten till skattebefrielse för t.ex. fordon som används av rörelsehindrade, utryckningsfordon etc.

9 §

Liksom hittills innebär en utebliven betalning att en felparkeringsavgift kan påföras fordonets ägare.

11.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut skatt för rätten att parkera på offentlig plats

De första två styckena i 2 § ersätts av den nya lagen om parkeringskatt. I övrigt är lagen oförändrad.

11.3 Förslaget till lag om ändring av skattebrottslagen (1971:69)

1 §

Att inte betala parkeringsavgiften är något som de flesta inte betraktar som ett brott. Att kriminalisera förfarandet när betalningsskyldigheten benämns skatt kommer givetvis inte på fråga. Det sanktionssystem som lagen (1976:206) om felparkeringsavgift och lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall erbjuder är tillräckligt.

11.4 Förslaget till lag om ändring av kommunallagen (2017:725)

1 kap.

5 §

Ändringen motiveras av att det förhållandet att parkeringskatt betalas inte ska medföra att den betalande ska betraktas som kommunmedlem.