

Uppgifter om medborgarinitiativet

Medborgarinitiativets titel

Stoppa trängselavgifterna!

Datering av initiativet

14.5.2021

Initiativets form

Förslag om att lagberedning ska inledas

Initiativets innehåll

Vi kräver med detta medborgarinitiativ att beredningen av lagar och bestämmelser som möjliggör trängselavgifter avbryts.

Regeringen bör nu och i framtiden avstå från att stifta lagar som gör det möjligt att införa trängselavgifter, zonavgifter, passeringsavgifter, vägtullar, vägavgifter och stadstrafikavgifter eller andra motsvarande nya avgifter för bilister. I det följande kommer vi att använda termen trängselavgifter för samtliga dessa tullar och avgifter.

Det finns planer på att införa trängselavgifter bland annat i Helsingfors-, Tammerfors- och Åboregionerna (KM MBT2019). Planerna gäller inte enbart stora städer, utan till exempel hör Lempäälä, Kangasala, Nokia, Orivesi, Birkala, Tammerfors, Vesilahti och Ylöjärvi till avtalskommunerna i Tammerforsregionen. Trängselavgifterna kan också tänkas vara en övergångsfas mot en mer omfattande beskattning baserad på körsträcka.

Systemet med trängselavgifter antas ha den effekten att körsträckorna minskar, och systemet motiveras således på följande sätt:

- trafikstockningarna minskar
- trafiksystemet fungerar bättre
- utsläppen i städerna minskar
- bullerstörningarna minskar

Motivering

Om trängselavgifterna införs, kommer de att ha negativa och diskriminerande konsekvenser särskilt för de bilister som bor i kranskommunerna. Bland annat drabbas arbetstagare, studerande, rörelsehindrade, privata näringsidkare, företag och de som behöver tjänster som koncentrerats till trängselzonen. Till exempel pendlar 40 procent av de som arbetar i Helsingfors till staden från en annan kommun, och på motsvarande sätt pendlar 22 procent till kommuner utanför Helsingfors. Enligt grundlagen ska det allmänna sörja för skyddet av arbetskraften. Det allmänna ska främja sysselsättningen och verka för att alla tillförsäkras rätt till arbete. Om man inför trängselavgifter för att begränsa pendlingen bryter man mot denna bestämmelse i grundlagen.

Trängselavgifterna skulle också försämra stadsregionernas tillgänglighet i och med de

merkostnader som uppstår, och det i sin tur skulle påverka regionernas näringsliv och dragningskraft negativt och styra bort kundtrafiken från dem. Dessutom skulle kostnaderna för distributionstrafiken öka om de skulle omfattas av prissättningen. Det skulle påverka affärsverksamheten med handel eller tjänster och därigenom prisnivån i regionerna.

Enligt HRT:s modell kommer kostnaderna för en bilist som är medelinkomsttagare att stiga med i snitt 700–800 euro per år, och som högst kan de rentav mångdubblas. I Stockholm som har ett motsvarande system har den maximala avgiften per dag stigit sedan de första åren och är nu 11,40 €/dygn, och det kan anses sannolikt att avgiften kommer att vara i samma storleksklass också i Finland. Dessutom är trängselavgiften en regressiv avgift av skattenatur som särskilt drabbar medel- och låginkomsttagare.

Vägtullarna skulle minska arbetskraftens rörlighet, arbetets lönsamhet och viljan att ta emot arbete inom de berörda stadsregionerna och försämra resultatet för de företag som använder bil.

Enligt slutrapporten från arbetsgruppen för färdplanen för fossilfria transporter skulle vägtullarnas inverkan på utsläppsminskningen vara liten, mindre än fyra procent av utsläppsmålet för 2030. Det betyder att nyttan för klimatet och samhället blir liten. Användningen av alternativa rutter kan till och med öka utsläppen om antalet kilometer på en rutt ökar.

Trängselavgifterna har ingen stor betydelse för trafiksystemets funktion. Större fördelar när det gäller såväl utsläppen som en smidig trafik kan uppnås bland annat genom att förbättra vägnätet, i högre grad synkronisera trafikljusen med en grön våg för att förhindra köer och undvika onödiga störande faktorer som ökar pendelrörelserna i trafikströmmen.

Moderna personbilar är allt tystare när det gäller både tomgångsljud och däckbuller, så avgifterna kan inte motiveras med minskat buller eftersom detta minskar också annars.

År 2019 uppbars i Finland skatt till ett belopp av cirka 2 523 euro per bil i relation till bilbeståndet. Det är tredje mest i EU. Det redan nu oskäligen skatteuttaget räcker många gånger om för att underhålla och utveckla vägtrafiknätet, så det finns inga ekonomiska grunder för trängselavgifterna. Trängselavgifterna skulle i praktiken endast vara en tilläggsavgift som ytterligare skulle öka den redan i dag tunga skattebördan för bilisterna.

Trängselavgiften skulle försätta människor i en regionalt ojämlik ställning i strid med grundlagen. Möjliga tvingande skäl till att använda bil kan vara bland annat brist på kollektivtrafik eller tidtabeller som är olämpliga med tanke på de bilburna medborgarnas vardag (arbetstider, barnfamiljer, hobbyer, komplicerade rutter, restider, behov av att använda bil i arbetet, behov av transportkapacitet, rörelsehinder). Dessutom skulle trängselavgifterna på ett diskriminerande sätt påverka företagets konkurrenskraft utifrån på vilken sida av gränsen för trängselavgiften de finns.

Grundlagen

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Bestämmelsen syftar till att stärka rätten för var och en att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring. Bestämmelsen gäller också rätten till anställning i offentlig tjänst. Dessutom bekräftar den principen om fri företagsamhet, då yrke och näring uttryckligen nämns som ett sätt att skaffa sig försörjning. En utgångspunkt är individens möjligheter att skaffa sig sin försörjning genom egen aktivitet. Rätten att fritt välja arbete har också samband med jämlikheten och förbudet mot diskriminering och med de allmänna utnämningsgrunderna.

Den rätt som föreskrivs i momentet begränsas givetvis av vissa faktiska omständigheter. Friheten att ingå arbetsavtal eller bli utnämnd till en tjänst begränsas av de arbetstillfällen som står till buds, den utbildning, erfarenhet och yrkesskicklighet som krävs i arbetet och behörighetsvillkoren för offentliga tjänster. En yrkesutövares och näringsidkares valmöjligheter begränsas av hans eller hennes förmåga att sälja sina produkter och tjänster för att kunna skaffa sig sin försörjning.

I grundlagen förbjuds även indirekt diskriminering, dvs. åtgärder vars faktiska, om än endast indirekta, verkningar leder till ett diskriminerande resultat. Det är likaså förbjudet att favorisera någon eller att ge en individ eller en grupp en privilegierad ställning, om det de facto innebär att andra diskrimineras.

Ekonomiskt bidrag för initiativet

Inget

Insamlingskanaler för stödförklaringar

- Medborgarinitiativ.fi

Ansvarspersoner

Jaska Ilvesluoto

Leevi Ruotsalainen

Hannele Hatanpää

Klaus Kannistola

Marko Uusitalo