

Motion till riksdagen 2013/14:T3

av **Siv Holma m.fl. (V)**
med anledning av prop. 2013/14:25

Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem

1 Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen avslår proposition 2013/14:25 Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem.

2 Bakgrund

Propositionen föreslår två nya lagar – lagen om infrastrukturavgifter på väg och lagen om elektroniska vägtullssystem. Dessutom föreslås följdändringar i ett antal befintliga lagar.

Genom förslaget till en lag om infrastrukturavgifter på väg avser regeringen att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv om avgifter på tunga fordon för användning av vissa infrastrukturer. Lagen ska, med vissa begränsningar, gälla infrastrukturavgifter på allmänna vägar utom färjor och infrastrukturavgifter för tunga godsfordon på enskilda vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar. I huvudsak innehåller lagen bestämmelser om beräkning av infrastrukturavgifter.

Lagen om elektroniska vägtullssystem föreslås ersätta den nuvarande lagen om elektroniska vägavgiftssystem. Genom den nya lagen genomförs även kommissionens beslut om definition av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta, det s.k. EETS-beslutet. EETS-beslutet syftar till att skapa ett europeiskt system för elektroniska vägtullar där standardiserad utrustning i fordon ska kunna användas för att färdas i alla elektroniska vägtullssystem inom EU. Den nya lagen gäller endast elektroniska vägtullssystem där transponder används för att registrera fordons passager.

Fel! Okänt namn på

Två nya broar uppförs för närvarande: en i Motala (riksväg 50) och en i Sundsvall (E4). Dessa ska enligt riksdagsbeslut delvis finansieras med lån vars kapitalkostnader ska återbetalas med inkomster från infrastrukturavgifter. Uttag av infrastrukturavgifter på dessa broar aktualiserar ett genomförande av Eurovinjettdirektivets bestämmelser om vägtullar. Eftersom direktivet omfattar både allmänna och enskilda vägar krävs enligt propositionen att ett regelverk för uttag av infrastrukturavgifter tas fram som inte endast omfattar allmänna vägar. Direktivet kräver inte att medlemsstaterna inför vägavgifter eller vägtullar, men om sådana tas ut måste direktivets bestämmelser följas.

3 En nationellt finansierad infrastruktur för ett hållbart transportsystem

För att möjliggöra nödvändiga satsningar på infrastruktur krävs ett förändrat förfaringssätt för investeringar. I statens nuvarande budgetsystem är inte en investering långsiktig utan snarare kortsiktig. Investeringar i väg och järnväg sker i regel genom att staten tar upp kostnaden för investeringen under ett utgiftsområde. Det betyder en direktavskrivning, vilket är ett ganska ovanligt förfaringssätt för investeringar om man jämför med andra sektorer i samhället.

Vänsterpartiet anser att staten ska införa en investeringsbudget, vilket innebär att kostnaden för investeringen fördelas över dess livslängd. Det är ett system som används av företag, kommuner, landsting m.fl. Även hushåll agerar i praktiken på samma sätt då det är få som kan betala av sitt hus eller sin bil samma dag som köpet görs. En investering bör ses som något som man konsumerar under en längre tid. Hus, vägar och järnvägsspår är exempel på typiska investeringar. Det finns de som hävdar att om man låter investeringar finansieras genom lån i stället för anslag så lämnar man en skuld till nästa generation. Vi hävdar att det är tvärtom. Med nuvarande synsätt riskerar i stället nödvändiga investeringar för ett hållbart samhälle att utebli. Kostnaden för t.ex. järnvägssträckor som kan användas av många generationer framöver och bidra till ökad hållbarhet ska rimligen kunna delas upp under en längre amorteringstid.

Sättet på vilket staten redovisar infrastrukturinvesteringar blir särskilt problematiskt i kombination med systemet med utgiftstak. Kombinationen av snålt tilltagna utgiftstak och infrastrukturinvesteringar som direktavskrivs innebär att investeringar dessutom får konkurrera om utrymmet under utgiftstaken med löpande utgifter som sjukpenning, barnbidrag m.m. Detta riskerar att leda till att viktiga samhällsinvesteringar inte kommer till stånd eller att de skjuts på framtiden.

För att finanserna ska vara stabila över tid och hållas under god kontroll bör också ett tak för investeringsbudgeten införas; den ska enbart omfatta fysiska investeringar och de offentliga finanserna ska vara i balans över en konjunkturcykel. Budgetlagen bör ändras så att lånefinansiering kan utgöra

huvudprincip för infrastrukturinvesteringar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet anser att investeringar i infrastruktur i hög grad är, och bör förbli, en i huvudsak statlig angelägenhet. Utgångsprincipen är att dessa investeringar ska finansieras genom lån eller anslag. Medfinansiering från andra offentliga aktörer kan vara motiverat när den samhällsekonomiska nyttan är överordnad finansieringsform vid prioritering av infrastrukturobjekt, och under förutsättning att kostnader för nationella infrastrukturprojekt inte påförs från staten till lokala och regionala företrädare.

4 Förslaget till en ny lag om infrastrukturavgifter brister i förankring och miljökonsekvenser

Styrmedel som avgifter och skatter på infrastruktur bör användas för att ställa om vårt transportsystem för ökad ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Infrastrukturavgifter som intäktskälla för uppförande av infrastruktur bör användas mycket restriktivt och i de fallen genom tydlig förankring av Trafikverket i de kommuner och regioner som är berörda. En ny lagstiftning för infrastrukturavgifter bör dessutom ha sin utgångspunkt i tillämpning av avgifter som är särskilt utformade för att minska trängsel eller motverka negativ miljöpåverkan inklusive dålig luftkvalitet på vägar i tätbebyggda områden.

Propositionens förslag till ny lagstiftning, där alla fordon som huvudregel bör omfattas av avgiftsplikt på avgiftsbelagda allmänna vägar, riskerar att resultera i att avgifterna blir kontraproduktiva för miljön. Konsekvenserna för miljön berörs inte ens i propositionen. Vänsterpartiet delar Sundsvalls kommuns invändning att personbilar ska undantas från avgiftsplikt för färd på bron över Sundsvallsfjärden. Motivet för att bygga en ny bro över Sundsvallsfjärden var att kommunen, som medfinansierat bron, ville styra bort den tunga trafiken genom stadens centrum.

I Motala, där medfinansiering skett från kommunen, har även där förutsättningarna förändrats beträffande avgifter över den nya bron över Motalaviken.

Vi anser även i likhet med bl.a. Sveriges Kommuner och Landsting att det bör vara obligatoriskt för Trafikverket att samråda med berörda kommuner innan föreskrifter meddelas. Detta bör enligt vår bedömning regleras i förordningen om infrastrukturavgifter på väg.

Dessutom delar vi VTI:s bedömning att det behövs en analys av vilka incitamentsproblem som kan uppkomma om man låter Trafikverket bestämma avgiftens storlek samtidigt som den myndigheten även har inflytande över projektets kostnader. Vänsterpartiets bedömning är att en sådan ordning riskerar att öka risken för att avgifterna inte är optimala ur miljösynpunkt.

Riksdagen bör avslå proposition 2013/14:25 Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägavgiftssystem. Detta bör riksdagen besluta.

Fel! Okänt namn

5 Tunga transporters miljö- och klimatpåverkan

Propositionen föreslår att EU:s direktiv om avgifter på tunga godsfordon, det s.k. Eurovinjettdirektivet, ska införlivas i de delar som rör vägtullar i form av infrastrukturavgifter.

Vänsterpartiet anser att det finns ett stort behov av att införa styrmedel som minskar de tunga transporterna på väg samt deras miljö- och klimatpåverkan. Detta kan och bör ske både genom avgifter och genom skatter. Samtidigt brådskar det att uppnå konkurrensneutralitet mellan transportslagen i Sverige genom att miljö- och klimatpåverkan för de specifika transportslagen inbegriper transportkostnaden. Detta är en absolut nödvändighet för att bromsa utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn och nå våra klimat- och miljö kvalitetsmål. Av detta skäl har Vänsterpartiet bl.a. föreslagit införande av kilometerskatt på tung trafik samt ett moratorium för höjda banavgifter.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett samlat förslag på styrmedel för att uppnå ökad konkurrensneutralitet mellan transportslagen genom höjd internaliseringsgrad.

Stockholm den 29 oktober 2013

Siv Holma (V)

Torbjörn Björlund (V)

Hans Linde (V)

Jens Holm (V)

Kent Persson (V)