

Motion till riksdagen 2013/14:T5

av **Annika Lillemets m.fl. (MP)**
med anledning av prop. 2013/14:25

Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem

Sammanfattning

I regeringens proposition föreslås två nya lagar, lagen om infrastrukturavgifter på väg och lagen om elektroniska vägtullssystem samt följdförändringar av ett antal befintliga lagar. Genom lagen om infrastrukturavgifter införs EU:s Eurovinjettdirektiv i de delar som rör vägtullar i form av infrastrukturavgifter. Lagen om elektroniska vägtullssystem ersätter befintlig lag med samma namn från 2007. Den nya lagen innehåller EU-regler om harmonisering av utrustning för elektroniska vägtullssystem inom hela EU.

Vi avslår dock propositionen, dels då vi föredrar lastbilsskatt i stället för det omoderna Eurovinjettsystemet, dels då vi även vill införa trängselskatt för utländska fordon vilket propositionen inte föreslår, samt dels då finansieringslösningarna för broarna i Sundsvall och Motala gör att staten bryter ingångna avtal med kommunerna.

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår förslagen i regeringens proposition 2013/14:25 Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast ska återkomma med en ny proposition till riksdagen för att trängselskatt för utländska fordon ska kunna införas omgående.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återkomma med en ny proposition till riksdagen som innebär att de tidigare ingångna avtalen med Motala kommun och Sundsvalls kommun i fråga om broarna över Motalaviken och Sundsvallsfjärden hålls.

Fel! Okänt namn på

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med en ny proposition till riksdagen för att väggtullar i form av infrastrukturavgifter ska betalas även av utländska fordon.

Avståndsbaserad lastbilsskatt är bättre än den omoderna Eurovinjettskatten

Sveriges nuvarande lastbilsskatt är den så kallade Eurovinjettskatten. Den bygger på tidsbaserade avgifter och ett omodernt system som tappar mark. Tyskland har redan övergivit systemet och även andra länder ser ut att överge samarbetet.

EU-kommissionen har nu beskrivit det tidsbaserade Eurovinjettsystemet som dåligt fungerande och omodernt. Systemet är krångligt och avståndsbaserade avgifter är bättre än tidsbaserade menar kommissionen. Sannolikt kommer EU-kommissionen inom en snar framtid föreslå att dagens Eurovinjettsystem avskaffas eller ändras. Troligtvis kommer fler medlemsländer att följa Tyskland och Frankrike som har avståndsbaserade avgifter. Ytterligare länder med avståndsbaserade avgifter är Polen, Tjeckien, Slovakien, Ungern och Österrike. Belgien har länge övervägt ett system med avståndsbaserade avgifter. Danmark var redo att införa ett avståndsbaserat system men detta har tillfälligt skjutits på framtiden. I Ryssland pågår nu förberedelser för att starta världens största system för avståndsbaserade avgifter för lastbilar. Mycket tyder på att betalningsviljan för att betala Eurovinjettavgift i Sverige är låg. Eurovinjettintäkterna i Sverige beräknas till omkring 800 miljoner kronor per år.

I stället för att fortsätta med Eurovinjettsamarbetet vill Miljöpartiet införa en avståndsbaserad lastbilsskatt i Sverige som även gäller utländska lastbilar.

Miljöpartiet vill införa en avståndsbaserad lastbilsskatt för att optimera transporter i det svenska infrastrukturen. Det handlar om att optimera lastbilstransporter i relation till andra transportslag, som exempelvis sjöfart och järnväg, men det handlar också om att optimera transporter i förhållande till klimatet och miljön. Att transportera via järnväg är mycket klimatsmartare än att transportera med lastbil på det svenska vägnätet. Samtidigt finns det sträckor och delar av Sverige där det inte finns något rimligt alternativ till lastbilstransporter och det väger vi också in. Därför vill vi även införa en geografisk dimension i lastbilsskatten. Det handlar också om att uppnå en sund balans i transportsystemet för trafiksäkerhetens skull. Varje år förolyckas många trafikanter på de svenska vägarna. Lastbilar utgör en betydande riskfaktor, vilket är ytterligare en dimension vi väger in i detta förslag. Vi eftersträvar även att skapa rättvisare konkurrensvillkor för svenska åkerier som i dag drabbas av otillbörlig konkurrens från utländska åkerier som kör på svenska vägar till betydligt lägre kostnader än de svenska åkerierna. Vårt

förslag gynnar svenskt näringsliv och förbättrar förutsättningarna för att skapa nya jobb i Sverige.

En annan fördel med lastbilsskatten är att man därmed även kan komma åt det omfattande fusk som i dag äger rum då utländska lastbilar framförs i Sverige utan att Eurovinjettskatt betalas. En studie vid Lunds Tekniska Högskola 2013 klargör att det handlar om minst 3 000 utländska lastbilar som olagligen framförs på yrkesmässig basis i Sverige utan att betala skatt.

Miljöpartiet kombinerar sitt förslag på lastbilsskatt med en kraftig satsning på järnvägen som möjliggör ökade transporter med godståg. Vi satsar på att öka underhållet över en tioårsperiod, i nivå med de summor som Trafikverket efterfrågat, och på kapacitetshöjande åtgärder för de mest akuta flaskhalsar som Trafikverket identifierat. Vi satsar även på upprustning av ett antal prioriterade sträckor runt om i landet, inklusive s.k. lågtrafikerade banor.

Trängselskatt

Propositionen tar också upp huruvida utlandsregistrerade fordon ska betala vägtullavgifter i Sverige, dvs. trängselavgift. Precis som lastbilsskatten handlar det om konkurrensneutralitet mellan svenska och utländska åkerier. Frågan om trängselskatt för utländska fordon har fastnat på Finansdepartementet. Riksdagen har beslutat om frågan både 2010 och 2011. Det är angeläget att frågan snarast får en lösning för att öka konkurrensneutraliteten mellan svenska och utländska åkerier. Det är orimligt att svenska fordon ska betala trängselavgift samtidigt som utländska fordon ska befrias från samma avgift. Enligt Vägtullsutredningens slutbetänkande som publicerades i februari 2013 finns de tekniska förutsättningarna på plats för att utländska fordon ska kunna betala trängselskatt. Utredningen föreslog att en regeringen skulle lämna en proposition till riksdagen i frågan. Detta för att trängselskatt för utländska fordon skulle kunna införas den 1 januari 2014.

Trängselskatt för utländska fordon skulle givetvis även bidra till mindre trängsel, bättre miljö och ökade skatteintäkter.

Regeringen vill att frågan om trängselskatt för utländska fordon ska lösas gemensamt med frågan om infrastrukturavgifter för utländska fordon utöver Eurovinjettavgiften. Vi ser en stor risk att detta försenar införandet av trängselskatt för utländska fordon ytterligare. Det visar att regeringen inte tar frågan om illojal konkurrens inom åkeribranschen på allvar. Självklart innebär även trängselskatt för utländska fordon också ökade skatteintäkter, mindre trängsel och lägre miljö- och klimatpåverkan.

Miljöpartiet anser att alla fordon, inklusive utländska fordon, ska betala trängselavgift i Sverige.

Fel! Okänt namn

Regeringens bryter medfinansieringsavtal med Sundsvall och Motala kommuner

Propositionen har kopplingar till två aktuella infrastrukturprojekt: den nya bron i Sundsvall över Sundsvallsfjärden och den nya bron i Motala över Motalaviken. Sundsvalls kommun kom 2009 överens med Trafikverket om ett medfinansieringsavtal rörande en ny bro på E4 över Sundsvallsfjärden med 250 miljoner kronor. Syftet med kommunens satsning i ett statligt projekt var att tidigarelägga byggandet av bron då kommunen av miljö- och framkomlighetsskäl ville styra bort den tunga genomfartstrafiken från stadens centrum. Enligt avtalet skulle en broavgift tas ut av den tunga trafik som kör över den nya bron. Personbilar skulle vara avgiftsbefriade.

I samband med beredningen av infrastrukturpropositionen, som lades fram fram riksdagen hösten 2012, uppkom att det saknas finansiering för projektet i sin helhet och därför har Trafikverket, på regeringens uppdrag, föreslagit en avgift även för persontrafiken med hänvisning till Eurovinjettdirektivet. Detta direktiv fanns redan vid tidpunkten när avtalet undertecknades och stadgar att lastbilar inte ska subventionera annan trafik, utan endast stå för sina egna kostnader.

I Motala byggs på liknande sätt en ny bro över Motalaviken för att få bort genomfartstrafiken från centrum. Staten har bl.a. krävt en medfinansiering av Motala kommun på ungefär 100 miljoner kronor. I avtalet från 2009 om medfinansiering stadgas att personbilar ska betala 10 kronor per resa och tyngre trafik 100 kronor. Ett tak finns för personbilstrafiken på 100 kronor totalt. Nu vill Trafikverket att höja avgiften och ta bort taket.

Det är inte acceptabelt att regeringen ändrar ingångna avtal i efterhand. För kommunerna är det viktigt att av miljöskäl minska biltrafiken i stadens centrum. En broavgift för persontrafiken i Sundsvall eller en höjd avgift i Motala skulle motverka denna ambition.

Regeringen har beslutat att använda sig av medfinansieringsprincipen för att få i gång angelägna byggprojekt snabbare. Nu försöker man lägga ett större finansiellt ansvar på kommunerna. Detta har kraftigt kritiserats av bl.a. Sveriges Kommuner och Landsting, som menar att kommunerna ska kunna lita på att ingångna avtal med staten gäller. Även Riksrevisionen har i två rapporter kritiserat regeringen för upplägget kring medfinansiering.

Byggande av vägar, järnvägar och annan nationell infrastruktur är ett statligt ansvar. Det är rimligt att staten ska ansvara för investeringar, drift och underhåll av de nationella stråken.

Stockholm den 30 oktober 2013

Annika Lillemets (MP)

Mats Pertoft (MP)

Lise Nordin (MP)

Stina Bergström (MP)