



Till skatteutskottet

Skatteutskottet har den 9 oktober 1997 beslutat bereda trafikutskottet tillfälle att senast den 4 november yttra sig över proposition 1997/98:12 Väavgift för vissa tunga fordon jämte eventuella motioner. Trafikutskottet avger med anledning härav följande yttrande.

1 Regeringens förslag

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner protokollet om Sveriges anslutning till avtalet om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar och antar en lag om väavgift för vissa tunga fordon. Avtalsslutande parter är Sverige å ena sidan och Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland å andra sidan. Avsikten är att Sverige skall gå med i det gemensamma väavgiftssystem som länderna infört.

Väavgiftssystemet består av *en* del för svenska fordon och *en* del för utländska fordon. Väavgiften föreslås tas ut på motorfordon eller motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 000 kilogram som är avsedda uteslutande för transport på väg. För svenska fordon föreslås att väavgift tas ut för perioden ett år och på hela vägnätet. För utländska fordon föreslås att väavgift tas ut för dag, vecka, månad eller år och på alla motorvägar, vägarna E 10, E 12 och E 14 samt vissa sträckningar av E 4, E 22 och E 65. Vidare föreslås, för svenska avgiftspliktiga fordon, att fordonsskatten sänks, dock högst med ett belopp som motsvarar kostnaden för ett väavgiftsbevis.

En ny lag, om väavgift för vissa tunga fordon, föreslås träda i kraft den 1 januari 1998. Enligt 6 § i detta lagförslag gäller avgiftsplikt inte för fordon som tillhör försvarsmakten, polisväsendet, civilförsvaret, brandväsendet, annan räddningstjänst eller väghållningen. Med fordon som tillhör väghållningen avses – enligt vad regeringen uttalar i propositionen – fordon som tillhör Vägverket, kommun och annan väghållare och som uteslutande eller så gott som uteslutande används för väghållningsändamål.

I propositionen föreslås också ändringar i fordonsskattelagen (1988:327) och i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 1998.

I motion Sk16 (m), som väckts med anledning av propositionen, yrkas (yrkande 1) att riksdagen avslår regeringens förslag om att undanta väghållningsfordon från vägavgift. Motionärerna framhåller att undantaget i fråga kan vara befogat om väghållningen inte är en konkurrensutsatt verksamhet. I Sverige konkurrerar Vägverkets produktion med privata entreprenörer. Bestämmande för frågan om avgiftsfrihet kommer att bli att ett fordon i huvudsak används för väghållningsändamål. Innebörden härav är i vissa fall klar och leder inte till några problem, säger motionärerna. Om däremot en privat entreprenör använder sig av ett fordon för t.ex. snöröjning på de aktuella vägavsnitten, kan denne använda sig av ett fordon med flera användningsområden. I ett sådant fall blir fordonet avgiftsbelagt. För Vägverket och kommuner gäller inte detta, utan verkets fordon är alltid avgiftsfria enligt propositionen.

Vidare framhålls i motionen (yrkande 2) att neutralitet mellan offentligfinansierad och konkurrensutsatt verksamhet alltid måste kunna garanteras. De undantag från avgiftsfrihet som nu gäller hos de andra avtalsparterna och som föreslås gälla här måste bli färre. Den svenska tillämpningen av undantagsregeln bör vara snäv. Så få undantag som möjligt måste eftersträvas för att garantera att konkurrensneutralitet mellan statliga, kommunala och privata företag kan upprätthållas.

3 Trafikutskottets ställningstagande

Som framgår av vad utskottet anfört föreslås att fordonsskatten sänks för avgiftspliktiga svenska fordon, dock högst med ett belopp som motsvarar kostnaden för ett vägavgiftsbevis. Innebörden härav är att fordonsskatten *inte* sänks för fordon som undantas från avgiftsplikt. Införande av vägavgiftssystemet i enlighet med regeringens förslag innebär ett kostnadsneutralt skifte från fordonsskatt till vägavgift för det stora flertalet av de ca 53 000 avgiftspliktiga lastbilar som enligt propositionen finns i trafik i Sverige. För ett relativt litet antal avgiftspliktiga lastbilar i lägre viktclasser och med en fordonsskatt som nu understiger vägavgiftsbeloppen innebär reformen emellertid ökade kostnader.

I propositionen framhålls att *en* utgångspunkt för regeringens förslag att Sverige bör ansluta sig till avtalet är att ett avgiftssystem är en viktig del av trafikpolitiken. Genom samarbetet med de andra staterna, Belgien, Danmark, Tyskland, Luxemburg och Nederländerna, följer en möjlighet för Sverige att delta i vidareutvecklingen av systemet. En annan utgångspunkt för regeringen är det faktum att de flesta länder i vår omvärld redan i dag tar ut avgifter i någon form av tung trafik. I dag måste svenska åkare betala vägavgift när de kör på motorvägar i Danmark, Tyskland, Belgien, Nederländerna och Luxemburg. I Sverige kör de utländska åkarna däremot utan att betala någon vägavgift. Om ett vägavgiftssystem införs i Sverige kommer vägavgift att tas ut för de fordon som använder det svenska vägnätet. Ett annat syfte är att gå med i ett gemensamt system för att underlätta att godstransporter kan färdas utan onödigt hinder av flera olika avgifter i de olika länderna. Svenska trans-

portörer kan med det förslag som regeringen nu lägger fram ges mer likvärdiga konkurrensvillkor, jämfört med åkare från andra länder.

Regeringen betonar också att kostnadsansvaret för tung trafik bör vidareutvecklas inom ramen för EU på ett sätt som skapar likvärdiga konkurrensförutsättningar gentemot andra transportmedel m.m. Mot den bakgrunden är det enligt regeringen angeläget att Sverige ansluter sig till det avgiftssystem som införts i de fem avtalsslutande länderna. Sveriges anslutning till avtalet skall ses som ett första och nödvändigt steg mot ett system för att ta ut ersättning för de kostnader den tunga trafiken orsakar.

Trafikutskottet ansluter sig till de överväganden som sålunda enligt regeringen talar för att Sverige skall tillträda ifrågavarande avtal. Fördelarna härmed, inte minst i fråga om möjligheterna för svensk åkerinäring att stärka sin internationella konkurrenskraft, synes klart överväga den nackdel det innebär för näringen att ett relativt litet antal lastbilar får en ökad kostnadsbelastning. Svenska åkeriförbundet har också tillstyrkt att Sverige tillträder avtalet.

Med hänvisning till det anförda – och eftersom undantagen från avgiftsplikten föreskrivs i avtalet – tillstyrker trafikutskottet för sin del propositionen och avstyrker motionen.

Stockholm den 4 november 1997

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Per Westerberg (m), Håkan Strömberg (s), Jarl Lander (s), Per Erik Granström (s), Tom Heyman (m), Krister Örnfräder (s), Sivert Carlsson (c), Hans Stenberg (s), Birgitta Wistrand (m), Monica Green (s), Karl-Erik Persson (v), Lena Sandlin (s), Elisa Abascal Reyes (mp), Christina Axelsson (s), Ulla Löfgren (m) och Torsten Gavelin (fp).

Avvikande mening

Per Westerberg, Tom Heyman, Birgitta Wistrand och Ulla Löfgren (alla m) anser att trafikutskottets ställningstagande bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet finner det principiellt felaktigt att fordon som kan användas i konkurrensutsatt verksamhet undantas från vägavgift. Sverige bör därför inom EU verka för att sådana undantag inte tillåts. I avvaktan på resultatet av det arbetet vill trafikutskottet inte motsätta sig att riksdagen nu bifaller propositionen. Det sagda innebär att trafikutskottet för sin del tillstyrker motionens yrkande 2, medan syftet med motionens yrkande 1 torde få anses tillgodosett.