

Motion till riksdagen

1989/90:T43

av Rolf Clarkson m.fl. (m)

med anledning av prop. 1989/90:88 Vissa näringspolitiska frågor

I propositionens bilaga två behandlas frågor inom kommunikationsdepartementets område. Delvis är det fråga om förslag som borde lagts fram av regeringen redan i januari, men som då undantogs med hänvisning till att särskild proposition om de infrastrukturella frågorna skulle komma att läggas senare. Så har inte skett, i stället har ärendet reducerats till en bilaga i propositionen om vissa näringspolitiska frågor.

Detta är klart otillfredsställande, frågorna om infrastruktur och kommunikationer är alldeles för betydelsefulla för att behandlas på detta sätt. Man kan inte, som regeringen gör, nöja sig med att konstatera att pengarna inte räcker. Det krävs förslag om hur problemen skall kunna lösas. Tidigare har aviserats långtgående förslag till finansiering, men dessa förslag tycks nu helt ha försvunnit.

Regeringen nöjer sig i stort sett med att räkna upp anslagen med 7%. Det är uppenbart att detta inte räcker, en jämförelse mellan regeringens förslag och de respektive myndigheternas beräkningar av behoven visar på mycket stora skillnader.

Utan att ta ställning till regeringens ståndpunkt att det skulle vara omöjligt att anslå tillräckligt stora anslag över statsbudgeten kan konstateras att det finns ett stort behov av alternativa finansieringskällor. En överslagsberäkning visar att det saknas i storleksordningen tio miljarder kronor per år för att klara investeringar och underhåll av vägar och järnvägar.

Det krävs ett helt nytt system för att finansiera investeringar och underhåll av vägarna, det nuvarande systemet leder enbart till kapitalförstöring. Ett framtida finansieringssystem måste vara så konstruerat att det kontinuerligt genererar tillräckliga intäkter, samtidigt som det belastar trafiken på ett rättvist sätt.

I dag kan bränslet i princip belastas med drivmedelsskatt, miljöavgifter, energiskatt och moms. Fordonet kan därutöver belastas med kilometerskatt, samt fordonsskatt. Dessa skatter skulle kunna förändras så att de sammantaget ger de önskvärda effekterna: trafiken skall belastas i relation till i vilken utsträckning den påverkar miljön, och i vilken mån den bidrar till kostnaderna för vägarna. Trafiken skall naturligtvis betala kostnaderna för att bygga och underhålla vägnätet.

För att ge incitament till ett miljövänligare beteende bör fordon som inte ger miljöskador, och som inte sliter på vägarna, inte heller belastas med skat-

ter och avgifter i någon mer påtaglig utsträckning. Detta oavsett om resultatet uppnås genom ex.vis eldrift, eller genom att fordonet används mycket lite.

Detta talar för att den fasta avgiften, den årliga fordonsskatten, inte skall vara särskilt hög. I stället bör någon form av rörliga avgifter användas.

Miljöavgifter, såsom en koldioxidavgift, kan enklast tas ut vid pumpen som en rak avgift på bränslet. Avgifter för väganvändningen bör i stället vara relaterade till körsträckan, och kilometerkostnaden då vara relaterad till fordonets vikt. Ett sådant system har fördelen att alla fordon, oavsett drivmedel, betalar för väganvändningen medan endast förorenande fordon betalar miljöavgifter.

Nackdelen är att det krävs kilometerräknare, och avläsning av dessa, för alla fordon. Idag gäller detta endast dieselfordon.

Investeringar i nya vägar bör betalas av dem som använder dem, dvs framtida trafikanter och inte nuvarande. Det innebär att investeringarna bör lånefinansieras och räntor och amorteringar betalas av trafiken under avskrivningstiden.

Låga fasta kostnader och höga rörliga stimulerar till att minska användningen av fordonen, samtidigt som det inte med nödvändighet leder till att fordonen måste vara små, lätta och därmed trafikfarliga. Även stora säkra bilar blir ju med detta system billiga om de används lite.

En nackdel är naturligtvis att människor på landsbygden drabbas om de rörliga avgifterna blir höga. Detta kan dock lösas inom systemet.

Principer

De fasta avgifterna och skatterna bör vara låga. På så sätt belastas inte innehavet av bil utan körningen, vilket ger starka incitament att begränsa omfattningen av denna. Samtidigt blir det lättare för människor med små inkomster, t.ex. barnfamiljer, att hålla sig med en rymlig och säker bil.

Alla fordon skall betala kilometeravgift. Denna skall vara relaterad till det slitage fordonet åstadkommer, vilket kan approximeras utifrån dess vikt. Det bör utredas huruvida detta kan approximeras utifrån bränsleförbrukningen, vilket skulle möjliggöra uttag "vid pumpen".

Alla fordon skall betala miljöavgifter, exvis koldioxidavgift. I den mån utsläppen är proportionella mot bränsleförbrukningen kan avgiften tas ut "vid pumpen".

I vissa fall är föroreningen visserligen proportionell mot bränsleförbrukningen, men nivån beroende av fordonets konstruktion och utrustning. I dessa fall bör renare teknik och konstruktion premieras, lämpligen genom en lägre kilometeravgift där nedsättningen är beroende av utsläppsminskningen.

Grundtanken är att kilometeravgifterna skall finansiera byggande och underhåll av vägarna.

Kilometeravgifterna skall då inte behöva gå omvägen över statsbudgeten utan skall kunna disponeras direkt av de vägbyggande och -hållande instanserna.

Miljöavgifternas funktion skall vara att stimulera fram renare teknik och

ett miljövänligare körsätt, samt dessutom att stimulera till minskat körande totalt sett. Dessa avgifter får alltså inte vara konstruerade för att ge stora inkomster, utan skall vara utformade för att ge stora miljöeffekter. Helst skall utformningen ge höga marginaleffekter utan att den totala belastningen blir särskilt stor.

Glesbygdspöblemet måste lösas. Ett sätt är särskilda bidrag eller avdrag för personer bosatta inom vissa områden. Sådana skulle kunna införas i det särskilda systemet med kilometeravgifter.

Kilometeravgifterna skall, om de införs, ersätta nuvarande beskattning av drivmedel, dock tillkommer miljöavgifter och mervärdesskatt.

Om kilometeravgifterna sätts på en väl avvägd nivå kan dessa finansiera vägbyggnad och väghållning. Genom att då låta avgifterna gå direkt till vägverket kan detta omvandlas till ett affärsverk, med inkomster relaterade till verksamheten snarare än till politiska beslut.

Utredning

Regeringen bör få i uppdrag att utreda konsekvenserna av ett eventuellt införande av ett avgifts- och finansieringssystem enligt ovan. Därvid bör utredas hur höga kilometeravgifterna skulle behöva vara för att säkra en tillfredsställande finansiering av byggande och underhåll av vägar, dels utifrån antagandet att glesbygdskompensation ligger inom systemet, dels att detta ligger utanför.

Utredningen bör också studera hur höga olika drivmedelspriser kan förväntas bli om de ovan redovisade principerna skulle komma att läggas till grund för framtida avgifter, och att därvid beakta effekterna även av eventuella miljöavgifter, energiskatter och mervärdesskatt. Även de statsfinansiella effekterna bör belysas.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen begär att regeringen skall utreda ett nytt system för finansiering av underhåll och byggande av vägar i enlighet med vad som anförts i motionen.

Stockholm den 26 mars 1990

Rolf Clarkson (m)

Tom Heyman (m)

Wiggo Komstedt (m)

Sten Andersson (m)
i Malmö

Görel Bohlin (m)

Jan Sandberg (m)

Per Stenmarck (m)