

Motion till riksdagen 2012/13:Sk437

av Mats Pertoft m.fl. (MP)

Avståndsbase rad lastbilsskatt

Sammanfattning

Miljöpartiet ställer sig bakom den eniga Klimatberedningens förslag om att införa en avståndsbase rad skatt för tunga lastbilar, en så kallad lastbilsskatt. Skatten ska utformas på ett sätt som skapar ett optimalt transportsystem i Sverige ur såväl en ekonomisk och miljömässig som konkurrensmässig aspekt. Om detta handlar denna motion.

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en avståndsbase rad och differentierad lastbilsskatt i Sverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att helt avskaffa den nuvarande vinjettskatten.

Inledning – en optimering av det svenska transportsystemet

Miljöpartiet vill införa en avståndsbase rad lastbilsskatt för att optimera transporterna i det svenska infrastrukturen. Det handlar om att optimera lastbilstransporterna i relation till andra transportslag, som exempelvis sjöfart och järnväg, men det handlar också om att optimera transporterna 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

Fel! Okänt namn på

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 idag 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.

Många goda argument för införandet av en avståndsbaserad lastbilsskatt

Lastbilsskatt – för klimatet och miljöns skull

Drygt 40 procent av Sveriges utsläpp av växthusgaser kommer från transportsektorn, utrikes flyg och sjöfart inkluderat, och en stor del av denna klimatpåverkan kommer från lastbilstrafiken. Koldioxidutsläpp från lastbilarna ökar stadigt, delvis på grund av allt fler lastbilar och allt tyngre lastbilar. Samtidigt som vi inser att lastbilstrafiken kommer att finnas kvar under lång tid framöver är det viktigt att söka en optimerad kombination av transporter mellan de olika trafikslagen och i den ekvationen är det nödvändigt att även ta hänsyn till klimatet och miljön.

Transportsektorn i Sverige är extremt oljeberoende; cirka 94 procent av den tillförda energin kommer från fossila bränslen¹. Lastbilstransporterna står för den största delen av trafikökningen på vägarna. Som en del av strävan att uppnå en optimerad transportlösning har införandet av en avståndsbaserad lastbilsskatt diskuterats alltsedan Vägtrafikskatteutredningen 2002–2004. Förslaget aktualiserades i Klimatberedningen där man föreslog ett införande av en kilometerskatt från och med 2011, ”förutsatt att en teknik med rimliga systemkostnader är tillräckligt väl utvecklad”, att utformningen tar hänsyn till skogsbruket och att den differentieras utifrån fordonets vikt- och miljöklass.

Lastbilsskatt – en anpassning till en positiv utveckling i Europa

Schweiz, Österrike, Tyskland, Tjeckien och Slovakien har redan infört avståndsbaserade vägavgifter, och Frankrike, Nederländerna och Polen har långtgående planer på att införa en avgift. I Danmark har man tagit ett beslut om

¹Energimyndigheten, Energiläget i siffror 2009, Tabell 19, Slutlig energianvändning i transportsektorn 1970–2008, inklusive utrikes sjöfart, TWh.

att införa avgiften men vill först studera det holländska exemplet. Även Norge och Finland utreder ett införande².

EU-kommissionen förespråkar dessutom avgiften i sin vitbok "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde". Till skillnad från ökad överstatlighet på det finanspolitiska området, där det de senaste åren blivit mycket uppenbart att det finns stora risker inbyggda i en ogenomtänkt och forcerad europeisk integration, så ser vi positivt på att skapa en harmonisering av lastbilstrafikens villkor i Europa där hänsyn till medtrafikanter, miljö och svenskt näringsliv sätts i centrum.

Lastbilsskatt – för ökad trafiksäkerhet

Minskad lastbilstrafik leder inte bara till minskad klimatpåverkan, utan också till färre olyckor på vägarna. I 19 procent av dödsolyckorna i trafiken är lastbilar inblandade. För Miljöpartiet är ökad trafiksäkerhet av stor vikt, och färre lastbilar på vägarna gör att medtrafikanterna kan känna sig tryggare i trafiken.

Varje år förolyckas omkring 100 personer i olyckor med tunga lastbilar. Både skadegrad och invaliditetsgrad pekar på att kollisioner med lastbilar ger allvarligare konsekvenser än andra olyckor. Det belyser vikten av att förhindra dessa olyckor då de både innebär en hög risk att människor omkommer och en hög risk för allvarliga konsekvenser resten av livet för de drabbade.³

Trafikverket har i flera rapporter lyft fram den stora olycksrisk som lastbilstrafiken utgör. Undersökningar visat att endast cirka 40 procent av lastbilar med släp håller lagstadgade 80 km/tim på vägar med hastighetsbegränsning 90 km/tim. På 110-vägar är motsvarande andel cirka 20 procent. Redan i hastigheter på 70 eller 80 km/tim kan en kollision med en tung lastbil innebära dödligt krockvåld.⁴

Lastbilsskatt – samma skatteregler för alla

Lastbilstrafiken sliter mycket hårt på det svenska vägnätet. Minskad lastbilstrafik skulle leda till mindre behov av underhåll av vägarna, vilket skulle frigöra resurser till andra prioriterade åtgärder. En lastbilsskatt är rättvis då samtliga tunga fordon som sliter på vägarna är med och betalar. Så är det inte idag eftersom avsaknaden av lastbilsskatt innebär att många utländska åkerier kan verka i Sverige på mycket gynnsammare villkor än de svenska åkerierna. Det är ett orättvist system som drabbar svensk åkerinäring. Miljöpartiet föreslår därför en likvärdig lastbilsskatt för alla fordon oberoende var de kommer ifrån. Miljöpartiet föreslår i denna motion också att enskilda vägar utan statsbidrag inte ska belastas med lastbilsskatt. Det är viktigt att lastbilsskatten inte

² Arena PM 2010-02-01, "Avståndsbaserade vägavgifter i Europa."

³ Vägverket, Djupstudieanalys av olyckor med tunga lastbilar 2009.

⁴ Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2010.

Fel! Okänt namn på

drabbar landsbygden eller skogsnäringen i fall där det inte finns rimliga alternativ till lastbilstransport.

Införandet av en avståndsbaserad lastbilsskatt förutsätter att den nuvarande engångsavgiften för lastbilstrafik i Sverige avskaffas, den så kallade vinjettskatten. I linje med detta föreslår Miljöpartiet i denna motion att Sveriges nuvarande vinjettskatt helt slopas. Vinjettskatten drabbar idag samtliga svenska lastbilsförare samtidigt som många utländska åkare slipper betala. Vårt förslag gynnar därmed de svenska åkerierna som med dagens politik drabbas av konkurrensnackdelar gentemot utländska konkurrenter. Vi utvecklar villkoren för vinjettskatten längre fram i denna motion.

Lastbilsskatt – för en korrekt prissättning

Den externa kostnaden (inklusive en enligt Miljöpartiets uppfattning alltför lågt räknad miljökostnad) för transport av ett ton gods transporterat 50 mil i lastbil är 87 kronor, medan kostnaden för en motsvarande transport med eldrivet godståg är 8 kronor.⁵ Den eldrivna godstransporten betalar redan före den planerade höjningen av banavgifterna en större del av sina externa kostnader än lastbilen.⁶ Därför krävs klimatsmarta styrmedel som leder till en rättvis prissättning av transporterens egentliga kostnader för samhället, i relation till såväl miljön som till andra transportslag.

Lastbilsskatt – skapar nya jobb och ger rättvis konkurrens

Dagens system missgynnar den svenska åkerinäringen och leder till att vi förlorar arbetstillfällena i Sverige. Systemet innebär att emedan svenska åkerinäringen får betala lastbilsskatt när den verkar i till exempel Tyskland så kan danska, tyska och andra länders åkerinäringar slippa undan från att betala motsvarande avgifter i Sverige. Denna orimlighet leder till en orättvis konkurrensnackdel som drabbar svenska åkerier och som i förlängningen skadar svensk sysselsättning. Ett införande av lastbilsskatt i Sverige skulle leda till att alla lastbilar oberoende av härkomst betalade lastbilsskatt enligt samma regler och till att svenska åkerier därmed skulle kunna konkurrera på lika villkor som sina konkurrenter.

Tillgänglig statistik visar att utländska lastbilars transportarbete i Sverige uppgår till cirka 20 procent. De utländska lastbilarnas verksamhet i Sverige har ökat de senaste åren. De utländska lastbilarna utförde därmed mer än dubbelt så mycket transportarbete i Sverige som de svenska lastbilarna utförde i andra länder. Statistiken omfattar emellertid inte lastbilar som är registre-

⁵ Trafikverket. Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan. Publ. 2010:095, s. 42.

⁶ Riksdagens utredningstjänst. Dnr 2010:1406.

rade i Ryssland, Norge och Ukraina eller andra länder utanför EU. Därmed kan man utgå ifrån att den utländska andelen är ännu högre än 20 procent.⁷ Åkerinäringen har gjort nya beräkningar som visar att hela 40 procent av lastbilstransporterna på dagens svenska vägnät utförs av utländska åkerier.

MP föreslår samtidigt att den nuvarande vinjettskatten slopas

Det finns generellt sett två olika system för att beskatta lastbilstrafik: en så kallad vinjettskatt eller en avståndsbaserad lastbilsskatt av det slag som föreslås i denna motion.

Vinjettskatt är det skattesystem som används i Sverige idag. Det är en fast skatt, en vägavgift, som inte beror på hur mycket lastbilen körs, och när lastbilsägaren väl har betalat in vinjettskatten så gäller den för transport i alla EU-länder som ingår i vinjettsystemet. Man behöver alltså inte betala in vinjettskatt i mer än ett enda EU-land oavsett hur många EU-länder som ingår i vinjettsystemet man kör igenom med en och samma lastbil.

Det andra systemet är avståndsbaserad lastbilsskatt, vilket måste betalas av lastbilsägaren när man för fram lastbilen i de länder som har avståndsbaserad lastbilsskatt. Skatten drabbar alla lastbilstransporter oavsett vilket land lastbilen är hemmahörande i och oavsett hur många eller vilka länder lastbilstransporten eventuellt har färdats genom.

Något som är viktigt att framhålla är att ett land inte kan ha både vinjettskatt och avståndsbaserad lastbilsskatt på en samma gång. Vi föreslår därför att Sveriges nuvarande vinjettskatt slopas i samband med införandet av den avståndsbaserade lastbilsskatten. Detta är något som är positivt för både de svenska åkerierna och skattebetalarna. I dagsläget betalar de svenska åkerierna vinjettskatt för transporter i Sverige på totalt 609 miljoner kronor och avståndsbaserad lastbilsskatt i många andra länder. Samtidigt slipper många utländska åkerier betala någon avgift i Sverige eftersom de inte behöver betala avståndsbaserad lastbilsskatt i Sverige, och i många fall inte heller vinjettskatt. Utländska åkare betalar idag 170 miljoner kronor i vinjettsystemet till Sverige. Med Miljöpartiets förslag får utländska lastbilstransporter stå för sin del av slitaget på vägnätet och för utsläppen. Dessutom får de utländska åkerierna även ta en del av det finansiella ansvar som kopplas till de trafiksäkerhetsrisker som följer av att de utländska lastbilstransporterna passerar genom Sverige.

⁷ Rapporten Utländska lastbilstransporter i Sverige 2009–2010 samt Svenska åkeriföretag.

Fel! Okänt namn

Miljövänligare alternativ

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 så kallade lågtrafikerade banor.

Tekniken finns redan på plats

En stor fördel vid ett införande av en avståndsbaserad lastbilsskatt är att nödvändig teknik redan har prövats och finns på plats i Tyskland som redan har genomfört reformen för flera år sedan. Tyskland använder ett välutvecklat GPS-system med hög finkänslighet och precision. Det tyska lastbilssystemet utgörs av teknik som bland annat kan skilja på motorvägar och riksvägar och som även kan skilja ut lokala vägar som inte är belagda med lastbilsskatt i Tyskland. Motsvarande teknik bör med framgång kunna användas i Sverige och bland annat bidra till att urskilja vilka vägar som är privata. Ett annat mål är att kunna identifiera vilka vägar som ligger långt bort från andra transportalternativ som sjöfart och järnväg och därmed bör belastas med lägre lastbilsskatt.

Geografisk och miljömässig differentiering

För att uppnå en rättvis och rimlig balans föreslår vi att lastbilsskatten ska vara såväl geografiskt som miljömässigt differentierad.

Geografisk differentiering

För oss är det viktigt att lastbilsskatten inte slår orimligt hårt mot en viss näring eller en viss geografisk del av landet. De regioner som påverkas mest av en avståndsbaserad lastbilsskatt är de regioner där en stor andel av de totala transportkostnaderna härrör från transporter med lastbil inom Sverige. Där är möjligheterna att flytta transporter från lastbil till andra trafikslag små respektive obefintliga, framförallt i inre Norrland och inre Götaland. Alternativ i form av järnväg eller sjöfart är begränsade. Därför har man många gånger inget val utan tvingas välja lastbil som transportmedel. Vi föreslår därför att lastbilsskatten differentieras geografiskt så att tonvikten ligger på vägsträckor där det finns tillgängliga alternativ för leverantören. Enskilda vägar som inte finansieras med statsbidrag utan istället finansieras helt med privata medel ska exempelvis inte beröras av lastbilsskatt.

Miljömässig differentiering

Vi föreslår även att lastbilsskatten ska vara miljömässigt differentierad. Det innebär att lastbilar med motorer som har större negativ miljöpåverkan och större utsläpp ska betala en högre lastbilsskatt samtidigt som miljövänligare lastbilar ska betala en lägre skatt.

Den miljömässiga differentieringen finns redan på plats i Tysklands system för lastbilsskatt med gott resultat. Differentieringen bygger på EU:s regelverk som delar in motorfordonen i sex olika miljöklasser, där klass 6 är den miljövänligaste kategorin. Miljödifferntieringen är en delkomponent i lastbilsskatten och denna komponent bygger på ett bonus malus-upplägg, det vill säga miljödifferntieringen är kostnadsneutral genom att de miljövänligaste motorerna erhåller en bonus samtidigt som de miljöfarligaste får erlägga en avgift.⁸

Den geografiska och miljömässiga differentieringen av den avståndsbase-
rade lastbilsskatten ska bidra till att skapa ett optimerat transportsystem i Sverige.

Förslag

Miljöpartiet anser att avståndsbase-
rad lastbilsskatt ska införas på tunga last-
bilstransporter senast den 1 juli 2014. Skatten bör utgå med i genomsnitt 14 kronor per mil och differentieras på ett sätt som gör att den är lägre i områden där båt- eller järnvägsförbindelser saknas. I enlighet med EU:s regelverk föreslår Miljöpartiet att den svenska vinjettskatten avskaffas i samband med att lastbilsskatten införs. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Stockholm den 4 oktober 2012

Mats Pertoft (MP)

Per Bolund (MP)

Lotta Hedström (MP)

Stina Bergström (MP)

Gunvor G Ericson (MP)

Mehmet Kaplan (MP)

Jonas Eriksson (MP)

Annika Lillemets (MP)

Esabelle Dingizian (MP)

Ulf Holm (MP)

Åsa Romson (MP)

⁸ Technical harmonisation for motor vehicles, Article 114 of the Treaty on the Functioning of the European Union.