

Motion till riksdagen 2018/19:2151

av **Betty Malmberg (M)**

Kilometerskatt

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kilometerskatt, även kallat vägslitageavgift, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Alltsedan 2004 har det från och till diskuterats huruvida en kilomerskatt, eller vägslitageskatt för lastbilstrafiken, bör införas i Sverige. De kritiska rösterna emot har varit många, inte minst från svensk industri som räds att deras internationella konkurrenskraft kommer att försämrans. Sverige har haft kilometerskatt tidigare men den avskaffades 1993.

Regeringens skäl för att åter utreda kilometerskatten stavades ursprungligen miljö och att kunna frigöra medel som skulle gå direkt tillbaka till underhåll och investering i vägar. Den sistnämnda linjen tycks dock ha övergivits och istället handlar det nu enkom om att öka miljöskatternas styrande effekt. Det talas också om att skatten kommer att bidra till att långväga godstransporter flyttas från lastbil till tåg och sjöfart. Problemet är bara att 60 procent av lastbilstransporterna rullar på sträckor kortare än 10 mil och 90 procent kortare än 30 mil, vilket innebär att tåg och sjöfart inte kan vara något alternativ.

Totalt sett sker 80 procent av alla inrikes godstransporter med lastbil. Men även det gods som transporteras långväga med andra fordonsslag fraktas så gott som alltid med lastbil såväl i början som i slutet av transporten.

Den aviserade kilometerskatten/vägslitageskatten riskerar att få allvarliga effekter för företagen utan att det ger några större positiva effekter för klimatet. Många företag, särskilt inom skogs- och anläggningsindustrierna, är mycket transportberoende och har inga alternativa sätt att transportera gods. Det är därför högst troligt att dessa branscher kommer att tappa i konkurrenskraft med den nya skatten. Tidigare har det talats om en skattenivå på ca 24 kr milen för tunga lastbilar. Något som enkom Skogsindustrierna uppskattar skulle öka branschens kostnader med två miljarder. Sådana kostnadsökningar är naturligtvis inte rimliga utan innebär en straffskatt för företagande och landsbygd.

De högre transportkostnaderna kan också innebära att till exempel biobränsle och grot blir så olönsamt att hämta att det blir kvarlämnat i skogen, istället för att kunna användas och ersätta fossil energi. Vän av ordning kan då undra vilka totala effekter detta får för miljön.

Det är otvetydigt så att en kilometerskatt/vägslitageskatt baserad på avstånd blir en straffskatt på landsbygden och kommer att hota jobben där. Det var också ett skäl till att Danmarks S-märkta regering år 2013 valde att dra tillbaka sitt förslag till införande av kilometerskatt. Likaså har Frankrike backat från sitt förslag till kilometerskatt med hänvisning till ”att den inte var rättvis men också orealistisk och ineffektiv”. Danmark menade också att de administrativa kostnaderna för att införa skatten skulle bli orimligt höga.

Då det gäller frågan om att minska utsläppen är inte en avståndsbaserad skatt lösningen. Alla incitament att spara bränsle och därmed gynna miljön blir på så sätt olönsamma och ointressanta. Däremot har teknikutvecklingen på motorer och bränslen tjänat miljön väl. Jämfört med 1990-talet har lastbilarnas utsläpp kunnat minskas med imponerande 90 procent – en utveckling som fordonsindustrin fortsätter att driva. Men då skatt tas ut på avstånd riskerar fokus på utsläppsminskningar att avta drastiskt. Det gynnar inte miljön.

Med hänvisning till ovan anser undertecknad att införandet av en avståndsbaserad kilometerskatt/vägslitageskatt inte skulle uppfylla de mål som regeringen önskar. Tvärtom skulle den slå blint och hota såväl miljö och landsbygd som företagets konkurrenskraft och jobb. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Betty Malmberg (M)