

Till trafikutskottet

Trafikutskottet har beslutat bereda skatteutskottet tillfälle att avge yttrande över de förslag i proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling jämte motioner som berör skatteutskottets beredningsområde.

Inledning

I propositionen föreslår regeringen att riksdagen godkänner ett övergripande mål och fem delmål för transportpolitiken. Det övergripande målet skall vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Delmålen gäller ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling. Delmålen skall preciseras genom olika etappmål på kortare sikt.

Skatter och avgifter som tas ut av trafiken skall enligt de riktlinjer som redovisas grundas på ett väl definierat kostnadsansvar som även tar hänsyn till de externa effekter som trafiken medför. Transportpolitiskt motiverade skatter och avgifter skall så långt möjligt motsvara de samhällsekonomiska kostnader som påverkas av trafikvolymen (samhällsekonomiska marginalkostnader), och huvudinriktningen skall vara att kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnader täcks genom rörliga avgifter. Generella styrmedel skall baseras på trafikförhållanden som är representativa för landet som helhet.

Principen om full marginalkostnadstäckning bör enligt regeringen tillämpas pragmatiskt och anpassas till de förutsättningar som råder på den internationella transportmarknaden och till de tekniska och administrativa möjligheterna att tillämpa en differentierad avgiftssättning.

Järnvägstrafiken

Ett nytt banavgiftssystem, m.m.

Regeringen föreslår att ett nytt banavgiftssystem införs fr.o.m. den 1 januari 1999 för dem som nyttjar statens spåranläggningar. Avgifterna skall vara rörliga och beräknas utifrån järnvägstrafikens samhällsekonomiska marginalkostnader som inte är internaliserade på annat sätt, t.ex. genom energi-

och koldioxidskatt på bränsle. De kostnader som skall internaliseras utgörs bl.a. av slitage och drift av infrastrukturen och rangeranläggningar samt samhällets kostnader för olyckor, utsläpp, buller och vibrationer. Med denna utformning innebär det nya banavgiftssystemet en kraftig sänkning i förhållande till dagens banavgiftsnivåer.

I propositionen anförs vidare att järnvägstrafiken är befriad från bränsleskatt på andra bränslen än bensin och att detta förhållande missgynnar de bränslen som är mindre skadliga för miljön, eftersom dessa i allmänhet är dyrare att producera än andra bränslen. Järnvägsfordon har jämfört med vägfordon en mycket lång livslängd, och det är därför enligt regeringen viktigt att det finns ekonomiska incitament att successivt anpassa motorer m.m. för att möjliggöra användning av miljövänliga bränslen och bränslekvaliteter. I dag använder endast ca 10 % av den dieseldrivna godstrafiken den miljömässigt bästa bränslekvaliteten. I den dieseldrivna persontrafiken är motsvarande siffra 85 %. Regeringen anser att bränsle inom järnvägssektorn bör beskattas på samma sätt som gäller för vägtrafik, dvs. med en bränsleskatt bestående av koldioxid- och energiskatt med olika bränslen inordnade i ett miljöklassningssystem. Införandet av en koldioxid- och energiskatt på bränsle skulle innebära en ökad grad av internalisering av de externa effekterna inom järnvägssektorn vad gäller dieseldriven järnvägstrafik, och detta bör enligt regeringen beaktas vid utformningen av det nya banavgiftssystemet.

Enligt regeringens mening innebär det nya banavgiftssystemet och införandet av energi- och koldioxidskatt en fullständig internalisering av de samhällsekonomiska marginalkostnader som kan beräknas med tillräcklig precision. Jämfört med dagens banavgifter innebär de nya banavgifterna och energi- och koldioxidskatten en årlig sänkning av kostnaderna för godstrafiken med ca 335 miljoner kronor. Motsvarande siffra för persontrafiken är ca 355 miljoner kronor. De ökade årliga kostnaderna för Banverket vad gäller drift och underhåll till följd av ett ökat ansvar för det kapillära bannätet beräknas till netto ca 90 miljoner kronor.

Regeringen utgår ifrån att sänkningen av dessa kostnader kommer resenärerna till godo i form av lägre priser samt att de matarbolag som Statens järnvägar har transportavtal med inte drabbas av de omfördelningseffekter som regeringens förslag till avgifts- och skatteförändringar ger upphov till.

I motion T45 yrkande 18 av Per Westerberg m.fl. (m) anför motionärerna att någon dieselbeskattning av järnvägstrafiken inte bör införas eftersom detta skulle öka kostnaden för godstransporter på spår som inte är elektrifierat. En sådan kostnadsökning skulle bl.a. drabba angelägen trafik på det kapillära bannätet i glesbygd.

I motion T32 av Sven Bergström och Erik Arthur Egervärn (båda c) motsätter sig motionärerna en dieselbeskattning av järnvägstrafiken. Ett sådant förslag skulle kunna leda till att shortlinebolagens, småbanornas och Inlandsbanans godstrafik får försämrade villkor, vilket kan resultera i en överflyttning av godstrafiken till lastbilar (yrkande 1). Frågan bör enligt motionärernas mening hänvisas till Trafikbeskattningsutredningen på samma sätt som frågan om den ökade dieselskatten för lastbilar (yrkande 2).

I motion T28 yrkande 13 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) anförs att en dieselbeskattning av järnvägstrafiken skulle slå hårt mot andra aktörer än SJ. Inte minst trafiken på Inlandsbanan skulle komma att hotas. En sådan åtgärd förutsätter att kompensation utgår till alla transportföretag på järnväg, och inte bara till dem som har transportavtal med SJ.

I motion T39 yrkande 6 av Gudrun Schyman m.fl. (v) anförs att en dieselbeskattning av järnvägstrafiken inte skulle leda till investeringar i miljöeffektiva motorer i den omfattning man skulle kunna önska, utan i stället till att man väljer bussar på längre sträckor. Även godstrafiken på järnväg skulle enligt motionärerna troligen ersättas av andra fordon. De anser att bränsle som används för järnvägsändamål skall vara skattebefriat.

I motion T40 yrkande 26 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) anförs att ett problem med dieselbeskattningen av järnvägstrafik är att någon motsvarande internalisering av externa effekter inte genomförs för konkurrerande trafikslag. Detta är enligt motionärerna särskilt olyckligt eftersom den dieseldrivna järnvägstrafiken har störst betydelse i områden som är regionalpolitiskt utstatta som Inlandsbanan, Haparandabanen, Blekinge kustbana och många järnvägar i Småland. Det är vidare enligt motionärerna oklart i vilken mån minskade banavgifter kan kompensera den ökade kostnaden, och för t.ex. Inlandsbanan blir det enligt motionärerna inga sänkta banavgifter alls.

I motion T41 av Roy Ottosson och Elisa Abascal Reyes (båda mp) anför motionärerna att beräkningar för t.ex. delar av länstrafiken i Småland som i dag körs med BK-tåg visar att kostnaden skulle öka med 15–20 % vid en dieselbeskattning, trots sänkta banavgifter. En beskattning skulle enligt motionärerna också hota Inlandsbanan, trots riksdagens beslut om en fortsatt satsning på denna trafik (yrkande 1). Det vore enligt motionärerna rimligt att hänskjuta frågan om en höjning av dieselskatten för järnvägstrafik till fortsatt utredning. Konsekvenserna av att beskatta järnvägstrafiken och frågan om en rimlig nivå med hänsyn till järnvägens låga samhällsekonomiska kostnader behöver utredas närmare (yrkande 2).

I motion T30 yrkande 5 delvis av Mats Odell m.fl. (kd) motsätter sig motionärerna såväl förslaget om sänkta banavgifter som en dieselbeskattning av järnvägstrafiken. De sänkta banavgifterna gäller enligt motionärerna inte spår som administreras av någon annan huvudman än staten, t.ex. Inlandsbanan och Roslagsbanan, och frågan hur en dieselbeskattning skulle inverka på dessa aktörer och på t.ex. shortlineföretag har enligt motionärerna inte analyserats tillräckligt. En kraftigt ökad avgift som införs utan omställningsbidrag för miljövänligare teknik och bränslen kan enligt motionärerna leda till oönskade effekter.

Enligt skatteutskottets mening skulle en beskattning av det bränsle som används i den dieseldrivna järnvägstrafiken ha miljöfördelar. De dieselbränslen som används inom vägtrafiken uppfyller stränga miljökrav, och dessa krav har utformats med särskild inriktning på att bränslet skall ha mindre miljöeffekter vid användning i motorer. Eftersom de högre miljökraven ger ett något dyrare bränsle är det nödvändigt med en skatterabatt som sänker priset på det miljövänligare bränslet. På områden där det inte finns någon skatterabatt utgör i stället de sämsta bränslena det billigaste alternativet. Frånvaron av en rabatt för de miljövänliga bränslena inom järnvägsom-

rådet gör därför att man ofta väljer – eller av konkurrensskäl tvingas välja – ett sämre bränsle eftersom detta är billigare. Miljöskäl talar således för att man bör försöka tillskapa en rabatt för det miljövänligaste bränslet även inom järnvägsområdet. Som regeringen framhåller utgör dieselbeskattningen härvid en möjlig lösning.

Ett problem med en beskattning av den dieseldrivna järnvägstrafiken är den kostnadsökning som en sådan beskattning ger upphov till. Endast 5 % av järnvägstrafiken är dieseldriven, och det rör sig om små och regionalpolitiskt viktiga järnvägar. Som motionärerna ger exempel på berörs Inlandsbanan, Haparandabanan, Blekinge kustbana, många järnvägar i Småland, Roslagsbanan m.fl. mindre järnvägar. Regeringens förslag om sänkta banavgifter innebär i och för sig en kraftig kostnadsminskning för järnvägstrafiken i stort, och sänkningen medför att järnvägen som trafikslag får en ökad konkurrenskraft. Samtidigt kan förslaget om dieselbeskattning leda till försämringar för de små järnvägarna. Även om dieselbeskattningen skall beaktas när de nya banavgifterna fastställs för dessa järnvägar är det osäkert om de nya banavgifterna ger utrymme för en full kompensation för den ökade belastning som en beskattning innebär. Utan en sådan kompensation får de mindre järnvägarna inte fullt ut sin del i den konkurrensförbättring som regeringens förslag innebär för järnvägen i stort. En sådan snedvridning skulle enligt utskottets mening vara olycklig och bör undvikas.

Enligt utskottets mening finns det också anledning att beakta konkurrensen från vägtrafiken. För att inte riskera en oönskad konkurrensnedvridning bör frågan om dieselbeskattning för både väg- och järnvägstrafik behandlas i ett sammanhang. Eftersom frågan om en höjning av dieselskatten för närvarande behandlas av Trafikbeskattningsutredningen bör även frågan om en eventuell dieselbeskattning av järnvägen tas upp i det sammanhanget.

Mot den angivna bakgrunden bedömer skatteutskottet att frågan om dieselbeskattning av järnvägstrafiken bör beredas ytterligare innan ett beslut om energi- och koldioxidskatt kan bli aktuellt. En sådan beredning kan ske inom ramen för det utredningsarbete som bedrivs av Trafikbeskattningsutredningen. Skatteutskottet föreslår att riksdagen som sin mening ger regeringen det anförda till känna.

Luftfarten

I propositionen bedömer regeringen att den övergripande riktlinjen för luftfartens kostnadsansvar bör vara en så fullständig internalisering som möjligt av samhällsekonomiska marginalkostnader. Luftfarten ger enligt regeringen upphov till externa kostnader som inte ingår i dagens avgifts- eller skattesystem. Dessa utgörs framför allt av trängselkostnader och buller samt utsläpp av koldioxid och luftföroreningar.

Flygbränsle i reguljär fart har enligt vad regeringen anför sedan länge varit befriat från skatt. Anledningen är de internationella bindningarna och även det faktum att luftfarten finansierar sin infrastruktur utan skattemedel. EG:s mineraloljedirektiv (92/81/EEG) har också ett uttryckligt undantag från beskattningsrätten för flygbränsle i yrkesmässig användning. Även praktiska

skäl som riskerna för ekonomitankning etc. omöjliggör på kort sikt en beskattning av luftfartens alla samhällsekonomiska marginalkostnader.

Sverige bör enligt regeringens mening arbeta för globala överenskommelser om skärpta miljökrav inom luftfarten bl.a. vad gäller ny teknik, samt för ökade möjligheter att använda ekonomiska styrmedel för att uppnå miljöförbättringar inom luftfartens område. I de fall inte globala överenskommelser är möjliga, bör Sverige arbeta för bredast möjliga internationella lösningar inom bl.a. EU. Det finns enligt regeringens mening starka skäl för Sverige att agera aktivt i internationella forum, men det är även viktigt att arbetet i EU bedrivs så att resultatet av det arbetet ger största möjliga genomslag i det internationella arbetet. Inom EG pågår utarbetande av ett nytt energibeskattningsdirektiv, som bl.a. är avsett att ersätta mineraloljedirektivet och som även innehåller frågan om beskattning av bränsle för flygtrafik inom gemenskapen. Enligt regeringens mening är det i nuläget oklart vilka förändringar ett sådant nytt direktiv kan komma att innebära och när det kan förväntas träda i kraft. Mot bakgrund av de allmänna principerna om internalisering av externa kostnader bör Sverige, som en del av den långsiktiga strategin i EU-arbetet, arbeta för en ökad möjlighet till beskattning av miljöskäl av luftfart inom EU och EES. Ett första steg kan enligt vad regeringen anför vara att sådan beskattning tillåts av inrikestrafik, enligt regionala överenskommelser om beskattning vilka inte står i strid med ICAO:s allmänna riktlinjer för internationell luftfart.

De samhällsekonomiska marginalkostnader som orsakas av civil luftfart och som motsvaras av kostnader på och runt de statliga flygplatserna bör enligt regeringen internaliseras genom Luftfartsverkets landningsavgifter. Luftfartsverket har från år 1998 infört bulleravgifter och utsläppsrelaterade landningsavgifter vid de statliga flygplatserna. Genom dessa åtgärder uppnås enligt regeringen en internalisering av miljökostnader redan på kort sikt utan att det uppstår konflikt med nu gällande internationella regelverk.

I motion T39 yrkande 11 av Gudrun Schyman m.fl. (v) begär motionärerna ett tillkännagivande om att det är viktigt att Sverige är starkt pådrivande inom EU när det gäller miljörelaterade åtgärder och skatter för flyget.

I motion T40 yrkande 29 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) anförts att Sverige i avvaktan på att de internationella hindren för en beskattning undanröjs bör låta landningsavgiften beakta kostnaden för utsläpp på svenskt territorium. En sådan landningsavgift är enligt motionärerna inte konkurrens-snedvridande eftersom den drabbar allt flyg lika. Regeringen bör återkomma med ett förslag av denna innebörd.

Skatteutskottet delar regeringens bedömning när det gäller inriktningen av arbetet med frågor om beskattningen inom luftfarten och kan konstatera att det arbete som regeringen bedriver innebär att Sverige är starkt pådrivande såväl inom EU som inom övriga internationella forum när det gäller miljörelaterade åtgärder och skatter på flyget. Någon anledning till ett tillkännagivande till regeringen om vikten av ett sådant arbete finns det således inte, varför utskottet avstyrker motion T39 yrkande 11.

När det gäller yrkandet om en avgift som beaktar kostnaderna för flygets utsläpp på svenskt territorium finns det enligt utskottets mening en överhängande risk att en sådan avgift skulle komma att klassas som en skatt. Den

skulle i så fall stå i konflikt med EG:s nuvarande mineraloljedirektiv och, när det gäller utrikestrafik, även med ICAO:s skatteprinciper. Utskottet avstyrker därför motion T40 yrkande 29.

1997/98:SkU2y

Sjöfarten

I propositionen gör regeringen bedömningen att den övergripande riktlinjen för sjöfartens kostnadsansvar bör vara en så fullständig internalisering som möjligt av samhällsekonomiska marginalkostnader. Sjöfarten ger upphov till externa kostnader i form av utsläpp till både luft och vatten. Dessa kostnader bör enligt regeringens bedömning på sikt internaliseras. Miljödifferencieringen av sjöfartssavgiftssystemet, vilket trädde i kraft den 1 januari 1998, innebär att miljömässiga åtgärder som vidtas för att minska fartygets negativa miljöpåverkan med avseende på utsläpp av svavel- och kväveoxider premieras och enligt vad som anförs i propositionen kan ses som ett första steg mot en sådan internalisering.

Regeringen konstaterar att dagens regelverk inom EG knappast möjliggör ett uttag av en koldioxidavgift för sektorn men att Sverige aktivt inom bl.a. IMO, EU och HELCOM kommer att driva frågan om internalisering av sjöfartens externa kostnader på internationell nivå och att det pågående arbetet med ett nytt energibeskattningsdirektiv är mycket viktigt i detta sammanhang.

I propositionen tar regeringen i detta sammanhang också upp sjöfartsnärings konkurrensvillkor. Regeringen framhåller att målet för politiken vad gäller den svenska sjöfartsnäringen sedan mitten av 1980-talet har varit att kunna bibehålla en svensk handelsflotta av rimlig omfattning och att riksdagen hösten 1996 fattat beslut om en långsiktig inriktning av sjöfartspolitikerna som bl.a. innebär att det under fem år utgår stöd till näringen med 400 miljoner kronor per år (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1). För att den svenska sjöfartsnäringen skall kunna konkurrera på lika villkor inom EU är det enligt regeringen viktigt att reglerna om statsstöd inte skiljer sig åt alltför mycket länderna emellan. EG-kommissionen har nyligen presenterat sina riktlinjer för statsstöd. Detta är enligt regeringens mening ett viktigt dokument som Sverige bör följa upp. Det är även viktigt att förordning EEG nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) följs upp.

Regeringen framhåller vidare att Utredningen (K 1997:01) om sjöfartens struktur- och kapital-situation i sitt första delbetänkande Den svenska handelsflottans konkurrenskraft (SOU 1997:171) behandlat konkurrensfrågorna. Regeringen avser att följa detta arbete och återkomma i frågan.

I motion T39 yrkande 7 av Gudrun Schyman m.fl. (v) anför motionärerna att en genomgripande och heltäckande översyn av möjligheter och åtgärder för den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft förutsätter att de direktiv som regeringen givit tillåter detta. I det första delbetänkandet konstateras att det naturliga och snabba sättet att skapa likvärdiga konkurrensvillkor är att i Sverige genomföra förändringar i beskattningen av liknande

slag som har beslutats i Holland och Norge. Direktiven bör därför enligt motionärerna ändras så att det blir möjligt att lägga fram sådana förslag.

I motion T40 yrkande 31 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) begärs ett tillkännagivande om att sjöfartsnäringen bör få sådana skattekonstruktioner på sin vinst att man kan vänta med att betala skatt på reavinst från försäljning av tonnage fram till dess att man köper nytt tonnage inom förslagsvis två år.

Utskottet delar regeringens bedömning vad gäller inriktningen mot en internalisering av sjöfartens samhällsekonomiska marginalkostnader och om en prioritering av användandet av ekonomiska styrmedel inom EU och IMO.

När det gäller Utredningen (dir. 1997:37) om sjöfartens struktur- och kapitalsituation har denna i delbetänkandet SOU 1997:171 analyserat den svensklagade handelsflottans konkurrenskraft i förhållande till andra EU-länder och Norge. Utredningen har föreslagit att rederistödet skall öka från nuvarande 400 miljoner kronor till 600 miljoner kronor 1998. Regeringen har i en särskild skrivelse till Svenska Redarföreningen den 6 november 1997 utvecklat sin syn på sjöfartsnäringens konkurrenssituation och har i skrivelsen angivit att inriktningen skall vara att snabbt pröva förutsättningarna för att kunna reducera bemanningskostnaderna. Av 1998 års ekonomiska vårproposition (prop. 1997/98:150 s. 110) framgår att regeringen nu prövat dessa frågor och att regeringen gör bedömningen att det finns behov av visst ytterligare beredningsarbete bl.a. mot bakgrund av det nya pensionssystemet. En interdepartemental arbetsgrupp kommer att tillsättas, och regeringen avser att i budgetpropositionen för år 1999 återkomma med konkreta förslag i dessa frågor i enlighet med den inriktning som angavs i regeringens skrivelse. I avvaktan på detta kommer regeringen från den 1 juli 1998 att tillfälligt höja sjöfartsnäringens bidrag till kostnader för socialavgifter från 29 000 kr till 45 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft.

Enligt utskottets mening bör den fortsatta beredningen av utredningens förslag nu avvaktas. Utskottet avstyrker motion T39 yrkande 7.

När det gäller förslaget om skattelättnader vid försäljning av fartyg vill utskottet erinra om att ett återinförande av fartygsfonder skulle strida mot de principer som skattereformen vilar på. Enligt utskottets mening torde ändringar i företagsbeskattningen inte heller på något avgörande sätt förändra sjöfartens problem. Även i denna del bör regeringens fortsatta beredning av frågorna om sjöfartsnäringens konkurrenssituation nu avvaktas. Utskottet avstyrker även motion T40 yrkande 31.

Vägrafiken

Internalisering av vägrafikens externa effekter

Regeringen bedömer att vägrafikens kostnadsansvar bör utformas så att relationen mellan transporternas nytta och kostnader görs tydlig genom en rättvisande prissättning. På längre sikt bör samtliga samhällsekonomiska marginalkostnader täckas genom rörliga skatter och avgifter. Regeringen föreslår att ett första steg mot en full internalisering av de samhällsekonomiska marginalkostnaderna skall vara att med olika förändringar i skatte- och

avgiftsuttaget minska de största avvikelserna från en samhällsekonomiskt riktig prissättning av vägtransporterna.

Enligt regeringens mening är en fullständig tillämpning av marginalkostnadsprincipen för närvarande inte möjlig av olika skäl. EG-rätten föreskriver endast minimiskattenivåer på bensin och dieselolja, och den gemensamma marknaden medför att förutsättningarna för konkurrens mellan olika transportföretag inom EU ökar. Medlemsländerna måste därför i högre grad harmonisera sina skattesatser. Med hänsyn till skattenivåerna i våra grannländer innebär detta att det åtminstone på kort sikt föreligger vissa hinder för att införa en prissättning som tar full hänsyn till vägtrafikens externa effekter. Regeringens förslag till åtgärder bör därför ses dels i ett kortsiktigt perspektiv som utgår från nuvarande förhållanden, dels i ett långsiktigt perspektiv som innefattar pågående reformarbete inom EU och Sveriges långsiktiga mål för EU-samarbetet.

I motion T40 yrkande 19 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) anför att avvikelser från internationella nivåer inte nödvändigtvis behöver vara en nackdel för svensk transportnäring. Skärpta miljökrav kan tvärtom bidra till att vässa de svenska företagen inför en framtid när miljöhänsyn får allt större betydelse. Det är därför inget fel utan tvärtom en fördel om Sverige under en övergångstid – i väntan på skärpta internationella avtal – ligger ett par steg före utlandet när det gäller aktiv användning av ekonomiska styrmedel.

I motion T30 yrkande 6 av Mats Odell m.fl. (kd) anför att svensk åkerinäring i dagsläget har mycket höga kostnader internationellt sett när det gäller fordonsskatter och marknadspriset på diesel. Med hänsyn till att vi i sommar får fritt cabotage inom EU är det uppenbart att Sverige måste söka nya vägar för att nå de trafikpolitiska målen. En höjning av skatter och avgifter skulle leda till att svenska åkare konkurreras ut av utländska åkare. Den långsiktiga strategin bör utgå från EU-perspektivet och innebära att skattenivåer och regleringar anpassas till och beslutas på EU-nivå.

Enligt utskottets mening medför internationaliseringen av transportmarknaden att det finns vissa hinder för en fullt genomförd marginalkostnadsprissättning, och transportnäringens internationella konkurrenssituation kan medföra att avsteg måste göras från en i övrigt motiverad beskattning. Det är samtidigt viktigt att man vid utformningen av de svenska reglerna undviker att delta i en skattekonkurrens med andra länder och i stället väljer att gå steget före. Som regeringen anför är det också viktigt att hänsyn tas till de styreffekter som kan uppkomma om prissättningen inom Sverige blir alltför ojämn. Utskottet delar regeringens bedömning av dessa frågor och i någon mån även de synpunkter som motionärerna anför. Någon anledning till tillkännagivanden med en inriktning som motionärerna begär finns det emellertid inte, och utskottet avstyrker därför motionerna T30 yrkande 6 och T40 yrkande 19.

Lokala vägavgifter

I propositionen anför att de externa effekterna varierar särskilt kraftigt mellan tätort och landsbygd och att nivån på generella skatter och avgifter inom vägtrafiken bör bestämmas med hänsyn till effekterna för landsbygds-

trafiken. För att klara de särskilda prissättningsproblem som finns i tätorter fordras lokalt anpassade lösningar. Regeringen gör bedömningen att särskilda tätortsavgifter kan utgöra ett effektivt sätt att styra trafiken i dessa områden och har därför påbörjat ett arbete för att skapa det regelverk som krävs för införande av särskilda vägavgiftssystem. Regeringen anser också att den tekniska utvecklingen av sådana avgiftssystem bör stödjas. Med den rollfördelning i transportpolitiken som regeringen förordar måste det dock ankomma på de berörda kommunerna och regionerna att ta slutlig ställning till om och hur avgiftssystemen skall införas.

I motion T45 yrkande 5 av Per Westerberg m.fl. (m) anförs att ett genomförande av regionala miljöavgifter för t.ex. Göteborgsregionen skulle innebära att bilisterna tvingas subventionera kollektivtrafiken, vilket är oacceptabelt. Utredningen om Miljöstyrande vägavgifter bör enligt motionärerna avbrytas.

I motion T35 yrkande 6 av Olof Johansson m.fl. (c) anförs att de negativa effekter som uppstår genom trafiken i tätorter är ett nationellt problem som kräver ett ställningstagande. Inom ramen för de utredningsuppdrag som regeringen avser att lämna bör därför konflikten mellan nationellt högt ställda miljömål och det kommunala genomförandet analyseras.

I motion T40 yrkande 35 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) anförs att de särskilda problem som finns i de större tätorterna kräver lokalt anpassade lösningar. Det är angeläget att arbetet med ett regelverk som möjliggör införande av lokala vägavgifter bedrivs skyndsamt och att regeringen snarast återkommer med ett lagförslag och förslag om hur den tekniska utformningen av sådana system kan stödjas.

Utskottet delar regeringens bedömning av dessa frågor och avstyrker följaktligen motionerna T35 yrkande 6, T40 yrkande 35 och T45 yrkande 5.

Drivmedelsbeskattning

Regeringen bedömer att koldioxidskatten, energiskatten på bensin och energiskatten på dieselolja bör vara oförändrade i avvaktan på det pågående utredningsarbetet inom Trafikbeskattningsutredningen.

I propositionen anförs att Kommunikationskommittén har ansett att energiskatten bör användas som ett styrmedel för att minska sådana negativa externa effekter – förutom koldioxidutsläpp – som beror på trafikvolymen och att kommittén har beräknat de externa kostnaderna för bensindrivna personbilar till 1,80 kr per liter, vilket innebär att den nuvarande skatten avsevärt överstiger de beräknade externa kostnaderna vid landsvägstrafik. För att motsvara de externa kostnaderna för dieseldrivna personbilar krävs, enligt kommitténs beräkningar, att energiskatten på dieselolja höjs med 50 öre per liter. En sådan skattehöjning skulle dock inte innebära att de externa kostnaderna för tunga dieselfordon täcks. Regeringen anser för sin del att det bör följa av principerna för trafikens kostnadsansvar att skatter och avgifter tas ut på ett neutralt sätt så att snedvridande styreffekter undviks.

I motion T45 yrkande 15 av Per Westerberg m.fl. (m) anförs att bensinskatten bör sänkas med 25 öre per liter och idéerna om en årlig höjning av bensinskatten skrinläggas för att underlätta för hushållen. Dessutom bör

gränsen för reseavdraget sänkas till 6 000 kr och avdragsschablonen för resor höjas till 16 kr per mil.

I motion T40 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) anföras att de riktlinjer som regeringen redovisar och som innebär att ekonomiska styrmedel skall användas bör följas upp med konkreta åtgärder på kort sikt som innebär en förändring av de otillräckliga skatterna och avgifterna på trafikområdet (yrkande 17). De viktigaste energirelaterade skatterna skall utformas på ett logiskt, genomtänkt och enhetligt sätt. Motivet för energiskatten bör vara att främja en allmän hushållning och den bör utgå per kWh oberoende av användare, vara 7,5 öre i dag och successivt höjas till 20 öre år 2010. Koldioxidskatten bör höjas med 10 öre per kg och år till år 2010. Även skatterna på kärnkrafts- och elkraftsproduktion bör höjas (yrkande 20). Den 1 juli 1998 bör koldioxidskatten höjas med 10 öre per kg och energiskatten med 1 öre per kWh. Energiskatten på diesel bör dock höjas med ytterligare 12 öre per liter för att påbörja en utjämning mot bensinen (yrkandena 32–34).

I motion T26 delvis av Bo Nilsson (s) anföras bl.a. att vägtrafiken bör stå för sina kostnader bl.a. genom höjningar av bensin- och dieselskatten. Om man vill klara ett långsiktigt hållbart samhälle och därmed minska trafiksektorns utsläpp krävs att åtgärder som dessa genomförs.

En arbetsgrupp inom Regeringskansliet ser för närvarande över hela energibeskattningsystemet, och detta arbete beräknas komma att redovisas kring årsskiftet 1998/99. Utgångspunkten för denna översyn är en energiskattemodell som redovisats av Skatteväxlingskommittén i betänkandet Skatter, miljö och sysselsättning (SOU 1997:11). Vidare genomför Trafikbeskattningsutredningen en översyn av vägtrafikens samlade beskattning. Översynen har koncentrerats till att avse avvägningen mellan försäljningsskatt, fordonsskatt och energi- och koldioxidskatt i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö.

Utskottet delar regeringens bedömning att det pågående utredningsarbetet bör avvaktas innan ställning tas till frågor om mer genomgripande förändringar av drivmedelsbeskattningen. Utskottet avstyrker därför motionerna T26 delvis, T40 yrkandena 17 och 32–34 samt T45 yrkande 15 delvis.

När det gäller produktionsbeskattningen av el ger denna upphov till problem för den elintensiva industrin så länge förhållandena på elmarknaden är sådana att beskattningen leder till ökade kostnader för elanvändarna. Inom ramen för den översyn av energibeskattningen som pågår inom Regeringskansliet prövas därför i vilken takt beskattningen av el i produktionsledet skall avvecklas. I 1998 års ekonomiska vårproposition (1997/98:150 s. 175) har regeringen också föreslagit att produktionsbeskattningen på vattenkraftsproducerad el slopas den 1 januari 1999. Enligt utskottets mening är det inte aktuellt med någon höjning av produktionsskatterna på el, varför utskottet avstyrker även motion T40 yrkande 20.

Utskottet är inte berett att tillstyrka en sänkning av gränsen för reseavdraget eller en höjning av avdragsschablonen vid användning av egen bil i tjänsten och avstyrker därför även motion T45 yrkande 15 delvis.

I propositionen gör regeringen bedömningen att biobaserade drivmedel för fordonsdrift bör introduceras i den takt som det är möjligt och lämpligt. Regeringen avser att våren 1998 initiera ett projekt för att främja en regional satsning på biogasproduktion, distribution och lokala fordonsflottor för biogasdrift. Regeringen anser att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar noga bör följa utvecklingen vad gäller introduktion av biodrivmedel och om nödvändigt överväga och föreslå stimulansåtgärder för att upprätthålla en tillfredsställande introduktionstakt av drivmedel med en låginblandning av biobaserad alkohol eller etrar av alkohol. Vägverket bör vidare inom ramen för sitt sektorsansvar verka för att fortsatta satsningar på biobaserade drivmedel genomförs i begränsade fordonsflottor.

När det gäller beskattningen av biodrivmedel avser regeringen att inom ramen för den s.k. pilotprojektsbestämmelsen fortsätta att ge skattenedsättning för vissa alternativa drivmedel i enlighet med de riktlinjer som angavs i budgetpropositionen för år 1998.

I motion T44 yrkande 2 av Birgitta Hambræus (c) anförs att om företag skall våga bygga kretsloppssamhället och satsa på att bygga etanol- och metanolfabriker måste man kunna bedöma de villkor staten svarar för på lång sikt. Ett alternativ vore enligt motionären att staten gav så stora bidrag att produkterna kan bära beskattning. Ett annat sätt vore att man garanterade en skattebefrielse i 10 år.

Enligt utskottets mening genomför regeringen en målmedveten satsning på alternativa drivmedel i syfte att säkra ett tillräckligt underlag för en inhemsk produktion, och det framgår av propositionen att regeringen bedömer att introduktionen inletts på ett tillfredsställande sätt och att tillgången successivt kommer att öka. Vägverket skall följa uppbyggnaden och vid behov föreslå stimulansåtgärder för att upprätthålla uppbyggnadstakten. Utskottet ser mot denna bakgrund inte någon anledning till ett tillkännagivande till regeringen om behovet av åtgärder för att företag skall våga satsa på produktion av alternativa drivmedel. Utskottet avstyrker motion T44 yrkande 2.

Försäljningsskatt på personbilar

Regeringen anser att det för närvarande inte finns skäl att åter införa en generell försäljningsskatt på personbilar. Avsaknaden av ett etablerat system för indelning av fordon i trafiksäkerhetsklasser medför att en försäljningsskatt för närvarande inte kan differentieras i syfte att styra mot trafiksäkrare fordon. Sverige bör enligt regeringens mening därför verka för att ett sådant klassningssystem skyndsamt utarbetas inom EU. Miljöklasssystemet för fordon bör fortsatt utvecklas inom de ramar som ges av medlemskapet i EU.

Utskottet har inte någon erinran mot de bedömningar som regeringen redovisar.

Det kan här anmärkas att utskottet senare i vår kommer att behandla proposition 1997/98:140 Beskattning av elpannor och vissa andra punktskattefrågor som dels innehåller ett förslag om en treårig förlängning av den försäljningsskattebefrielse för elfordon som tillämpats under perioden 1996–

Fordonsskatt för personbilar

Regeringen gör bedömningen att fordonsskatten för bensin- och dieseldrivna personbilar bör vara oförändrad i avvaktan på Trafikbeskattningsutredningens slutbetänkande.

Kommunikationskommittén har ansett att fordonsskatten för bensindrivna personbilar av trafiksäkerhetsskäl bör vara enhetlig upp till en viktklass på 1 400 kg och däröver snabbare stigande än för närvarande. Syftet är att uppnå en jämnare viktfordelning av fordonsparken. Skatten för äldre dieseldrivna bilar bör höjas medan den bör sänkas för nyare. Trafikbeskattningsutredningen har i sitt första delbetänkande ansett att en enhetsskatt bör införas av förenklingsskäl och att den bör vara 1 100 kr per år för bensindrivna bilar och 4 200 kr per år för dieseldrivna bilar. Det saknas enligt utredningen skäl att bibehålla en efter tjänstevikt beroende fordonsskatt.

Regeringen delar Trafikbeskattningsutredningens bedömning att det saknas skäl att tillämpa en efter tjänstevikt differentierad fordonsskatt på personbilar. Skillnaden mellan olika personbilsmodeller när det gäller vägslitage är obetydlig, och skatten är inte heller utformad med hänsyn till miljö eller trafiksäkerhet. Enligt regeringens uppfattning saknas för närvarande tillräckligt underlag för att förändra fordonsskatterna så att de i första hand tar sikte på att åstadkomma ett system som främjar ett säkert och ekologiskt hållbart transportsystem. Med hänsyn härtill, och då fordonsskatterna också till viss del har koppling till de energiskatter som är föremål för översyn, är regeringen inte nu beredd att föreslå några förändringar i fordonsskattesystemets grundläggande uppbyggnad.

När det gäller förslagen om en utjämning mellan äldre och nyare dieselpersonbilar vill regeringen inte nu ta ställning till denna fråga eftersom det pågår ett utredningsarbete inom Trafikbeskattningsutredningen.

I motion T35 yrkande 14 av Olof Johansson m.fl. (c) anfördes att den stora mängden äldre dieseldrivna personbilar som importerats och inregistrerats samt miljöegenskaperna hos dieseldrivna personbilar gör att det är angeläget att förändra fordonsskatten för dessa. Fordonsskatten bör höjas för äldre personbilar och sänkas för nyare fordon. Dock måste fördelningspolitiska skäl vägas in vid en omfördelning av fordonsskatten för dessa personbilar.

Utskottet kan instämma i de bedömningar som regeringen redovisat och anser således också att Trafikbeskattningsutredningens arbete bör avvaktas även när det gäller frågan om en utjämning av fordonsskatten mellan äldre och nyare dieselpersonbilar. Utskottet avstyrker motion T35 yrkande 14.

Fordonsskatt för bussar

Regeringen anser att fordonsskattesystemet för bussar bör omarbetas med sikte på att nå en internalisering och att förändringen bör träda i kraft från den 1 januari 1999. Fordonsskatten för bussar är enligt regeringen betydligt lägre än för andra tunga fordon. I samband med att kilometerskatten avskaf-

fades slopades huvuddelen av fordonsskatten för bussar. Anledningen härtill var en önskan att kompensera bussarna eftersom kostnadsökningen, till följd av hög bränsleförbrukning, särskilt skulle drabba de bussar som används i kollektivtrafik inom tätort. Före övergången till dieseloljeskatt var fordonsskatten på dieseldrivna bussar 14 705 kr per år för de tyngsta bussarna. Den högsta skattesatsen för dieseldrivna bussar med en skattevikt över 3 000 kg är för närvarande 1 545 kr per år. Fordonsskatten för tyngre bussar är alltså mycket låg jämfört med skatten på tyngre lastbilar.

Regeringen föreslår att den långväga busstrafiken släpps fri på de sträckor där den tidigare varit begränsad av hänsyn till konkurrensen med järnvägstrafiken. En förutsättning för att detta skall kunna ske bör dock enligt regeringens uppfattning vara att busstrafikens externa effekter vid landsvägstrafik internaliseras så att denna trafik, liksom järnvägstrafiken, belastas med de trafikberoende samhällsekonomiska kostnader den förorsakar.

I propositionen anförs att en fullständig internalisering av de samhällsekonomiska marginalkostnaderna vid landsvägstrafik enligt Kommunikationskommitténs beräkningar skulle fordra en höjning av energiskatten på dieselolja med 50 öre per liter samt en höjning av fordonsskatten för större bussar (60 platser eller mer) till närmare 50 000 kr per år. Nya beräkningar från SIKA avseende vägnedbrytningen visar att behovet av skattehöjning för en buss i denna kategori kan reduceras till ca 22 000 kr per år. Regeringen anser att fordonsskattesystemet för bussar bör omarbetas med sikte på att nå en fullständig internalisering enligt SIKAs beräkningar och att förändringen bör träda i kraft från den 1 januari 1999. Skattesystemet bör därvid utformas på samma sätt som fordonsskatten för tunga lastbilar med olika skatteklasser beroende på vikt och axelkonfiguration. Den närmare utformningen av systemet för fordonsskatten för bussar bör dock bli föremål för utredning inom Regeringskansliet. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med förslag i denna del.

Kommitténs förslag till skattehöjningar har beräknats leda till en kostnadsökning för den långväga busstrafiken på ca 10 %. Med tanke på att den fordonsskattenivå som regeringen förordar uppgår till mindre än hälften av kommitténs förslag bör kostnadsökningen inom busstrafiken bli avsevärt lägre. Bussföretagens sammantagna kostnads- och intäktsbild bör också enligt regeringen påverkas positivt av den nya marknad som öppnas genom avskaffandet av skadeprovningen gentemot järnvägstrafiken. Regeringen bedömer därför att förslagen sammantagna kommer att påverka utbudet av långväga busstrafik positivt. För att motverka kostnadsökningar inom lokal och regional busstrafik bör berörda landsting och kommuner kompenseras genom en höjning av de generella statsbidragen.

I motion T45 yrkande 16 av Per Westerberg m.fl. (m) hemställer motionärerna att den redovisade skattehöjningen avvisas. Enligt motionärerna har regeringen hänvisat frågan om en dieselskattehöjning till fortsatt utredning och därmed ökat osäkerheten om omfattningen av de nya skatter som skall läggas på busstrafiken. Motionärerna föreslår att den redovisade höjningen av fordonsskatten för bussar avvisas i avvaktan på utredningens resultat.

I motion T30 yrkande 5 delvis av Mats Odell m.fl. (kd) avvisas såväl den redovisade fordonsskatteshöjningen för bussar som den slopade begränsningen av busstrafikens möjligheter att konkurrera med järnvägen.

Utskottet delar regeringens bedömning att en höjning av fordonsskatten för bussar till en nivå som bättre svarar mot samhällets marginalkostnader är motiverad och att den tillsammans med de ökade konkurrensmöjligheterna kan ge positiva effekter. Utskottet har således inte någon invändning mot den planerade skatteshöjningen och avstyrker därför motionerna T30 yrkande 5 delvis och T45 yrkande 16.

Fordonsskatt och vägavgift för lastbilar

Enligt regeringens bedömning bör fordonsskatten på lastbilar för närvarande inte bli föremål för andra ändringar än de som nyligen beslutats med anledning av Sveriges anslutning till avtalet om uttag av vägavgift för vissa tunga fordon på vissa vägar. Regeringen bedömer att den ändring av fordonsskatten som nyligen beslutats med anledning av propositionen Vägavgift för vissa tunga fordon (prop. 1997/98:12, bet. 1997/98:SkU7) är nödvändig för att inte försämra konkurrensvillkoren för svenska åkare. Någon höjning av fordonsskatten för tunga lastbilar föreslås därför inte i nuläget.

I ett längre perspektiv är det dock enligt regeringens mening viktigt att Sverige prioriterar det arbete som pågår med att ta fram ett nytt direktiv om fordonsskatt, vägtullar och vägavgifter. Sverige kan härigenom påverka den framtida utformningen av fordonsskatter och vägavgifter inom gemenskapen. Sveriges deltagande i vägavgiftssystemet kan betraktas som ett första steg att internalisera de externa effekterna från den utländska tunga trafiken. Systemet undanröjer också hinder för varuflödet genom att olika avgifter inte längre måste erläggas i de olika länderna. Det bör dock enligt vad som anförs i propositionen påpekas att systemet i fråga bör utvecklas och på sikt ersättas av system för elektronisk debitering av vägavgifter. Regeringen anser att det är mycket angeläget att verka för att ett gemensamt och utvecklat system för trafikavgifter införs inom EU.

I motion T45 yrkande 8 av Per Westerberg m.fl. (m) anförs att Sverige inom ramen för EU bör verka för en harmonisering av regler om avgifter och skatter. Vägavgiftssystemet för vissa lastbilar bör utformas så att svensk transportnäring inte missgynnas. Systemet bör omedelbart förändras.

Enligt utskottets mening har övergången från fordonsskatt till vägavgifter för vissa tunga fordon genomförts för att eliminera ett allvarligt hinder för de svenska åkarnas möjlighet att konkurrera inom Europa. De flesta åkare som använder sitt fordon utanför Sverige slipper nu erlägga vägavgifter i Danmark, Tyskland etc., och detta har uppnåtts utan någon egentlig ökning av det svenska skatteuttaget. Som regeringen anför bör vägavgifterna ses som ett första steg i att internalisera de externa effekterna från den utländska tunga trafiken, och det är nu viktigt att Sverige prioriterar det arbete som pågår med att ta fram ett nytt direktiv om fordonsskatt, vägtullar och vägavgifter. Sverige kan härigenom påverka den framtida utformningen av fordonsskatter och vägavgifter inom gemenskapen och verka för en utveckling av vägavgiftssystemet i önskvärd riktning, vilket bl.a. torde innebära en ökad

harmonisering av skatterna. Utskottet instämmer med det anförda i de bedömningar som regeringen gör. Utskottet ser dock inte någon anledning till ett tillkännagivande i enlighet med motionärernas önskemål och avstyrker därför motion T45 yrkande 8.

Bilförmånsbeskattningen

I motion T39 yrkande 8 av Gudrun Schyman m.fl. (v) anføres att förmånstagarens marginalkostnad bör minst uppgå till drivmedelskostnaden, att hela förmånsvärdet bör vara avgiftsgrundande och att resor mellan bostad och arbetsplats inte heller i framtiden bör vara avdragsgilla för den som har förmånsbil. Bilförmånerna måste ses över för att kunna införlivas med de miljömål och internaliseringsprinciper som propositionen talar om.

Enligt utskottets mening har bilförmånsbeskattningen numera en i huvudsak välavvägd utformning. Bl.a. har ändringar genomförts som ger en ur miljösynpunkt bättre utformning genom att förmånstagaren i princip själv skall stå för kostnaderna för drivmedel för privatkörning. Utskottet är inte berett att tillstyrka några ändringar av dessa regler och avstyrker därför motion T39 yrkande 8.

En EU-strategi för vägtrafiken

I propositionen anføres att Sverige inom EU bör verka för en rättvisande prissättning på vägtransporter, användning av ekonomiska styrmedel för att främja införande av bättre bränslekvaliteter, en förändring av EG:s regler för bränslebeskattning så att permanent användning av biobaserade drivmedel underlättas samt för en reformerad lagstiftning och ökade möjligheter att använda ekonomiska styrmedel för att gynna utvecklingen och introduktionen av miljövänliga och trafiksäkra fordon. System för miljö- och trafiksäkerhetsklassning av fordon bör vidare utvecklas.

I motion T40 yrkande 18 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) anføres att arbetet med att undanröja internationella hinder för att använda ekonomiska styrmedel i större skala kan snabbas upp genom att majoritetsbeslut om miniminivåer för miljöstyrande skatter och avgifter införs inom EU.

Utskottet har ingen erinran mot den av regeringen angivna EU-strategin för vägtrafiken.

När det gäller frågan om majoritetsbeslut om miljöskatter har denna varit aktuell under förhandlingarna om Amsterdamfördraget. Riksdagen har vid sitt ställningstagande inför regeringskonferensen intagit en avvaktande hållning i denna fråga, och det har under förhandlingarna också visat sig svårt att få gehör för en sådan förändring. Som framgår av proposition 1997/98:58 Amsterdamfördraget har Sverige tillsammans med flera andra stater visat en relativt stor öppenhet när det gäller att diskutera en övergång till kvalificerad majoritet i syfte att förbättra effektiviteten i rådets beslutsfattande, men man har ansett att undantag dock bör göras för vissa frågor som ligger nära nationalstatens kärna, bl.a. skatter. Enligt utskottets mening finns det skäl att vidhålla en avvaktande inställning i denna fråga. Utskottet avstyrker motion T40 yrkande 18.

På skatteutskottets vägnar

Lars Hedfors

I beslutet har deltagit: Lars Hedfors (s), Anita Johansson (s), Sverre Palm (s), Karl Hagström (s), Karl-Gösta Svenson (m), Lisbeth Staaf-Igelström (s), Rolf Kenneryd (c), Björn Ericson (s), Carl Fredrik Graf (m), Karin Pilsäter (fp), Inger Lundberg (s), Per Rosengren (v), Ulla Wester (s), Jan-Olof Franzén (m), Ronny Korsberg (mp), Holger Gustafsson (kd) och Carl Erik Hedlund (m).

Avvikande meningar

1. Banavgifter, m.m.

Karin Pilsäter (fp) anför:

Folkpartiet anser att man redan nu bör avvisa förslaget om energi- och koldioxidskatt på bränsle som används för järnvägsändamål. Det skulle slå hårt mot de få andra aktörer än SJ som kör tåg. Inte minst trafiken på Inlandsbanan skulle hotas. Även SJ drabbas av denna pålaga på de sträckor där det inte finns eldrift. Risker är stora att konkurrensförhållandet mellan lastbil och tåg tappar över till förmån för lastbil.

2. Luftfarten

Per Rosengren (v) anför:

Sverige skall fungera som starkt påtryckande i miljö- och transportfrågor i EU. Förutom att driva frågan om en generell skattebefrielse för biobränsle finns flera andra förslag som diskuteras i olika instanser i EU där Sverige aktivt bör arbeta för genomförande. Vänsterpartiet har tidigare motionerat om miljödifferenterade landningsavgifter för flyget och menar att regeringen inom EU skall vara pådrivande vid utvecklingen av mer miljörelaterade åtgärder och skatter vad gäller flyget.

Riksdagen bör med bifall till motion T39 yrkande 11 som sin mening ge regeringen det anförda till känna.

3. Luftfarten

Ronny Korsberg (mp) anför:

Det är ytterst olyckligt att flyget sannolikt är det trafikmedel som betalar minst av alla för sina externa miljökostnader, eftersom flygbränsle är befriat från både energiskatt och koldioxidskatt. Regeringen hänvisar till regler för

internationell luftfart i ICAO (FN-organet International Civil Aviation Organization) och till EG:s mineraloljedirektiv som gäller all yrkesmässig flygtrafik.

Det är enligt Miljöpartiets mening på alla sätt absurt att det trafikslag som har den överlägset största miljöpåverkan och dessutom mer än andra anlitas av kunder som borde ha råd att betala för sig på det här sättet i internationella konventioner befrias från skyldigheten att göra rätt för sig. Det måste vara en prioriterad uppgift för svensk transport- och skattepolitik att få till stånd en ändring i dessa konventioner.

I avvaktan på att en ändring kommer till stånd måste dock Sverige pröva möjligheterna att på andra sätt än genom skatt på flygbränsle låta flyget betala för sina miljökostnader. Det gäller både det inrikesflyg och utrikesflyg som anlöper Sverige.

En sådan internalisering bör kunna tas ut på start- och landningsavgifterna vid användande av svenska flygplatser. Det bör vara möjligt att utforma landningsavgifterna så att de internaliserar kostnaden för de utsläpp som sker inte bara i flygplatsens omedelbara närhet utan under hela resvägen över svenskt territorium till eller från en svensk flygplats. Sådana avgifter vore inte konkurrenssnedvridande, eftersom det drabbar allt flyg lika. De kan inte heller kringgå genom tankning utomlands.

Riksdagen bör med bifall till motion T40 yrkande 29 hos regeringen begära förslag som innebär att sådana landningsavgifter införs.

4. Sjöfarten

Per Rosengren (v) anför:

Svensk sjöfart befinner sig i dag i en besvärlig situation. För att kunna konkurrera under svensk flagg måste näringen ha liknande skatteregler och regler för sociala avgifter för sjöfarten och samma förmåner när det gäller finansiering av nybyggnation av fartyg som andra EU-länder. Sjöfarten är, rätt skött, vårt energisnålaste och miljövänligaste transportslag. När sjöfarten jämförs med andra transportslag måste dessa aspekter vägas in. Med tanke på de miljöfördelar som finns med sjöfarten gentemot vägtrafiken borde även sjöfarten få en mer positiv behandling än vad som nu är fallet.

När det gäller sjöfartens konkurrensförutsättningar väntar regeringen på den pågående utredningen om sjöfartens struktur och kapitalsituation, men i direktiven till denna sägs uttryckligen att utredaren inte får lägga förslag i skattefrågor. Detta är en betydande begränsning.

I utredningens första betänkande (SOU 1997:171) konstateras att det naturliga och snabbaste sättet att skapa likvärdiga konkurrensvillkor är att i Sverige genomföra förändringar av beskattning och sociala avgifter av liknande slag som har beslutats i t.ex. Holland och Norge. Men eftersom detta förutsätter ändringar i skattelagstiftningen, och sådana förslag inte får läggas i denna utredning, föreslås i stället höjt rederistöd. Denna begränsning av förslagsmöjligheter innebär att frågan inte kan utredas ordentligt.

För att få en övergripande och heltäckande översyn av möjligheter och åtgärder för att förbättra den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft krävs att direktiven tillåter detta. Direktiven bör därför ändras.

Det anförda bör riksdagen med bifall till motion T39 yrkande 7 som sin mening ge regeringen till känna.

5. Internalisering av vägtrafikens externa effekter

Karl-Gösta Svenson, Carl Fredrik Graf, Jan-Olof Franzén och Carl Erik Hedlund (alla m) anför:

Sverige har en av de äldsta lastbilsflottorna i Europa och bränslekostnaden tillhör de absolut högsta i Europa. Åkerinäringen är utsatt för mycket hård priskonkurrens. Höga investeringskostnader, låga fraktpriser och höga skatter leder till att svenska åkerier konkurreras ut av utländska åkare. Branschen är en utpräglad småföretagsbransch där närmare 60 % av företagen endast har en bil. Ofta är dessa företag lokaliserade utanför tätorterna och bidrar i stor utsträckning till att hålla hela Sverige levande.

När konkurrensen inom EU släpps helt fri i sommar är det viktigt att den svenska åkerinäringen har möjlighet att möta konkurrensen i Sverige och att näringen dessutom kan konkurrera aktivt om transporterna inom hela EU. En grundläggande förutsättning är därför att de svenska skattereglerna verkligen erbjuder den svenska transportnäringen konkurrensneutrala villkor. Det är mot denna bakgrund inte möjligt att utsätta transportnäringen för ökade belastningar, och det är viktigt att Sverige inom ramen för EU verkar för att en harmonisering av regler, avgifter och skatter kommer till stånd så att reglerna och regeltillämpningen blir densamma i medlemsländerna. En fortlöpande harmonisering av avgifter, regler och skatter bör således eftersträvas.

Det anförda bör riksdagen med anledning av motion T30 yrkande 6 som sin mening ge regeringen till känna.

6. Internalisering av vägtrafikens externa effekter

Ronny Korsberg (mp) anför:

Miljöpartiet delar inte regeringens uppfattning att avvikelser från internationellt tillämpade skatter och avgifter med nödvändighet måste vara negativa för svenskt näringsliv och transportföretag. Skärpta miljökrav kan tvärtom bidra till att vässa de svenska företagen inför en framtid när miljöhänsyn får en allt större betydelse. Det gäller också transportföretagen. Det blir allt vanligare att företag miljöcertifierar hela sin produktcykel från råvara till slutanvändning hos konsumenten. Då är också transporterna en viktig del, som kommer att utsättas för allt större krav på miljöanpassning. Det land som i framtiden kan erbjuda kretsloppsanpassade transportsystem och företag kommer att ha en stor konkurrensfördel. Det är därför inget fel utan tvärtom en fördel om Sverige under en övergångstid, i väntan på skärpta internationella avtal, ligger ett eller ett par steg före utlandet när det gäller aktiv användning av ekonomiska styrmedel i transportpolitiken.

7. Internalisering av vägtrafikens externa effekter

Holger Gustafsson (kd) anför:

Sverige kan inte besluta om åtgärder isolerat från EU och övrig omvärld, till viss del beroende på olika direktiv, men i ännu högre grad beroende på den ekonomiska verkligheten. Exempelvis har svensk åkerinäring i dagsläget mycket höga kostnader internationellt sett när det gäller fordonsskatter och marknadspriset på diesel (främst beroende på energiskatten). Sett i relation till att vi i sommar kommer att få fritt cabotage inom EU är det uppenbart att Sverige måste söka nya vägar för att uppnå de trafikpolitiska målen.

Om vi i Sverige isolerat skulle göra den svenska åkerinäringens ryggsäck ännu tyngre i syfte att få mindre miljöslitage från vägtrafiken så skulle det enda konkreta resultatet bli att svenska företag konkurreras ut av utländska åkare som kan erbjuda billigare transporttjänster i Sverige. Vi har tyvärr anledning att tro att dessa utländska företag inte kommer att köra på diesel av miljöklass 1. Tankar man t.ex. i Köpenhamn kan man komma långt norrut i Sverige på en tank. Slutresultatet blir att svenskt näringsliv skadas, det blir mindre skatteintäkter och sämre miljö.

Vi hemställer därför att den långsiktiga strategin skall vara att EU-perspektivet skall vara grundläggande och att skattenivåer och regleringar måste anpassas och beslutas på EU-nivå. Här är regeringens blockering mot majoritetsbeslut när det gäller miniminivåer för miljöskadliga utsläpp obegriplig och förödande.

Det anförda bör riksdagen med bifall till motion T30 yrkande 6 som sin mening ge regeringen till känna.

8. Lokala vägavgifter

Karl-Gösta Svenson, Carl Fredrik Graf, Jan-Olof Franzén och Carl Erik Hedlund (alla m) anför:

Skattepolitiken och transportpolitiken kan i hög grad medverka till att förverkliga målet samhällsekonomisk effektivitet. Inriktningen på det politiska arbetet måste vara att valet av transportmedel skall ligga hos den enskilde medborgaren eller det enskilda företaget. En fortsatt avreglering är av stor betydelse för att människor skall kunna besluta om vilken transportlösning som är lämpligast för att tillgodose deras behov.

Den skattepolitik som regeringen för leder till att människors möjligheter att välja olika transportlösningar försvåras. Detta gäller särskilt om regionala miljöavgifter införs. Förslaget om differentierade bilavgifter är en ny ensidig pålaga på bilismen. 50 % av transportererna sker i dag i tätorter med mer än 25 000 invånare. I Kommunikationskommittén lades förslag om regionala miljöavgifter. Avsikten var att dessa avgifter skulle bestämmas av sådant som trafikstockningar, miljöpåverkan och buller. Efter beräkningar visade

det sig att den kostnad som dominerade var den tid som går åt för att sitta i en trafikkö. Regeringen förefaller utgå från att denna kötid kan räknas som ett nytt skatteobjekt. Moderata samlingspartiet har varnat för de negativa konsekvenserna av ett sådant system.

Ett genomförande av regionala miljöavgifter skulle för t.ex. Göteborgs-regionen innebära att bilisterna tvingas subventionera kollektivtrafiken. Detta är inte acceptabelt. Utredningen Miljöstyrande vägavgifter bör avbrytas.

Det anförda bör riksdagen med bifall till motion T45 yrkande 5 som sin mening ge regeringen till känna.

9. Lokala vägavgifter

Rolf Kenneryd (c) anför:

Jag delar regeringens slutsatser om att utformningen av trafikens kostnadsansvar är en mycket viktig transportpolitisk fråga. Principen bör vara att skatter och avgifter utformas så att transporternas inverkan på andra trafikanter vägs in på ett riktigt sätt i transportbesluten. En samhällsekonomiskt grundad marginalkostnadsprissättning är ett grundläggande styrmedel i transportpolitiken.

Regeringen föreslår att kostnadsansvaret skall baseras på sådana trafikförhållanden som är representativa för landet som helhet och att prissättningsproblem som är utmärkande för vissa speciella trafikförhållanden eller begränsade områden skall behandlas i särskild ordning. Bakgrunden till detta är de utredningar som gjordes av Kommunikationskommittén och där man fann att de externa effekterna varierar kraftigt mellan tätort och landsbygd. Nivån borde med detta som utgångspunkt sättas med hänsyn till effekterna för landsbygdstrafiken eftersom denna trafik i princip bär sina externa kostnader.

I detta sammanhang anför regeringen att särskilda tätortsavgifter kan utgöra ett effektivt sätt att styra trafiken i dessa områden, samt att man påbörjat ett arbete för att skapa ett regelverk för införande av särskilda vägavgiftssystem. Införande av vägavgiftssystem skall vara frivilligt för dessa orter.

Även om jag i stora delar instämmer med regeringens slutsatser finns det risker med detta resonemang. Regeringen skjuter besvärliga miljö- och transportpolitiska beslut ifrån sig och hänvisar till andra beslutsnivåer. Statsmakten har det övergripande ansvaret för att nedbringa de negativa miljöeffekterna inom olika områden. Att i det läget endast skjuta över ansvaret för genomförande till andra nivåer riskerar att leda till att ingenting görs. De negativa effekter som uppstår genom trafiken i tätorter är inte endast ett lokalt problem, det är även ett nationellt problem.

Jag förordar inte nu en rättighet för statsmakten att för vissa områden föreskriva om miljöavgifter. Men jag vill i sammanhanget peka på den problematik som förslagen ger upphov till. Inom ramen för de utredningsuppdrag som regeringen föreslås få bör konflikten mellan nationellt högt ställda miljömål och det kommunala genomförandet analyseras.

Det anförda bör riksdagen med bifall till motion T35 yrkande 6 som sin mening ge regeringen till känna.

1997/98:SkU2y

10. Lokala vägavgifter

Ronny Korsberg (mp) anför:

Miljöpartiet delar regeringens uppfattning att generella skatter och avgifter inom vägtrafiksektorn bör anpassas till förhållandena för landsbygdstrafiken. För att klara de särskilda problem som finns i framför allt de större tätorterna krävs lokalt anpassade lösningar. Det är bra att regeringen påbörjat ett arbete för att skapa det regelverk som krävs för införande av särskilda vägavgiftssystem. Det är angeläget att arbetet bedrivs skyndsamt och att regeringen snarast återkommer med lagförslag och förslag om hur den tekniska utvecklingen av sådana avgiftssystem kan stödjas. Jag instämmer i att berörda kommuner och regioner skall ta slutlig ställning till om och hur avgiftssystemen skall införas. Regelverket bör vara så öppet som möjligt så att olika tekniska lösningar (vägtullar, elektroniska debiteringssystem, m.m.) möjliggörs.

Det anförda bör riksdagen med bifall till motion T40 yrkande 35 som sin mening ge regeringen till känna.

11. Drivmedelsbeskattnig

Karl-Gösta Svenson, Carl Fredrik Graf, Jan-Olof Franzén och Carl Erik Hedlund (alla m) anför:

Bilen står för 69 % av alla persontransporter som genomförs i Sverige räknat i personkilometer. Rekreatiönsresorna utgör drygt en tredjedel. Arbetsresor och inköpsresor utgör en knapp femtedel vardera. Det är också tydligt att familjer med barn har de högsta drivmedelsutgifterna, ett mönster som gäller hela landet.

För många människor är bilen av avgörande betydelse för att de vardagliga transporter skall kunna lösas på ett effektivt sätt till rimliga kostnader. Det finns dock en oroväckande tendens att bilen i allt högre utsträckning används som en skattebas. Regeringen anför i propositionen att Trafikbeskattningsutredningen (TBU) har i uppdrag att göra en översyn av vägtrafikens samlade beskattning.

För att redan nu underlätta för hushållen föreslår vi att bensinskatten sänks med 25 öre. Dessutom bör gränsen för reseavdraget sänkas till 6 000 kr och avdrag medges med 16 kr per mil. Vi avvisar vidare bestämt alla idéer om en fortsatt årlig ökning av bensinskatten med 10 öre som framförts av bl.a. Kommunikationskommittén.

Det anförda bör riksdagen med bifall till motion T45 yrkande 15 som sin mening ge regeringen till känna.

Ronny Korsberg (mp) anför:

Mot bakgrund av hur energiskt regeringen på många ställen i propositionen pläderar för användningen av ekonomiska styrmedel, är det tragiskt att den i praktiken nästan inte föreslår några förändringar alls av de nuvarande helt otillräckliga skatterna och avgifterna på trafikområdet!

Vi i Miljöpartiet kan tyvärr inte tolka detta på annat sätt än att regeringens uttalade intresse för ett miljöanpassat transportsystem, liksom för en ekologisk omställning över huvud taget, mest är löst prat och till intet förpliktigande fraser. Så fort en mållkonflikt uppstår, prioriterar regeringen fortfarande kortsiktiga ekonomiska intressen före miljön. Den transportpolitiska propositionen hade varit ett utmärkt tillfälle att följa upp de goda riktlinjer för ett miljöanpassat transportsystem, som onekligen finns i propositionen, med konkreta åtgärder på kortare sikt, som visade att man menar allvar.

Miljöpartiet har lagt fram förslag om en långsiktig plan som innebär att höjda skatter på energi och miljöutsläpp växlas mot sänkta skatter på arbete. De viktigaste energirelaterade skatterna skall utformas på ett logiskt, genomtänkt och enhetligt sätt. Dagens energirelaterade skatter är ett delvis osystematiskt lapptäcke av olika skatteslag, skilda skattenivåer, undantag och nedsättningar. Det beror på att det växt fram under lång tid delvis som resultat av politiska kompromisser och under hänsynstagande till olika särintressen. Det gör att det t.ex. kan finnas stora skillnader mellan hur ett visst energislag beskattas när det används i transportsektorn, jämfört med när det används av hushållen eller i industrin.

Motiven och sättet att beräkna den energiskatt som i dag tas ut med varierande belopp på både fossila bränslen och elektricitet behöver preciseras. Motivet för energiskatten bör vara att befrämja en allmän hushållning med energiresurser oavsett energislag och användningsområde. Att det finns en sådan allmän energiskatt, som är oberoende av graden av farliga miljöutsläpp, blir viktigt i en framtid när energiförsörjningen till allt större del bör baseras på förnyelsebara och miljövänliga energislag. Eftersom även tillgången på sådan energi är begränsad blir det nödvändigt att hålla nere den allmänna energiförbrukningen, vilket bör vara en av energiskattens uppgifter. Energiskatten garanterar därmed också att det finns en långsiktig skattebas i energiförbrukningen även den dag när den i huvudsak grundas på förnyelsebara och miljövänliga energislag.

Med hänsyn till syftet med skatten bör den utgå som en enhetlig skatt per kWh oberoende av energislag och användare. Som utgångspunkt för skatten kan t.ex. väljas dagens nivå för energiskatten på eldningsolja, ca 7,5 öre per kWh. Den föreslås preliminärt höjas med 1 öre per kWh varje år så att den når nivån 20 öre per kWh år 2010. Energiskatten för olika energislag och användningsområden får successivt konvergera mot denna enhetliga skattenivå. Motivet med energiskatten gör att den del av energiskatterna på drivmedel som egentligen är till för att bekosta vägväsendet, ersätta vid vägolyckor, m.m. bör brytas ut från energiskatten och ges en särskild beteck-

ning, t.ex. vägkostnadsansvar. Koldioxidskatten bör höjas generellt med 10 öre per kg koldioxid från den 1 juli 1998.

Detta medför, inklusive moms, en skattehöjning på bensin med ca 40 öre per liter. För dieselolja tillkommer att den del av energiskatten som egentligen är till för att täcka kostnader för vägväsendet, trafikolyckor, m.m., är väsentligt lägre (nära två kronor per liter) jämfört med motsvarande del för bensin. Denna skatteskillnad gentemot bensin skall successivt tas bort genom extra höjningar av energiskatten på diesel. Den 1 juli 1998 bör således energiskatten på dieselolja höjas med 12 öre per liter utöver ovannämnda generella höjningar. Skatten på dieselolja kommer därmed att öka med ca 55 öre per liter inklusive moms eller med ca 41 öre per liter exklusive moms.

Riksdagen bör med anledning av motion T40 yrkandena 17, 20 och 32–34 hos regeringen begära ett förslag i enlighet med det anförda.

13. Fordonsskatt för personbilar

Rolf Kenneryd (c) anför:

Det är angeläget att fordonsskatten för dieseldrivna personbilar förändras så att större vikt läggs vid bilens miljöegenskaper. I förhållandet mellan fordonsskatt på nyare och äldre dieseldrivna personbilar finns det betydande orättvisor. Regeringen lämnar i propositionen inte några förslag till ändrade fordonsskatter och hänvisar till att en utredning överväger frågan.

Den stora mängd äldre dieseldrivna personbilar som importerats och inregistrerats samt miljöegenskaperna hos dieseldrivna personbilar gör att det är angeläget att förändra fordonsskatten för dessa. Fordonsskatten bör höjas för äldre dieseldrivna personbilar och sänkas för nyare fordon. Dock måste fördelningspolitiska skäl vägas in vid en omfördelning av fordonsskatten för dessa personbilar.

Det anförda bör riksdagen med bifall till motion T35 yrkande 14 som sin mening ge regeringen till känna.

14. Fordonsskatt för bussar

Karl-Gösta Svenson, Carl Fredrik Graf, Jan-Olof Franzén och Carl Erik Hedlund (alla m) anför:

Busstrafiken står för ca 75 % av kollektivtrafiken i länstrafikbolagens regi och betalas till hälften av resenärerna och i genomsnitt till hälften med skattemedel. Den långväga busstrafiken är alltmer populär och expanderar mycket snabbt. Det är därför positivt att den långväga busstrafiken nu avregleras, även om förslaget inte är fullständigt.

Förslaget om höjd fordonsskatt på bussar bör dock avvisas. Regeringen har förpassat förslaget om en höjd dieselskatt till en utredning inom Regeringskansliet. Osäkerheten har därmed ökat om omfattningen av de nya skattepålagor som regeringen sammantaget tänker lägga på busstrafiken. Vi föreslår därför att riksdagen genom ett tillkännagivande till regeringen klargör att

någon höjning av fordonsskatten på bussar inte bör genomföras utan att utredningens resultat nu bör avvaktas.

1997/98:SkU2y

Med det anförda tillstyrks motion T45 yrkande 16.

15. Fordonsskatt för bussar

Holger Gustafsson (kd) anför:

Regeringen har för avsikt att höja fordonsskatten för bussar och samtidigt avskaffa skadlighetsprövningen mellan bussar och järnväg. Syftet är att öka träffsäkerheten för transportslagens kostnadsansvar.

Det finns en uttalad politisk vilja att gods skall överföras från lastbil till järnväg, främst av miljöskäl. Men för att detta skall bli möjligt är det i första hand organisatoriska åtgärder på järnvägssidan som måste till. Kostnaden för att transportera gods på tåg är redan i dag konkurrenskraftig gentemot lastbilen. Att järnvägen under många år har tappat godsandelar beror främst på en bristande kundorientering som i sin tur bottnar i monopolställningen till följd av den nuvarande regeringens återreglering. Liknande invändningar kan göras mot regeringens förslag om sänkta banavgifter och planerna på en dieselbeskattning av järnvägstrafiken.

Det är mot denna bakgrund nödvändigt att regeringen återkommer till riksdagen med ett heltäckande förslag som bygger på hållbara beräkningar och en genomtänkt internaliseringsmodell i syfte att skapa en prissättning av transporttjänster för både personer och gods som styr marknads efterfrågan till miljövänliga, energisnåla och effektiva transporter. I avvaktan på detta förslag kan varken regeringens planer på en höjning av fordonsskatten på bussar eller den avskaffade skadlighetsprövningen tillstyrkas.

Riksdagen bör med anledning av motion T30 yrkande 5 delvis som sin mening ge regeringen det anförda till känna.

16. Fordonsskatt och vägavgift för lastbilar

Karl-Gösta Svenson, Carl Fredrik Graf, Jan-Olof Franzén och Carl Erik Hedlund (alla m) anför:

Sverige har en av de äldsta lastbilsflottorna i Europa och bränslekostnaden tillhör de absolut högsta i Europa. Åkerinäringen är utsatt för mycket hård priskonkurrens. Höga investeringskostnader, låga fraktpriser och höga skatter leder till att svenska åkerier konkurreras ut av utländska åkare. Branschen är en utpräglad småföretagsbransch där närmare 60 % av företagen endast har en bil. Ofta är dessa företag lokaliserade utanför tätorterna och bidrar i stor utsträckning till att hålla hela Sverige levande.

Den avgjort viktigaste frågan för svensk åkerinäring är sänkta skatter. Bränsleskatterna och löneskatterna måste sänkas för att svensk åkerinäring skall kunna konkurrera med europeiska företag. Moderata samlingspartiet har i andra sammanhang lagt förslag som leder till sänkta skatter på bl.a. arbete.

Sverige bör inom ramen för EU verka för att en harmonisering av regler, avgifter och skatter kommer till stånd så att reglerna och regeltillämpningen blir densamma i medlemsländerna. En sådan harmonisering är viktig bl.a. för att den konkurrensutsatta transportsektorn bör ha så likartade förutsättningar som möjligt. En fortlöpande harmonisering av avgifter, regler och skatter bör således eftersträvas.

Sverige har den 1 februari 1998 anslutit sig till det vägavgiftssystem som gäller för den tunga godstrafiken i Tyskland, Danmark, Belgien, Nederländerna och Luxemburg. Anslutningen var nödvändig och innebar att den dubbelbeskattning som de svenska åkarna utsattes för vid körning inom detta område kunde undanröjas. De svenska vägavgifterna har emellertid fått en utformning som innebär en onödig belastning för de fordon som över huvud taget inte har någon nytta av övergången till de nya vägavgifterna.

Möjligheterna till korttidsanvändning har försämrats kraftigt. Det är inte längre möjligt att ställa på ett fordon genom ett enkelt telefonsamtal. Ett vägavgiftsbevis måste beställas en vecka i förväg och fordonet kan inte användas förrän beviset levererats. När fordonet ställts på måste skatt erläggas för ett helt år, och vid avställning återbetalas endast skatt för antalet hela återstående månader. Härtill kommer att en särskild avgift tas ut.

Möjligheten till korttidsavställning är viktig inom vissa näringar. T.ex. inom cirkus- och tivolverksamhet är det vanligt att förhållandevis stora fordonsparker används under mycket korta perioder. I den mån dessa fordon klassas som vägavgiftsfordon innebär detta en betydande fördyring. Inom andra näringar kan möjligheten att ställa på ett fordon inom någon timme vara avgörande för att kunna hålla låga kostnader under perioder då några uppdrag inte finns att få. Beskränningen av möjligheten till korttidsavställning innebär således ett hårt slag för många små företagare.

De kraftigt försämrade möjligheterna till korttidsavställning är delvis en följd av att Sverige har anslutit sig till en uppsättning regler som det är svårt att påverka. Lösningar finns dock. Kravet på helårsbetalning utgör inte någon självklarhet i sammanhanget, vilket visas av att t.ex. de tyska åkarna kan köpa vägavgiftsbevis för dag, vecka eller månad. Redan när de svenska reglerna antogs pekade vi från moderat håll på denna möjlighet och föreslog att den skulle användas i avvaktan på att rimligare regler för korttidsavställning kunde åstadkommas.

En annan effekt var att vissa fordonskategorier fick en kraftig skattehöjning vid växlingen från fordonsskatt till vägavgift. Detta var och är enligt vår mening oacceptabelt. Ägarna är i många fall småföretagare med en verksamhet där man över huvud taget inte har någon nytta av att kunna köra fritt på tyska motorvägar. Från moderat håll framhöll vi att alla möjligheter måste användas för att komma till rätta med detta problem, och vi lade fram förslag på olika lösningar som syftade till att få en ändring i avtalet respektive lindringar genom ett anmälningsförfarande där den faktiska vikten i stället för den maximalt tillåtna vikten skulle ligga till grund för gränsdragningen mot vanlig fordonsskatteplikt.

I sammanhanget kan också nämnas att de vägavgiftsregler som regeringen genomfört inte innehåller någon skattebefrielse för veteranfordon, trots att det finns utrymme för en sådan i det gemensamma vägavgiftssystemet.

Enligt vår mening är det viktigt att regeringen snarast vidtar åtgärder för att eliminera de problem som vägavgifterna för den tunga godstrafiken medfört.

Vad vi anfört om en harmonisering av regler och avgifter och skatter inom EU och om omedelbara förändringar av vägavgifterna för den tunga godstrafiken bör riksdagen med bifall till motion T45 yrkande 8 som sin mening ge regeringen till känna.

17. Bilförmånsbeskattningen

Per Rosengren (v) anför:

Vänsterpartiet har tidigare kritiserat det ekonomiska ersättningssystemet för förmånsbilar. Vi menar att marginalkostnaden per mil för förmånstagaren bör uppgå till minst drivmedelskostnaden per mil, att förändringen av förmånsbeskattningen skall finansieras "inom systemet", att hela förmånsvärdet skall vara avgiftsgrundande när det gäller sociala avgifter och att resor mellan bostad och arbetsplats inte heller i framtiden skall vara avdragsgilla om man har förmånsbil. Vänsterpartiet menar att bilförmåner måste ses över för att kunna införlivas i de miljömål och internaliseringsprinciper som propositionen talar om.

Riksdagen bör med bifall till motion T39 yrkande 8 som sin mening ge regeringen det anförda till känna.

18. En EU-strategi för vägtrafiken

Ronny Korsberg (mp) anför:

Regeringens främsta skäl till att inte föreslå något konkret är hänsyn till internationella konventioner och till snedvriden konkurrens som skulle uppstå om olika skatte- och avgiftsregler skulle gälla i Sverige och i våra viktigaste konkurrentländer. Regeringens strategi är att frågan om ett samordnat användande av ekonomiska styrmedel i större skala för styrning av transportutvecklingen först måste lösas i internationella forum som EU, ICAO och IMO. Regeringen säger sig aktivt vilja arbeta i dessa organ med den långsiktiga inriktning som anges i propositionen, men verkar samtidigt ta detta arbete som en intäkt för att göra näst intill ingenting i Sverige.

Miljöpartiet anser att denna passivitet är oförsvarlig. Det internationella beroendet är otvivelaktigt ett faktum. Miljöpartiet välkomnar regeringens avsikt att driva frågan om aktiv användning av ekonomiska styrmedel i internationella organ. Erfarenhetsmässigt vet vi dock att det kan ta lång tid att uppnå tillfredsställande resultat den vägen, om de över huvud taget går att uppnå på grund av motstånd från starka näringslivsintressen och många regeringar.

Ett sätt att snabba på processen är genom majoritetsbeslut i EU för att införa miniminivåer för miljöstyrande skatter och avgifter. Detta är ett av de områden där Miljöpartiet såväl före som efter EU-omröstningen sett möjliga fördelar med överstatliga beslut.

Så länge Sverige är med i EU, bör Sverige aktivt verka för att den möjligheten kommer till användning.

1997/98:SkU2y

Riksdagen bör med bifall till motion T40 yrkande 18 som sin mening ge regeringen det anförda till känna.

Till trafikutskottet	1
Inledning	1
Järnvägstrafiken	1
Ett nytt banavgiftssystem, m.m.	1
Luftfarten	4
Sjöfarten.....	6
Vägtrafiken	7
Internalisering av vägtrafikens externa effekter	7
Lokala vägavgifter	8
Drivmedelsbeskattning.....	9
Biodrivmedel.....	11
Försäljningsskatt på personbilar	11
Fordonsskatt för personbilar.....	12
Fordonsskatt för bussar	12
Fordonsskatt och vägavgift för lastbilar	14
Bilförmånsbeskattningen.....	15
En EU-strategi för vägtrafiken	15
Avvikande meningar.....	16
1. Banavgifter, m.m (fp)	16
2. Luftfarten (v).....	16
3. Luftfarten (mp)	16
4. Sjöfarten (v)	17
5. Internalisering av vägtrafikens externa effekter (m)	18
6. Internalisering av vägtrafikens externa effekter (mp)	18
7. Internalisering av vägtrafikens externa effekter (kd)	19
8. Lokala vägavgifter (m).....	19
9. Lokala vägavgifter (c).....	20
10. Lokala vägavgifter (mp).....	21
11. Drivmedelsbeskattning (m).....	21
12. Drivmedelsbeskattning (mp).....	22
13. Fordonsskatt för personbilar (c)	23
14. Fordonsskatt för bussar (m)	23
15. Fordonsskatt för bussar (kd)	24
16. Fordonsskatt och vägavgift för lastbilar (m)	24
17. Bilförmånsbeskattningen (v).....	26
18. En EU-strategi för vägtrafiken (mp)	26