

Motion till riksdagen 2005/06:Sk511

av **Jan Emanuel Johansson (s)**

Skatt på trafik

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skatt på trafik.

Motivering

Frågan om en kilometerskatt (km-skatt) på tung trafik har diskuterats under många år både i Sverige och inom resten av Europa. För långtradartrafiken inom EU innebär det att man försöker registrera sina fordon där fordonsskatten är lägst och att man försöker köpa diesel där skatten är lägst, det vill säga EU:s medlemsländer pressas att sänka sin beskattning av långtradartrafiken. En konsekvens blir att långtradartrafiken inte betalar de kostnader trafiken orsakar resten av samhället, de s.k. externa marginalkostnaderna. Problemet sammanfattades på följande sätt i regeringens proposition 1997/98: 56 Transportpolitik för en hållbar utveckling:

Ett resultat av de avsteg från principen om full marginalkostnadspristäckning som nu diskuterats blir givetvis att samhället tills vidare kommer att understödja en större total transportvolym än om internaliseringsprincipen hade kunnat tillämpas fullt ut och att särskilt godstransportproduktionen därför kan antas bli större än vad som är samhällsekonomiskt optimalt.

Ett sätt att skapa rättvisa konkurrensförhållanden och att bryta den nuvarande skattekonkurrensen vore att lägga om beskattningen så att den delvis baserades på körsträckan. Beskattningen skulle i ett sådant system dels bestå av en koldioxidskatt, som är proportionerlig mot bränsleförbrukningen, dels en km-skatt som beror på fordonets körsträcka, kopplad till miljöklass (utsläpp av kväveoxider, partiklar m.m., eventuellt bullerprestanda) och vikt hos lastbilen eller bussen. Vill man styra bort eller minska den tunga trafiken på särskilt känsliga vägsträckor skulle man även kunna differentiera efter vägens beskaffenhet.

Fel! Okänt namn på

Med en sådan lösning skulle man återföra kontrollen över beskattningen av den tunga trafiken till riksdagen så att det därigenom blir möjligt att pressa ned miljöbelastningen från den tunga trafiken.

En km-skatt bör kombineras med att energiskatten på diesel, åtminstone delvis, restitueras för fordon som omfattas av km-skatt. Med en sådan lösning skulle det samtidigt vara möjligt att göra beskattningen av diesel och bensin för personbilar likformig. Den skattedumpning som "dieselturismen" inom den tunga trafiken har drivit fram, har hittills omöjliggjort en likformig beskattning mellan bensin- och dieselpersonbilar, vilket i sin tur lett till att nuvarande beskattning inte bara är ineffektiv från miljösynpunkt utan dessutom vimlar av skevheter, konstiga tröskeeffekter och orättvisor. EU:s nya energiskattedirektiv tillåter medlemsländerna att ha olika dieselskatt för fordon över respektive under 7,5 ton. För att en restitution ska vara tillåten krävs därför sannolikt att den endast omfattar fordon över denna vikt.

I april enades EU:s transportministrar om det ramverk som ska gälla när/om medlemsländerna inför km-skatt. De krav Sverige ställde och som bl.a. handlade om att hela vägnätet bör kunna omfattas, att skatten bör kunna differentieras efter bl.a. miljöeffekter och att intäkterna inte ska öronmärkas gick i allt väsentligt igenom. Under hösten 2005 pågår en sammanjämningsprocess inom EU. Det är rimligt att ett nytt direktiv kan träda i kraft under våren 2006.

Den svenska regeringen bör dra nytta av de möjligheter det nya direktivet ger. Det betyder dels att det krävs en markering av att man avser att så snabbt som möjligt införa km-skatt, dels att man tar fram konkret underlag för en lagstiftning. Det handlar om själva debiteringstekniken, och om hur km-skatten bör differentieras och hur hög den bör vara.

De analyser som Vägtrafikbeskattningsutredningen (SOU 2004:63) gjort av effekterna av ett km-skattesystem tyder på att det för de flesta näringsgrenar och för samhället i stort vore mycket fördelaktigt med en km-skatt. Två näringar kan få ökade kostnader. Den ena är byggnadsbranschen med omfattande tunga transporter. Den andra är skogsnäringen. Utredningens bedömning är att ökade kostnader för byggnäringen inte är något problem för samhället i stort. Byggekostnaderna kan visserligen öka, men eftersom branschen inte är utsatt för importkonkurrens och de samhällsekonomiska vinsterna med en km-skatt är så stora, är detta inget problem.

För den konkurrensutsatta skogsnäringen kan det eventuellt krävas speciallösningar, särskilt i delar av Norrland. Regeringen bör diskutera med företrädare för skogsnäringen och politiska företrädare för att finna lösningar som innebär att fördelarna med en generell km-skatt tas till vara utan att det leder till olämpliga, kortsiktiga effekter på skogsnäringen i glesbygden.

Stockholm den 29 september 2005

Jan Emanuel Johansson (s)