

RAPPORT

Nej till straffskatt på lastbilstrafik!

– en granskning av effekterna av oppositionens skattepolitik
för åkerinäringen i Jönköpings län

2008-11-04



Folkpartiet

Förord

De ekonomiska tiderna blir bistrare; allt fler företag varslar om uppsägningar. Svensk fordonsindustri kämpar för sin överlevnad. Många svenskar efterfrågar ett tydligt och uthålligt politiskt ledarskap.

I den situationen föreslår miljöpartiet att en straffskatt på svensk lastbilstrafik, en så kallad kilometerskatt, på 20 kronor per mil ska införas. Socialdemokraterna och vänsterpartiet backar i praktiken upp idén. Det låter inte riktigt klokt. Hur kan en ny lastbilsskatt leda till att vi klarar jobb och välfärd bättre i Sverige?

I den här rapporten granskar folkpartiet vilka effekterna av oppositionens förslag på en kilometerskatt skulle kunna bli för åkerinäringen i Jönköpings län – ett län med stort behov av ett fungerande vägnät och effektiva transporter också med lastbil. Åkerinäringen är den bransch som får ta den första smällen om en ensidig svensk lastbilsskatt införs. I förlängningen blir både företag och privatpersoner förlorare.

Gnosjö och Sävsjö, tisdagen den 4 november 2008

Tobias Krantz
Riksdagsledamot (fp), Jönköpings län

Oppositionens skattechock farlig för Sverige...

Att oppositionen är oenig om det mesta har var svårt att undgå under den senaste tidens debatter. De offentliga striderna har avlöst varandra och frågan hur ett samarbete skulle se ut är mycket oklart. Splittringen och de stora skillnaderna mellan partiernas åsikter och förslag är en parodi på politiskt ledarskap. Socialdemokraterna, vänsterpartiet och miljöpartiet är inte redo att styra Sverige.

Det enda som vi med säkerhet vet är att om oppositionen skulle styra idag skulle svenska folket utsättas för en massiv skattechock, vilket vore en ansvarslös politik, framför allt med tanke på den rådande globala finanskrisen och den begynnande lågkonjunkturen. Ett av förslagen är att införa en så kallad kilometerskatt på tung trafik. I sin budgetmotion föreslår miljöpartiet en kilometerskatt på 20 kronor per mil.¹ Både socialdemokraterna och vänsterpartiet uttalar sig i sina respektive skuggbudgetar positivt om att införa en kilometerskatt.²

Folkpartiet menar att det vore fullständigt orimligt inte minst mot bakgrund av de bistra ekonomiska tiderna att slå till med en skatt på tung trafik som kan få mycket allvarliga konsekvenser för jobb och tillväxt i Sverige. Den av de tre oppositionspartierna tänkta kilometerskatten är i praktiken en straffskatt på lastbilstrafik. Socialdemokraterna, vänsterpartiet och miljöpartiet lägger det förslaget när svensk fordonsindustri kämpar för sin överlevnad. Det är djupt oansvarigt.

Godstransporter är nödvändiga och har stor betydelse för ett lands tillväxt. Regeringen kommer under de närmaste två åren att satsa 7,6 miljarder kronor i syfte att sätta igång aktuella väg- och järnvägsprojekt. Ett hållbart godstransportsystem kräver klimatsmarta logistiklösningar med bland annat kombiterminaler. Miljöpartiet däremot vill så gott som uteslutande satsa på järnväg och inte på viktiga vägprojekt. Med miljöpartiets politik skulle angelägna vägprojekt i Jönköpingsregionen inte bli av.

Miljöpartiet är i grunden ett bilfientligt parti. Att inte minst socialdemokraterna ansluter sig till den politiken oroar och väcker allvarliga frågor kring trovärdigheten för det regeringsalternativ som partiet vill se sig som banerförare för. Är det exempelvis riktigt genomtänkt att ena stunden kräva åtgärder för att rädda bil- och lastbillstillverkningen vid Volvo i Göteborg för att i nästa stund föreslå att en ny skatt, som slår just mot lastbilstrafik och lastbillstillverkning, ska införas?

För Jönköpings län är det avgörande med ett vägnät av högsta kvalitet och effektiva godstransporter. En hel del av dessa transporter sker på väg med lastbil. Utan väl fungerande transporter riskerar tillväxten för regionens företag allvarligt att försämrats. Företagen får det tuffare i den allt skarpere internationella konkurrensen. Lägre tillväxt slår igenom i form av färre jobb och mindre pengar till välfärd, såsom vård och skola. En kilometerskatt, enligt miljöpartiets förslag – uppbackat av socialdemokraterna och vänsterpartiet, skulle drabba regionen negativt vid värsta tänkbara tillfälle.

Ett skäl som brukar anföras för införandet av en kilometerskatt är att det skulle minska koldioxidutsläppen. Det är naturligtvis ett i högsta grad lovvärt motiv. Men frågan är om det är en effektiv metod. I en analys visar den statliga expertmyndigheten Konjunkturinstitutet att

¹ Mot 2008/09:Fi272, avsnitt 18.4.5.

² Mot 2008/09:Fi271, avsnitt 14.3 (Vänsterpartiet); mot 2008/09:Fi270, avsnitt 21.5.1 (Socialdemokraterna).

kilometerskatt inte är en effektiv klimatåtgärd för att minska koldioxidutsläppen.³ Risken är således att en ensidigt införd kilometerskatt, i enlighet med det förslag som miljöpartiet för fram, leder till att jobb och tillväxt flyttar utomlands utan att det får motsvarande positiv verkan i form av förbättrad miljö.

För folkpartiet är det oerhört viktigt att den klimatpolitik vi utformar är hållbar och verkningsfull utan att för den skull äventyra jobb och välfärd. Under alliansens tid vid makten har arbetslösheten sjunkit markant, mycket beroende på regeringens ekonomiska politik. Klimatfrågan är en av våra viktigaste frågor och de beslut vi tar måste ha en grund i ordentliga analyser.

Vi behöver en klimatpolitik som leder till minskade utsläpp, men som samtidigt värnar den svenska industrin. Regeringen förbereder nu sin framtida klimatstrategi kring hur vi ska minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser med minst 30 procent till 2020. En utgångspunkt för politiken måste vara, i motsats till miljöpartiets position, att det inte är bil- och lastbilstrafiken som ska bekämpas utan de utsläpp som trafiken förorsakar. Transportsektorn har naturligtvis en viktig hemläxa att göra, precis som flera andra sektorer i det svenska samhället.

Miljöanpassningen av det europeiska transportsystemet är viktigt och folkpartiet vill att Sverige ska sträva efter att transportsektorn införlivas i Europeiska unionens utsläppshandelssystem för att på avgörande sätt driva ned förbrukningen av fossila bränslen i transportsektorn. Koldioxidskatt och handel med utsläppsrätter är centrala styrmedel för att minska klimatpåverkan från transportsektorn men nivån på koldioxidskatten måste följa oljeprisets utveckling och energiskatterna i övriga EU. Därtill bör ökade intäkter från klimatskatter och avgifter inte leda till att skattetrycket totalt höjs utan till en genuin skatteväxling.

Den politiska rollen innebär framför allt att fatta beslut om styrmedlen utan att favorisera vissa tekniska lösningar. Det är också viktigt att politiska regler och skattesystem samordnas mellan de olika transportslagen så att de konkurrerar på rättvisa villkor och fungerar tillsammans som en helhet. Endast då kan vi skapa välfungerande och klimatsmarta lösningar.

... och för åkerinäringen i Jönköpings län

Åkerinäringen är en bransch som direkt kommer att påverkas av en kilometerskatt, i senare led drabbas naturligtvis också exempelvis andra delar av näringslivet. Riksdagens utredningstjänst, Rut, har på folkpartiets uppdrag tagit fram uppgifter om vilka effekterna, i termer av ökade kostnader, skulle bli för ett antal av de större åkeriföretagen i Jönköpings län om en kilometerskatt på 20 kronor per mil, i enlighet med miljöpartiets förslag, infördes.⁴

För flera av företagen motsvarar kilometerskatten åtskilliga procent av omsättningen (se tabellen nedan), för några av dem mellan sex och sju procent, för ett av dem så mycket som 20 procent. Det säger sig självt att det kan få betydande återverkningar på företagens möjligheter i framtiden. Marginalerna krymper och jobben blir osäkrare.

³ ”En samhällsekonomisk granskning av Klimatberedningens handlingsplan för svensk klimatpolitik”, [<http://www.konj.se/miljoekonomi/uppdrag/klimatberedningen.4.39aa239f11a8dd8de6b800011720.html>], 3 november 2008.

⁴ Promemoria från Riksdagens utredningstjänst 2008:1586.

Åkeri	Omsättning i kronor	Anställda	Antal bilar (>3.5 ton)	mil/bil	Kilometerskatt i kronor
Box Jönköping AB	77 074 000	127	10	6 000	1 200 000
Hagéns Åkeri AB	44 017 000 ⁵	29	18	9 000	3 240 000
Gnosjö Trafik AB	42 040 000	57	24	6 000	2 880 000
Göte Abrahamsson Åkeri AB	49 748 000	39	25	20 000	10 000 000
Sävsjö Transport AB	205 621 000	55	58	12 000	13 920 000

Källa: Riksdagens utredningstjänst

⁵ Som regel sammanfaller kalenderår och räkenskapsår men Hagéns Åkeri avslutar sitt räkenskapsår i april. För detta företag avser omsättningen året april 2006 – april 2007.