

Förslag om vägskatt

Ökad bilism – är det framtiden?

Mer biltrafik och mer utspritt boende? Är det rätt framtid? Det är i alla fall risken med ett nytt skatteförslag.

En grupp från svensk väg- och energiförvaltning har satt samman en rapport om körsträcke-baserad personbilsbeskattning (*Vägskatt för personbilar*, IVL, 2020 och DN Debatt 28 januari 2020).

Statens skatteinkomster kommer att minska om fossilbilarna minskar. Något måste ersätta. Förslaget har karaktären av en idéskiss för vidare utredning om hur behålla den totala skatten. Det kommer ta ca. 10 år att utforma en ny skatt. Modellen är att ta ut den efter körsträckan, med olika taxor i stad, landsväg och landbyggd. Det blir gratis att köra i glesbygd. Trängselavgifter ska finns kvar i tätorterna.

Det är inte menat som ett förslag att bidra till trafikens miljö- och klimatanpassning. Det hänvisas till andra styrmedel. De räknar med succesiv övergång till eldrift. Biobränslebrist framöver bedöms göra det alternativet för dyrt. Den exploderande distributionstrafiken och



lastbilstrafiken tas inte upp. Inte heller busstrafiken som konkurrerar ut spårbundna trafiken. Dessa går ju dessutom idag på fossilbränsle.

En skatt per körsträcka kräver en viss teknik, som dock är tillgänglig sen länge. Det föreslogs för lastbilar redan 2005, många gånger upprepat. Det var välmotiverat och lätt att införa. När inte det ändå blev av, hur ska man då tro att det aktuella förslaget ska bli av? Främsta skälet är väl att staten behöver skatteinkomster.

Även om eldrift inte påverkar klimatet lika mycket som bensin- och dieslbilar belastas ändå miljön av tillverkning, material och användning av fordon och batterier. Och det måste tillverkas mer el för att köra alla nya dyra elbilar, som

dessutom är tunga - en extra trafiksäkerhetsrisk.

Rapporten får oss att se bristerna med de gamla inkörda modellerna för beräkningar inom trafiksektor. Kostnader som trafiken orsakar ska tas med, men alla kommer inte med eftersom de inte går att uppskatta. Däremot är det lätt att räkna samman den samlade skatteinkomsten från trafiken. Därför blir resultatet ofta att en bra reform inte lönar sig – medan en dålig lönar sig. Omkastningar i samhällsutvecklingen är svåra att förutse, som tycks extra svårt för de trafiktekniska modellerna. I detta fallet – 10 år framåt - är det ju rimligt att vänta ganska stora förändringar i samhälle och människors vardag.

Förslaget gör inget för att påverka bilismen – snarare tvärtom kan den riskera öka. Det finns många skäl att bryta med massbilismen: miljöutsläpp, markanvändning, användning av ändliga resurser, konsumtionsmönster osv. Men billigt bilåkande och mer vägar har tendensen att öka bilismen. Gratisåkande skulle driva på utflyttning till landsbygden, som därmed leder till ytterligare bilberoende. Vi får högre rop på

mer – inte färre - vägar. Det blir fler externa köplador. Därefter kan befaras en utarmning av samhällsservice i städerna och större krav på service i glesbygd. Det betyder i så fall mer kostnader för hushållen – både i stad och land. Summan kan tyvärr bli att mer naturresurser går åt för mer resande.

Källa

[Vägskatt för personbilar](#), IVL, 2020

-L, 1/30/20