

Stockholm 2017-06-29

Ref

Kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn

Med anledning av det regeringsuppdrag som Trafikanalys fått gällande ”Kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn” vill Transportföretagen peka på tre frågor där fördjupade insatser vore värdefulla¹.

Skillnaden mellan stad och landsbygd

Det finns viktiga skillnader i det samhällsekonomiska utfallet mellan tätorter och landsbygd. Såväl användning av personbilar som lätta lastbilar är överbeskattade på landsbygden. För tyngre transporter är utfallet jämförbart för tåg och lastbilar. I tätorter är däremot inte godstrafikens kostnader internaliserade. Eftersom vi förutom trängselskatterna inte har regionalt differentierade skatter uppstår målkonflikter som bör redovisas transparent. De regionalpolitiska målen motverkas när transportkostnaderna höjs omotiverat för företag och hushåll på landsbygden utifrån situationen i stadsmiljö. Detta faktum och de transportpolitiska konsekvenserna av detta bör belysas på ett tydligare än i tidigare rapporter.

Skillnaden mellan skatter som betalas och skatter som räknas

Allt fler klimatskatter tas ut eller planeras tas ut på ett sätt som gör att de inte räknas enligt den metodik som används i marginalkostnadsammanhang. Det blir märkligt eftersom den skattskyldige rent faktiskt betalar skatten och skatten har ett uttalat syfte att vara miljöstyrande. Exempel är ägaren av en dieselbil som betalar in exakt lika mycket per kilo koldioxid som en bensinbilsägare men eftersom en del tas ut som en koldioxidbaserad fordonsskatt i vissa redovisningar påstås betala mindre för sina utsläpp. Förslaget till ett bonus-malus system är ett annat exempel.

¹ Se t ex VTI Samkost 2 och Trafikanalys 2016:6, 2017:2 m fl.



Även här vill vi förespråka transparens. Alla miljöskatter som de facto betalas måste redovisas och ställas i relation till de miljöproblem de avser att hantera. Marginalkostnadsberäkningar är inte det enda relevanta beslutsunderlaget inom transportpolitiken.

Värderingen av koldioxid

Med den metodik som används kan värdet i Sverige bli precis vilket som helst och ändras när som helst. Sveriges beräkningar blir dessutom märkliga lokala konstruktioner som inte går att jämföra med omvärlden och relatera till den internationella forskningen, IPCC:s vetenskapliga underlag eller EU:s klimatpolitiska åtagande i Parismötet.

Ett baskrav för att skapa någon form av transparens är att beräkningar baserade på det värde som används inom EU² och som grundas på IPCC:s vetenskapliga underlag ska redovisas, även om ni sedan med motivet att politikerna i Sverige tycker annorlunda väljer att också redovisa beräkningar baserade på en lokal svensk koldioxidvärdering utifrån olika skuggprisansatser.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen

Ulf Perbo
Näringspolitisk chef

² <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>