



Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Remissvar
29 september 2008
Dnr.:6-10-08

KI: s remissvar på SIKA: s rapporter *Kilometerskatt för lastbilar – effekter på näringar och regioner (2007:2)* och *Kilometerskatt för lastbilar, kompletterande analyser (2007:5)*

De båda remitterade studierna (SIKA 2007:2 och SIKA 2007:5) ger tillsammans en bra överblick över internationella erfarenheter av kilometerskatt och innehåller en grundlig analys av förväntade effekter av en svensk implementering. De problem och möjligheter som är förknippade med en kilometerskatt lyfts dessutom fram på ett tydligt sätt. I sitt remissvar väljer Konjunkturinstitutet (KI) att i huvudsak lämna synpunkter på de samhällsekonomiska beräkningarna.

Konjunkturinstitutet (KI) delar uppfattningen att en rätt utformad kilometerskatt kan vara ett kraftfullt instrument för att internalisera den tunga vägtrafikens externa kostnader. KI har i ett antal egna studier analyserat ekonomiska effekter av en svensk kilometerskatt. Analyserna har genomförts både med KI: s allmän jämviktsmodell EMEC och med ekonometrisk metod för faktorefterfrågan. I huvudsak överensstämmer KI: s resultat med de som presenteras i de remitterade studierna, d.v.s. effekterna är i allmänhet små men stora lokala effekter kan inte uteslutas (Östblom, G., & H. Hammar, 2007; Hammar, H., 2006 och Hammar, H., T. Lundgren & M. Sjöström, 2006). KI

I de remitterade studierna analyseras en utformning där skatten differentieras efter Euroklass och efter körning på landsbygd eller i tätort men det framhålls att kilometerskatten också kan differentieras efter t.ex. vägtyp, trängsel eller mellan olika tätorter och att SIKA: s uppfattning är att detta skulle leda till avsevärt högre samhällsekonomiska intäkter. KI efterlyser studier där de samhällsekonomiska intäkterna av en mer omfattande differentiering av en kilometerskatt analyseras.

KI delar uppfattning att det är principiellt felaktigt att beakta intäktsåtervinningseffekten om inte skattebaseffekten samtidigt beaktas.

Enligt SIKA (2007:5) utgör minskade CO₂-utsläpp en betydelsefull del av de positiva samhällsekonomiska allokeringseffekterna som uppstår vid införandet av en geografiskt odifferentierad kilometerskatt som är differentierad efter Euroklass och vikt (tabell 3.9 SIKA, 2007:5). Hur stor andel av denna allokeringseffekt

effekt som är relaterad till CO₂ redovisas inte men uppskattningsvis handlar det om upp mot halva värdet. Det påpekas att om CO₂ värderas till 1,5 kr/kg istället för 1 kr/kg kommer intervallet för värdet av positiva allokeringseffekter att öka från 260-575 MSEK/år till 320-695 MSEK/år. I anslutning till detta vill KI lämna följande synpunkter:

- Om en väsentlig del av allokeringensvinster utgörs av minskade CO₂-utsläpp, förfaller det angeläget att undersöka alternativ att åstadkomma denna effekt eftersom kilometerskattens systemkostnader är förhållandevis höga.
- Det påpekas i utredningen att CO₂-utsläppen kan komma att minska till följd av att transporter i framtiden kan omfattas av EU ETS och att det inte är korrekt att tillskriva kilometerskatten effekter som uppstår via andra styrmedel. Detta beaktas dock inte i de redovisade beräkningarna.
- Vidare påpekas det korrekt i utredningen att om andra styrmedel än CO₂-skatten leder till minskade CO₂-utsläpp så kan det vara motiverat att sänka CO₂-skatten. Inte heller detta beaktas i de redovisade beräkningarna.

I de remitterade studierna framhålls att systemkostnaderna för en kilometerskatt är svåra att uppskatta, vilket kan illustreras med den påtagliga skillnad i systemkostnader som de båda studierna redovisar. I den kompletterande analysen (2007:5) anges att allokeringensvinster blir mellan 180 och 400 miljoner per år för ett system med en årlig kostnad på ca 350 miljoner kronor. Detta i kombination med att en betydande del av de positiva allokeringseffekterna går att relatera till minskade utsläpp av CO₂ gör att KI anser att alternativet med en höjd energiskatt bör utredas närmare. En sådan åtgärd leder troligen till en lägre allokeringensvinst men systemkostnaden bli samtidigt betydligt mindre.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mats Dillén och föredragande har varit Magnus Sjöström.

Mats Dillén

Magnus Sjöström

Referenser

Östblom, G., & H. Hammar (2007), "Outcomes of a Swedish Kilometre Tax. An Analysis of Economic Effects and Effects on NO_x Emissions", Working Paper no 103, Konjunkturinstitutet.

Hammar, H. (2006), "Konsekvenser för skogsindustrin vid ett eventuellt införande av en svensk kilometerskatt", Specialstudie Nr 10, Konjunkturinstitutet.

Hammar, H., T. Lundgren & M. Sjöström (2006), "The significance of transport costs in the Swedish forest industry", Working Paper 97, Konjunkturinstitutet.