

Näringsdepartementet  
Trafikenheten

23 september 2008  
Dnr: 6-18-08

### **Kommissionens paket om grönare transporter**

I detta remissvar lämnar konjunkturinstitutet (KI) synpunkter på de texter som utgör underlaget till "Kommissionens paket om grönare transporter". Paketet syftar till att internalisera transportsektorns externa kostnader för att på så vis minska sektorns belastning på miljön, folkhälsan och trafikflödet. De externaliteter som omfattas utgörs av luftföroreningar, buller, trängsel och klimatpåverkan. Utgångspunkten är att paketet ska skydda den interna marknaden från diskriminerande nationella skatte- och avgiftssystem.

KI lämnar här synpunkter på en harmoniserad prissättning av externa effekter inom EU och på öronmärkning av skattemedel.

### **Harmoniserad prissättning och klimatpåverkan**

KI välkomnar förslaget om att harmonisera prissättningen av utsläpp inom EU. En harmonisering av avgiftssystemet är speciellt viktigt för gränsöverskridande utsläpp, som t ex CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> och SO<sub>2</sub>. Det är dock viktigt att styrmedlen utformas på ett sådant sätt att de så långt som möjligt riktar sig mot de externa effekterna direkt. Därför ser KI positivt på förslaget att skattenivåerna differentieras med hänsyn till tid, rum och fordons miljöklass.

Eftersom transportsektorns klimatpåverkan är en funktion av dess drivmedelsförbrukning krävs det styrmedel som internaliserar kostnaden av CO<sub>2</sub>-utsläppen i drivmedelskostnaden. Vägtullar utgör inte det bästa styrmedlet för att uppnå detta. Därför är det bra att klimatpåverkan inte internaliseras via vägtullar. Som en komplementär åtgärd till det nu föreslagna paketet är det istället nödvändigt att harmonisera drivmedelsskatterna inom EU, om transportsektorns samtliga externa kostnader ska internaliseras.

### **Ett eller alla transportslag**

Det finns inga tydliga samhällsekonomiska skäl till varför vissa transportslag skulle undgå att betala för sina externa kostnader. Det kan visserligen vara svårt att i praktiken utforma skatter så att de inte skapar internationella omlokaliseringar av verksamheter. Sådana problem torde emellertid vara små för järnvägstrafiken, som därför bör inkluderas i den internaliseringspolicy som nu föreslås.


### **Öronmärkning**

Huvudargumenten för att öronmärka intäkterna från vägtullarna är att de gör införandet av dem mer accepterat och att det förhindrar att miljöavgifter används i fiskalt syfte. I princip bör skatteintäkter användas till det som ger största möjliga samhällsnytta. Ökade anslag till transportsektorn och infrastrukturinvesteringar bör därför motiveras av samhällsekonomisk lönsamhet och inte av fastlagda fördelningsprinciper. Öronmärkning inskränker flexibiliteten och medför därmed sannolikt en ineffektivare resursallokering. Dessutom kan öronmärkta intäkter från vägtullarna leda till omallokeringar av statsbudgeten på ett sådant sätt att öronmärkning inte leder till vare sig bättre vägar eller bättre alternativa transportmöjlig-

heter och därför inte heller till en större acceptans för vägtullarna. Acceptansargumentet blir förmodligen viktigare om ambitionen är att ta med privatbilismen i systemet.

Argumenteringen, som förs på sidan 82 i *SEK (2008) 2208*, att öronmärkning av intäkterna från vägtullarna skulle vara ett bättre sätt att finansiera infrastrukturinvesteringar än att finansiera dem via mer generella skatter kan ifrågasättas. Generellt sett har miljöskatter relativt små och känsliga skattebaser vilket gör dem mindre effektiva när det kommer till att långsiktigt finansiera offentlig sektor. Det är också viktigt att ta hänsyn till hur miljöskatter verkar tillsammans med andra skatter eftersom att det kan förekomma sk skatteinteraktionseffekter. Det finns ett stort antal teoretiska och empiriska studier som visar att grön skatteväxling inte förutsättningslöst leder till en ”double dividend”, d v s leder till både en miljövinst och en vinst i skatteeffektivitet. Däremot kan det mycket väl vara så att införandet av miljöskatter ökar välfärden i samhället även då det finns störande skatter. Detta gäller dock inte förutsättningslöst.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mats Dillén. Föredragande har varit Thomas Broberg.



Mats Dillén



Thomas Broberg