

# Skatter på transporter

## Smartare styrning för effektivare transportsystem

Maria Börjesson och Jacob Lundberg

The SNS logo is displayed in a dark blue, serif font. It is positioned on a light blue, angular background shape that resembles a stylized mountain or a modern architectural element. The letters are bold and well-spaced.

# Agenda

- ➔ Marginalkostnadsprincipen
- ➔ Dagens skatter och transporter
- ➔ Reformförslag
- ➔ Slutsatser

# Huvudidé: Marginalkostnadsprincipen

- Rätt mängd trafik – rätt plats, rätt tid
- Om användarna betalar för sina externa kostnader
- Då väger användaren nyttan mot kostnaden
- För det behövs smart prissättning!
- Ger ofta större och snabbare effekter än ny infrastruktur
- Det är tillgänglighet som skapar välfärd – inte fler kilometer väg och järnväg

# Externa kostnader

- Trängsel/förseningar, slitage, utsläpp, knapp kapacitet, buller
- Om skatten är för låg: för mycket trafik – totala kostnaden överstiger nyttan
- Om avgiften är för hög: värdefulla resor och transporter uteblir



**Trängsel**



**Slitage**



**Utsläpp**



**Olyckor**



**Buller**

# Principer för transportbeskattning

## Marginalkostnad

- Huvudprincip: internalisera externa effekter
- Transportsystemet utnyttjas samhällsekonomiskt optimalt

## Självkostnad

- Kan uppfattas som rimligt att användarna finansierar systemet – särskilt vid stor andel utländsk trafik

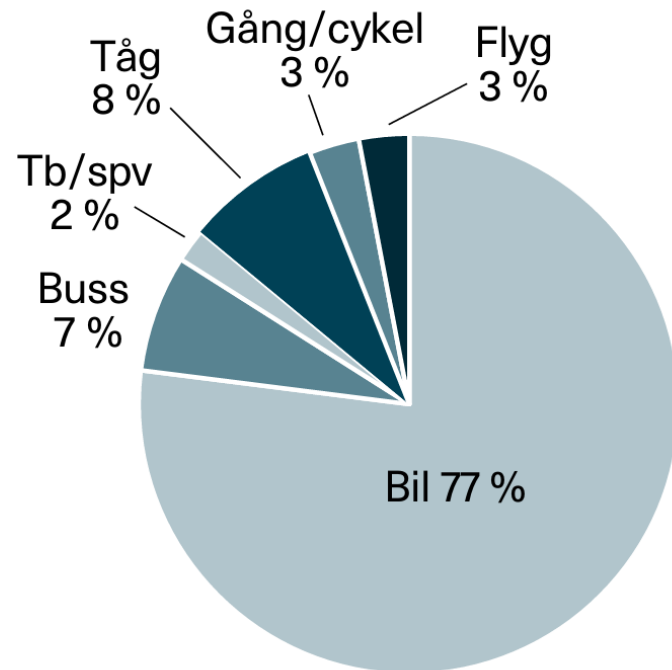
## Fiskalt

- Avvisas: finansiera hellre via generella skatter
- Transportskatter över marginalkostnaden minskar samhällsekonomiskt värdefulla resor och transporter

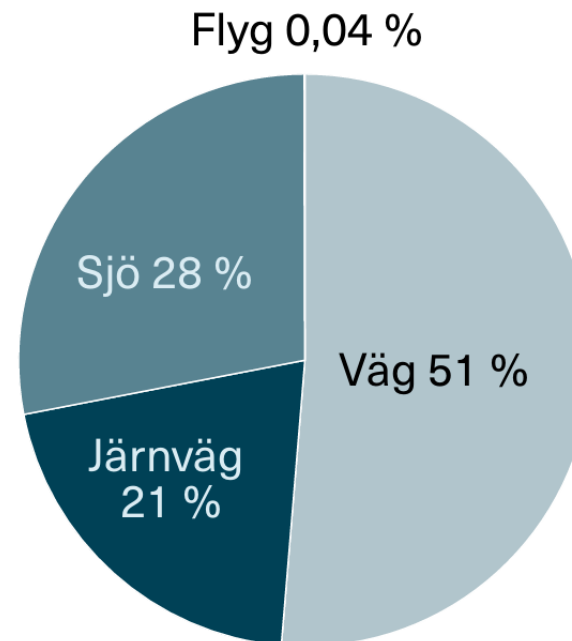
# Dagens skatter och transporter

# Dagens transporter

## Persontransporter



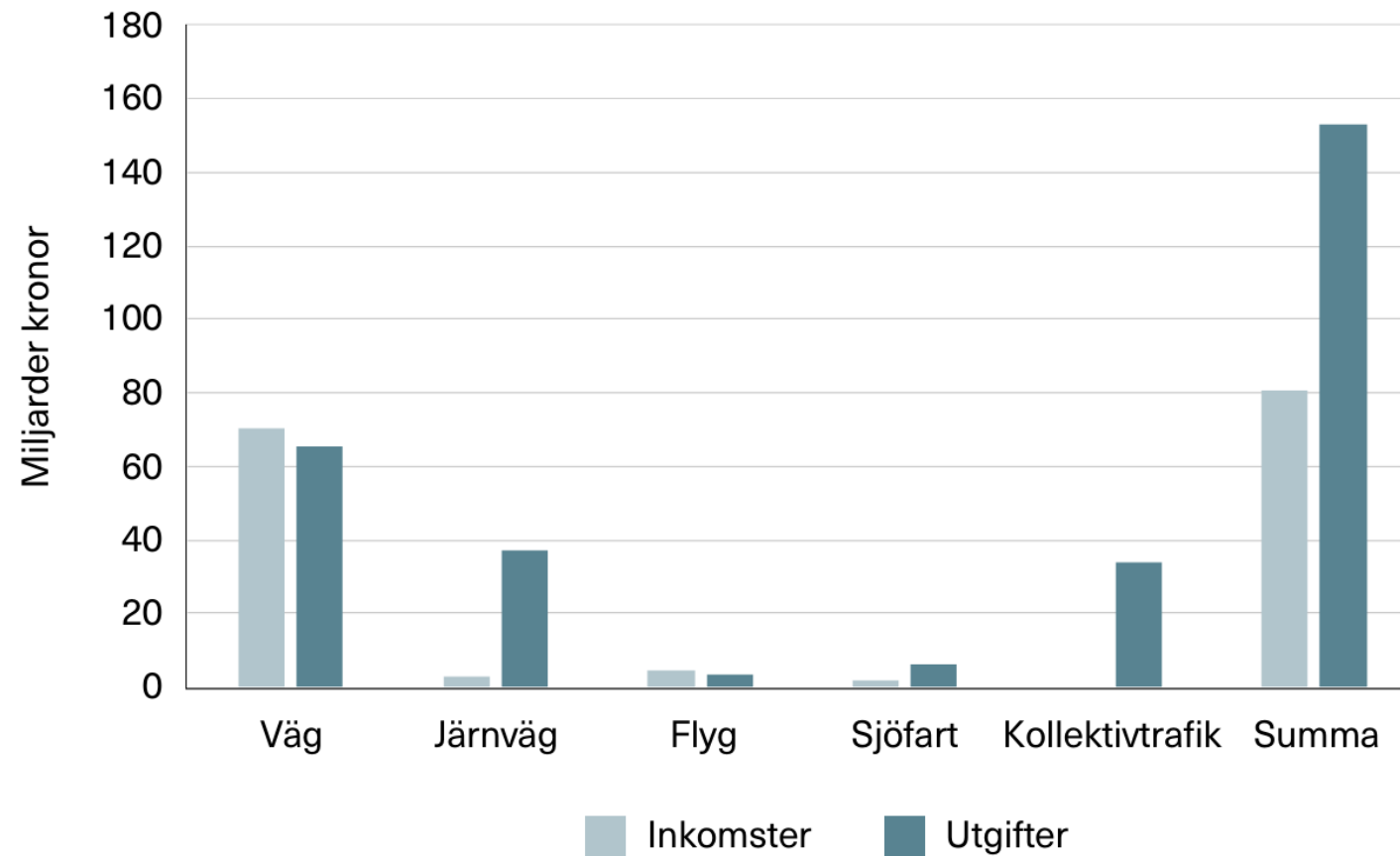
## Godstransporter



## Slutsatser

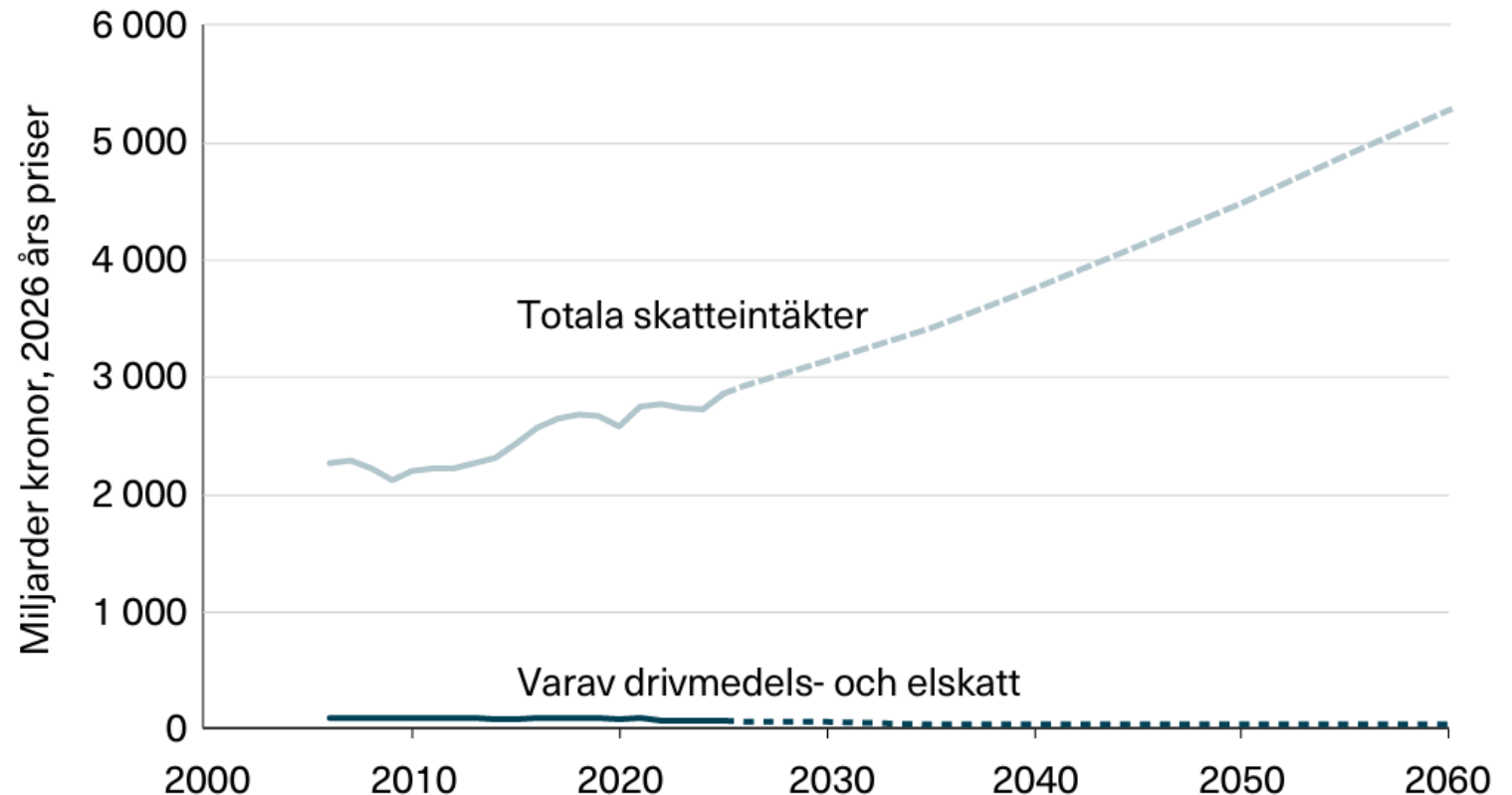
- Väg dominerar
- Stabilt över tid/länder
- Skatter ändrar inte detta i stort
- Arbetsresor ca 25%
- 70% utanför tätort

# Vilka transportslag finansierar sig själva?



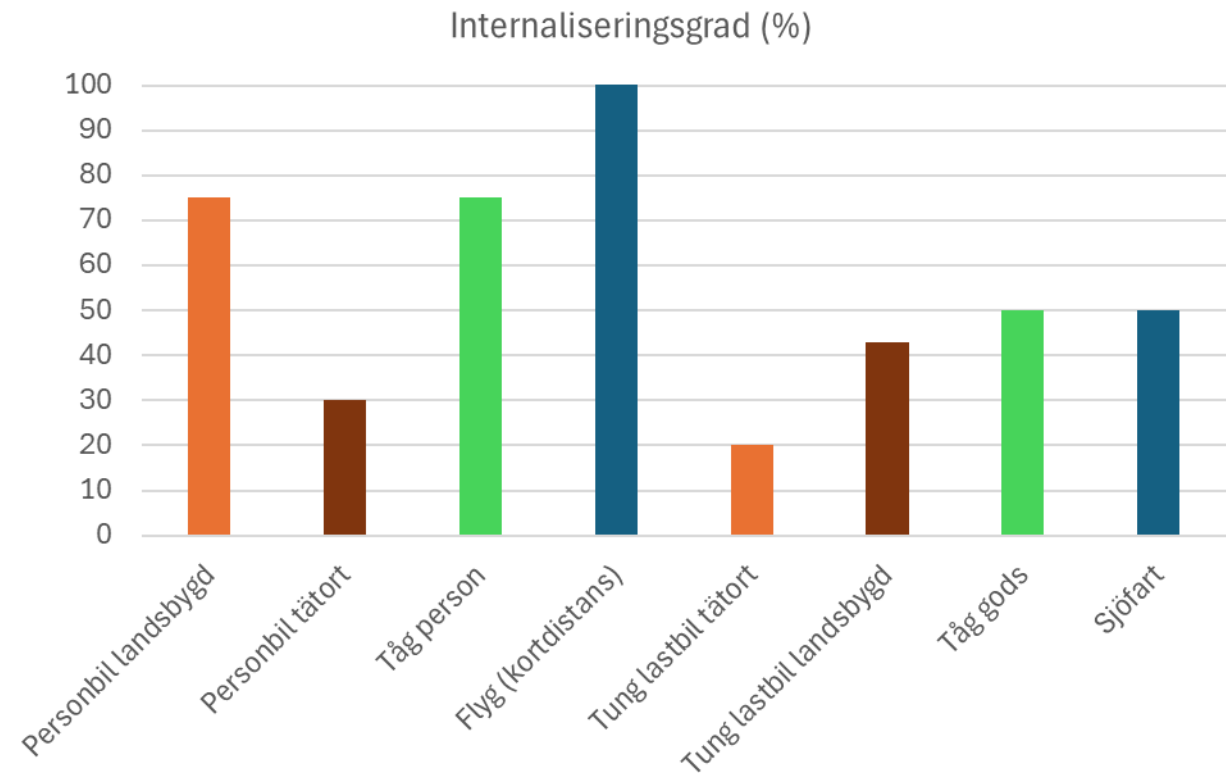
# Hotar klimatomställningen statsfinanserna?

- ➔ Klimatomställningen innebär minskade intäkter från bensin- och dieselskatt
- ➔ Men den största delen av denna utveckling har redan ägt rum
- ➔ ... och effekten är försumbar i relation till de totala skatteintäkterna



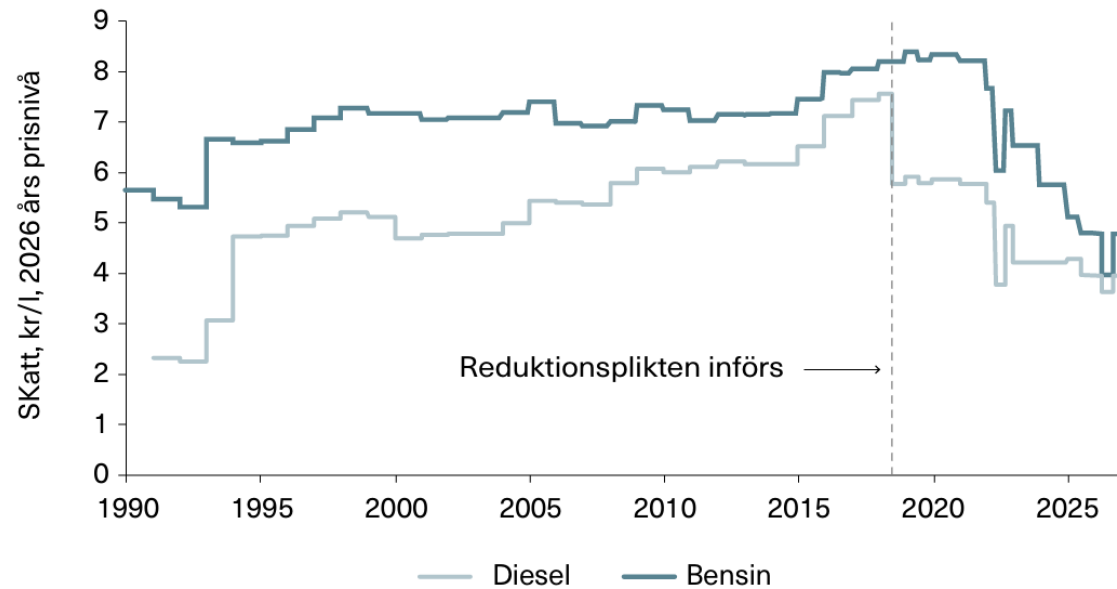
# Externa kostnader och internaliseringsgrad

- ➔ Tätort: olyckor dominerar
- ➔ Tung trafik: slitage dominerar
- ➔ CO<sub>2</sub>-kostnaden bygger på 2045-målet
  - 3,60 kr/kg CO<sub>2</sub> (2024)
  - EU ETS 0,8–0,9 kr/kg CO<sub>2</sub>
- ➔ Bara flyg fullt internaliserat
- ➔ Många effektsamband gamla/osäkra

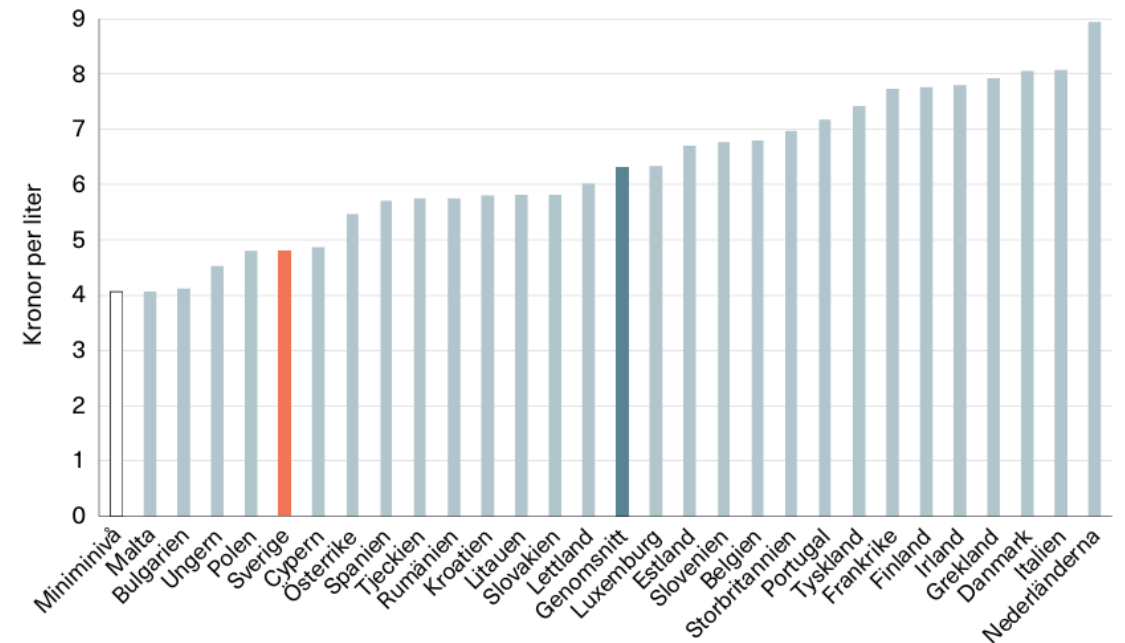


# Bensin- och dieselskatt – bakgrund

Lägsta skatterna på 30 år  
(justerat för inflation)



Bensinskatten i botten i EU  
(dieselskatten likaså)



# Reformförslag

# Bensin- och dieselskatt – våra förslag

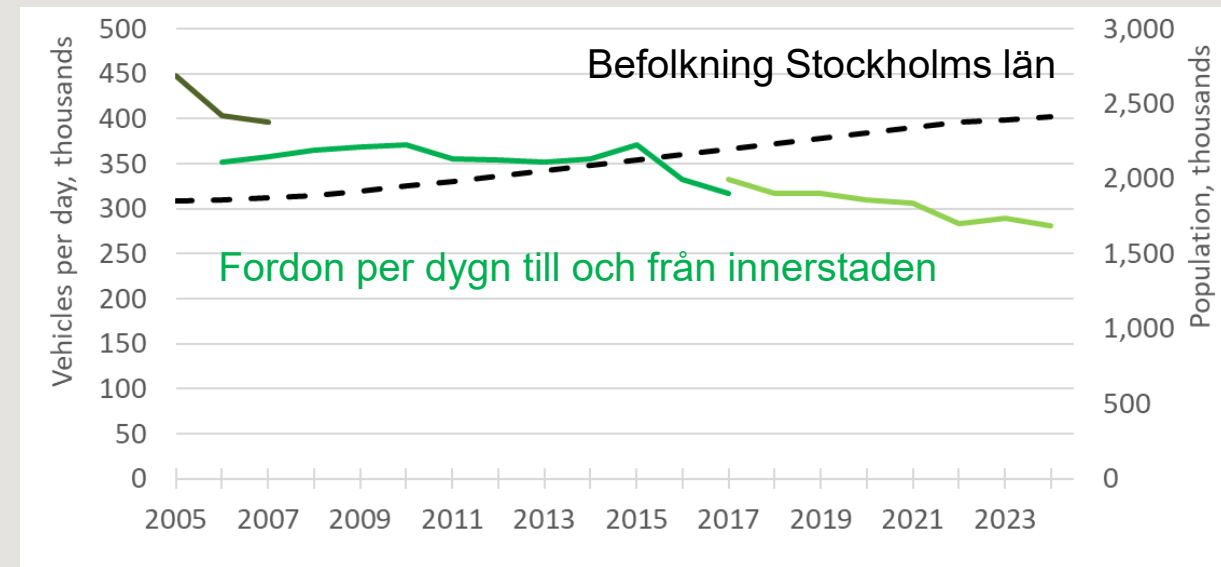
- ➔ Höjda drivmedelsskatter är effektivast – och nödvändiga – för att nå klimatmål
- ➔ EU:s nya utsläppshandel ETS II omfattar transportsektorn och ska träda i kraft 2028
- ➔ Vi föreslår sänkt bensinskatt och höjd dieselskatt – en liter diesel ger ca 10% mer energi och koldioxid och bör beskattas därefter

# Fordonsskatt

- ➔ Föreslår sänkt fordonsskatt som ett sätt att kompensera för dyrare bränsle utan att göra det billigare att köra bil på marginalen
- ➔ Dieseltillägget i fordonsskatten bör avskaffas – bättre att beskatta bensin och diesel likformigt i stället
- ➔ Malus för nya bilar bör behållas

# Trängselskatt och kilometerskatter

- ➔ Fungerar väl
- ➔ Bör spegla den försening en extra bilist orsakar andra
- ➔ Analyser för att avgöra rätt nivå behövs
- ➔ Utvidgad trängselskatt billigare än kilometerskatt
  - 90% av intäkterna på 10% av vägnätet
- ➔ Distansbaserad vägavgift för tung trafik



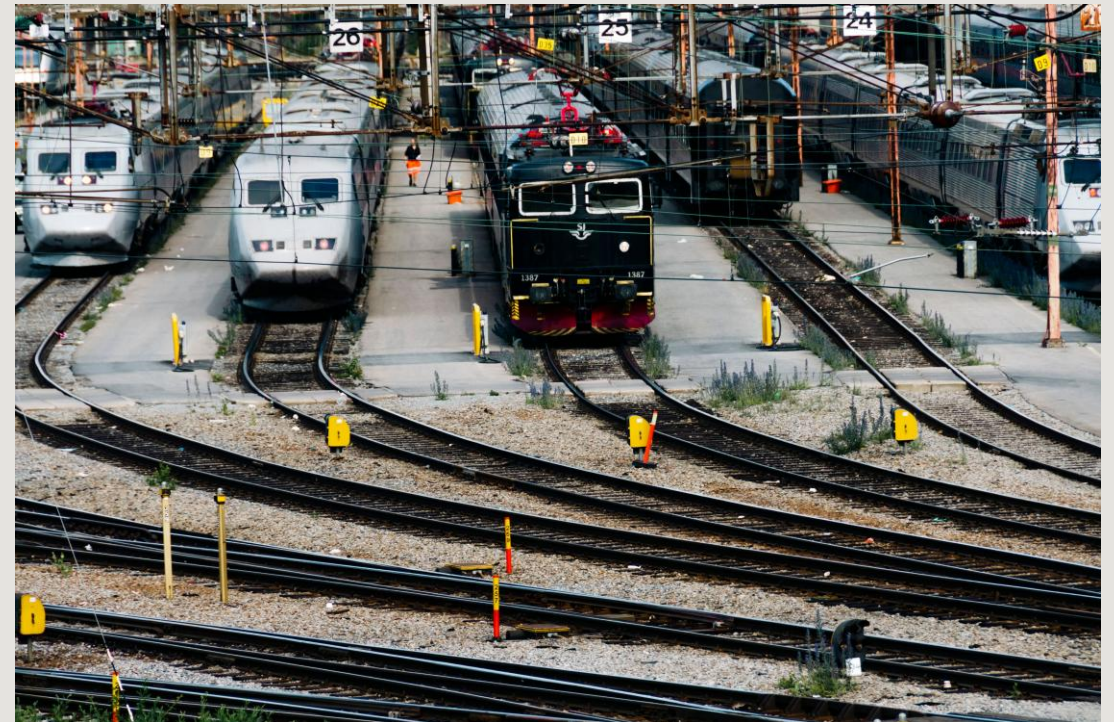
# Parkering

- ➔ Höj parkeringsavgifterna i centrala lägen med platsbrist
- ➔ Sänk avgifterna där det inte råder platsbrist
- ➔ Stärk lagstiftningen så att kommunerna inte kan ta ut högre än vad platsbristen motiverar
- ➔ Avskaffa boendeparkeringen – kommuner bör inte gynna vissa bilisters parkering på attraktiv gatumark



# Järnväg

- ➔ Sätt banavgifter som täcker slitagekostnaderna
- ➔ Prissätt knapp kapacitet där trängsel uppstår
- ➔ Lägre avgifter där det finns ledig kapacitet
- ➔ I dag körs ofta korta tåg och tåg med låg beläggning
- ➔ Incitament att köra färre men längre och välbelagda tåg
- ➔ Minskar förseningar



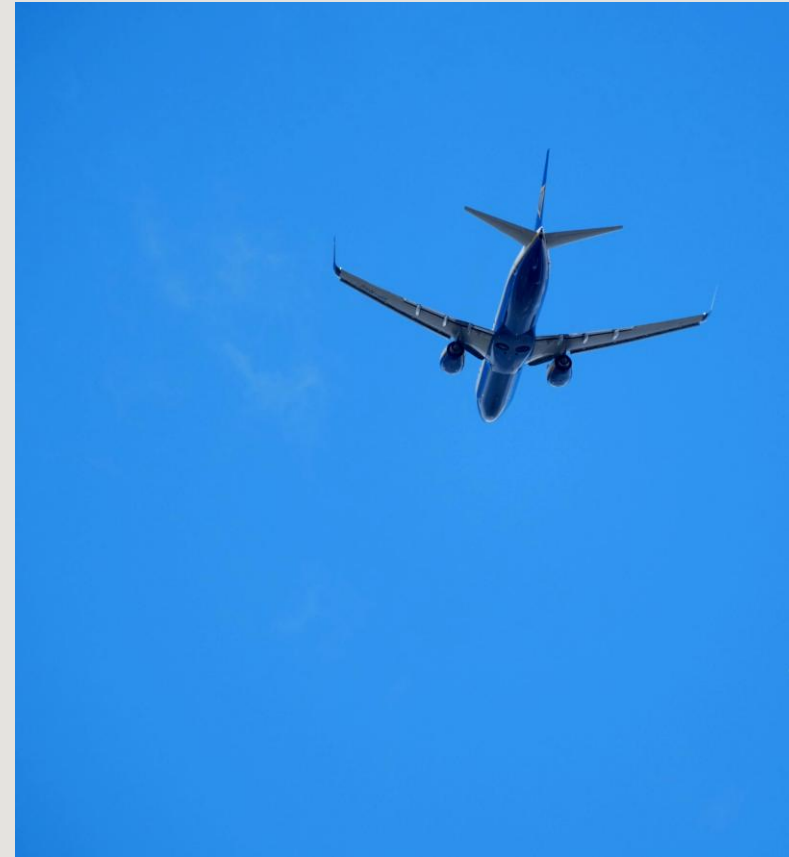
# Sjöfart

- ➔ Mer marginalkostnadsbaserade farledsavgifter
- ➔ Avgifter bör bättre spegla:
  - utsläpp
  - olycksrisker
  - slitage
- ➔ Minskade subventioner till isbrytning och lotsning där de inte motiveras samhällsekonomiskt



# Flyg

- ➔ Internationella regler begränsar nationella reformer
- ➔ Betalar i huvudsak för flygplatser och flygledning
- ➔ Inom EU betalar flyget för sina externa kostnader
- ➔ Föreslår inte att flygskatten återinförs



# Moms

- ➔ Höj momsen på persontransporter till 25%
- ➔ Driv på för EU-lösning som momsbelägger internationella persontransporter
- ➔ Medge fullt momsavdrag för inköp av bilar

# Budgeteffekter

Höjd dieselskatt	+ 2,5 miljarder
Sänkt bensinskatt	– 2,2 miljarder
EU ETS II	+ cirka 5 miljarder
Lägre fordonsskatt på befintliga bilar och avskaffat dieseltillägg	– 5–10 miljarder
Distansbaserad eurovinjettavgift för tung trafik	positiv
Mer träffsäker trängselskatt	oklar
Mer träffsäkra parkeringsavgifter	oklar
Avskaffad nedsättning av förmånsvärden för miljöbilar	+ 5,5 miljarder
Lägre förmånsvärden för äldre förmånsbilar	negativ
Högre banavgifter	positiv
Marginalkostnadsprissättning inom sjöfarten	oklar
Höjd moms på persontransporter till 25 procent	+ 10,2 miljarder
Moms på internationella persontransporter (EU-beslut)	+ 1,4 miljarder
Fullt momsavdrag för inköp av bilar	– 7 miljarder
<b>Sammanlagd nettoeffekt</b>	<b>+ ca 10–20 miljarder</b>

# Slutsatser

# Slutsatser

- ➔ God tillgänglighet är fundamentalt för välfärd
- ➔ Transportskatter ska främst ge effektivt utnyttjande
- ➔ Inte maximera skatteintäkter eller finansiera
- ➔ Ofta större och snabbare effekt än ny infrastruktur

## ➔ Vinnare och förlorare:

- De flesta använder alla transportslag
- De som orsakar externa kostnader får betala mer
- Mindre trängsel, färre förseningar och bättre resursutnyttjande gynnar alla

# Våra reformförslag

1. Höj momsens på persontransporter till 25 procent.
2. Verka för en EU-överenskommelse som momsbelägger internationella persontransporter.
3. Medge fullt momsavdrag för inköp av bilar.
4. Höj dieselskatten i relation till bensinskatten, så att bränslena beskattas lika i förhållande till energiinnehåll och koldioxidutsläpp.
5. Avskaffa drivmedelsskatternas indelning i koldioxid- och energiskatt och ersätt denna med en mer enhetlig struktur.
6. Höj drivmedelsskatterna, där EU ETS II ingår, i stället för reduktionsplikten, så att de bättre speglar vägtrafikens samhällskostnader.
7. Sänk fordonsskatten som compensation för de högre drivmedelsskatterna, men behåll malus på nya bilar.
8. Avskaffa dieseltillägget i fordonsskatten.
9. Utforma trängselskatten mer träffsäkert med bättre metoder.
10. Inför en distansbaserad eurovinjettavgift för tung trafik som motsvarar dess samhällsekonomiska marginalkostnad.
11. Avskaffa boendeparkeringen.
12. Stärk lagstiftningen för att tydliggöra att parkeringsavgifterna inte får vara högre än vad som motiveras av platsbrist.
13. Höj parkeringsavgifterna på gatumark i centrala lägen och sänk dem där det inte råder platsbrist.
14. Avskaffa nedsättningen av förmånsvärden för miljöbilar.
15. Sänk förmånsvärdena för äldre förmånsbilar.
16. Utred trafikförsäkringsskattens syfte och nivå.
17. Höj banavgifterna och differentiera dem i högre grad med hänsyn till både slitage på banan och trängsel.
18. Styr i högre grad mot marginalkostnadsprissättning inom sjöfarten.

S

N

Jakobsbergsgatan 18  
Box 5629  
114 86 Stockholm

+46 8 507 025 00  
[info@sns.se](mailto:info@sns.se)

S