

JAN OWEN JANSSON

Momsbefria kollektivtrafik och restauranger!

Vår stadsmiljö lider av för mycket biltrafik på dagarna och för lite folkliv på kvällarna. Konkurrenskraftig kollektivtrafik skulle mildra den ena defekten, och restauranger som vanligt folk har råd att besöka skulle åtminstone i någon mån råda bot på den andra.

Den stora skattereformen kommer, om inga modifieringar görs, att kraftigt verka i fel riktning i båda dessa avseenden. Jag skulle inte beklaga mig över detta i *Ekonomisk Debatt*, om det inte vore så att ett mer konventionellt ekonomisk-teoretiskt argument för effektiv resursallokering leder till slutsatsen att just de justeringar av skattepaketet, som man spontant tänker på i sin oro för stadsmiljön, bör göras. Skatteekonomerna tycks inte ha uppmärksammat detta.

Marginalskattesänkningarna vad gäller inkomstskatten måste förvisso finansieras genom att andra skatter höjs. För att nettoresultatet skall bli en samhällsekonomisk förbättring krävs uppenbarligen att dessa höjningar inte är lika snedvridande och hämmande för samhällsekonomin som de inkomstskatteskalor som nu överges. Den beslutade breddningen av momsen är generellt vettig; att vissa varor och tjänster skulle vara befriade från moms vore ju en inkongruens som sticker i ögonen.

Man får dock inte glömma bort att en stor del av den totala produktiva verk-

samheten är helt befriad från skatt – all gör-det-självtillproduktion i den sk informella sektorn. Varken löneskatt eller moms tynger de varor och tjänster som man producerar åt sig själv på "fritiden". Detta är ingen plädering för att man i kongruensens namn skall försöka förlänga fiskus arm utanför marknadssektorn, utan jag vill fästa uppmärksamheten på att två av de viktigaste gör-det-självtillaktiviteterna, egen bilåkning och matlagning vid egen spis, är mycket starka konkurrenter till två tjänstesektorer, som hotas av utarmning genom momsbeläggning – kollektivtrafik på väg och järnväg samt matservering på restaurang. Det har varit mycket hållå på sistone om det höga priset på bensin, som momsbeläggning och miljöskatt bidragit till. Motororganisationerna har fått mer gehör än vanligt för sin klagan över beskattningen av bilismen. Det verkliga förhållandet är dock att kollektivtrafiken har en skattemässig black om foten jämfört med privatbilismen genom att buss-, tåg- och flygtransporttjänster produceras i den formella sektorn.

Kollektivtrafikkostnaderna kommer efter skattereformen att till nästan två tredjedelar bestå av personalkostnader, varav drygt hälften är skatt. I den sk generaliserade kostnaden (\approx *out-of-pocket*-kostnader plus tidskostnad) för en resa i egen bil utgör skatt endast ca en femtedel. Det är den främsta orsaken till ojämnheten i kampen mellan bussen/tåget och privatbilen.

När man betraktar bara den formella sektorn av samhällsekonomin kan det förefalla helt logiskt att alla varor och tjänster momsbelägges likformigt. I det perspektivet kan Ramsey-inspirerade argument för differentierad moms uppfattas

JAN OWEN JANSSON är forskningsledare vid Väg- och trafikinstitutet, Linköping, och adjungerad professor i transportekonomi vid Linköpings universitet.

som krånglig *fine-tuning*. Vidgar man synfältet och innefattar också den informella sektorn, går det att visa att snedvridningen av den totala resursanvändningen skulle bli väsentligt mindre, om man lät kollektivtrafik och restauranger vara undantag från regeln, även med hänsyn till att de uteblivna skattepengarna i så fall måste tas från någon annan källa.

En närliggande invändning kan vara att vissa delar av kollektivtrafiken är starkt subventionerad. De betydande subventionerna till den kollektiva lokaltrafiken har ett helt annat samhällsekonomiskt berättigande, som inte påverkar resonemanget ovan: den prisrelevanta marginalkostnaden ligger långt under genomsnittskostnaden. Som påpekades i en artikel i *Ekonomisk Debatt* Nr 1, 1990, "Hur mycket bör det kosta att åka tåg?", borde

SJs prisnivå av samma skäl halveras måndag-torsdag och lördag (Jansson, Sonesson & Andersson [1990]). Lägg till det att priselasticiteten är relativt hög för långväga resor, så framstår det samhällsekonomiska resultatet av momsbeläggning av SJ som mycket negativt.

Om man, som sagt, dessutom lägger miljöaspekter i vid mening på frågan, framstår det som synnerligen angeläget att politikerna tänker om. Försämrade konkurrenskraft för bussar och tåg är dåligt för naturen, och ännu dyrare restauranger är inte bra för kulturen!

Referens

Jansson, J O, Sonesson, T & Andersson, P, [1990], "Hur mycket bör det kosta att åka tåg". *Ekonomisk Debatt*, Årg 18, Nr 1.