

Skatteforvridning i analyser på transportområdet

Mogens Fosgerau
Økonomisk Institut

KØBENHAVNS UNIVERSITET



Den samfundsøkonomiske analyse er kommunikation

- Ikke SANDHEDEN, men en måde at sammenfatte information på:
 - transparent, systematisk, meningsfuld
- Hvad er relevant info til DKPOL: med eller uden fordeling?
 - Bliver det forvirrende at bage fordeling ind i de samfundsøkonomiske analyser?
 - Forklare DKPOL, at fordeling fsva provenumæssige effekter er indregnet
 - Men ikke direkte fordelingsvirkninger af transportprojektet?
 - Halvt fugl, halvt fisk?

Logiske brister i brugen af skatteforvridningsfaktoren

- Måske opstår samme logiske brister ikke i TRMs implementering af metode.
 - I aktuel metode i TRM beregnes forvridning af nettoeffekt på statskassen
 - Metoden kommer ud af en generel ligevægtsmodel, så alt hænger sammen
 - Så ingen paradokser, så vidt jeg kan se?

Forvridning og transportprojekter i TRM

- Arbejdsudbud påvirkes af nettoløn:
 - bruttoløn minus skat minus **transportomkostninger (tid og penge)**
- Infrastrukturprojekter - køber tid for penge
 - Nettoomkostning for offentlige kasser øger forvridning af arbejdsudbud
 - Reduceret transporttid øger omvendt arbejdsudbud
- Kørselsafgift – bruger betaler for tid med penge
 - Nettogevinst for offentlige kasser reducerer forvridning af arbejdsudbud
 - Øget generaliseret transportomkostning øger forvridning af arbejdsudbud

Løsning for transportprojekter?

- Sætte forvriddningseffekt via provenu til 0
 - Neutraliseres af effekt på fordeling
 - Fordelingseffekt via denne kanal omfattet af velfærdsfunktion
- Beholde forvriddningseffekt som følge af transportomkostninger
 - Neutraliseres ikke af effekt på fordeling
 - Fordelingseffekt via denne kanal ikke omfattet af velfærdsfunktion