



# FISKESUBVENTIONER OCH ANDRA BOTTENNAPP

NIO SÄTT ATT  
FÖRBÄTTRA MILJÖN

---

Mattias Svensson  
Maria Wetterstrand

APRIL 2011

TIMBRO

© Författarna och Timbro 2011

ISBN 91-7566-813-0

[www.timbro.se](http://www.timbro.se)

[info@timbro.se](mailto:info@timbro.se)

[<www.timbro.se/innehall/?isbn=9175668130&flik=4>](http://www.timbro.se/innehall/?isbn=9175668130&flik=4)

# Innehåll

Inledning.....	5
Bakgrund .....	6
1. Subventionerade kostnader – fiske.....	8
2. Skattesubventioner – fossila bränslen och tjänstebilar .....	11
3. Kommunen betalar – flygplatser.....	14
4. Staten försäkrar – kärnkraft .....	15
5. Staten äger – SAS.....	16
6. Gratis utsläppsrätter – fossila bränslen.....	18
7. Internationell påverkan – EU:s stöd till kolkraft.....	19
8. Avsaknad av marknader – parkering.....	20
9. Konkurrensneutralitet .....	22
Avslutningsvis: Vad Sverige kan göra .....	24



# Inledning

Varje år använder staten ett antal tusenlappar per svensk skattebetalare för att fiska ut världshaven, öka övergödningen och försurningen och bidra till den globala uppvärmningen. Detta genom att subventionera miljöskadlig verksamhet.

Minskade miljöskadliga subventioner är den billigaste miljöpolitiska åtgärden och borde vara den åtgärd som är lättast att komma överens om. Trots det finns bara ett fåtal fristående skattningar av de miljöskadliga subventionernas omfattning. Miljödebatten har främst handlat om miljöskatter, miljöstöd och lagstiftning.

Även om kunskaperna är begränsade vet vi att skattepengar kan sparas och miljön förbättras genom att subventionerna minskas eller avskaffas helt. I många fall finns också effektivitetsvinster som varaktigt kan öka den ekonomiska tillväxten.

I den här rapporten har vi valt att rada upp nio olika områden där svensk politik kan verka för minskade och avskaffade subventioner till miljöskadlig verksamhet. Alla går inte att sätta en siffra på och några områden belastar inte direkt svenska skattebetalare, men de är alla relevanta för att förbättra ekonomi, handel och miljö och kan förena en grön och en nyliberal. Och förhoppningsvis många andra.

Maria Wetterstrand  
Mattias Svensson

## Rapporten i korthet:

- På fler sätt än du tror subventioneras miljöskadlig verksamhet av det offentliga. Bidrag direkt från statsbudgeten, skatteundantag och generösa villkor för näringar eller grupper förvärrar miljöproblem som försurning, förlust av biologisk mångfald och global uppvärmning.
- Bara de direkta subventionerna beräknas av SCB 2010 till minst 9 miljarder kronor om året. Det handlar främst om bidrag till fiskerinäringen, jordbruket och transportsektorn. Skattesubventioner till fossila bränslen bedömdes av Naturvårdsverket 2004 motsvara 44 miljarder kronor per år.
- I de flesta fall saknas bedömningar och beräkningar av de miljöskadliga subventionerna.

# Bakgrund

Hur mycket pengar som läggs på miljöskadliga subventioner, per person, för Sverige eller globalt, är svårt att kartlägga. Intresset för vad staten åstadkommer i negativ miljöpåverkan har hittills varit begränsat. Medan statens miljöräkenskaper sedan början av 2000-talet redovisar miljöskatter och miljösubventioner, meddelar SCB för år 2010 att det inte finns någon regelbunden dataframställning för potentiellt miljöskadliga subventioner.

En forskningsgenomgång av International Institute for Sustainable Development (IISD) av sex större studier visar att växthusgasutsläppen fram till 2050 skulle kunna minska med så mycket som 18 procent bara genom att stater slutar att subventionera fossila bränslen.<sup>1</sup> BNP skulle kunna öka genom att subventionerna fasas ut: med 0,1 procent redan efter några år och 0,7 procent per år från 2050.

Beräkningar brukar med nödvändighet vara försiktiga och i underkant. SCB summerar (2010:2) de potentiellt miljöskadliga subventionerna till knappt 9 miljarder kronor för år 2007, i huvudsak jordbruks- och fiskesubventioner samt en mindre del transportkostnader. Den definition som används för vad som utgör en miljöskadlig subvention är dock mycket snäv. Som miljöskadliga subventioner räknas bara direkta transfereringar över statsbudgeten till utsläppsintensiva branscher, inte exempelvis kommunala subventioner eller skatteundantag.<sup>2</sup>

Risken med en sådan försiktighet som svenska SCB använder i sitt sätt att beräkna är att många områden där staten indirekt subventionerar miljöskadlig verksamhet inte uppmärksammas.

Diskussionerna internationellt, där syftet inte huvudsakligen är att få fram lätthanterlig statistik, pekar också i riktning mot bredare definitioner. Visst finns risken att en vid och vag definition ger en stor men inte särskilt talande siffra, men det är inte sammanräkningen som är det mest väsentliga. Betydande miljöskada kan åstadkommas med statsfinansiellt små medel. En bred definition ger däremot möjligheten att genomlysa fler politikområden. De olika sätten att mer eller mindre dolt stödja miljöskadlig verksamhet är viktigare att uppmärksamma än de exakta summor detta kostar.

---

<sup>1</sup> Ellis (2010) Rapporten är en genomgång av sex större studier av möjliga reformer på området fossila bränslen som gjorts sedan 1990: *The effects of existing distortions in energy markets on the costs of policies to reduce CO2 emissions: evidence from GREEN* (Burniaux et al., 1992); *World fossil-fuel subsidies and global carbon emissions* (Larsen and Shah, 1992); *World Energy Outlook 1999: Looking at Energy Subsidies – Getting the Prices Right* (IEA, 1999); *Environmental Effects of Liberalizing Fossil-Fuels Trade: Results from the OECD GREEN Model* (OECD, 2000); *Removing energy subsidies in developing and transition economies* (Saunders and Schneider, 2000); and *The economics of climate change mitigation: How to build the necessary global action in a cost-effective manner* (Burniaux et al., 2009).

<sup>2</sup> "En subvention definieras som potentiellt miljöskadlig då den genom att betalas ut bedöms kunna orsaka ett ökat uttag av naturresurser eller orsaka ökade utsläpp, samt att den inte har utformats eller motiveras för ett miljösyfte. I första hand räknas de subventioner som betalas ut till utsläppsintensiva branscher."

## Att definiera subventioner och specifikt miljöskadliga sådana

När det gäller subventioner rent allmänt finns definitioner och statistik sedan länge. Det finns i princip tre olika sätt att definiera en subvention, beroende på syfte. En för statistik, en för handel och en för forskning.

SCB använder den definition av subventioner som används för att ta fram statistik. Den inbegriper bara direkta budgetbaserade subventioner, vilket kan vara en förklaring till att SCB använder motsvarande sätt att definiera miljöskadliga subventioner.<sup>3</sup>

Eurostat är på väg att ta fram riktlinjer för att mäta miljöskadliga subventioner inom medlemsländernas miljöräkenskaper. Detta arbete ska dock vara färdigt först år 2012. Det pågår också ett arbete inom Londongruppen, under FN, för att samordna statistiska mätmetoder för miljöskadliga subventioner.

År 2001 inledde OECD ett arbete för att kartlägga och analysera de hinder som finns för att fasa ut miljöskadliga subventioner. I det arbetet ingick som en viktig del att hitta en metod för att definiera och mäta miljöskadliga subventioner. OECD:s definition av subventioner är generellt betydligt bredare än den definition som används i statistiksyfte och innefattar även indirekta subventioner utanför statsbudgeten i form av exempelvis skatteundantag.

I en underlagsrapport till EU-kommissionen, som syftar till att EU ska slå fast en definition av vad som ska betraktas som miljöskadliga subventioner, diskuteras en ännu vidare definition, men med utgångspunkt i OECD.

*“A result of a government action or non-action that confers an advantage on consumers or producers, in order to supplement their income or lower their costs, but in doing so, discriminates against sound environmental practices.”*

Förslaget innebär att definitionen av miljöskadliga subventioner även skulle innefatta sådant som skatteundantag, brist på internalisering av miljökostnader enligt Polluter Pays Principle (PPP), för låga avgifter som därmed inte speglar kostnaderna och selektiva undantag från regelverk.<sup>4</sup>

Slutsatsen är att det visserligen inte finns någon enhetlig definition av miljöskadliga subventioner. Men när det gäller subventioner generellt anses OECD:s definition vara den mest relevanta att använda i politiska sammanhang. Det är inte heller orimligt att i samband med miljöskadliga subventioner diskutera problemet med bristande internalisering av miljökostnader i priset. Detta är särskilt relevant inom miljöområdet, där det finns en internationellt vedertagen princip om att förorenaren ska betala (Polluter Pays Principle).

Det är mycket komplicerat att uppskatta exakta externa kostnader för miljöförstöring, vilket inte bör tas till intäkt för att problemet skall ignoreras. I fallet med miljöskadliga subventioner finns en risk att syftet går förlorat om diskussionen begränsas till de subventioner som är enkla att föra in i statistiska databaser.

---

<sup>3</sup> SCB (2010)

<sup>4</sup> Valsecchi (2007)



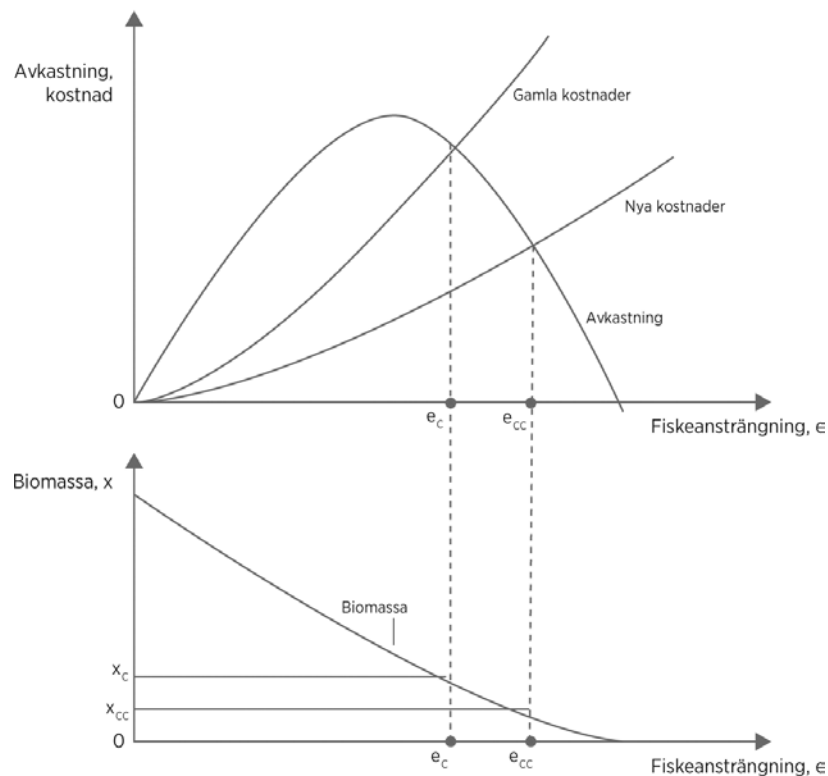
## Subventionerade kostnader – fiske

*Direkta statliga anslag och stöd till olika näringar behöver inte vara särskilt stora poster i en statsbudget för att slita hårt på ekosystem och uppmuntra utsläpp. Bara någon hundralapp per skattebetalare och år räcker för att fiska ut världshaven.*

Direkta subventioner till konsumtion av allmänna tillgångar orsakar ofta betydande miljöförstöring. Det beror på att resursutnyttjandet ofta redan innan subventioner har varit så högt att den nivå som är nödvändig för att återskapa resursen underskridits. Med subventioner blir det än värre.

Fisket är ett illustrativt exempel. Redan när fiske sker fritt från en gemensam tillgång brukar resultatet bli ett överuttag av fisk så att bestånden minskar (till  $x_c$  i det nedre diagrammet). När fisket ovanpå detta ges subventioner såsom skatteundantag, inkomstgarantier, förmånliga lån, riskminimeringsprogram och stöd för att bygga båtar kommer ännu mer fiske att bli lönsamt för enskilda fiskare (deras ansträngning ökar från  $e_c$  till  $e_{cc}$  i diagrammet) och överuttaget av fisk blir ännu större ( $x_{cc}$  i det nedre diagrammet).

### EFFEKTEN AV SUBVENTIONERADE KOSTNADER



32 procent av världens fiskebestånd är överfiskade, minskar eller återhämtar sig från tidigare överfiskning, visade en bedömning från FN-organet FAO i en rapport i början av året. De flesta andra bestånd fiskas precis på gränsen för återväxt.



Globalt sett bedöms 148 länder tillsammans ha subventionerat sitt fiske med mellan 25 och 29 miljarder dollar år 2003. 60 procent av subventionerna går till att höja fiskeflottans kapacitet och 15-30 procent till att subventionera fartygens bränsle.<sup>5</sup> Subventioner utgör därmed en betydande andel av värdet på den fisk som tas upp. Enligt tidigare uppskattningar utgör de direkta subventionerna i EU omkring 17 procent av det totala värdet på fisk. I Japan utgör motsvarande del 24 procent och i USA är andelen 30 procent.<sup>6</sup>

EU:s fiskeribudget till direkta subventioner uppgår totalt till cirka 900 miljoner euro.<sup>7</sup> Inte så stora belopp i statsbudgetsammanhang, någon hundralapp om året för svenska skattebetalare, men de räcker för att ställa till med stor skada på havens ekosystem och på tillgången till fisk.

EU:s subventioner går inte bara till utfiskning i europeiska vatten. EU betalar omkring 130 miljoner euro per år till en överdimensionerad fiskeflotta för att köpa rätten att fiska vid Afrikas västkust, på bestånd som i många fall redan är överfiskade. På grund av svaga regeringar i dessa länder sker fisket med utrustning som finmaskiga nät och bottentrålar som är förbjudna i europeiska vatten. Inte heller finns det kontroll på hur mycket fisk som tas upp. Pengarna som EU betalar försvinner dessutom ner i ländernas statskassor, medan lokala fiskare berövas sin möjlighet att försörja sig. En del av pengarna som EU betalar för att få fiska i Afrika sägs gå till hållbar utveckling, men det finns inga belägg för att EU-pengarna används till det. Pengarna tycks inte nå lokalbefolkningen och Naturskyddsföreningen har hindrats av EU-kommissionen från att efterforska vart pengarna tar vägen.

Till detta kommer att europeiska fiskebåtar, från början byggda med rejäla EU-subventioner, tjuvfiskar flitigt i afrikanska vatten. Värst är situationen utanför Somalias kust. Fartyg från EU-länderna plockar varje år upp illegal fisk utanför Somalia till ett värde som skattats till minst 90 miljoner dollar per år. Mest attraktiv är tonfisken, en av många fiskar som fiskats så hårt att bestånden håller på att ta slut världen över.

Tjuvfisket har varit ett gissel sedan 1990-talet och skadar inte bara genom förlusten av värdefull fisk. Utländska fiskefartyg har hänsynslöst rammat somaliska fiskare och stulit deras nät och fisk. Det är en bidragande orsak till att många fiskare i området istället blivit pirater, med resultatet att EU sedan några år tillbaka har en militär styrka för omkring 8 miljoner euro per år. Styrkan patrullerar somaliska hav för att skydda internationella fartyg från pirater, men beivrar inte europeiska fiskefartygs tjuvfiske. Även svenska fartyg har deltagit i operationerna.

## Fiskesubventionerna i Sverige

Sverige stöder inte bara fisket via EU, utan också genom olika regeringsbeslut. Enligt Riksrevisionen uppgick stödet till det svenska fisket till 284 miljoner kronor 2006, medan förädlingsvärdet av fångsten var 340 miljoner kronor. Stödet består bland annat i att yrkesfiskare får a-kassa vid fiskestopp, strukturstöd och fartygsbidrag, men den stora delen – 224 miljoner kronor – består av en skattesubvention genom att fiskefartyg är befriade från bränsleskatt. För stora bottentrålare (24-40 meter) översteg värdet av skattesubventionen det genomsnittliga förädlingsvärdet.

Subventionerna har inte bara gynnat utfiskning utan också användandet av bränsleslukande fartyg. Utöver problemen med överfiskning, som bland annat utgjort ett akut hot mot torskbeståndet i svenska vatten, är sjöfarten bland de största orsakerna till försurning genom sina utsläpp av svaveldioxid. Medan utsläppen på land minskat dramatiskt sedan 1980 har utsläppen från sjöfarten i Östersjön börjat minska först på senare år.

---

<sup>5</sup> Dyck (2010)

<sup>6</sup> Clover (2005)

<sup>7</sup> WWF (2009)

Ändå har nuvarande regering valt att inte minska fiskesubventionerna. Förra mandatperioden ökade fiskesubventionerna tvärtom med 200 miljoner kronor. Pengarna ska förvisso gå till skrotning av fartyg, men erfarenheten av sådana premier visar att de i bästa fall är ineffektiva och ibland kontraproduktiva. I teorin skulle subventioner som går till att skrota fiskebåtar minska fiskeflottan. I praktiken sker inte detta. De minst effektiva båtarna skrotas och premierna går ofta till att köpa nya, mer effektiva fartyg. Det har visats i utvärderingar av EU:s skrotningspremier 1990–2000, i ett flertal vetenskapliga rapporter (Holland et al 1999, Munro and Sumaila 2002, Clark et al 2005) och bekräftas även av svenska erfarenheter. Fiskeflottans kapacitet tenderar att öka igen med tiden. (Holland et al 1999, Cunningham and Gréboval 2001), Clark et al 2005). En teori är att skrotningspremier kan vara en effektiv åtgärd om den är oväntad, men är den väntad kommer fiskarna att fiska mer i väntan på att bli utköpta. (Munro and Sumaila 2002). Det svenska förslaget om skrotningspremie var knappast oväntat, utan en ökning av redan existerande premier.<sup>8</sup>

En annan teori är att subventioner inte är lika skadliga när de ges till verksamhet som begränsas av andra faktorer. Rent teoretiskt skulle det kunna gälla fiske som regleras med nationella kvoter. Det är dock än så länge enbart en from förhoppning då dessa kvoter sätts efter förhandlingar mellan länderna. Förhandlingar där både stora fiskerationer och fiskeindustrins lobbyister lyckats väl med att driva upp kvoterna till nivåer långt över vad forskarna menar att fiskbestånden långsiktigt klarar. Den överkapacitet som skapats genom subventionerna är också orsaken till att EU köper fiskerättigheter på andra länders vatten och därmed bidrar till ytterligare utfiskning.

Inom WTO pågår ett arbete som uppmärksammar problemen med fiskesubventioner. Även subventioner inom jordbruket ingår i ett av förhandlingsområdena i Doha-rundan. Där är dock inte miljön huvudfokus, utan de positiva miljöeffekterna av minskade subventioner betraktas i bästa fall som en positiv bieffekt.

### Kortfakta: Jordbrukssubventioner

Världsnaturfonden (WWF) bedömer i en studie att omkring 85 procent av subventionerna till jordbruket kring Östersjön kan ha negativa miljöeffekter. Till jordbrukets miljöpåverkan hör bland annat utsläpp av fosfor och kväve i haven. I Östersjön var jordbrukets andel av vattenburna kväveutsläpp 56,6 procent och för fosfor var andelen 35,5 procent. Miljöskadliga jordbruks- och fiskesubventioner kostar cirka 2500 kronor per person och år.

Internationella studier visar att det finns ett tydligt samband mellan subventionsgrad och användningen av bekämpningsmedel i jordbruket. Sambandet gäller både i fattiga och rika länder. Ju högre subventioner, desto hårdare slitage på jordarna, större användning av kemikalier och mer intensiv djurhållning och överbetning. Subventionerna leder till att mindre bördigt land och mer ekologiskt känsliga områden tas i bruk med minskad biologisk mångfald som följd.

#### Källa:

*WWF Impeding Subsidies – A Study on Misdirected Subsidies in the Baltic Sea Region WWF Baltic Ecoregion Programme, Juni 2009*

*Irwin, Douglas Free trade under fire (2009, Princeton University Press, 2009), s 64.*

*Sampson, Gary Trade, Environment, and the Wto: The Post-Seattle Agenda (Overseas Development council, 2000), s 55*

---

<sup>8</sup> Porter (2002) & Dyck (2010)



## Skattesubventioner – fossila bränslen och tjänstebilar

*Ofta har särskilt miljöskadlig verksamhet de lägsta skatterna och särskilda undantag. Så har Sverige exempelvis skatteavdrag som premierar bilåkande.*

Miljöskadliga skattesubventioner kan definieras på två sätt. Antingen som undantag från den generella skattenivån, som i diagrammet ovan, eller som bristen på miljöbeskattning när miljöskador av en viss verksamhet uppstår.

De olika beräkningssätten och svårigheten att omvandla naturvärden till ekonomiska mått gör det svårt att ta bort de här typerna av subventioner<sup>9</sup>. Men beräkningarna kan ge vägledning för i vilken riktning skatterna bör förändras. Framför allt då skatterna från början knappast är lika, och de undantag som finns sedan tidigare inte sällan gäller miljöskadlig verksamhet.

På grund av EU:s system med utsläppsrätter som numera omfattar energisektorn och vissa delar av industrin är det svårt att jämföra vad olika branscher betalar för utsläpp. Ett äldre diagram från 1995 visar att beskattningen varierar betydligt mellan olika branscher och att den största skattebördan ligger på hushållen. I diagrammet finns en tydlig tendens att välorganiserade och politiskt inflytelserika branscher skaffar sig särskilda undantag från generella skatter och regler och att miljöskatterna istället drabbar hushållen. Enligt Eurostat har de allra flesta EU-länder högre miljöskatter för hushåll än för industrin.<sup>10</sup>

Sedan diagrammet sattes samman med uppgifter från 1995 har mycket hänt. Under 2000-talet har miljöskatterna höjts så att de som släpper ut numera tar ett ökat ansvar för sin miljöskada. Detta samtidigt som det totala skattetrycket har sänkts, vilket är resultatet av en grön skatteväxling.

Nu tas flera steg för att ta bort de undantag från koldioxidskatt som finns. Skatten för jordbruk, skogsbruk och vattenbruk och viss industri höjs från 21 till 60 procent av den generella skattenivån till 2015. Till 2015 avskaffas den så kallade 0,8-procentsregeln som ger energiintensiva industriföretag undantag från koldioxidskatten.

Ändå kvarstår många skillnader. Företag inom utsläppshandelssystemet har vanligtvis fått både lägre skatt och en subvention i form av gratis utsläppsrätter i generösa tilldelningar. Ingen vet hur stora subventionerna är, men några försök till skattningar finns. I en rapport till regeringen från Naturvårdsverket 2004 om miljöskadliga subventioner uppskattades värdet på subventionerna där miljöskadan främst berodde på användning av fossila bränslen till 44 miljarder kronor per år, eller omkring 5000 kronor per svensk.<sup>11</sup>

Mest handlar det om skatteundantag. Ett sådant är reseavdrag och förmånsbeskattning av tjänstebil som tillsammans med höga skatter på arbete uppmuntrar till bilägande och bilkörning på bekostnad av annan konsumtion. Det är en politisk åtgärd i det fördolda, ofta utformad för att gynna nationell bilindustri. Tjänstebilsreglerna är utformade som en schablonbeskattning beräknad på att bilägaren kör 1600 mil om året. Det är alltså samma skatt oavsett hur mycket man kör, vilket subventionerar

---

<sup>9</sup> Många frågor är svåra att behandla. T ex: Bör det motsvara kostnaden för att återställa naturen eller den ekonomiska skada som åsamkas andra människor? Och hur värderar man alls en försvunnen art?

<sup>10</sup> Eurostat (2007)

<sup>11</sup> Miljöpartiet de Gröna (2007)

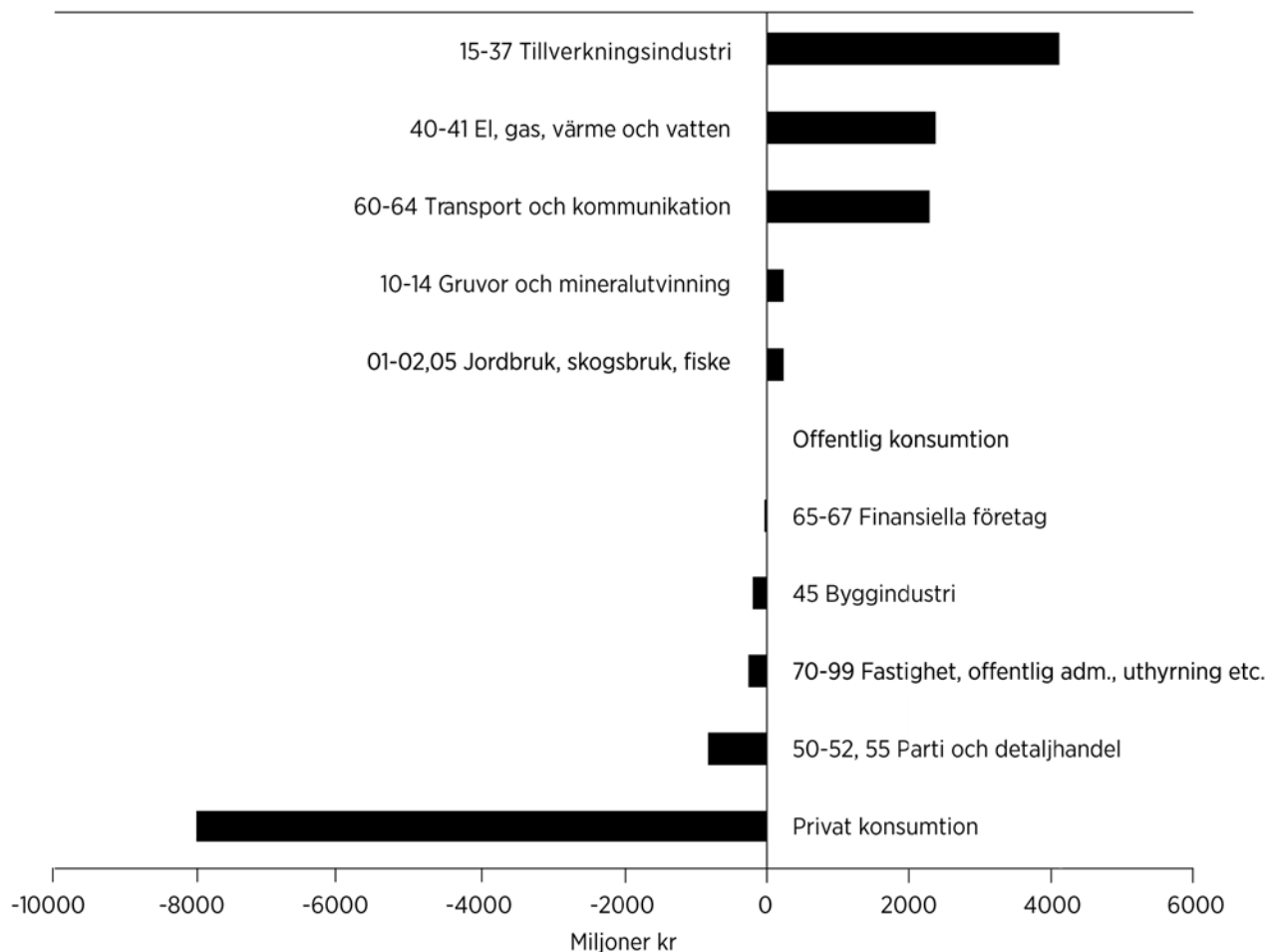
den som kör mer vid innehav av tjänstebil, medan den som kör mindre avstår från avdraget eftersom det inte lönar sig.

Alla europeiska länder har den här typen av avdrag, trots att studier från Belgien och Holland visar att högst 20–30 procent av bilresorna med tjänstebilar är arbetsrelaterade. Den svenska skattesubventionen till bilresor är relativt låg jämfört med de flesta EU-länder, men uppgår till mer än 6 miljarder kronor per år. Finland, Polen och i viss mån Storbritannien har lägre subventioner. Subventionen av tjänstebilar i EU leder till välfärd förluster på 0,1 till 0,3 procent av BNP (12 till 37 miljarder euro) och till en artificiellt stor konsumtion av bilar och större avgasutsläpp.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Directorate-General for Taxation and Customs Union (2010)

**SKATTESUBVENTIONER INOM ENERGISKATTEN PÅ BRÄNSLEN FÖRDELADE  
PÅ OLIKA BRANSCHER 1995 (MILJONER KR)**



Källa: SCB, Miljöskatter och miljöskadliga subventioner, Rapport 2000:3 En genomsnittlig norm har använts vid beräkning av skattesubventionen

**FAKTA: SKATTESUBVENTIONER**

Miljöskadliga skattesubventioner kan beräknas på två sätt. Antingen som avvikelser från den generella skattenivån, som i diagrammet ovan. Alternativt kan avsaknaden av en miljöskatt ses som en subvention när naturvärden eller resurser går förlorade eller andra miljöskador uppstår som resultat av utsläpp eller exploatering och därmed drabbar allmänheten och leder till gemensamma kostnader.

Diagrammet med siffror från 1995 visar att beskattningen kan variera högst väsentligt mellan olika branscher. Det är skillnader som finns kvar i dag, men det är svårare att jämföra subventionerna eftersom EU:s system för utsläppsrätter numera omfattar energisektorn och vissa delar av industrin. Dessa har vanligtvis fått både lägre skatt och en subvention i form av gratis utsläppsrätter i generösa tilldelningar. Samtidigt har miljöskatterna totalt sett höjts.

Den allra största delen av miljöskatterna bärs av hushållen. Enligt Eurostat (67/2010) ligger huvuddelen av miljöskatterna i de flesta EU-länderna på hushållen. De betalar en högre andel i skatt både för transporter och energi jämfört med industrins konsumtion.



## Kommunen betalar – flygplatser

*Även kommuner subventionerar miljöförstöring, inte minst i tävlan om att bygga flygplatser och locka trafik.*

Subventioner till miljöskadlig verksamhet sker också på lokal nivå. Bland annat går betydande kommunala medel till att bygga och subventionera driften av flygplatser. TV4-programmet Kalla fakta beräknade 2008 att dessa subventioner från stat och kommuner motsvarar 353 miljoner kronor. I Torsby kommun subventionerades den egna flygplatsen med 11 miljoner kronor, varav 5 miljoner från kommunen, trots att flygplatser i Hagfors och Karlstad bara ligger inom en timmes resväg. Det är en subvention på 4767 kronor per flygbiljett – dyrare än en taxiresa till Stockholm – som kommunens skattebetalare får stå för.

I kampen mellan kommunerna om vilken flygplats som ska överleva utformas kreativa lösningar där hyresgästerna i bostadsbolaget får bekosta flygplatsen med en del av sin hyra, eller att det läggs in i länstrafiken så att flyget subventioneras av andra kollektivtrafikresenärer. Inte sällan betalar kommunerna även förtäckta bidrag för att flygbolag ska trafikera sträckan. Nyköpings kommun betalade Ryanair 55 miljoner kronor för att flyga från Skavsta under 2003, och ytterligare 15 miljoner 2007. Genom att redovisa subventionen som annonsering har kommunen och flygbolaget tagit sig förbi reglerna mot direkta offentliga stöd. Detta stöd ogiltigförklarades av svenska domstolar 2005, vilket kommunen då trotsade, men befanns vid en överprövning giltigt enligt EU-kommissionen 2009.<sup>13</sup> Resultatet av bidragen är en överetablering av flyg och flygplatser, vilket ger ökade utsläpp av växthusgaser.

---

<sup>13</sup> Travel report (2009)



## Staten försäkrar – kärnkraft

*Att staten befriat kärnkraftsbolagen från det fulla ansvaret vid olyckor och dessutom kan betala kärnkraftverkens försäkringspremier är ett sätt att subventionera.*

Fram till år 2003 har kärnkraften inom EU subventionerats med sammanlagt 70 miljarder euro. Detta enligt en uppskattning som redovisas i en underlagsrapport till EU-kommissionen.<sup>14</sup> I den siffran har inte räknats in det faktum att kärnkraften inte betalar de fulla försäkringskostnaderna för risken att det sker en olycka.

I Sverige har regeringen gjort ett stort nummer av att kärnkraften ska bära sina egna kostnader. Det stämmer dock inte. Kärnkraftverk subventioneras i Sverige, tvärt emot regeringens uttryckliga målsättning. Framför allt handlar det om ansvarsbefrielse vid olyckor. En ansvarsbefrielse som även gäller stora vattenkraftsdammar.

Enligt en uppskattning som gjorts av Strålskyddsinstitutet kan en kärnkraftsolycka kosta flera hundra miljarder. Enligt lagen i Sverige har ägarna till kärnkraftverken ett obegränsat ekonomiskt ansvar<sup>15</sup>. I praktiken är det inte så, eftersom lagen föreskriver att de enbart är skyldiga att ha försäkringar som täcker kostnader upp till 1,2 miljarder euro. Summan är satt till en nivå som Nordiska kärnförsäkringspoolen anser vara möjlig att klara av och är i den nedre skalan av vad som krävs av Pariskonventionen. Trots det har reaktorägarna menat att höjningen från tidigare 470 miljoner euro till 1,2 miljarder kan skada konkurrenskraften på en internationell elmarknad, vilket använts som ett skäl att inte höja mer än så.

Till skillnad från Tyskland har Sverige inte heller något ansvarsgenombrott så att moderbolag blir skyldiga att stå för kostnader som uppstår i dotterbolag. Endast den som har tillstånd att driva en reaktor har ekonomiskt ansvar vid en olycka. I Sverige drivs alla reaktorer i mindre dotterbolag, som har driften av själva kärnkraftverket som enda verksamhet. Det är endast deras tillgångar som bolagen är skyldiga att ställa upp med för att bekosta en olycka, och de tillgångarna består i princip endast i själva kraftverken och uppgår till mindre än 1,2 miljarder euro.

Så även om kapitalstarka koncerner som Vattenfall, EON och Fortum äger kärnkraftverken via dotterbolag kan de inte utkrävas något ansvar. Någon annan än bolagen själva, sannolikt staten, får täcka kostnader över 1,2 miljarder euro. Svenska statens bolag Vattenfall är skyldigt att ställa upp med hela bolagets värde för att bekosta en kärnkraftsolycka som sker i något verk som ägs av deras dotterbolag i Tyskland. Utländska bolag som äger kärnkraftverk i Sverige slipper motsvarande ansvar. Tyskland har krav på att bolagen kan garantera kostnader upp till det dubbla beloppet jämfört med Sverige i form av försäkringar, det vill säga om 2,5 miljarder euro.

---

<sup>14</sup> Valsecchi (2007)

<sup>15</sup> I atomansvarighetslagen ingår även möjligheten för staten att gå in med garantier i form av återförsäkringsåtaganden. Det gäller endast i undantagsfall och ska göras mot en avgift. Det innebär dock en stor risk att marknadens spelregler sätts ur spel och att kärnkraften erbjuds lösningar som inte tillhandahålls andra energislag.



## Staten äger – SAS

*Statligt ägda företag ger många möjligheter till svårberäknade subventioner. Ett av de tydligaste är miljardrullningen till SAS.*

”Statliga företag (SOEer) verkar vara en källa till betydande och återkommande subventioner till industrier som släpper ut fossila bränslen.”<sup>16</sup> Det är slutsatsen i en studie av Global Subsidies Initiative (GSI), ett internationellt forskningsprogram som startade i december 2005 och syftar till att som en del i arbetet för hållbar utveckling som sker via International Institute for Sustainable Development (IISD) fästa uppmärksamhet på miljöskadliga subventioner. Att det ”verkar vara” så är ett resultat av att subventionerna via statligt ägande är komplexa att utvärdera. GSI-forskarna konstaterar att de statliga företagen ofta har en mängd fördelar – anslag, fördelaktiga lån (under marknadsränta), skatteundantag och statligt påbjudna byggrätter av exempelvis ledningar – som ofta ger artificiellt låga driftskostnader. De kan också i sin prispolitik eller begränsningar i uppköp gynna exempelvis vissa bränsleslag. Svenska staten äger exempelvis en andel i flygbolaget SAS, där skattebetalarna både 2009 och 2010 fått skjuta till drygt en miljard kronor för att täcka underskott i verksamheten. En i sammanhanget ganska lättkonstaterad subvention av flygindustrin och därmed ett bidrag till fortsatt överetablering av flygtrafik och högre utsläpp av växthusgaser.

---

<sup>16</sup> Koplow (2010)



År/Flöde	Ägartillskott brutto	Utdelning	Ägartillskott netto
2000	0	142	-142
2001	0	161	-161
2002	43	0	43
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	9 <sup>17</sup>	0	9
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	
2009	1 243	0	1 243
2010	1 012	-	-

Tabell 1. Svenska statens ägartillskott brutto, utdelningar och ägartillskott netto till SAS 2000-2010 (miljoner kronor)  
 Källa: SAS årsredovisningar, Riksdagens utredningstjänst PM 2010-12-15 Dnr 1835.

<sup>17</sup> SAS öppnade luftbro med anledning av flodvågskatastrofen i Asien. Kostnaden, 28 miljoner, delades mellan Sverige, Norge och Danmark som gav det tillskottet till SAS.



## Gratis utsläppsrätter – fossila bränslen

*Systemet som skulle sätta ett tak på Europas koldioxidutsläpp från de största källorna har hittills inneburit generös gratis tilldelning av säljbara utsläppsrätter.*

Som en del i Kyotoprotokollets överenskommelse 1997 om att minska utsläppen av växthusgaser har EU skapat en marknad för utsläppsrätter som omfattar industri- och kraftvärmeanläggningar, ungefär 730 anläggningar i Sverige och 13 000 i EU som står för cirka 40 procent av koldioxidutsläppen. Det kallas The European Union Emissions Trading Scheme (EU ETS). Meningen är att utsläppsrätter från år 2013 ska auktioneras ut, dock med fortsatt möjlighet till undantag för företag och branscher. Hittills har dock företagen fått sina utsläppsrätter gratis och ofta generösa tilldelningar på mer än de faktiska utsläppen.

När auktionerna kommer igång beräknar Energimyndigheten att detta ger intäkter till staten på 2-6 miljarder kronor. Det är värden som hittills tillfallit företagen som samtidigt fått sänkta miljöskatter som kompensation för att de ingår i utsläppshandeln.<sup>18</sup> I Tyskland beräknar Öko-Institut att kostnaderna för att låta tyska företag få gratis utsläppsrätter motsvarar 35,5 miljarder euro under perioden 2008-2012.<sup>19</sup> Att utsläppsrätter har skänkts i överskott märks också på de miljömässiga resultaten. Under den andra handelsperioden 2008-2012 beräknas EU ETS minska koldioxidutsläppen med mindre än en tredjedels procent.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> SCB (2010)

<sup>19</sup> Koplow (2010)

<sup>20</sup> Monbiot (2010)



## Internationell påverkan – EU:s stöd till kolkraft

*EU tillåter vissa subventioner, ofta just till potentiellt miljöskadlig verksamhet. Sverige har drivit igenom egna undantag vilket försvagar vår möjlighet att hålla emot när andra vill subventionera.*

Det finns subventioner till miljöskadlig verksamhet som inte belastar svenska skattebetalare, men som svensk politik kan påverka och som borde angå svenskar när subventionerna bidrar till globala eller transnationella miljöproblem. Det gäller inte minst undantag från EU:s förbud mot att subventionera näringsverksamhet. Subventionerna kan också gälla handelsvaror som konkurrerar på en marknad där de då kan slå ut miljöbättre produkter. Tyska kolsubventioner kan exempelvis göra att svenska biobränslen får svårare att konkurrera.

EU har ett generellt förbud mot statliga subventioner av näringsverksamhet. Ändå utgår stöd till jordbruket, fiskerinäringen, skogsbruket och transportsektorn samt stöd till kolproduktion. Det är verksamheter som har stor miljöpåverkan.

EU har generellt blivit striktare i medgivandet av undantag vilket minskat de direkta subventionerna till energisektorn. Men när EU förlängde kolsubventionerna i början av året var det ett typexempel på hur starka producentintressen tillåts dominera den politiska processen.

De subventionerade kolgruvorna är av marginell betydelse för Europas energiförsörjning och motsvarar 1,4 procent av EU:s elproduktion. Subventionerna till kolgruvor i EU skulle också ha upphört den 1 januari 2011, eftersom den förordning som tillät subventioner löpte ut i slutet av 2010. Men i stället för att fasa ut subventionerna har de stora kolproducerande medlemsstaterna med Tyskland i spetsen genom massiv lobbying arbetat för att få till en förlängning av förordningen. Det slutade med att lobbyisterna vann, och EU sköt upp avvecklingen av driftstöd fram till 2018 under parollen att man skulle rädda jobben. Subventionerna uppgår till cirka 3 miljarder euro per år och ännu mer via respektive staters egna former av subventioner.<sup>21 22</sup>

Sverige och en del andra länder ville ha bort kolsubventionerna, men regeringen var länge redo att kompromissa och stödjade fortsatta subventioner innan de till slut lade ned sina röster i protest mot att 2018 var för lång tidsfrist. Sveriges förhandlingsposition har underminerats av att regeringen lagt stor kraft på att få igenom egna miljöskadliga undantag. För något år sedan drev Sverige på för att tillåta lån från Europeiska investeringsbanken till bilfabriker, skraddarsytt för krisdrabbade Volvo och Saab. Då arbetade en hel delegation hos regeringen intensivt i månader och år för att ro statsstöd förklädda till lån i hamn och på så sätt hålla bilfabrikernas produktion uppe. En omsorg om en marknad som globalt sett producerade 86 miljoner bilar 2009 medan bara 55 miljoner såldes och skattebetalare världen över fick stå för 100 miljarder dollar i subventioner till bilindustrin.<sup>23</sup> Regeringskansliet arbetar hårdare för egna subventioner än för att motverka andras. Till dubbel skada för miljö och ekonomi.

---

<sup>21</sup> Kolbrytningen subventioneras till exempel genom att den tyska staten betalar de kostnader som uppstår på grund av landsänkning, genom att pumpa tillbaka vatten i Rhen för att undvika översvämning. Price (2010)

<sup>22</sup> Koplow (2010)

<sup>23</sup> Financial Times (2009-06-18)



## Avsaknad av marknader – parkering

*Genom krav på byggbolagen att bygga ett visst antal parkeringar tvingar kommunen de hyresgäster och bostadsrättsinnehavare som väljer cykel, kollektivtrafik, bilpool eller taxi att ändå betala för grannarnas parkering.*

En försåtlig slags subvention sker via offentliga regleringar eller avsaknad av marknader. Bilparkering är ett illustrativt exempel, vilket Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) pekar på i rapporten *Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik* skriven av Tomas Svensson och Ragnar Hedström.<sup>24</sup> Många kommuner har miniminormer för hur många parkeringsplatser den som bygger ett flerbostadshus ska tillhandahålla till de boende. Därmed ingår ofta en del eller hela kostnaden för parkering i boendekostnaden, vilket innebär att en kostnad för att ha bil delas även av dem som inte har bil (eller parkering). Miniminormer hindrar också att parkering blir en egen marknad där den som vill ha boendeparkering betalar kostnaden själv. Istället bestämmer kommunen att det måste finnas ett visst antal parkeringsplatser vare sig de efterfrågas eller inte och kostnaden byggs in vid nyproduktionen. Reglerna gäller ofta lika för alla så att exempelvis flerbostadshus med studentlägenheter ska ha lika många parkeringsplatser som om det varit ett flerbostadshus riktat till andra grupper. Kan parkeringsplatserna sedan inte hyras ut till ett pris som motsvarar alternativ användning av marken delas förlusten av alla, en subvention.

Utgångspunkten i kommunal trafikplanering har också varit att ordna gratis eller billig parkering åt alla. Har efterfrågan på parkering ökat har svaret varit att bygga eller med miniminormer kommendera fram fler parkeringsplatser i staden. Stockholms stads parkeringsbolag bygger idag parkeringsplatser för över en halv miljon kronor per plats<sup>25</sup>. Kostnaden har alla tvingats betala via skattsedeln, hyran eller högre byggkostnader.

En vanlig föreställning har varit att billig parkering gynnar handel och en levande, attraktiv stad. Nu visar allt fler studier världen över på motsatsen, åtminstone i stora städer på grund av det höga värdet på alternativ användning och i medelstora städer med tydlig stadskärna dit folk vill ändå och låga parkeringskostnader leder till mindre rörlighet.

I Tyskland har flera städer experimenterat med sänkta parkeringstaxor som ett sätt att gynna detaljhandels omsättning, vilket inte uppnåtts. Oslo infördes gratis parkering på lördagar och söndagar vilket försämrade tillgängligheten eftersom folk parkerade 30 procent längre tid och beläggningen på parkeringarna var närmast hundra procentig. Både affärsinnehavare och offentlig verksamhet som museer klagade och avgiftsfriheten avskaffades. I London och Madrid har höga avgifter (som mest 7 euro per timme) och strikta parkeringskontroller inte haft negativa effekter på detaljhandeln. Generellt menar Hedström och Svensson att litteraturen visar på att minskad biltrafik i stadskärnorna ökar detaljhandels omsättning och attraktionskraften i centrum. Det kräver förstås andra kommunikationsmöjligheter.

Att privat biltrafik bär kostnaderna för parkeringen leder till ett effektivare resursutnyttjande, till bättre villkor för handel och boende och genom minskad biltrafik till färre avgasutsläpp i befolkningstäta områden och mindre växthusgaser i atmosfären. En viktig faktor är gratis parkering vid arbetsplatser. Det bör naturligtvis vara upp till arbetsgivaren om de vill erbjuda parkering, men det bör påpekas att effekterna av gratis arbetsparkering och en boendeparkering som kostar pengar leder till onödiga bilresor för att spara pengar. Ibland kan dessutom en förmån som gratis parkering vara skattemässigt gynnad framför ett generellt lönepåslag.

---

<sup>24</sup> Svensson & Hedström (2010)

<sup>25</sup> Stockholms stad (2010)

Forskningen visar också att valet mellan miljömässigt bättre alternativ som kollektivtrafik och cykel påverkas starkt av om arbetsparkeringen är gratis eller inte, vilket för miljömedvetna företag borde vara en faktor att ta hänsyn till. Satsningar på kollektivtrafik och cykelbanor kan visa sig verkningslösa utan förändrade incitament för parkering. Kommunala minimikrav och artificiellt låga parkeringsavgifter är alltså ytterligare en subvention som försämrar ekonomi och miljö. Parkering bör så långt som möjligt ske på marknadsmässiga villkor.



## Konkurrensneutralitet

*Att leda subventionstävlingen med andra länder är inte nödvändigt för bra affärerna, men kan vara sämre för miljön.*

När företag kräver subventioner eller undantag från vissa skatter för att få "rättvisa" konkurrensvillkor bör man vara skeptisk. Så även när företag inte vill bära kostnaden för sin negativa miljöpåverkan. Det kan nämligen gå bra ändå. När det gäller skogsindustrin har Sverige varit ett föredöme och avskaffat subventionerna. Finska miljöorganisationen Natur och miljö pekar på Sverige när de vill slopa subventioner till gödsling, dikning och byggande av skogsvägar i Finland och på sikt slopa subventionerna till virkesproduktion helt och låta industrin betala fullt pris för sin råvara. Detta för att skydda biologisk mångfald, bland annat rovfågelarter och flygekorrar. Att Sverige inte har några sådana subventioner hindrar inte att Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa och sågade trävaror.

Det är desto tystare om det omvända, att regeringen subventionerar verksamhet för att ge den inhemska industrin bättre villkor än europeiska konkurrenter. Sjöfarten får exempelvis, utöver befrielse från bränsleskatter, en subvention till svenskflaggade fartyg på 1,9 miljarder kronor per år sedan början av 2000-talet.<sup>26</sup> Regeringen tillsatte 2010 en utredning för att ytterligare stödja svenskflaggad sjöfart.<sup>27</sup> Detta bland annat som ett självändamål för sysselsättning och med motivet att utgöra ett stöd till tillverkningsindustrin som därmed inte ska stå för sina fulla transportkostnader vid export. Fartygssubventionen hävdas visserligen vara ett stöd till transporter som sker med striktare svenska miljökrav och därför behöver kompenseras, men produktionsstöd bidrar även till överutbud och överproduktion, vilket i detta fall tillhör de direkt angivna anledningarna.

Att tillverkningsindustrin stöds genom att staten subventionerar en del av deras transportkostnader är bara ett av många sätt som tung industritillverkning i Sverige har en privilegierad sits jämfört med andra länder. Sverige har exempelvis enligt Eurostat betydligt lägre beskattning av industrins energikonsumtion än de flesta andra EU-länder.<sup>28</sup> I den mån detta leder till överproduktion i Sverige som inte varit lönsam på lika villkor kan det ses som en miljökadlig subvention.

---

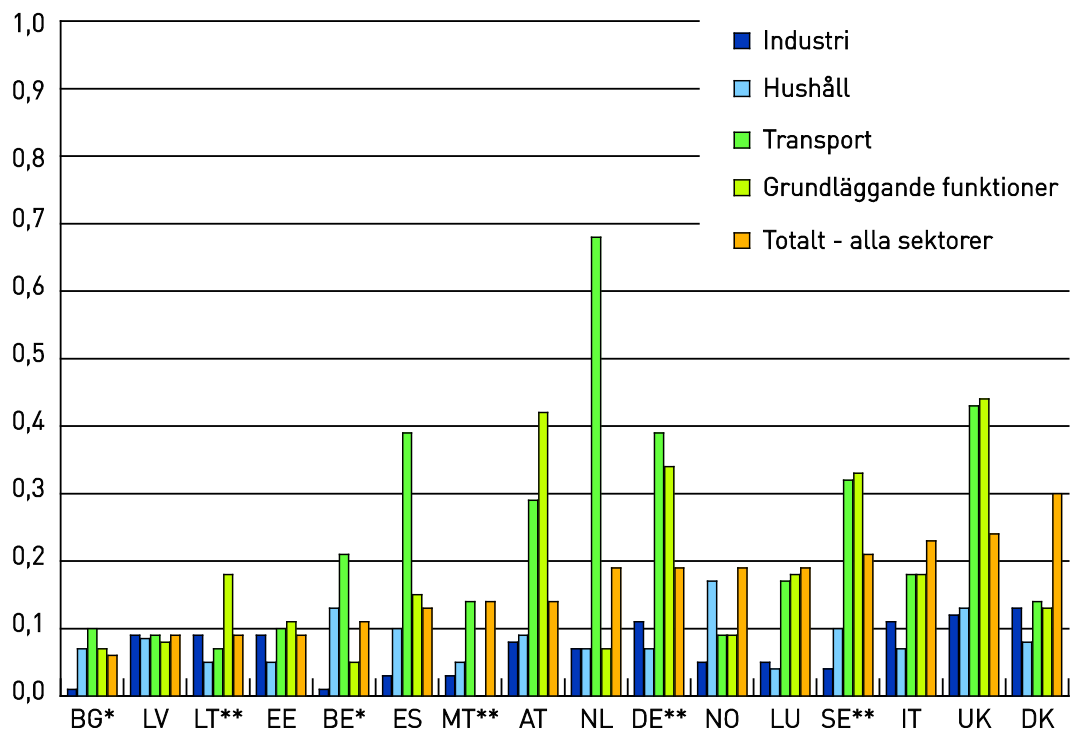
<sup>26</sup> Riksdagens utredningstjänst (2010)

<sup>27</sup> Konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg, Direktiv 2010:2. Själva utredningen, SOU 2010:73 drar dock slutsatsen att det svenska sjöfartsstödet är mer av ett rederistöd och inte innebär någon större hjälp för industrin, som i stor utsträckning redan väljer utländska alternativ. Det innebär också att stödet inte i någon större utsträckning bidrar till överetablering och därigenom onödig miljöbelastning. Det är dock talande att denna vanliga subventionseffekt inte beaktas när miljöskäl diskuteras. Den enda miljöeffekt som beaktas i utredningen är Sveriges inflytande i förhandlingar om internationella miljöregler för sjöfart, som antas öka genom att vi subventionerar svenska rederier och en svensk handelsflotta.

<sup>28</sup> Eurostat (2010) Totalt sett ligger den svenska energibeskattningen omkring genomsnittsnivå.

## Energiskatt per ton oljeekvivalenter per sektor 2007

(miljoner euro per ton oljeekvivalenter - TOE)



\* 2005, \*\* 2006

## Avslutningsvis: Vad Sverige kan göra

Internationellt finns stora insatser att göra för att driva på utfasningar av miljöskadliga subventioner. Inte minst bidrar sådana subventioner till att försvåra världshandeln, Miljömässigt sämre produkter med subventioner kan konkurrera ut bättre produkter tillverkade utan motsvarande subventioner. Det finns då en risk för en negativ spiral där alla känner sig tvungna att subventionera för att behålla en jämbördig konkurrens till ännu större nackdel för både ekonomi och miljö. Den utvecklingen är mycket tydlig inom jordbruket.

Inom ramen för klimatförhandlingarna finns en informell grupp för små och medelstora länder initierad av Nya Zeeland, som driver frågan om avskaffade fossila subventioner, the Friends of Fossil-Fuel Subsidy Reform. Inom WTO drivs förhandlingar om att begränsa subventioner till fisket.

Nationellt bör Sverige föregå med gott exempel och ta fram underlag för att bedöma effekter och kostnader för miljöskadliga subventioner i vid bemärkelse. Om det ska vara möjligt att fatta underbyggda beslut om avskaffade eller fortsatta subventioner så krävs ett bra underlag. Den eventuella positiva effekt subventionen syftar till att ha måste kunna vägas mot den miljökada, och ekonomiska skada, subventionen orsakar. Utan den kunskapen är det inte möjligt att fatta välavvägda beslut.

I flera av de uppräknade fallen – exempelvis att genom EU subventionera utfiskning och global rovdrift på fisk – är kunskapsläget tillräckligt. Det centrala är här inte ytterligare sifferunderlag, utan politisk handling: att subventionerna avskaffas eller minskas kraftigt.



# Referenser

Burniaux et al. (2009) *The economics of climate change mitigation: How to build the necessary global action in a cost-effective manner*.

Burniaux et al., (1992) *The effects of existing distortions in energy markets on the costs of policies to reduce CO2 emissions: evidence from GREEN*.

Clover, Charles (2005), *The end of the line – How overfishing is changing the world and how we eat*, Random House.

Directorate-General for Taxation and Customs Union (2010), *Company car taxation – subsidies, welfare and environment*. European Commission's European Union Taxation papers nr 22 <[ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_papers/taxation\\_paper\\_22\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf)>

Dyck, Andrew J., Khan, Munro, Gordon, Ahmed S., Sumaila, U. Rashid & Watson, Reg (2010), *A bottom-up re-estimation of global fisheries subsidies*. Journal of bio-economics, nr 12.

Ellis, Jennifer (2010), *The Effects of Fossil-Fuel Subsidy Reform: A review of modelling and empirical studies*. Global Subsidies Initiative/International Institute for Sustainable Development.

Eurostat Statistics in focus 67/2010, Distribution of environmental taxes in Europe by tax payers in 2007 fig 4.

IEA (1999), *World Energy Outlook 1999: Looking at Energy Subsidies – Getting the Prices Right*.

Koplow, Doug & Charles, Chris (red.) (2010), *Untold billions: Fossil fuel subsidies, their impacts and the path to reform – Mapping the Characteristics of Producer Subsidies: A review of pilot country studies*, <[www.globalsubsidies.org/files/assets/mapping\\_ffs.pdf](http://www.globalsubsidies.org/files/assets/mapping_ffs.pdf)>

Larsen, Björn & Shah, Anwar (1992), *World fossil-fuel subsidies and global carbon emissions*.

Miljöpartiet de Gröna (2007), *Subventioner av fossila bränslen*, <[www.svenssonsmith.se/admin/upload/SubventionerFossilaBranslen.pdf](http://www.svenssonsmith.se/admin/upload/SubventionerFossilaBranslen.pdf)>

Monbiot, George (2010), "Climate change enlightenment was fun while it lasted. But now it's dead", The Guardian, 20 oktober.

OECD (2000), *Environmental Effects of Liberalizing Fossil-Fuels Trade: Results from the OECD GREEN Model*.

Porter, Gareth (2002), *Fisheries Subsidies and Overfishing: Towards a Structured Discussion*, United Nations Environment Programme.

Price, Gareth (2010), "Coal mining in the EU: subsidies until 2018". Warsaw Business Journal, 10 december.

Riksdagens utredningstjänst (2010), PM Dnr 2010:1852, *Statliga subventioner och stöd till sjöfart*.

Rubin, Barry M. & Wilder, Margaret G, (1989), *Urban Enterprise Zones : employment impacts and fiscal incentives*. Journal of the American Planning Association, nr 4.

Saunders and Schneider (2000), *Removing energy subsidies in developing and transition economies*

SCB (2010), *Miljörelaterade skatter, subventioner och utsläppsrätter*, Rapport 2010:2, <[www.scb.se/statistik/\\_publikationer/MI1301\\_2010A01\\_BR\\_MI71BR1002.pdf](http://www.scb.se/statistik/_publikationer/MI1301_2010A01_BR_MI71BR1002.pdf)>

SOU (2010), Konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg, Direktiv 2010:2. Utredningen, 2010:73.

Stockholms stad (2010), Parkering för en bättre stadsmiljö,  
<[www.stockholmparkering.se/pdf/Parkering\\_for\\_bättre\\_stadsmiljo.pdf](http://www.stockholmparkering.se/pdf/Parkering_for_bättre_stadsmiljo.pdf)>

Svensson, Tomas & Hedström, Ragnar (2010), "Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik". VTI notat 23

Travel report (2009), "EU godkänner Nyköpings kommuns miljoner till Ryanair", 17 mars,  
<[www.travelreport.se/resenyheter/eu-godkanner-nykopings-kommuns-miljoner-till-ryanair/](http://www.travelreport.se/resenyheter/eu-godkanner-nykopings-kommuns-miljoner-till-ryanair/)>

Valsecchi, Carolina, ten Brink, Patrick, Fergusson, Malcolm, Bassi, Samuela, Skinner, Ian & Pallemmaerts, Marc (2007), *Reforming environmentally harmful subsidies. A report to the European Commission's DG Environment*. Institute for European Environmental Policy,  
<[ec.europa.eu/environment/enveco/others/pdf/ehs\\_sum\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/environment/enveco/others/pdf/ehs_sum_report.pdf)>

WWF (2009), *WWF Impeding Subsidies – A Study on Misdirected Subsidies in the Baltic Sea Region*  
*WWF Baltic Ecoregion Programme*.

