



Den nya industrialismen
Sten Storgärds

En rapport av Fria Moderata Studentförbundet

Om författaren

Sten Storgårds är viceordförande i Fria Moderata Studentförbundet och juriststudent vid Uppsala universitet. I denna rapport argumenterar han för en ny industripolitik grundad på näringsfrihet, sänkta skatter och frihandel.

© Sten Storgårds och Fria Moderata Studentförbundet 2018

Kontakt: sten.storgards@fmsf.se

Innehåll

Sammanfattning	4
Policy	4
Bakgrund – industrins befriande kraft	5
Vem betalar?	5
Den nya industrialismen	7
Handelspolitiken	9
Energipolitiken	10
Försvarspolitiken	12
Transportpolitiken.....	13
Källförteckning	16

Sammanfattning

Sverige är på väg åt fel håll. Skatterna höjs, friheten minskar och byråkratin ökar. Det tar längre tid att ta tåget mellan Stockholm och Göteborg nu än för fem år sedan, kärnkraften avvecklas i tysthet medan olönsam spårväg byggs. Sverige blir fattigare och det socialdemokratiska-miljöpartistiska projektet motarbetar sin största tvångsfinansiär: industrin.

Jag har valt att kalla denna rapport för *den nya industrialismen* för att betona begreppets bredd. Det syftar både till industrialisering med förslag för en ny industriell revolution och till ideologin och varför man bör värna industrin. Slutligen innefattar det också industrialisten. Den nya industrialismen är ingenting utan de entreprenörer som måste få förutsättningarna att skapa nästa industriella revolution.

Denna rapport identifierar därför de politikområden som måste reformeras för att skapa förutsättningar för den nya industrialismen. Genom ett antal policyförslag för handels-, energi-, försvar-, transportpolitiken och skattepolitiken – som genomsyrar alla politikområden – kan Sverige bli ett rikare land och få en ekonomisk nystart liksom under de tidigare industriella revolutionerna.

Sten Storgärds, januari 2018

Policy

- Sänk skatten
- Stärk äganderätten
- Förenkla exporten av vapen
- Förenkla tillstånd för prospektering och brytning av uran
- Tillåt uppförandet av nya kärnkraftsreaktorer
- Upphör med samtlig subventionering av vindkraft
- Öka försvarsbudgeten till minst 4 % av BNP
- Privatisera järnväg
- Upphör med samtlig subventionering av järnväg
- Sänk bensinskatten
- Höj maxhastigheten på vägtrafiken, återinför fri fart

Bakgrund – industrins befriande kraft

Sverige har en lång historia av fattigdom. Genom århundraden byggde svensk ekonomi på lantbruk och plundringståg. Genom krigande lyckades Sverige tillskansa sig rikedomar på bekostnad av uteblivna investeringar i jordbruket och med inflation till följd av till exempel de nödmynt som gavs ut under 1700-talet.

Sverige var relativt sent ute att industrialiseras och långt in på 1800-talet levde befolkningen i vad som kallats ”fattig-Sverige”. I takt med att ny teknik, näringsfrihet, äganderätt och låga skatter infördes förändrades landet i en rasande takt tack vare industrialiseringen. Sverige blev snabbt ett av världens rikaste länder och upplevde *hundra år av tillväxt*. Industrier och rikedomar som byggdes upp för hundra år sedan men som vi än i dag lever på: skog, malm och papper.

Att förvalta gemensamma tillgångar genom att ta ut skatt och sedan utse några få att bestämma hur dessa intäkter ska spenderas skapar inget ökat värde i ett samhälle. Den enskildes tro på att politikerns löften kan garantera ett rikare liv är därmed en bluff skapad av politiker. Drömmen om välfärdsloftet är dock stark och har visat sig vara ett effektivt sätt att vinna val och makt på. Genom att köpa väljare med deras egna pengar, i kombination med lån, har väljarna trots sig bli rikare när de egentligen blivit fattigare.

Pengar är makt och ju större andel av ekonomin som styrs av politiker desto mindre makt och frihet över sitt eget liv har den enskilde. En stark privat industri som skapar tillväxt befriar därför människan. Det välstånd som skapades när Sverige lämnade fattigdomen på 1800-talet hade sin grund i en fri ekonomi. Landet kom att se fundamentalt annorlunda ut på bara några årtionden med urbanisering och effektivisering. Den nya industrialismen är ett positivt budskap om människans skapelsekraft.

Vem betalar?

Det politiska projektet betalas genom skatter, enskilda individer, familjer och företag tvingas genom skatt finansiera den välfärdsstat som lovar mer rikedom genom politikerstyrda resurser. Skattetrycket var år 2016 hela 44 % och den helt avgörande sektorn för att finansiera detta är industrin.¹

¹ Ekonomifakta, Skattetrycket.

I en tid där allt fler oroar sig för tillgång till en fungerande välfärd och ett fungerande försvar och rättsväsende är en stark ekonomi en förutsättning för att kunna finansiera detta. Genom höga skatter och politiskt ägd välfärd skapas en närande och en tärande sektor där bördorna ytterst läggs på industrin. Genom skatt på bolags vinster, aktieägarnas utdelning, löner och konsumtion kvävs den industri som staten samtidigt gör sig helt beroende av för att finansiera sina utgifter.

Tillverkningsindustrin stod år 2016 för ca 13,5% av svensk BNP, byggindustrin stod för 5,3 % och El, gas, värme, vatten, avfall för ca 2,5 %.² Sammanlagt står alltså dessa industrier för 21,3% av svensk BNP och det svenska näringslivet står för nästan 80 % av svensk BNP som innebär grunden för alla svenskars välstånd. Om vi vill bli rikare måste dessa industrier ha de bästa förutsättningarna och nya industrier skapas, då kan inte som nu över 44 % av BNP tas av politiker.³

"We used to have people in the industry, but they are basically gone."

Fredrik Reinfeldt, 2013⁴

När Sverige industrialiserades på 1800-talet var skatterna mycket lägre. Denna period kallas ofta för de hundra åren av tillväxt eller rekordåren, den gamla industrialismen. På 1900-talet infördes sedan arbetsgivaravgifter och moms samtidigt som de kommunala skatterna och skattetrycket höjdes kraftigt under främst 1970-talet.

Det kollektiva välfärdspyramidspellet har lett till en ond spiral där väljarens dröm om att någon annan ska kunna betala en växande politikerstyrd välfärd lett till höjd skatt, sämre förutsättningar för produktion och därefter ännu högre skatter. Genom höga dolda skatter på arbete såsom arbetsgivaravgift har den enskilda väljaren lurats av politiker som köpt deras röst med deras egna pengar. Lägre skatter och en individualiserad välfärd med en ärlig prislapp kan bryta denna utveckling och samtidigt gynna industrin med fler och mer välbetalda arbetstillfällen som följd och därmed göra det enklare för alla att betala en egen bra välfärd.

² Ekonomifakta, BNP – detaljerat.

³ Ekonomifakta, Skattetrycket.

⁴ Sundström, Eric. Dagens Arena 30/1 2013.

Den nya industrialismen

Vi måste återfinna den tro på människan som låg till grund för den gamla industrialismen. Den tro på människans skapande som ledde till skråväsendets avskaffande, näringsfrihet och välstånd. Politiken har gjort det motsatta under de senaste generationerna när man i stället hindrat skapandet av nya näringar och jobb.

Förr drömde människan om att kunna resa så fort och långt som möjligt. I dag föreslås begränsningar på flygande och hastigheterna på vägarna sänks ständigt. Steg för steg inskränks människan och hennes värld. Bilarna och vägarna borde vara säkrare nu än någonsin innan. Då borde vi återigen våga utvecklas och höja hastighetsgränser, ta bort fartkameror och sänka skatten på bensin.

Tron på näringsfrihet är också tron på ett samhälle i förändring. Då måste man våga se Sverige förändras när nya gruvor och kraftverk byggs upp. Den fria ekonomin innebär en kreativ förstörelse där gammalt kommer försvinna och nytt byggs upp där ingen har förmågan att förutse och planera hur detta ska gå till. Då får inte ytlig kritik mot hur kärnkraftverk förstör utsikten vara det enda centrala aspekten när beslut om tillstånd ska fattas.

"The opening up of new markets, foreign or domestic, and the organizational development from the craft shop and factory to such concerns as U. S. Steel illustrate the same process of industrial mutation-if I may use that biological term-that incessantly revolutionizes the economic structure from within, incessantly destroying the old one, incessantly creating a new one. This process of Creative Destruction is the essential fact about capitalism."

Joseph Schumpeter⁵

Många är de anledningar som stoppat utveckling och entreprenörskap. Miljö, jämställdhet eller andra anledningar där politiker anser sig ha en så pass högre moral än andra människor att dennes syn på etik ska stoppa andras välstånd. Men vad är det egentligen som gör att politiker vet vad som är bättre för andra i så pass stor utsträckning att det ska tillåtas göra oss alla fattigare.

För det första måste vi konstatera att politiker inte är någon högre moralisk auktoritet än någon annan. För det andra måste vi komma ihåg att politiker och statstjänstemän alltid kommer att kämpa för den politik de gynnas av.⁶ Det är väldigt

⁵ Schumpeter, Joseph sid 83.

⁶ För fördjupning i ämnet, se public choice-teorin bl a formulerad av James Buchanan.

enkelt att skrämma väljare till valurnan genom att hota med miljökatastrofer eller genom att misstänkliggöra näringslivet. Tyvärr leder det till sakpolitiska beslut som gör väljaren fattigare.

“Government’s view of the economy could be summed up in a few short phrases: If it moves, tax it. If it keeps moving, regulate it. And if it stops moving, subsidize it.”

Ronald Reagan

Skatten är inte bara en frihetsfråga där varje skattekrona innebär mer makt till politiker och mindre till folket, företagen och familjerna. Skatten är också ett effektivt sätt att hindra välstånd och nya innovationer.

När inkomsten ska beskattas med bolagsskatt, kapitalinkomstskatt och konsumtionsskatter till staten innan den hamnar hos den som investerat så blir varje investering onaturligt dyr för den avkastning som den kan innebära för risktagaren. Därför blir marginalvinsten lägre än den borde varit och alla investeringar som hade kunnat alstra vinst – men för låg för att också betala skatterna – går därför om intet tillsammans med alla jobb och följande vinster som hade skapats.

Sänkt skatt gynnar främst vanligt folk som ska betala de höga skatterna genom höga priser i affärerna, lägre lön eller arbetslöshet och långvarigt bidragsberoende – bidrag betalade med ännu högre skatter. Industrin som kapitaltung bransch hindras i stor utsträckning av bolagsskatten som därmed borde sänkas för att möjliggöra nya innovationer. Den nya industrialismen kommer gynnas på samma sätt som den gamla industrialismen genom låga skatter.

Centralt för den nya industrialismen är också äganderätten. Staten inskränker inte bara människor och företags frihet genom att ta deras resurser i skatt utan också genom att aktivt inskränka människors nyttjande av sin egen egendom genom regler. Bara de senaste åren har politiker kraftigt inskränkt skogsindustrin och skogsägares rätt till den mark man redan äger.

De inskränkningar på skogsbruket som staten börjat expandera genom sin tillämpning av artskyddsförordningen gör i praktiken värdefulla resurser värdelösa. Från att ha investerat och brukat sin skog stoppas plötsligt skogsägare, helt utan ersättning av staten som genom ny tolkning av förordningen bestämt sig för att hindra en av Sveriges genom tiderna viktigaste industrier. Att staten gör marken värdelös

skadar enskilda företag och individer och är ett flagrant exempel på hur lönsam industri motverkas av den stat som borde vara den yttersta garanten för äganderätten.

Handelspolitiken

Frihandel är inget man inför eller som man kan betala en avgift för. Alla handelshinder genom kvoter, tullar eller förbud inskränker den frihandel som är naturtillstånd. Den frihandelsvänliga linjen måste därför alltid stå för färre regleringar, minskad byråkrati och centralisering oavsett om det är på nationell nivå eller EU-nivå.

Sveriges inträde i den gemensamma marknaden innebar en större marknad för svensk industri och en bättre tillgång till kompetens och resurser. Det innebar också för svensk del ett tydligt inträde i västvärlden efter årtionden av socialdemokratisk neutralitetspolitik. Däremot måste nästa steg tas i svensk handelspolitik för en större marknad och en ny industrialism.

Även om mer Europa för svensk del inneburit mer frihandel innebär inte mer EU i dag varken mer frihet eller handel. När frihandelsvänliga Storbritannien lämnar unionen är det osäkert hur det samarbete Sverige lämnas kvar i kommer att utvecklas. Samtidigt har redan handelspolitiken i allra högsta grad blivit mer en fråga för Bryssel än för Stockholm. Att Sverige i denna omvälvande tid företräds av Stefan Löfven vars definition av europapolitik består av att stå som byggherre för den sociala pelaren kan leda oss in i rakt motsatt riktning.

Svensk borgerlighet har under all modern tid hånat den socialdemokratiska staten där myndigheter räknat ut vilken höjd diskbanken ska ha i de svenska hemmen och där Boverkets byggnormer avgör hur stort kylskåp som ska stå bredvid. Att EU-inträdet och det föregripande "närmandet till Europa" innebar många liberaliseringar har emellertid tyvärr satt skygglappar på många svenska politiker som därmed haft svårt att förhålla sig till när samma absurditeter kommit från Bryssel. Vi måste bli bättre på implementering av bl a direktiv från EU där Sverige nu allt som oftast väljer att gå så långt som möjligt när andra länder lyckas hålla ingreppen till ett minimum.

Frihandel är inte detsamma som att EU-myndigheter ska minska styrkan på dammsugare, definiera hur rör ska se ut eller förbjuda snus. Frihandel är just att sådant inte måste harmoniseras genom politisk klåfingrighet och detaljreglering av tillverkningsindustrin.

Den nya industrialismens stora hävstång är därför ett EU som värnar de fyra friheterna, inte kostar skattebetalarna cirka 40 miljarder om året⁷ och öppnar sin handel gentemot resten av världen. Att reformera EU till ett sådant projekt snarare än det kostsamma politiska projektet som Löfven bygger upp är kanske den nya industrialismens största utmaning men också dess största möjliga vinster.

Energipolitiken

Klassisk industri kräver tillgång till mycket energi. Produktionen av elkraft är därför helt avgörande för bibehållande och utbyggnad av svensk industri. De så kallade rekordåren var till stor del avhängiga billig energi, något som tog slut vid oljekrisen på 70-talet. Svensk energipolitik har sedan dess till stor del lagts om från olja till el. Själva elproduktionen innebär dessutom en hel industrisektor i sig själv. Kraftverk ska byggas och underhållas och en hel infrastruktur krävs för distribution av energin.

Kärnkraften har tjänat Sverige väl. Under de senaste 40 åren har svensk elproduktion bestått av ungefär hälften vattenkraft och hälften kärnkraft och vi hade aldrig haft de bekvämligheter vi har i dag utan kärnkraft. Det har varit ett stabilt och effektivt sätt att förse vårt land med energi.

Tyvärr har det gjorts halvdant på grund av politisk klåfingrighet och kärnkraften har inte utnyttjats till fullo. Med fler reaktorer hade vi inte bara kunnat förse vår egen industri med energi utan även kunnat vara en av norra Europas största exportörer av energi och utmanat ryska Gazprom om ledartröjan i Östersjöregionen med stora fördelar i säkerhetspolitiken.

Samtidigt upplever vi nu en tyst avveckling av kärnkraften i Sverige. Oskarshamn 2 stängdes 2015 och Oskarshamn 1 stängdes 2017. Under 2019 och 2020 beräknas Ringhals 2 respektive Ringhals 1 stängas. Det handlar om äldre reaktorer med sämre effekt än t ex de modernare Forsmark 3 och Oskarshamn 3, men det saknas en plan för att ersätta reaktorerna som stängs ned. Det går heller inte att utesluta möjligheterna till förlängd livstid av de som läggs ned om de politiska ambitionerna för underhåll och modernisering varit starkare.

⁷ Beräknat 2018, se Prop 2016/17:1 Utgiftsområde 27 sid 8.

År 2009 togs ett viktigt beslut inom borgerligheten när Alliansen enades om att tillåta nya reaktorer att ersätta de gamla.⁸ Nu börjar tiden rinna ut för flera äldre reaktorer och det är dags för nya att ta över. Nya moderna reaktorer är säkrare och effektivare än de äldsta svenska från 1970-talet.

Det tar lång tid att bygga upp ett kärnkraftverk och planeringen för att ersätta de gamla borde därför ha planlagts redan för många år sedan. Det handlar om en industri som kan vara mycket lönsam om förutsättningarna ges. Sverige skulle kunna vara helt energipolitiskt oberoende om bara den politiska viljan fanns. Ofta talas det om andra länder som haft tur med rika naturresurser som olja och gas. Aldrig har vi dock tagit chansen själva att utnyttja våra egna fyndigheter fullt ut. Sverige skulle likt Norge med sin olja kunna vara ett framgångsrikt land om vi började bryta det uran som finns här. Tyvärr har både regering och kommunpolitiker veto mot brytning av uran och nya reaktorer får bara ersätta gamla. Regeringen med Miljöpartiet i spetsen vill gå ännu längre och helt förbjuda brytning av uran i Sverige.⁹

Sverige har mycket värdefulla och stora fyndigheter av uran. De svenska tillgångarna utgör cirka 27 % av hela Europas urantillgångar.¹⁰ I stället för att importera uran till våra kärnkraftverk skulle vi lätt kunna bygga upp en egen industri där vi bryter uran här. Följderna skulle bli stora vinster, arbetstillfällen och locka hit kompetens och ny forskning med framtida innovationer som följd.

I stället för dessa möjligheter att bygga lönsam industri kring energiproduktionen har politiker valt att ansluta elproduktionen till den tärande sektorn. Miljarder betalas ut i subventioner för att bygga vindkraft samtidigt som miljarder i inkomster går förlorade i negligering av kärnkraft. Kostnaden landar naturligtvis på vanligt folk – skattebetalarna och konsumenterna. Utbyggnaden av vindkraft som planeras de närmsta åren till en effekt av 15 TWh beräknas enligt Energimyndigheten kosta 120 miljarder i subventioner från skattebetalarna.¹¹

År 2015 producerade 3259 vindkraftverk drygt 16 000 GWh¹². För att ersätta kärnkraftens 54 347 GWh¹³ skulle alltså ytterligare 11 000 vindkraftverk behöva byggas. 10 reaktorer gör mindre skada på miljön än ca 15 000 vindkraftverk. Vindkraftverk gör betydligt mer väsen av sig, tar plats i det öppna landskapets siluett

⁸ Sveriges Radio 5/2 2009.

⁹ NyTeknik, 29/5 2017. Regeringen vill förbjuda svensk brytning av uran.

¹⁰ Sveriges geologiska undersökning (SGU), Uran.

¹¹ Energimyndigheten, Havsbaserad vindkraft sid 34.

¹² Energimyndigheten, Vindkraft i Sverige.

¹³ Sveriges Statistiska Centralbyrå (SCB), Tillförsel och användning av el 2001-2016 (GWh).

och innebär också faror när de gått sönder under dramatiska förhållanden eller skadat fågelliv. Kärnkraftverkens byggnader tar betydligt mindre plats per tillverkad GWh och har bidragit mer till miljön än andra energikällor. Under 25 år användes spillvärmen från Forsmarks kärnkraftverk för att värma en konstgjord lagun där utrotningshotade sälar i det varma vattnet kunde bevaras i ett naturområde där vindkraft hade utgjort ett direkt hot mot utrotningshotade fåglar.¹⁴

Försvarspolitik

Försvarsindustrin är en stor industri i Sverige och vars vinster politiker och vanligt folk är beroende av. Otacksamhet i form av misstänkliggörande, skatter eller handelshinder är därför fel hantering av denna industri. Branschorganisationen Säkerhets- och försvarsföretagens medlemmar sysselsätter cirka 30 000 personer och med underleverantörer och konsulter kan cirka 100 000 personer bedömas arbeta inom den svenska försvarsindustrin.¹⁵

Det svenska totalförsvaret under kalla kriget innebar många fördelar för den svenska industrin. Med ett till stor del militariserat samhälle skapades efterfrågan på militär materiel och företag som SAAB och Bofors kunde visa att svenskt stål biter. De sociala följderna och dess kostnader efter avskaffad värnplikt och militärorter vars unga befolkning försvann är svårt att beräkna.

En svensk försvars- och vapenindustri däremot är ett exempel på en sådan sektor som kan växa med rätt förutsättningar. Att svensk försvarsförmåga måste höjas är inte längre något som kan avfärdas. Ett kraftigt ökat anslag till försvaret skulle också innebära stora fördelar för industrin.

Det finns därför starka skäl till att rusta upp kraftigt, först en engångssumma för att täcka upp de hål politikerna skapat och sedan en långsiktig upprustning. Det säkerhetspolitiska läget i dag är minst lika allvarligt som under kalla kriget och försvarsförmåga tar lång tid att bygga upp och behöver därför alltid vara kraftigt finansierat. År 1963, året efter Kubakrisen, uppgick svenska försvarsutgifter till 4 % av BNP.¹⁶ 2015, året efter invasionen av Krim borde utgifterna varit på minst samma nivå.

¹⁴ Expressen, Sälhägnet i Forsmark läggs ned 6/12 2005.

¹⁵ Veckans Affärer, Bolagen som exporterar mest vapen 11/5 2012.

¹⁶ Stockholm International Peace Research Institute, SIPRI Military Expenditure Database.

Konsekvenserna skulle utöver stärkt försvarsförmåga bli en starkt ökad efterfrågan på försvars- och vapenindustrin. I kombination med friare produktion och friare export skulle svensk industri vinna marknadsandelar i världshandeln med vapen. Att den vinsten hamnar i Sverige i stället för i andra länder skulle bidra till ökad tillväxt och möjlighet att höja vår egen försvarsförmåga ytterligare. Att exportera vapen, trots vissa grupperas irrationella oro för vapen, ger en större säkerhet för svensk ekonomi och säkerhetspolitiska manöverutrymme.

Har Sverige en inhemsk produktion av vapen så måste export tillåtas för att denna industri ska kunna vara lönsam. Demokratikriteriet är därför problematiskt. Efterfrågan på vapen i världen kommer inte att minska för att Sverige inte säljer. Om inte vi säljer så kommer någon annan att göra det, då är det lika bra att vi slår mynt av den exporten för att kunna stärka vår egen försvarsförmåga och ekonomi.

Avslutningsvis går det knappast att överdriva de långsiktiga handelspolitiska fördelarna med militär upprustning. Att kunna hävda och försvara våra farleder, hamnar, broar och övrig infrastruktur för att kunna bedriva handel på fria villkor utan hot från främmande makt har alltid varit en nödvändighet för att backa upp frihandeln.

Transportpolitiken

Sverige är på väg åt fel håll i transportpolitiken. Trots Socialdemokraternas löfte i valrörelsen 2014 att inte höja bensinskatten genomför regeringen en kraftig höjning. För att understryka regeringens angelägenhet om egenvärdet i höjd skatt på bilresande har höjningen nu gjorts automatisk för varje år och därmed lagts över den vanliga budgetprocessen närmast i nivå som egen skattepolitisk grundlag.

”Det är jättedyrt att tanka bensin som det är, vi ser inget behov av att höja bensinskatten.”

Magdalena Andersson, 17 augusti 2014¹⁷

Enligt statens väg- och transportforskningsinstitut VTI står biltrafiken för ca 200 % av sina externa kostnader medan den subventionerade järnvägen betalar 50-70% av sina

¹⁷ Expressen, S och M lovar att inte höja bensinskatten 17/8 2014.

motsvarande kostnader.¹⁸ Bilister betalar in ca 60 miljarder i skatt varje år medan bara 25 miljarder går till investeringar och underhåll av vägnätet.¹⁹ De skatter som lagts på vägtrafiken har sedan länge gått från att finansiera vägarna till att allmänt finansiera politiken och andra projekt. Vägtullarna i Stockholms kommer år 2020 höjas kraftigt med det uttalade syftet att just finansiera stockholmarnas tunnelbana, en tjänst som bilberoende genompasserande knappast har nytta av.²⁰

Den gamla industrialismen var helt beroende av de då effektiva transporterna som tåg möjliggjorde. De senaste 150 åren har möjligheterna till transporter på lastbil ändrats och likt Göta kanal har järnvägen spelat ut sin roll för den nya industrialismen. Kraftigt straffbeskattad biltrafik som tvingas betala för olönsam nybyggd spårväg är kanske det tydligaste exemplet på ett samhälle i regression där politiker aktivt gör Sverige till ett stort Skansen medan vi blir omkörda av Kina med flera.

Det första steget bör vara att all trafik ska kunna bära sig själv för att stoppa den skeva transportmarknad som konstruerats av politiker. Literpriset på bensin består i dag av två tredjedelar skatt trots att 80 % av alla resor i Sverige sker med bil.²¹ Skatten bör därför minst halveras och sluta att användas som en allmän inkomstkälla för politiker som vill bygga monument över sin egen miljöpolitiska godhet i form av meningslös spårväg.

Det andra steget bör vara att även transportpolitiken fungerar bäst med marknadsekonomiska lösningar. Vi har blivit rikare av att kunna transportera varor över hela Jorden och det finns ingen vinst för Jorden att göra detta på det mest kostsamma sätt. Ekonomi betyder att hushålla och den miljöivrande bör vilja hushålla med jordens resurser, marknadsekonomin är det mest effektiva medlet för detta.

Järnvägen byggdes en gång genom privata finansieringar, socialiserades och lades sedan ned steg för steg. Hela det svenska järnvägsnätet kan nu med fördel privatiseras igen. SJ:s monopol att driva trafik på järnvägarna har redan avskaffats och den svenska eftersatta och dåligt underhållna järnvägen lär bäst förvaltas av olika privata aktörer som kan ta ansvar för sina investeringar.

¹⁸ J. E. Nilsson & A. Johansson, "SAMKOST: redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader". VTI Rapport 836, 2014.

¹⁹ Skattebetalarna: På väg mot världens högsta bensinskatt sid 9.

²⁰ Aftonbladet, Klart: Då höjs trängselskatten i Stockholm 20/12 2017.

²¹ Skattebetalarna, Några fakta om bensinskatten.

Målet med transporter är inte som det kan låta ibland att de ska ske med så lite utsläpp som möjligt eller så kollektivt eller säkert som möjligt. Målet är att de ska ske så fort som möjligt. Genom effektiva transporter blir Jorden mindre och tillgängligheten ökar med stora industripolitiska fördelar. Därför bör det transportpolitiska målet vara att höja hastigheterna så mycket som möjligt, på vissa motorvägssträckor bör fri fart tillåtas.

Källförteckning

Offentligt tryck

Energimyndigheten Havsbaserad vindkraft ER 2015:12

Proposition 2016/17:1 Budgetproposition 2017 Utgiftsområde 27: Avgiften till Europeiska unionen

Energimyndigheten, Vindkraft i Sverige (hämtad 2018-01-06)

<http://www.energimyndigheten.se/fornybart/vindkraft/marknadsstatistik/ny-sida/>

Statistiska Centralbyrån (SCB) (hämtad 2018-01-06) <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/energi/tillforsel-och-anvandning-av-energi/arlig-energistatistik-el-gas-och-fjarrvarme/pong/tabell-och-diagram/tillforsel-och-anvandning-av-el-20012015-gwh/>

Sveriges geologiska undersökning (SGU), Uran (hämtad 2018-01-06)

<https://www.sgu.se/samhallsplanering/energi/uran/>

Övrig litteratur

Aftonbladet, Klart: Då höjs trängselskatten i Stockholm 20/12 2017 (hämtad 2018-01-06) <https://www.aftonbladet.se/bil/a/wEeqzP/klart-da-hojs-trangselskatten-i-stockholm>

Ekonomifakta, BNP – detaljerat (hämtad 2018-01-06)

<https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Ekonomi/Tillvaxt/BNP---detaljerat/>

Ekonomifakta, Skattetrycket (hämtad 2018-01-06)

<https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Skatter/Skattetryck/Skattetrycket-historiskt/>

Expressen, S och M lovar att inte höja bensinskatten 17/8 2014 (hämtad 2018-01-06)

<https://www.expressen.se/nyheter/val2014/s-och-m-lovar-att-inte-hoja-bensinskatten/>

Expressen, Sälhägnet i Forsmark läggs ned 6/12 2005 (hämtad 2018-01-06)

<https://www.expressen.se/nyheter/salhagnet-i-forsmark-laggs-ned/>

NyTeknik, 29/5 2017. Regeringen vill förbjuda svensk brytning av uran.

<https://www.nyteknik.se/miljo/regeringen-vill-forbjuda-svensk-brytning-av-uran-6851944#conversion-122831618> (hämtad 2018-01-16)

Schumpeter, Joseph. 1942 Capitalism, Socialism and Democracy, 1942 3e uppl, 2014.
Part II, Chapter VII.

Skattebetalarna, Några fakta om bensinskatten (hämtad 2018-01-06)

<https://www.skattebetalarna.se/kampanj/vada-bensinskatt>

Skattebetalarna: På väg mot världens högsta bensinskatt (hämtad 2018-01-06)

https://www.skattebetalarna.se/sites/default/files/pa_vag_mot_varldens_hogsta_bensinskatt.pdf

Stockholm International Peace Research Institute, SIPRI Military Expenditure
Database <https://www.sipri.org/databases/milex> (hämtad 2018-01-16)

Sveriges Radio, Alliansen enig om kärnkraft, 5/2 2009 (hämtad 2018-01-06)

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=2614460>

Veckans Affärer, Bolagen som exporterar mest vapen 11/5 2012 (hämtad 2018-01-06)

<https://www.va.se/nyheter/2012/05/11/bolagen-som-exporterar-mest-vapen/>

Sundström, Eric. Dagens Arena 30/1 2013.

<http://www.dagensarena.se/redaktionen/reinfeldt-och-industrijobben/> (hämtad
2018-01-16)