

Samhällsekonomi och finansiering

konferens 20 nov 2018

Dagordning

- Kostnadsansvaret har förändrats över tid.
- Transportsektorn betalar för sig.
- Internaliseringsgraden förändras.
- Transportpolitiska mål påverkas av skatter och avgifter.
- Omvärldsförändringar påverkar skatte- och avgiftsintäkterna.
- Det behövs ett omtag kring kostnadsansvarets framtid för transportpolitisk måluppfyllelse och finansiering.

- Reflektioner och perspektiv (James Odeck)
- Frågor och diskussion (Alla deltagare)

Kostnadsansvaret har förändrats över tid

- 1963 års trafikpolitik med full kostnadstäckning per trafikslag.
- Kostnadsansvaret i 1979 års trafikpolitik justeras mot MC.
- 1988 års trafikpolitik återgår till fullt kostnadsansvar, med undantag.
- 1998 introduceras transportpolitik och marginalkostnadsansvar.

Transportsektorn betalar totalt sett för sig

Offentliga inkomster
närmare 100 mdr kr
Statliga + P-avgift, endast
”internaliserande” i noder.
Drygt 90 % från vägtrafik

Offentliga utgifter 90 mdr kr
Statliga + RKM, kommunal
transportinfrastruktur.
1/3 på det lokala/regionala planet.
Knappt 55% väg och 40% järnväg.



Summering per trafikslag, persontrafik

(viktat genomsnitt över tätort och landsbygd)



Kr/personkm	Bil bensin	Bil diesel	Buss diesel	persontåg	Sjöfart	Flyg
Rörliga, skatter och avgifter	0,33	0,20	0,14	0,09	0,30	0,23

Energiskatt
Koldioxidskatt
Banavgifter
Farleds- och lotsavgifter
Trafikrelaterade flygavgifter

Trängselskatt

Summering per trafikslag, persontrafik

(viktat genomsnitt över tätort och landsbygd)



Kr/personkm	Bil bensin	Bil diesel	Buss diesel	persontåg	Sjöfart	Flyg
Rörliga, skatter och avgifter	0,33	0,20	0,14	0,09	0,30	0,23
Rörliga och fasta skatter och avgifter samt eventuella stöd	0,71	0,48	0,13	0,06	0/0,30	0,23

Energiskatt
Koldioxidskatt
Banavgifter
Farleds- och lotsavgifter
Trafikrelaterade flygavgifter

Trängselskatt
Moms på privatbilism
Försäkringsskatt
Fordonsskatt
Vägregisteravgift

Avg för tillstånd och tillsyn
Statlig felparkeringsavgift
Reseavdrag
Trafikavtal (interregionala)
Sjöfartsstöd

Internalisering per trafikslag, persontrafik

(viktat tätort och landsbygd, (Trafa Rapport 2018:7)



Kr/personkm	Bil bensin	Bil diesel	Buss diesel	persontåg	Sjöfart	Flyg
Rörliga, skatter och avgifter	0,33	0,20	0,14	0,09	0,30	0,23
Externa marginalkostnader	0,27	0,26	0,17	0,11	0,54	≈
Internaliseringsgrad	121%	78%	83%	80%	56%	(≈100%)

Energiskatt
Koldioxidskatt
Banavgifter
Farleds- och lotsavgifter
Trafikrelaterade flygavgifter

Externa marginalkostnader
Infrastrukturslitage
Olyckor
Buller
Koldioxid
Övriga emissioner

Kr/personkm	<i>Landsbygd</i>	<i>Tätort</i>	<i>Vägt genomsn.</i>
Persontrafik			
Personbil, bensin	-0,13 (177 %)	0,09 (81 %)	-0,06 (121 %)
Personbil, diesel	-0,03 (120 %)	0,22 (51 %)	0,06 (78 %)
Buss, diesel*	0,02 (88 %)	0,07 (74 %)	0,03 (83 %)
Persontåg, tågläge Bas	0,06 (40 %)	0,08 (34 %)	
Persontåg, tågläge Hög		0,004 (96 %)	
Persontåg, viktat tågläge			0,02 (80 %)
Färjetrafik (sjöfart)			0,24 (56 %)
Flygtrafik			- - -



Internalisering 2017

(Trafikanalys)



Kr/tonkm	<i>Landsbygd</i>	<i>Tätort</i>	<i>Vägt genomsnitt</i>
Godstrafik:			
Lätt lastbil, diesel	-0,06 (121 %)	0,36 (52 %)	0,08 (81 %)
Tung lastbil utan släp	0,07 (79 %)	0,21 (59 %)	0,10 (71 %)
Tung lastbil med släp	0,05 (67 %)	0,13 (49 %)	0,07 (61 %)
Godståg, tågläge Bas	0,06 (22 %)	0,07 (20 %)	
Godståg, tågläge Hög		0,06 (31 %)	
Godståg, viktat tågläge			0,06 (30 %)
Sjöfart			0,01 (76 %)

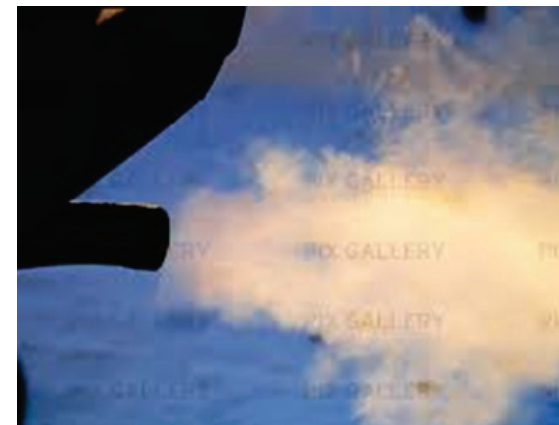


Internalisering VTI, Samkost 3

Några skillnader

I Samkost 3 är;

- Flygets externa kostnader lägre.
- Sjöfartens externa kostnader lägre.
- Slitagekostnad på järnväg något lägre.
- Endast trafik på det statliga vägnätet beaktad.



Transportpolitiska mål påverkas av skatter, avgifter...

- Tillgänglighet
- Klimat och miljö
- Trafiksäkerhet



- De transportpolitiska målen nås inte:
 - Ett par tusen dör i förtid varje år till följd av transporter.
 - Tillgängligheten utvecklas inte mest där den är som lägst.
 - 2030-klimatmålet nås inte.

Omvärldsförändringar

- Minskade drivmedelsskatter.
- Fordonsskatter kan bli viktigare.
- Trängselskatter blir viktigare.

- Banavgifter skapar nya utmaningar för järnvägen.
- Potential för farledsavgifter ökar (ökad handel).
- Potential för luftfartsavgifter ökar (mer resande).



Behov av omtag kring kostnadsansvarets framtid för transportpolitisk måluppfyllelse och finansiering

Utgå från dagens transportpolitiska utmaningar och hantera:

- prissättningsprinciper,
- klimatfrågan,
- finansiering av infrastruktur,
- konkurrenskraft.



Vidga och inkludera:

- vissa noder, t.ex. viktigare (strategiska) hamnar,
- RKM, t.ex. i form av "delfinansiering" av kollektivtrafik.





Tack



Reflektioner och perspektiv

Frågor och diskussion

