



Centre for Transport Studies

STOCKHOLM

Effekter internalisering av de olika transportslagens externa kostnader

Per Kågeson

Bil Sweden 2012-07-03



Skäl att internalisera externa kostnader

1. Minska skador och samhällsekonomiska kostnader genom att stimulera åtgärder inom alla transportslag
2. Uppnå en ekonomiskt optimal transportvolym
3. Få samhällsekonomiskt effektiv fördelning mellan transportslagen

Den etablerade principen för internalisering

Internaliseringen bör avse de **kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna** av ökad trafik

Om även kostnaden för trafikoberoende utgifter skulle internaliseras finns risk för att redan byggd infrastruktur inte utnyttjas optimalt

Internalisering enligt skolboken

- Samma CO₂-pris i samtliga transportslag
- Distansbaserade avgifter för övriga utsläpp och för den marginella externa olycksrisken
- Distansrelaterad infrastrukturavgift som internaliserar den trafikberoende kostnaden
- Trängselavgifter vid behov

Vitt skilda villkor idag

Sjöfarten betalar **både** infrastrukturens fasta och rörliga kostnader men har stora utsläpp av svavel, NO_x och CO₂

Godstågen betalar en mycket liten del av de trafikberoende kostnaderna för drift och underhåll och inga fasta kostnader

Tunga lastbilar erlägger koldioxidskatt, energiskatt, fordonsskatt och eurovignette, vilka motsvarar en del av trafikens rörliga kostnader

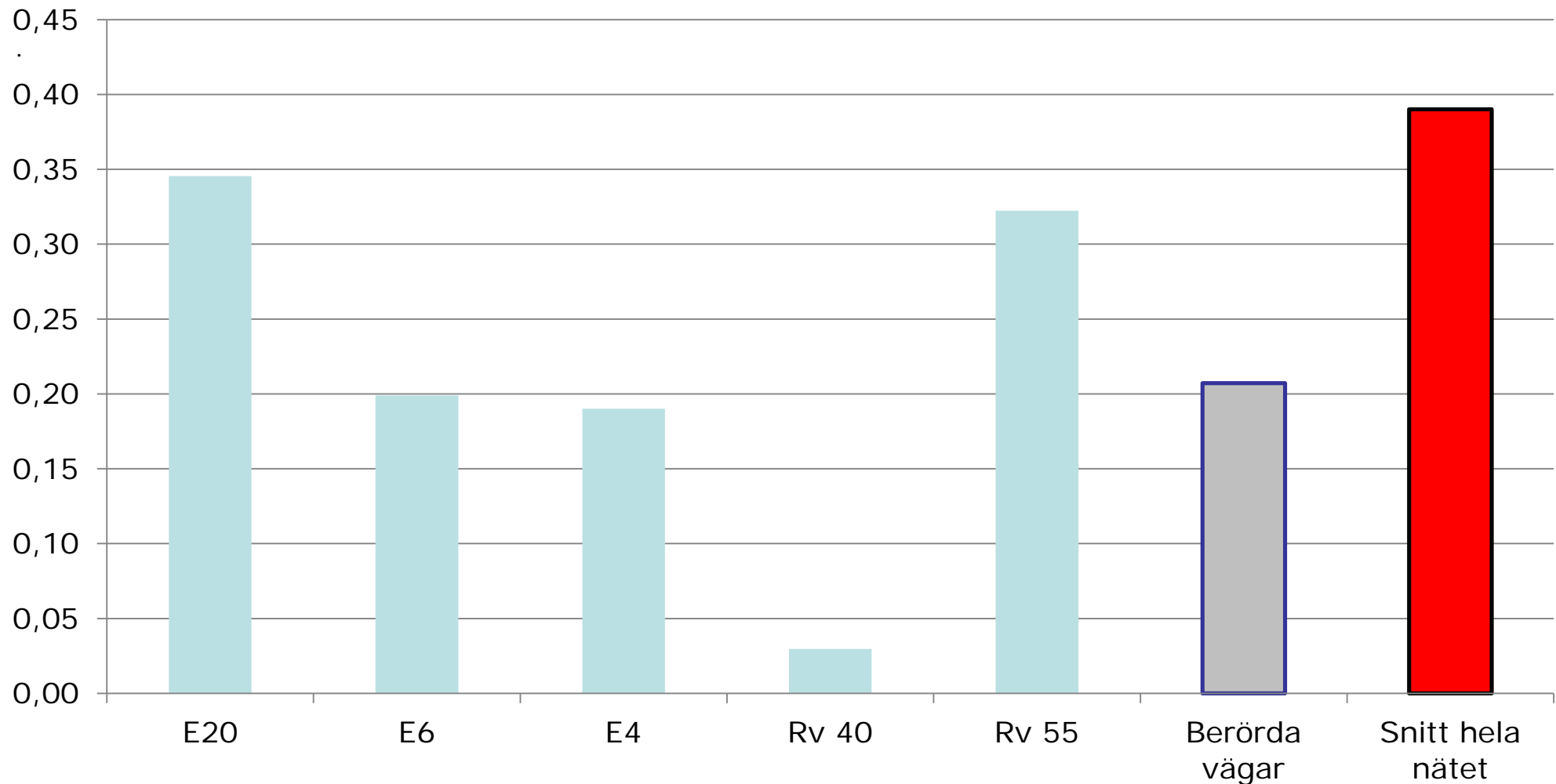
Kommande krav på sjöfarten ett skäl att se över hela avgiftssystemet

1. Max **0.1%** svavel i bränslet från 2015 (SECA)
2. Troligen NECA från 2016 (-80% NO_x gällande nya fartyg), med **SCR -95%**
3. IMO-krav eller ensidiga EU-krav på CO₂ (handel med utsläppsrätter eller avgift/skatt)

Olyckskostnaderna

- Svårt att bedöma marginaleffekten – **stora variationer**
- **Risken** för singelolyckor är internaliserad
- Den externa olyckskostnad för lastbil och godståg är mycket låg på de vägar och banor som konkurrerar med kustsjöfarten – genomsnittsdata är irrelevanta
- Extremt låg risk för fartyg

Riskkostnad SEK/fkm för tunga lastbilar



Preliminära resultat

Närsjöfarten fördyras med **12-20%**

Banavgifterna behöver **fyrdubblas**, vilket ökar godstågens totalkostnad med **11-18%**

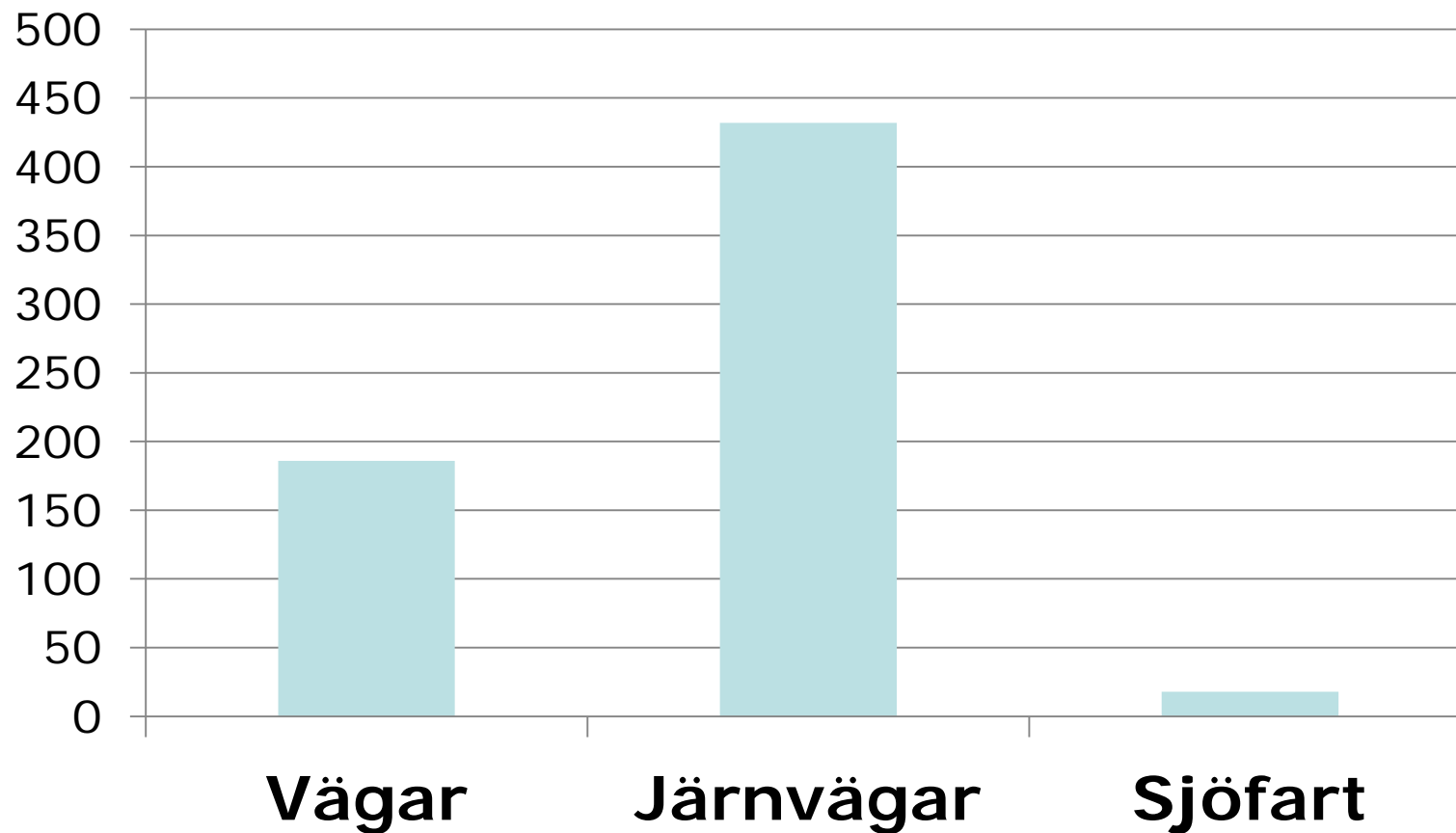
Med 2015 års fordonspark och 2011 års avgifter/skatter **betalar fjärrbilarna sina kostnader**

Vid **högre klimatkrav (105 öre/kg)** på vägtrafik än övriga transportslag behöver beskattningen öka med vad som motsvarar ca **5%** av fjärrbilarnas totalkostnad

Internalisering av trängselkostnader

För att inte internalisering som är begränsad till kortsiktiga marginalkostnader ska medföra ett överutnyttjande av infrastrukturen - **som leder till krav på utökad kapacitet** - bör **knapphet prissättas** när man närmar sig en väg eller banas kapacitetstak

Årlig investering i infrastruktur utslaget på nuvarande trafik, SEK per 1000 tkm/pkm



Åtgärder för optimalt nyttjande

1. Reducera farledsavgifterna med minst 90%
2. Internalisera återstående marginalkostnader genom höjda banavgifter och km-skatt samt CO₂-styrmedel och NO_x-avgift för fartyg
3. Införa trängselavgifter på spår och komplettera med kapacitetshöjande åtgärder
4. Underlätta för inlandssjöfarten
5. Överväga elektrifiering av motorvägarna

En modern km-skatt

Rättvis – drabbar in- och utländska fordon lika

Bör differentieras geografiskt – distributionstrafiken bär inte sina kostnader

Kreditera förbättringar – skatten ska sjunka över tid

Lämna skogsbilvägarna utanför eller återför deras andel av intäkterna till vägarnas ägare

Utan km-skatt attraherar Sverige de sämsta fjärrbilarna

Vänd skutan i rätt riktning

Vänd skutan åt rätt håll – riktningen är viktigare än takten

Stegvist införande – långsiktigt förutsägbart men med god tid till anpassning – börja snarast

Farledsavgifterna bör ändras/avskaffas när de nya kraven i SECA- och NECA-områdena träder i kraft



Tack för
uppmärksamheten!

Per Kågeson

kageson@kth.se