

Sammanfattande kommentarer till VTI rapport 836/2014 SAMKOST version 4

1. VTI studierna ger **förbättrad och fördjupad kunskap inom flera områden** (där i och för sig forskningen i Sverige redan tidigare djupdykt) **vilket är mycket bra**. Flera delar förefaller vara väl underbyggda och delvis bygga på nya data. Det återstår att kvalitetssäkra materialet. För andra ännu ganska **utforskade delområden som är viktiga för helheten tillförs inte så mycket ny kunskap**. Innebär att en bättre styrning av fortsatt arbete behövs. Helheten såväl mellan olika trafikslag, olika ägande av infrastrukturen och olika former av externa effekter är viktig när resultaten skall användas för analyser av olika förslag för att införa effektiva styrmedel grundade på marginalkostnadsprincipen. Detta därför att när trafikanten, operatören, varuägaren fattar beslut om *ifall* man skall färdas, *vart* man skall färdas, *vilken rutt* man skall färdas och med *vilka färdmedel* man skall färdas så tar man i dessa beslut fasta på den totala kostnaden (tid o pengar) för hela transporten/resan. Innebär att om kostnaden för en del av rese/transport upplägget är mindre eller högre än den margineffekt man åstadkommer (d.v.s. över- eller underinternalisering) och att man på en annan del av upplägget internaliserat möter den fulla kostnaden så kan det innebära att det inte alltid är det mest effektiva beteendet man väljer vilket är fallet om man har full internalisering för hela resan/transporten.

2. Vi anser och tolkar att VTI delar slutsatsen (sid 90) att det är de samlade skatter o avgifter som är beteendepåverkande på kort sikt som är internaliserande men inte de skatter och avgifter som inte påverkar hur man väljer att använda befintlig infrastruktur. D.v.s. **kortsiktiga marginalkostnader kan internaliseras via skatter och avgifter som är beteendepåverkande i närtid vid användning av befintlig infrastruktur**. Detta innebär att frågan om ett trafikslag *totalt sett* betalar för mycket eller för lite delvis är en annan fråga än den om man *kortsiktigt betalar eller i beslutet har internaliserat rätt pris* vid beslutstillfället om och hur man skall använda befintligt infrastrukturensystem. Enligt VTI:s analys betalar en del av vägtrafiken för mycket i skatt, men hur det fördelar sig på olika vägtrafikslag och i olika geografiska områden och för hela resan perspektivet kräver djupare analys. (Denna djupare analys och att avge policyrekommendationer ingick och ingår inte i VTIs uppdrag).

3. Uppdraget har **avgränsats till den statliga infrastrukturen. Detta är ett problem** eftersom man kan se det som motsatsen till korssubvention vad gäller att i sitt beteende (sina kortsiktiga val) **internalisera hela resan/transporten**. Speciellt tydligt blir detta vid trafikering på väg där samma resa/transport kan gå såväl via privat väg, kommunal väg, regional statlig väg som huvudvägnätet. Och trängseln och olyckor med oskyddade trafikanter framförallt finns på kommunala vägar.

4. På ett flertal **ställen jämförs VTIs nya värden och funna metoder med ASEK (Trafikverkets uppdrag) och Trafikanalys uppdrag** att ärligen sammanställa marginalkostnaderna. I VTIs rapport görs jämförelser mellan nya beräknade MK från VTI och MK som beskrivs som ASEKs värden eller värden som används i ASEK (ex MK för vägtrafikolyckor). Kan vara viktigt att inse att det ofta är samma eller tidigare VTI eller VTI anknutna forskare som tagit fram de tidigare skattningarna också. ASEKs uppgift är att ta fram principer och kalkylvärden för samhällsekonomiska kalkyler, vilket i första hand har varit investeringskalkyler för infrastruktur. ASEK har aldrig tagit fram några beräkningar av MK för trafikens externa effekter. **I ASEK 5-rapporten finns ett kapitel där trafikens marginalkostnader för externa effekter redovisas men detta är en redovisning av MK som även de tidigare tagits fram av VTI** och som även redovisas av Trafikanalys i rapport från mars 2013. VTI



jämför alltså sina nyligen framtagna marginalkostnader med äldre kostnadsskattningar som de själva har gjort men som de refererar till som ASEK värden. Beräkning av MK och ASEKs framtagna kalkylvärden var två helt skilda verksamheter på SIKAs tid och är fortfarande så p.g.a. att Trafikanalys har ett regeringsuppdrag att ta fram MK och Trafikverket uppdraget att hålla i ASEK arbetet.

VTI berör även det långsiktiga ansvaret för underlag kring samhällsekonomiska kostnader. Totalt visar detta att det behövs mer av **långsiktig strategi och kontinuerligt arbete och samarbete** vad gäller arbetet med både ASEK och marginalkostnaderna och mindre av tillfälliga ad hoc insatser. Vad gäller **ASEK arbetet vill vi från Trafikverket hävda att ett sådant långsiktigt och successivt arbete har påbörjats från och med 2010** när Trafikverket tog över ansvaret för ASEK arbetet från SIKA. Det finns ingen anledning att sticka under stol med att VTIs samhällsekonomer gärna skulle ta ett större ansvar för underlagen. De behövs i arbetet som specialister inom forskningsinsatsen. Men viktigt är att notera att det är skillnad på att producera forskningsresultat och att analysera och tillämpa dessa för den verkliga planeringen. VTIs forskare och doktorander är bra på det första och Trafikverkets och Trafikanalys experter är bra på det andra. Vi behöver samarbeta. Däremot är det viktigt att val av inriktning och prioriteringar fortsatt sker med utgångspunkt i ett praktiskt styrningsperspektiv. Den teoretiska utvecklingen skall stödja styrning och användning av offentliga resurser. Det finns annars risk för ineffektiv användning av resurser.

5. VTI har inte haft tid eller utrymme (sid 97) för att beräkna storleken på sjöfartens externa kostnader samt buller- respektive utsläppskostnader för flygtrafiken. Detta är att beklaga därför att helheten är mycket viktig när man skall utforma styrmedel för hela transportsystemet som internaliserar externa effekter för att få ökad effektivitet i användandet av infrastrukturen utan att av misstag skapa nya snedvridningar i beteendena som skapar ineffektivitet. Exempelvis är det viktigt att gå vidare med de studier som SMHI påbörjat vad gäller sjöfartens miljöeffekter (sidan 66) och även beakta de preliminära uppgifter som finns om att regionala utsläpp till havs längs kusterna kan ge större spridning/skadekostnad när de färdas över vatten. Det är viktigt att gå fram med hela transportsystemet i åtanke när man inför styrmedel (exempel konkurrensytan mellan lastbil-godsjärnväg-lastbåt är inte så enkel utan är olika för olika varugrupper). På sidan 14 i rapporten står att flyget och sjöfarten till skillnad mot väg- och järnvägssektorn har "till uppdrag att täcka samtliga finansiella kostnader för sin verksamhet". Detta är inte korrekt då statlig finansiering kan ske och sker såväl vad gäller statliga bidrag till vissa flygplatser som till investeringar i farleder.

På sidan 21 står att sjö- och luftfart täcker sina finansiella kostnader via de avgifter som tas ut och att detta innebär att mk är internaliserade. Detta är inte alls självklart utan det beror alltså på, varför man måste studera frågan! Internalisering handlar ju inte för något trafikslag i detta sammanhang om att konstatera om man bokföringsmässigt har betalt mer eller mindre än totalkostnaden utan om man i sitt kortsiktiga beteenden (beslut) under given infrastruktur vid val av trafikeringsalternativ bär med sig den fulla kostnaden för en resa till i systemet (d.v.s. det som skulle motsvara marknadspriset på en fullt fungerande marknad utan ointernaliserade externa effekter). På sidan 64 om sjöfartens avgifter och kostnader konstateras trots att inga nya marginalkostnadsskattningar gjorts att "det finns i detta avseende inga marginalkostnader som kräver ytterligare policyåtgärder". Det framstår som ett obevisat påstående. Det är till exempel inte helt orimligt att kunna tänka sig knapphet/trängsel för en trång farled. På sidan 65 om sjöfartens miljökostnader har man uttryckt den verkliga osäkerheten på ett bättre sätt "är de styrmedel som används utformade på ett sätt som medverkar till att den fulla kostnaden för marginell verksamhet beaktas?". Denna mening anser vi gäller samtliga trafikslag och bör undersökas för alla styrmedel om de internaliserar eller inte internaliserar de externa kortsiktiga marginalkostnaderna i beteendena i trafiksystemet.

6. När det gäller **Luftföroreningar från avgasutsläpp kommer VTI fram till lägre marginalkostnader än tidigare** och dessa är i jämförbar nivå med de som Europeiska handboken anger. Detta är inte så konstigt eftersom **VTI nu använder den internationella metoden (Extern-E) för dessa skattningar och replikerar därmed ungefär Eus handbok**. I Sverige har vi under lång tid haft en annan metod som ger betydligt högre värden vid kalkyler. Denna har till och från granskats och setts över från VTI i diverse forskningsuppdrag men något konkret förslag har tidigare inte framförts och **rekommendationen från bland annat forskningsvärlden har tidigare varit att ligga kvar i den gamla modellen tills vidare**. Den nu föreslagna ansatsen innehåller dock endast hälsoeffekter för Nox och partiklar men saknar sådana för Svavel och

Kolväten. Dessutom finns inte heller de sk Regionala effekterna på ekosystem, försurning etcetera (ekosystemeffekter) med i VTIs skattningar.

Skattningarna som preciseras i tabell 5.3 på sidan 52 redovisas med tre decimaler – det kan ge ett väldigt säkert intryck som inte står i proportion till de stora osäkerheter som de facto finns.

Vi förstår att VTI i samband med detta uppdrag tycker att det är dags att harmonisera beräkningarna med övriga EU och Trafikverket är berett att ta upp detta till diskussion i ASEK arbetet dock bör i varje fall för CBA verksamheten diskussion genomföras om relevansen eller inte för de s.k. Regionala effekterna.

7. När det gäller **bulleremissioner kommer VTI fram till lägre skattningar än tidigare**. Detta beror framförallt på att de **Hälsoeffekter som orsakas av buller** är lägre med den internationella metod (EU handboken) som används av VTI än det schablonpåslog som tidigare i brist på annat införts vad gäller hälsoeffekter av buller (utifrån den s.k. Köpenhamnsstudien). **Vi förstår att VTI i samband med detta uppdrag tycker att det är dags att harmonisera beräkningarna med övriga EU och Trafikverket är berett att ta upp detta till diskussion i ASEK arbetet.**

8. Marginalkostnaden för olyckor på statliga vägar har sjunkit ordentligt! Detta är ju i sig mycket glädjande och bekräftar att detta minskat över tid genom aktiva insatser både vad gäller infrastruktur och fordon. Olyckskostnaden för vägtrafik har dock en **väldigt låg nivå** jämfört med tidigare skattningar. Det är viktigt att kunna förklara varför det är sådana skillnader för att säkra resultaten. Den förklaring som ges i rapporten är inte tillräcklig. Det återstår att kvalitetssäkra materialet (underlagsrapporten har när detta skrivs ännu inte presenterats).

VTI skriver (sid 41) att "det mesta talar för att de värden som används i ASEK räknats upp utan hänsyn till vad som faktiskt skett i vägnätet". Det är inte alls en korrekt kritik. Värderingen i ASEK (vilken också är framtagen av VTI) är en sak men olycksrisken och allvarlighetsföljden har kontinuerligt räknats om och finns också med i de modeller som används. **Den skattning som idag redovisas vad gäller marginalkostnader hos ASEK och hos Trafikanalys är även den gjord av VTI själva.** En brist i VTI skattningen av marginalkostnaden är att den bara avser statligt vägnät medan de vägtrafikolyckor där oskyddade trafikanter drabbas i stor utsträckning sker på kommunalt vägnät. Inte minst cykelolyckorna och skadeföljden för dessa tycks öka drastiskt.

Viktigt att understryka att det är skillnad mellan internalisering av marginalkostnader och att fånga effekter av ny eller ombyggd infrastruktur. Marginalkostnadsresonemanget handlar om att få fram rätt pris på externaliteten och risken att orsaka skada, vid beslut om en tillkommande resa på *befintlig infrastruktur*, medan kalkylvärden och metoder för att användas i CBA när man anlägger eller bygger om infrastruktur handlar om att fånga hela den tillkommande effekten i samhället som kan komma att bli utifrån *utökad infrastruktur och trafikering*.

9. VTI har satsat en hel del energi och även genom uppdrag från regeringen fått extra anslag från Trafikverket för att göra **tester med Heavy Vehicle Simulator av den så kallade fjärdepotensregeln**. Intressant att dessa tester inte motsäger fjärdepotensregeln. **Vi beklagar att man inte kunnat lägga lika mkt energi direkt på den mycket väsentliga frågan att kunna analysera eventuellt framtida behov av att differentiera marginalkostnaden på olika vägtyper med avseende på det marginella slitaget. Trafikverket tror inte att rätt ansats är att inom marginalkostnadsuppdragen fortsätta med fysiska HVS test** (däremot kan man kanske tillgodogöra sig annan testverksamhet nationellt eller internationellt). Att hitta en genväg för differentiering vad avser kostnaden för att åtgärda marginellt slitage är väldigt viktig därför att det kan antas att det verkligen finns en sådan differens och frågan har potential att kunna ha betydelse för hur man i framtiden skall internalisera olika kostnader på ett sätt så att den tunga vägtrafiken verkligen väljer de lämpligaste rutterna och vägtyperna och lastbärarna och samverkar med andra trafikslag. Vi tror att det är viktigt att koncentrera sig på denna uppgift. Att det är viktigt kan beläggas genom ett enkelt överdrivet exempel: En enda nytillkommen tung lastbil på en obbyggd väg i tjällossningstider kan köra i sönder en väg till mkt stor samhällsrelig kostnad medan en

ytterligare nytillkommen lastbil på en nationell stamväg troligen bidrar med en helt försumbar tillkommande kostnad. **Vägverket hade en ingenjörsmässig ansats i början av 2000-talet som kunde differentiera men den kritiserades av VTI eftersom den hade teoretiska problem, men tyvärr har inte VTI ansatserna kommit fram med något alternativ hittills. Här behövs kanske ett gemensamt omtag mellan VTI och Trafikverket?**

10. När det gäller Trängsel och Knapphet har inte VTI funnit några nya resultat. Vi beklagar detta då det är stor potential här att söka styrmedel. När det gäller väg så är begränsningen att man enbart beaktar statliga vägar och det är ett riktigt konstaterande att det ofta inte är där de stora problemen är, men många resor berör både statlig och kommunal infrastruktur och då måste man (som resenären förstås gör) söka se detta i ett gemensamt sammanhang. När det gäller järnväg har man haft som utgångspunkt skillnaden mellan efterfrågad och tilldelad kapacitet. Man har noterat Trafikverkets (kapacitetscenters) årliga redovisning av kapacitetsproblem i förhållande till efterfrågan. Väsentligt att vi går vidare inom detta område.

11. När det gäller värderingen av minskade utsläpp av koldioxid framför VTI teorin att CO2 värderingen bör vara de 0,66 kr/kg som industrin i den icke handlande sektorn betalar istället för de 1,08 kr/kg som tas ut i skatt på fossila bränslen. Motivet för detta är att mellanskillnaden kan anses vara fiskalt betingad och inte avsedd för att internalisera CO2 och den verkliga politiska värderingen skulle var 0,66 kr. 1,08 kr/kg skulle då kunna ge en överinternalisering? Men problemet med detta resonemang är att **man även skulle kunna hävda att 1,08 kr/kg är det politiskt satta priset och avspeglar värderingen men att industrin i den icke handlande sektorn är underinternaliserad.** Faktum är att **när det gäller margineffekten som är i fokus för intresset när det gäller styrmedel som skall internalisera så är både CO2 skatten, Energiskatten (som är en fiskal skatt), momsens och det underliggande priset sammantaget det som har en styrande effekt på det kortsiktiga beteendet.** D.v.s. går hela priset upp så minskar marginellt förbränningen och antalet körda km och tvärtom. **Det är svårt att se att ASEK borde gå ifrån nuvarande ansats att utgå från verklig CO2 skatt för fossila bränslen som en indikation på värderingen.** Det korrekta teoretiskt är möjligen att skatta skadekostnaden men det har visat sig ogörligt att kunna nå en koncensus inom vetenskapen huruvida man då kommer till en mycket låg värdering eller mycket hög. **Trafikverket och VTI är därför helt överens om att använda någon variant av Minskingskostnadsansatsen som utgår från kostnader för att minska utsläppen som följer av politiskt fattade beslut.**

12. När det gäller klimatgaser för flyget ges inte mycket som direkt kan omsättas i diskussion kring styrmedel. Det konstateras riktigt att alla resor inom EES är internaliserade via utsläppshandeln och för de 10 procent som flyger ut ur eller in i EES området är utsläppen inte internaliserade. Korrekt konstaterande men problematiskt att hantera ur policysynpunkt. När det gäller priset i utsläppshandeln så är det avhängigt efterfrågan på utsläppsrätter och tillgången på sådana rätter (jämför priset på pengar). När det gäller utlandsresorna kan dessa vara väldigt långa. Jämför med att avstå ett års bilkörning mot att ta en resa till Thailand.

13. Jämförbarheten: Det görs några jämförelser för emissioner gentemot Eus handbok för marginalkostnader. Skulle vara bra om en totaljämförelse för alla marginalkostnader görs. Känns viktigt att kunna jämföra svenska skattningar gentemot EU harmoniseringen (och kunna vara tydlig med när det borde vara samma och när det skall skilja). Vårt förslag är att man gör en tydlig tabell omräknad till jämförbart år som innehåller såväl fordonskilometer, tonkilometer och personkilometer för A. Nya skattningar VTI B. Trafikanalys och ASEKs senaste redovisning av VTI marginalkostnader C. EU handbokens skattningar. Då kan det bli jämförbart för policyanalyser.

I vissa tabeller görs oklara jämförelser. Ex tabell 11.1 sid 78 marginalkostnaden för tunga fordon i form av fordonskilometer för lastbil och tågkm för järnväg – säger intet som jämförelse mellan en lastbil och ett tåg – behövs jämförelser i ton kilometer i stället för den jämförelsen. Ex tabell 9.1 sid 71 redovisar mk per så kallad LTO

cykel och under väg för några exempelflygningar - för att kunna använda i jämförbarhetsanalyser behöver skattningarna redovisas per personkilometer.

Omräkning av alla marginalkostnader till jämförbart år och jämförbart penningvärde bör även göras/ kvalitetssäkras.

14. VTI konstaterar att en helhetsanalys där styrmedlens interaktion med varandra beaktas bör genomföras. Trafikverket startar nu ett arbete med att parallellt med ordinarie Trafikprognosarbete att ta fram en Marginalkostnads Trafikprognos. "Prognos för marginalkostnadsavgifter 2040/2060". Detta är en fiktiv Trafikprognos som är tänkt att kunna användas som underlag för samhällsekonomiska känslighetsanalyser och jämförelseanalyser som utgår från en tänkt framtid där alla Trafikslags och infrastrukturens marginalkostnader är fullt internaliserade i beteendena via styrmedel.

15. När det gäller Trafikverkets arbete med Banavgifter kan konstateras att de marginalkostnader som nu har beräknats utifrån en längre tidsserie och med fler observationer överensstämmer i allt väsentligt med de tidigare nivåer som ligger till grund för Trafikverkets uttalade ambitioner och långsiktiga plan för banavgifterna. Vår bedömning är därför att VTI:s rapport i sig inte utgör skäl för verket att ompröva den långsiktiga planen för banavgifter.

Under uppdragets gång har Trafikverket påtalat för VTI att snöröjning numer är en underhållsåtgärd och inte längre en driftåtgärd. Det har VTI också noterat och därför införlivat snöröjning i den skattade marginalkostnaden för underhåll. Frågan **huruvida det finns någon marginell driftkostnad** har, såvitt Trafikverket kan förstå, därmed inte varit föremål för någon skattning. Om Trafikverkets driftkostnader inte redovisas så att det går att göra en ekonomisk skattning av marginalkostnader, skulle det vara **önskvärt med en alternativ metod för skattning av eventuella marginalkostnader.**

Eftersom uttaget av banavgifter grundar sig på det kostnadsunderlag som beräknas i de ekonomiska skattningarna är det mycket angeläget att all relevant infrastruktur har beaktats i den mån det är möjligt, och att det tydligt framgår om någon del av infrastrukturen inte ingår i beräkningarna. Det vore därför **önskvärt med en tydligare beskrivning av vad som ingår och vad som inte ingår.** När det gäller reinvestering i järnvägen är det uppenbart att kostnader för spårbyten är centralt i analysen. **Trafikverket ställer sig frågan om även andra delar av banöverbyggnaden ingår, såsom befästningar, sliprar och växlar. Det är också oklart för oss huruvida kontaktledningsnätet som del av infrastrukturen ingår i analysen. Om det inte ingår, på grund av exempelvis problem med data eller analysmetod, anser vi att det vore önskvärt med en alternativ metod.**

Från ett banavgiftsperspektiv delar vi VTI:s uppfattning att det vore **önskvärt att fördjupa analysen av hur kostnader varierar, såväl i olika delar av infrastrukturen som tidsmässigt.** Av särskilt intresse är analyser som skulle kunna läggas till grund för knapphetsprissättning.

Vi är medvetna om att vår redovisning inte stödjer, eller i vart fall inte underlättar, den typ av analys som VTI har gjort. Samtidigt påverkas kostnaderna och därmed banavgifterna av förändrade trafikmönster, nya fordon och utvecklat underhållsarbete. Trafikverket har därför konstaterat att kostnadsunderlaget behöver uppdateras med rimliga tidsintervall och att vi behöver ta initiativ till sådan uppdatering¹. Det är även med **önskvärt med fortsatt dialog kring hur kvaliteten kan förbättras när det gäller bl.a. datafångst och kostnadsredovisning.**

16. Framförs att Trafikverket behöver se över sina system för att koppla trafikeringen till infrastrukturen och till kostnaderna. Och att systemen behöver kunna "prata med varandra". Visst arbete har genomförts inom Trafikverket inte minst vad gäller förstudier och ANDA men även ett embryo till att analysera jvg-trafiken via

¹ Se Trafikverkets rapport Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta (2014:074).

utvecklingen av WIKIBANA. **Helt klart bör vi från Trafikverket gå vidare kring dataförsörjningsfrågorna.**

Det är en känd kritik från samhällsekonomer både utom och inom Trafikverket att data inte stöder den här typen av analyser fullt ut. Det beror på att data samlas in med andra syften. Om det är korrekt som VTI säger att det med smärre korrigeringar går att göra data mer användbara för den här typen av analyser ska vi förstås titta på det. (Några av skrivningarna i rapporten om Trafikverket, ASEK och Trafikanalys tycker även på att man även inom VTI behöver prata med sina kollegor innan man drar alla slutsatser).

I VTI rapporten berörs också att samhällsekonomiska analyser av investeringsåtgärder riskerar att bygga på situationen i sektorn för 10-15 år sedan. Forskningsresultat bygger alltid på historiska data och gäller därför för situationer som tidigare gällt. Det är ett oundvikligt problem. Vår bedömning är att det inte får särskilt stor betydelse och uppdatering av data och ASEK värden sker regelmässigt. Restidsvinsterna har störst påverkan på kalkylen. Värderingen av de externa effekterna påverkar mindre.

17. Vi har inte haft möjlighet att studera alla **underlagsrapporter** till SAMKOST – flera av dessa är inte heller utgivna ännu när detta skrivs. Fler praktiska beräkningsexempel efterfrågas även.

fin

Transportforum 2015

Nya
Marginalkostnads
skattningar från VTI
-
reflektion från
Trafikverkets och
ASEKs perspektiv

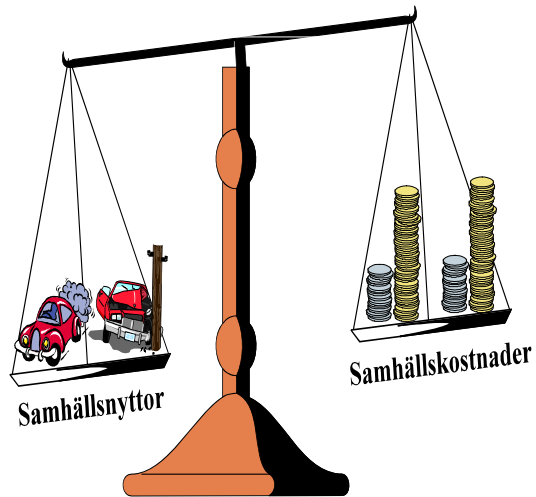


TRAFIKVERKET

Peo Nordlöf
Enhetschef
Samhällsekonomi
och Trafikprognoser



Transportpolitikens övergripande mål



Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en **samhällsekonomiskt effektiv**

och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet !



De 5 transportpolitiska principerna

Propositioner från både förra och nuvarande regering

Kunderna skall ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport skall utföras.

Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.

Samverkan inom och mellan olika trafikslag skall främjas.

Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ skall främjas.

Trafikens samhälsekonomiska kostnader skall vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.



Hur nå Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn?

Välja rätt Ny eller ombyggd infrastruktur – fånga **alla** samhällets effekter – analys med CBA:

- ***Genomför lönsamma åtgärder så att nyttorna är större än kostnaderna (Kaldor-Hicks) + att det demokratiska beslutssystemet anser att den nya välfärdsfördelningen blir acceptabel (Littles dubbla kriterium)***

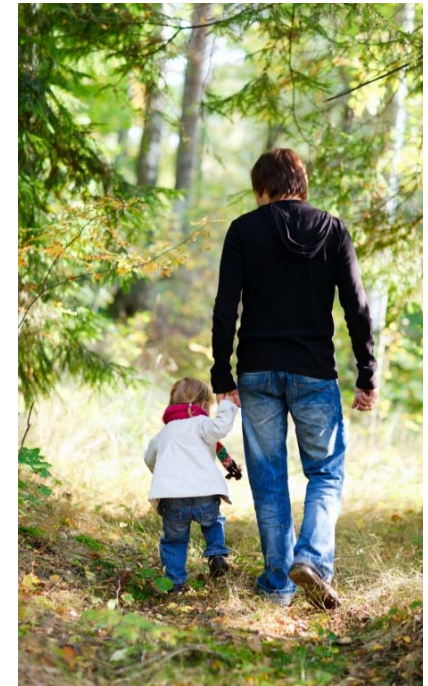
Effektiv trafikering på befintlig infrastruktur – vid transportbeslutet möta och beakta (internalisera) alla externa kostnader för **en marginellt tillkommande** transport/resa.

- ***Styrmedel så att de transporter genomförs som täcker alla sina kortsiktiga marginalkostnader (MK-principen)***

Ur Regeringens instruktion för Trafikverket

- Trafikverket ska utveckla, förvalta och tillämpa **metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet**, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering,
- Trafikverket ska ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser,

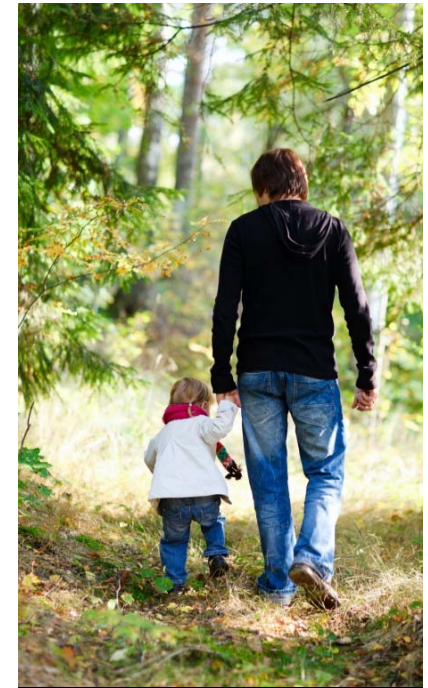
förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket



Ur Regeringens instruktion för Trafikanalys

Trafikanalys ska ansvara för **analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader** i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn.

Trafikanalys ska senast den 31 mars varje år till regeringen lämna en rapport över de analyser som avses i första stycket. Förordning (2011:495)



12 reflektioner från Trafikverkets och ASEKs perspektiv

1. Positivt förbättrad och fördjupad kunskap inom flera områden! För Trafikverkets arbete med Banavgifter kan konstateras att nya MK i allt väsentligt överensstämmer med tidigare nivåer men av särskilt intresse att även utveckla underlag/metodik för varierande MK och möjlig differentiering och knapphetsprissättning.
2. Avgränsningen till statlig infrastruktur - gör det svårt med transport **system perspektivet**. Individ/företag ser till kostnaden för **hela resan/transporten**. Vid MK prissättning på endast del av systemet kan beteendet för hela resan ändå bli mindre optimalt och bidra till samhälleliga kostnader. Gäller både inom trafikslag och mellan trafikslag.

3. VTI inte haft tid/utrymme att beräkna storleken på sjöfartens externa kostnader samt emissionskostnader för flygtrafiken. Ej heller nya resultat Trängsel och Knapphet väg o järnväg. Detta är att beklaga – behövs för att kunna analysera transportsystemets effekter/effektivitet vid MK prissättning.

4. Rapporten jämför VTI skattningar med ASEK (Trafikv. uppdrag) och MK uppdraget (Trafa). Ger oklar förståelse av samspelet mellan myndigheter/forskning! De facto jämförelsen är mellan äldre VTI skattningar/forsknings resultat och nya VTI skattningar/forskning.

5. MK Luftföroreningar från avgasutsläpp blir lägre:

Vi förstår att VTI i samband med detta uppdrag till skillnad mot tidigare även tycker att det är dags att harmonisera beräkningarna med övriga EU och Trafikverket är berett att ta upp detta till diskussion i ASEK arbetet

- dock bör i varje fall för CBA verksamheten diskussion genomföras om relevansen eller inte för de sk Regionala effekterna på ekosystem (som här inte ingått i VTI skattningarna) .

6. MK Bulleremissioner ger lägre skattningar än tidigare pga hälsoeffekterna:

Vi förstår att VTI i samband med detta uppdrag tycker att det är dags att harmonisera beräkningarna med övriga EU och Trafikverket är berett att ta upp detta till diskussion i ASEK arbetet.

7. Marginalkostnaden för Olyckor på statliga vägar har sjunkit mycket kraftigt!

I grunden Positivt om det stämmer - men viktigt kunna förklara varför! Förklaring som ges i huvudrapporten är inte övertygande (delvis fel)?

Återstår att kvalitetssäkra materialet (underlagsrapporten har ännu inte presenterats). Även problematiskt att inte olyckor med oskyddade trafikanter på kommunalt och privat vägnät ingår. (Både i möte mellan fordon/oskyddad och cykel singel olyckor).

8. MK Marginellt slitage väg:

Nya högre skattningar men Ej kommit framåt vad gäller differentiering på vägtyper.

Vi misstänker (utifrån tidigare ingenjörsmässiga ansatser/antaganden) att det borde gå att finna starkt differentierade marginalkostnader för tung trafik på olika vägtyper.

En av de viktigaste frågorna att klargöra och eventuellt vidareutveckla tillsammans.

Kan innehålla viktiga policyrelevanta slutsatser kring vägsystemets kostnader.

9. VTI föreslår 0,66 kr/kg som **värdering av CO2** för hela ickehandlande sektorn, istället för dagens de facto CO2 skatt på fossila bränslen dvs 1,08 kr/kg.

VTI - menar mellanskillnaden egentligen fiskal del av skatten att jämföra med Energiskatten!?. En av flera möjliga hypoteser - **Trafikverket/ASEK har svårt se ngt säkert stöd för VTI antagandet!**

Finansdepartementet pekar på att 1,08 kr/kg är **den politiska värderingen** och att nedsättningen för industrin handlar om risken för koldioxidläckage.

Marginaleffekten bör vara i fokus när titta på styrmedel som skall internalisera. CO2 skatten, Energiskatten, Momsen och det Underliggande priset är **sammantaget** det som har en styrande effekt på det kortsiktiga beteendet. Dvs går priset upp så minskar marginellt förbränningen och antalet körda km och tvärtom.

10. Förbättra Jämförbarheten mellan skattningarna!

Vårt förslag är en tydlig tabell omräknad till jämförbart år/penningvärde som innehåller såväl fordonskilometer, tonkilometer och personkilometer för

- A. Nya skattningar VTI
- B. Trafikanalys och ASEKs senaste redovisning av VTI tidigare skattningar
- C. EU handbokens skattningar.

Då kan det bli jämförbart som underlag för policyanalyser och diskussion.

11. Vi håller med VTI om att vi bör gå vidare kring dataförsörjningsfrågorna.

12. Trafikverket har nu startat ett arbete med att parallellt med ordinarie Trafikprognosarbete inför 2016 utifrån regeringens riktlinjer även söka ta fram en

”Prognos för marginalkostnadsavgifter 2040/2060”.

Detta är en fiktiv Trafikprognos som är tänkt att kunna användas av oss och andra som underlag för samhällsekonomiska känslighetsanalyser och jämförande analyser och som utgår från en tänkt framtid 2040 där **alla** Trafikslags och **infrastrukturers** marginalkostnader har fullt ut internaliserats i beteendena via styrmedel.

Känslighetsanalys konsistent med svensk transportpolitik!

Länk till trv.se om Samhällsekonomiska analyser och trafikprognoser inom transportområdet:

<http://www.trafikverket.se/samhallsekonomiochprognoser>