



**Transportsektorns samhälls-  
ekonomiska kostnader  
bilagor 2014**

**PM  
2014:3**



**Transportsektorns samhälls-  
ekonomiska kostnader  
bilagor 2014**

**PM  
2014:3**

**Trafikanalys**

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2014-03-28

## **Bilaga 1**

### **Svenska trafikskatter 2013**



Sammanställningen redovisar svenska skatter och avgifter kopplade till transportsektorn 2013 och anges i 2013 års prisnivå, om inte annat nämns. Från 2014 kan andra uppgifter gälla.

## **DRIVMEDELSSKATTER**

**Tabell 1. Skattesatser 2013** (LSE 2 kap. 1§, 7 kap. 3a-3d, 4§§)

	Energiskatt	Koldioxidskatt	Totalt
Bensin (miljöklass 1) <sup>a</sup>	3,13 kr/l	2,50 kr/l	5,63 kr/l
Alkylatbensin	1,40 kr/l	2,50 kr/l	3,90 kr/l
Diesel (miljöklass 1) <sup>a</sup>	1,762 kr/l	3,093 kr/l	4,855 kr/l
Gasol för transportändamål	0	2 603 kr/1000 kg	2 603 kr/1000 kg
Naturgas för transportändamål	0	1 853 kr/1000 m <sup>3</sup>	1 853 kr/1000 m <sup>3</sup>
Biogas	-	-	-
Biodrivmedelsdelen av E85 (bensin med 85% etanol), ED 95 (bränsle med 95% etanol, anpassat för dieselmotorer) eller B100 (100 % FAME)	-	-	-
Låginblandad (max 5 volymprocent) etanol i bensin <sup>b,c</sup>	0,34 kr/l	-	0,34 kr/l
Låginblandad (max 5 volymprocent) FAME (RME) i diesel <sup>b</sup>	0,282 kr/l	-	0,282 kr/l
Låginblandad HVO (hydrerad vegetabilisk olja) upp till 15 % i diesel <sup>d</sup>	-	-	-
Färgmärkt diesel ("villalolja" – får användas i fiskebåtar) <sup>e</sup>	0,817 kr/l	3,093 kr/l	3,910 kr/l
Elström hushåll Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län + 9 inlandskommuner i Västernorrland, Gävleborgs, Dalarnas och Värmlands län Övriga landet	19,4 öre/kWh 29,3 öre/kWh	-	19,4 öre/kWh 29,3 öre/kWh
El för tillverkningsprocesser inom industrin, yrkesmässig växthusodling eller förbrukas av skepp med bruttodräktighet om minst 400	0,5 öre/kWh	-	0,5 öre/kWh

<sup>a</sup> Nästan all bensin och diesel som säljs är uppblandad med 5 volymprocent etanol resp. FAME, varför skatten per liter bränsle "vid pumpen" normalt är 5 procent lägre än de angivna värdena.

<sup>b</sup> Låginblandning därutöver beskattas som bensin resp. diesel. Enligt EU-lagstiftning får bensin innehålla upp till 10 volymprocent etanol, diesel upp till 7 volymprocent FAME.

<sup>c</sup> Fram till 31 januari 2013 gällde skattebefrielse för etanolinblandning i bensin upp till 6,5 volymprocent, men inblandning över 5 volymprocent ("E10") förekom knappast bl.a. eftersom det ställer särskilda krav om konsumentinformation samt dessutom att tankställen med E10 samtidigt ändå måste tillhandahålla bensin med högst 5 volymprocent etanol.

<sup>d</sup> Eftersom HVO har egenskaper nästan identiska med fossilbaserad diesel finns ingen gräns för högsta tillåtna inblandning, men för inblandning över 15 volymprocent gäller samma skatt som för fossil diesel.

<sup>e</sup> I praktiken tillämpas praktiskt taget aldrig denna skattesats: Vid yrkesmässig användning i fiskefartyg återbetalas bränsleskatten, vid privat användning i fiskefartyg ska tilläggsbetalning upp till ordinarie dieselskatt betalas i efterskott.

Punktskatten på drivmedel består av två delar – energiskatt och koldioxidskatt. Koldioxidskatten är i princip ”teknikneutral”, dvs. den motsvarar det beräknade utsläppet av fossil koldioxid från respektive drivmedel. För 2013 är den satt till 1,08 kr/kg CO<sub>2</sub>. Energiskatten varierar däremot betydligt mellan olika drivmedel (se SKATTEUTGIFTER).

Förnybara drivmedel är helt befriade från koldioxidskatt på villkor att den som säljer drivmedlen via ett s.k. hållbarhetsbesked kan visa att de uppfyller de hållbarhetskriterier som är definierade i artikel 17 i EUs direktiv om främjande av förnybar energi (se nedan). På låginblandad etanol i bensin är energiskatten per liter 11 procent av energiskatten på bensin, på låginblandad FAME i diesel är energiskatten per liter 16 procent av energiskatten på diesel (formellt är energiskatten nedsatt med 89 resp. 84 procent).

Olika bensin- och dieselkvaliteter är skattemässigt klassade i två respektive tre miljöklasser där de miljömässigt bästa kvaliteterna, miljöklass 1, är lägst beskattade.

**Tabell 2.**

		Såld volym 2012, 1 000 m <sup>3</sup>	Andel, %	Skatt per liter 2013, kr/l
Bensin <sup>1</sup>	Miljöklass 1, 95 oktan	3 736	96,71	5,63
	Miljöklass 1, 98 oktan	125	3,24	5,63
	<i>(Miljöklass 1, alkylatbensin)</i>	<i>18</i>	<i>-</i>	<i>3,90</i>
	Miljöklass 2, 95 oktan	2	0,05	5,66
	Miljöklass 2, 98 oktan	0	0	5,66
	Totalt (exkl. alkylatbensin)	3863		
Diesel <sup>2</sup>	Miljöklass 1	5 152	97,7	4,855
	Miljöklass 2	9	0,2	5,124
	Miljöklass 3	111	2,1	5,265
	Totalt	5 273		

Källa: Bränslen. Leveranser och förbrukning av bränsle fjärde kvartalet 2012 samt året 2012. www.scb.se

### Skattesatser övriga drivmedel (LSE 2 kap., 3-4 §§)

Drivmedel för vilka det inte anges någon skattesats i lagstiftningen, ska beskattas som det likvärdiga, beskattade drivmedlet. Det innebär t.ex. att låginblandad etanol utöver 5 volymprocent beskattas på samma sätt som bensin.

### Skattebefrielse andra förnybara drivmedel än biogas

Enligt artikel 16 i EUs energiskattedirektiv krävs ett godkännande från EU-kommissionen för att Sverige helt eller delvis ska kunna undanta biomassa-baserade bränslen (t.ex. etanol gjord på sockerrör eller vete eller RME gjord på rapsolja) från skatt. Tillstånd krävs eftersom skatteundantagen betraktas som statsstöd. För att EU-kommissionen ska kunna medge en nedsatt skatt krävs att nedsättningen av skatten inte är större än prisskillnaden före skatt mellan bensin/diesel och det förnybara ersättningsbränslet.

### Hållbarhetskriterier

Att skattebefrielse endast ges för förnybara drivmedel som uppfyller de s.k. hållbarhetskriterierna i artikel 17 i EUs direktiv om främjande av förnybar energi (”förnybartdirektivet”), beror på att Sverige, vid uppfyllandet av direktivets krav om att minst 10 procent av drivmedelsenergin 2020 ska komma från biodrivmedel endast får tillgodoräkna sig biodrivmedel som uppfyller dessa kriterier. Hållbarhetskriterierna innebär att livscykelutsläppen av växthusgaser från produktion, förädling,

<sup>1</sup> Inkl. låginblandad etanol och ETBE

<sup>2</sup> Inkl. låginblandad FAME, HVO och BTL.



distribution och användning av de drivmedel som används för att uppfylla förnybartdirektivet fram till 1 januari 2017 måste vara minst 35 procent lägre än för bensin och diesel, från 2017 minst 50 procent lägre och från 1 januari 2018 minst 60 procent lägre (gäller leveranser från anläggningar som tagits i drift efter 1/1 2017). Dessutom måste produktionen uppfylla ett antal krav när det gäller naturvårdshänsyn, sociala rättigheter m.m. som finns definierade i EU-direktivet om främjande av förnybar energi.

#### **Skattebefrielser spårtrafik, sjöfart, luftfart, gruvindustri (LSE 6 a kap, 1 §)**

För spårtrafik, fiske samt icke-privat sjöfart och luftfart är skatten på drivmedel nedsatt med 100 procent. (Tåg som utnyttjar det nationella järnvägsnätet måste dock betala särskilda avgifter som är beroende av körsträcka, bränsleförbrukning, avgasutsläpp m.m.)

För fordon som används i tillverkningsprocessen vid gruvor är energiskatten nedsatt med 86 procent, koldioxidskatten med 70 procent.

#### **Skattenedsättning för icke-transportverksamhet (LSE 6 a kap, 2a §)**

För diesel som används för annat än bilar, lastbilar och bussar inom yrkesmässigt jordbruk, skogsbruk eller vattenbruk är koldioxidskatten nedsatt med 1,70 kr/l, dvs. för dessa icke-transportverksamheter är dieselskatten 2,57 kr/l.

#### **Skattebefrielse biogas (LSE 7 kap, 4 §)**

Metan framställd av biomassa ("biogas") som uppfyller hållbarhetskriterierna i EU-direktivet om främjande av förnybar energi är befriad från skatt.

#### **Svavelskatt (LSE 3 kap. 2 §)**

För flytande bränslen tas svavelskatt ut med 27 kronor per kubikmeter för varje tiondels viktprocent svavel i bränslet. Svavelskatt tas inte ut om svavelinnehållet är högst 0,05 viktprocent.

#### **Undantag elproduktion på fordon (LSE 11 kap., 2 §)**

El som framställts och förbrukats på ett fordon (fartyg, bil, tåg, flygplan etc.) omfattas inte av energiskatt.

#### **Undantag el till stora båtar i hamn (LSE 11 kap., 3 §)**

För båtar som en s.k. bruttodräktighet på minst 400 är skatten på elkraft sänkt till 0,5 öre per kilowattimme när skeppet ligger i hamn och spänningen på den elektriska kraft som överförs till skeppet är minst 380 volt.

#### **Undantag el för spårtrafik (LSE 11 kap., 9 §)**

Elanvändning inom spårtrafik (järnväg, tunnelbana, spårväg) är befriad från skatt.

#### **Lagstiftning**

Lag (1994:1776) om skatt på energi (LSE).

Regeringens proposition 2011/12:155: Vissa förfarandefrågor på punktskatteområdet

Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen

Rådets direktiv 2003/096/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor

### **EU-LAGSTIFTNING OM SKATT PÅ DRIVMEDEL**

Energiskattedirektivet, som beslutades av regeringarna i Rådet 2003, anger miniminivåer för beskattningen av drivmedel och annan energi inom Unionen. Miniminivåerna är högre för transportändamål än för uppvärmning, industriella ändamål, jordbruk m.m.

**Tabell 3.**

	Miniminivåer transportrelaterade energiskatter (artikel 7, tabell A)	Svenska punktskatter, växelkurs december 2013 <sup>a</sup>
Blyfri bensin	359 €/1 000 l	5,63 kr/l ≈ 633 €/1 000 l
Diesel	330 €/1 000 l	4 855 kr/1000 l ≈ 546 €/1 000 l

<sup>a</sup> EC Oil Bulletin, dec 2013

För jord- och skogsbruksmaskiner och andra fordon som inte främst är avsedda att köras på allmän väg är miniminivån 21 €/1000 l (artikel 8, tabell B). Direktivet förbjuder medlemsstaterna att beskatta drivmedel för internationell, icke-privat luft- och sjöfart (inkl. fiske), men tillåter detta för inrikestrafik (artikel 14, tabell A).

På många områden får medlemsländerna undanta energiprodukter från skatt eller tillämpa lägre skattesatser än direktivets miniminivåer:

#### **Tillåtna undantag (exempel)**

Förnybar el, spårtrafik, sjöfart, luftfart, naturgas och gasol för transportändamål och energi som används inom jord- och skogsbruk (artikel 15) samt (efter godkännande från Kommissionen) biodrivmedel (artikel 16).

#### **Tillåten differentiering**

Miljöskäl: Så länge skatten ligger över miniminivån för länderna differentiera skatterna av miljöskäl (ett exempel är den svenska miljöklassningen av bensin och diesel). På samma villkor är det också tillåtet att tillämpa lägre skattesatser för lokal kollektivtrafik (inkl. taxi), avfallshantering, försvaret och offentlig förvaltning, personer med funktionshinder samt ambulanstransporter (artikel 5).

Tunga fordon: Så länge miniminivån respekteras får medlemsländerna tillämpa en lägre skatt på diesel som används i lastbilar tyngre än 7,5 ton eller i bussar (minst 8 platser utöver föraren) än för övriga fordon ned till den nivå som gällde 1 januari 2003 (artikel 7.2-3).

#### **Lagstiftning**

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet

## VÄGTRAFIK

### FORDONSSKATTER

Fordonsskatten baseras antingen på fordonets vikt eller på det certifierade utsläppet av koldioxid. Viktbaserad skatt tillämpas för tunga fordon (>3,5 ton) samt äldre, lätta fordon. Koldioxidbaserad skatt tillämpas för nyare, lätta vägfordon (<3,5 ton).

Utöver ordinarie fordonsskatt betalar svenskregistrerade lastfordon som väger minst 12 ton samt dragfordon som väger minst 7 ton en fast, årlig vägavgift (se nedan).

Fordon äldre än 30 år är undantagna från fordonsskatt.

#### **Viktbaserad skatt**

Omfattar

- Personbilar som är av årsmodell 2005 eller äldre (undantaget personbilar som uppfyller miljöklass 2005 eller är el- eller hybridbilar)
- Husbilar, lätta lastbilar och lätta bussar äldre än årsmodell 2010.
- Alla tunga lastbilar och bussar, tyngre traktorer, motorredskap och terrängfordon samt släpvagnar över 750 kg.

Lagstiftningen kring den viktbaserade fordonsskatten består av drygt 30 skattetabeller för olika fordonstyper (personbilar, lätta lastbilar, lätta bussar, tunga lastbilar, tunga bussar, släpvagnar, traktorer m.m.) som i sin tur är indelade efter motortyp (diesel/bensin/hybrid) och antal axlar.

Exempel: För en bensindriven personbil med skattevikt 1450 kg är fordonsskatten 1 930 kronor, för en dieseldriven bil i samma viktklass 5 117 kronor. För lätta, dieseldrivna lastbilar varierar skatten mellan 2 247 och 5 078 kr per år.

De flesta tunga lastbilar (över 12 ton) måste utöver fordonsskatten även betala vägavgift ("eurovignett"), en skatt som är samordnad mellan Danmark, Belgien, Luxemburg och Nederländerna (även Tyskland ingår på särskilda villkor). För fordon som omfattas av vägavgift är fordonsskatten kraftigt nedsatt till (strax över) den lägsta nivå som tillåts inom EU.

Exempel: För en fyr-axlad, dieseldriven, 20 tons lastbil som omfattas av vägavgift är fordonsskatten således 9 491 kr per år medan den för motsvarande bil som *inte* omfattas av vägavgift är 20 015 kr. (Se vidare om vägavgift)

#### **Koldioxidutsläppsbaserad skatt**

Omfattar

- Personbilar fr.o.m. årsmodell 2006.
- Husbilar, lätta lastbilar och lätta bussar fr.o.m. årsmodell 2010.
- Personbilar årsmodell 2005 eller tidigare som uppfyller kraven för Miljöklass 2005 eller är el- eller hybridbilar.

Skatten består av ett fast grundbelopp samt ett koldioxidbelopp som beror på det koldioxidutsläpp som angetts när bilmodellen certifierades. Fr.o.m. 1 jan 2013 är beloppen:

Grundbelopp	360 kr per år
CO <sub>2</sub> -belopp	20 kr/g CO <sub>2</sub> /km för utsläpp utöver 117 g CO <sub>2</sub> /km (för etanol- och gasbilar 10 kr/g CO <sub>2</sub> /km för utsläpp utöver 117 g CO <sub>2</sub> /km)

För dieslbilar gäller ett särskilt tillägg som innebär att skatten (grundbelopp + CO<sub>2</sub>-belopp) multipliceras med 2,33. Dessutom tillkommer ett miljötillägg som är 500 kr om fordonet blivit skattepliktigt före den 1 januari 2008, 250 kronor för yngre modeller.

I 36 kommuner i nordvästra Svealand, Norrlands inland samt Norrbotten görs ett grundavdrag på fordonsskatten på 384 kronor.

### Femårig befrielse från fordonsskatt ("miljöbilar")

Följande fordonstyper är undantagna från fordonsskatten de första fem åren efter registrering:

Registrerade 2010-2012

Fordonstyp	Maxutsläpp/max förbrukning
Bensin-, diesel- och hybridbilar	Certifierat koldioxidutsläpp högst 120 g per km
Flexfuel (etanol-) bilar	Bensinförbrukning högst 9,2 l/100 km
Gasbilar	Gasförbrukning högst 9,7 m <sup>3</sup> /100 km
Elbilar	Elförbrukning högst 3,7 kWh/10 km

Registrerade från 2013

Fordonstyp	Maxförbrukning/maxutsläpp
Laddhybrid eller elbil	Max 37 kWh el per 100 km
Icke etanol- eller gasbil	Certifierat CO <sub>2</sub> -utsläpp < (tjänstevikt – 1372 kg) x 0,0457 + 95
Etanol- eller gasbil	Certifierat CO <sub>2</sub> -utsläpp < (tjänstevikt – 1372 kg) x 0,0457 + 150

Exempel på tillåtet certifierat CO<sub>2</sub>-utsläpp för att berättiga till 5 års befrielse från vägtrafikskatt

	Maxutsläpp (g CO <sub>2</sub> /km) för 5-årig befrielse från vägtrafikskatt				
	Tjänstevikt	1200 kg	1350 kg	1372 kg	1500 kg
Icke etanol- eller gasbil	87,1	93,99	95	100,85	107,7
Etanol- eller gasbil	142,1	148,99	150	155,85	162,7

### Motorcyklar

För motorcyklar är fordonsskatten 180 kr per år.

### Lagstiftning

Lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt (2006:228) LSBF (viktbaserad skatt för lätta fordon)  
Vägtrafikskattelagen (2006:227) VSL (övrig fordonsskatt)

### Vägavgift/eurovignett tung lastbilstrafik

För att få tillträde till de största svenska vägarna (ungefär Europavägarna) måste tunga fordon (lastfordon eller fordonskombination över 12 ton) betala en särskild vägavgift, som regleras i det s.k. Eurovignettdirektivet. Avgiften är tidsbaserad och kan gälla per dag, vecka, månad eller helt år. Avgiften är differentierad efter fordonets avgasklass samt antal axlar (se tabell nedan).

Utländska fordon behöver endast betala avgift för den del av färden som sker på huvudvägnätet, dvs. i princip Europavägar. På det övriga vägnätet kan fordonen köra utan att betala vägavgift.

Svenskregistrerade lastfordon över 12 ton måste alltid betala full årsavgift och avgiften omfattar för svenska fordon även alla dragfordon som väger minst 7 ton. Undantagna från vägavgift är fordon som tillhör försvarsmakten, polisen, räddningstjänst eller vägghållaren (för dessa betalas i stället en högre fordonsskatt – se ovan).

Fordon som betalat vägavgift i ett av de länder som ingår i Eurovignett-samarbetet får utan extra kostnad utnyttja det avgiftsbelagda vägnätet även i övriga deltagande länder (undantag trafik i Tyskland).

I vägavgiftslagen är skattenivåerna fastställda i euro. Regeringen fastställer en gång per år hur dessa nivåer ska räknas om till svenska kronor (nedan nivåer för 2013).

**Tabell 4.**

	Euro 0		Euro I		Euro II eller renare	
	2 eller 3 axlar	Minst 4 axlar	2 eller 3 axlar	Minst 4 axlar	2 eller 3 axlar	Minst 4 axlar
1 dag	8 €/67 kr	8 €/67 kr	8 €/67 kr	8 €/67 kr	8 €/67 kr	8 €/67 kr
1 vecka	26 €/220 kr	41 €/347 kr	23 €/194 kr	37 €/313 kr	20 €/169 kr	33 €/279 kr
1 månad	96 €/813 kr	155 €/1 313 kr	85€/720 kr	140 €/1 186 kr	75 €/635 kr	125 €/1 059 kr
1 år	960 €/8 134 kr	1550€/13 133 kr	850 €/7 202 kr	400 €/11 862 kr	750 €/6 354 kr	250 €/10 591 kr

**Lagstiftning**

Lag (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

Förordning (2012:653) om fastställande av omräknade belopp för vägavgift för år 2013

**EU-LAGSTIFTNING OM FORDONSSKATTER, VÄGAVGIFTER OCH VÄGTULLAR/KM-SKATT**

Förutsättningarna att ta ut fordonsskatter, km-skatt m.m. på tunga fordon i Sverige regleras i EUs vägavgiftsdirektiv ("Eurovignettdirektivet"). De viktigaste delarna av direktivet är:

- Minimnivåer på fordonsskatt på lastfordon över 12 ton
- Maximnivåer för uttag av (tidsbaserade) vägavgifter ("eurovignett") för fordon över 12 ton
- Regler för uttag av (körträcke-baserade) vägtullar/km-skatter för fordon över 3,5 ton

Direktivet reglerar inte uttag av olika specialavgifter som t.ex. parkeringsavgifter och trängselskatt.

**Fordonsskatt**

Medlemsstaterna är skyldiga att beskatta tunga lastfordon och fordonskombinationer. Lägsta skattesatser är beroende av antal axlar och teknik för fjädring av drivaxel/axlar.

Exempel: För en lastbil med tre axlar varierar minimiskatten (beroende på vikt) mellan 31 och 345 € per år. För en treaxlad bil med tvåaxlat släp med en bruttovikt på 44 ton är minimiskatten 929 € per år.

**Vägavgift ("Eurovignett")**

Vägavgift definieras i direktivet som en avgift som ger ett lastfordon över 12 ton rätt att utnyttja det s.k. transeuropeiska vägnätet inom ett eller flera länder under en given tidsperiod (år, månad, dagar). Medlemsländerna är inte skyldiga att ta ut vägavgift utan direktivet fastställer endast den högsta vägavgift som får tillämpas per tidsperiod. Länderna kan differentiera efter antal axlar och avgasklass hos fordonen. Sverige, Danmark, Tyskland (delvis) och Beneluxländerna samarbetar kring ett gemensamt vägavgiftssystem.

**Vägtull ("km-skatt")**

Vägtull definieras i direktivet som en avgift som ett lastfordon på minst 3,5 eller minst 12 ton måste betala för att köra en viss sträcka. Tullen (km-skatten) kan bestå av dels en "infrastrukturavgift" (ska täcka kostnader för byggande, drift och underhåll av den berörda infrastrukturen), dels en "avgift för externa kostnader" (ska täcka de kostnader av luftföroreningar och/eller buller). Om ingen "avgift för externa kostnader" tas ut, ska "infrastrukturavgiften" differentieras efter fordonens avgasklass, annars är detta frivilligt. För beräkningen av "infrastrukturavgift" resp. "avgift för externa kostnader" anger direktivet preciserade regler och även max-nivåer.

I princip ska nivån på "infrastrukturavgiften" vara proportionell till den avgiftsbelagda trafikens andel av kostnaderna för den berörda infrastrukturen och intäkterna ska i princip vara öronmärkta för investeringar i och underhåll av denna infrastruktur. Inom vissa ramar får "infrastrukturavgiften" differentieras på olika vägavsnitt för att "minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten".

Avgiften för externa effekter kan differentieras efter lokala miljö- och trängselproblem. Inom EU tas vägtull/km-skatt för närvarande ut i Tyskland, Österrike, Tjeckien, Slovakien, Ungern och Polen. I Frankrike skulle en km-skatt ha införts i juli 2013, men efter starka protester har genomförandet skjutits upp till tidigast under 2014.

#### **Vägavgift eller vägtull – inte båda**

Länderna får inte ta ut både vägavgift och vägtull på samma vägsträckor. Undantag gäller broar, tunnlar och bergspass. Så länge Sverige ingår i Eurovignett-samarbetet kan därför finansierande avgifter på trafiken endast tas ut vid broar och tunnlar, däremot inte på t.ex. motorvägar. Regeringen har föreslagit en ny lagstiftning som skulle innebära att det från 1 mars 2014 skulle vara möjligt att i Sverige – utöver den redan existerande vägavgiften ("eurovignetten") – ta ut infrastrukturavgifter för tunga lastbilar på broar, i tunnlar och bergspass. Trängselskatter ("*särskilda avgifter för stadstrafik*") är däremot tillåtna.

#### **Lagstiftning**

Europaparlamentets och Rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

Prop. 2013/14: Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem

#### **SKATT PÅ TRAFIKFÖRSÄKRING**

Försäkringsbolag är skyldiga att betala en skatt på 32 procent av den premie bilägaren har betalat till företaget för den obligatoriska trafikförsäkringen.

Trafiksäkerhetsföreningen (som är ett lagstadgat samarbete mellan alla företag som säljer trafikförsäkringar) betalar en skatt på 22 procent på den s.k. trafikförsäkringsavgiften, en tvångsavgift som föreningen kan ta ut från ägare till bilar som använts utan att trafikförsäkring tecknats. Avgiften kan sättas upp till 10 procent högre än den högsta försäkringspremien under den tid bilen använts utan att vara försäkrad. Intäkterna från trafikförsäkringsavgiften används för att täcka kostnader för trafikskador i samband med okända, oförsäkrade och utländska fordon.

#### **Lagstiftning**

Lag (2007:460) om skatt på trafikförsäkringspremie m.m.

## **BESKATTNING AV FÖRMÅNSBIL**

Skattelagstiftningens utgångspunkt är att förmånen av att privat ha tillgång till en bil som arbetsgivaren äger, hyr eller leasar ska beskattas på samma sätt som kontant lön. För att sätta ett värde på förmånen utnyttjas schablonberäkningar som främst baseras på försäljningspriset för nya bilar. Schablonreglerna är dock kompletterade med en rad specialregler.

### **Huvudregel**

I sin enklaste form beräknas det beskattningsbara värdet av förmånsbil exklusive drivmedel som summan av tre faktorer:

1.  $0,317 \times$  årets prisbasbelopp (2013: 44 500)
2.  $0,75 \times$  statslåneräntan i november 2012 (2013:  $1,49 \% \times 0,75 = 1,1175 \%$ )  $\times$  nybilspriset
3.  $9 \%$  av nybilspriset (inkl. värdet av extrautrustning) upp till  $7,5$  prisbasbelopp (2013: 333 750 kr). Är nybilsvärdet (inkl. extrautrustning) högre än  $7,5$  prisbasbelopp ska förmånsvärdet endast beräknas på  $20$  procent av den del som överstiger  $7,5$  prisbasbelopp. För bilar som är äldre än sex år anges nybilspriset till minst fyra prisbasbelopp (2013: 178 000 kr)

### **Miljöbilar**

För elbilar, hybridbilar och gasbilar sätts förmånsvärdet till  $60$  procent av förmånsvärdet för motsvarande bensin- eller dieselbil. Nedsättningen får motsvara högst  $16\,000$  kr.

För bilar som kan köras på upp till  $100 \%$  inblandning av alkohol (etanol eller metanol) sätts förmånsvärdet till förmånsvärdet för motsvarande bensin- eller dieselbil.

### **Exempel på andra specialregler**

Har bilen använts mer än  $3\,000$  mil i arbetet ska förmånsvärdet reduceras med  $75 \%$ .

Om arbetsgivaren betalar drivmedel även för privata resor ska förmånen av detta tas upp till  $1,2$  gånger värdet av drivmedlen.

Om arbetsgivaren betalar trängselskatt även för privata resor behöver detta inte tas upp till beskattning, inte heller tillgång till fri parkeringsplats vid arbetsplatsen för förmånsbilen.

Aktuella nybilsvärden och möjlighet att räkna fram förmånsvärden finns på skatteverkets hemsida

<http://www.skatteverket.se/privat/sjalvservice/allaetjanster/tjanster/bilformansberakning/2013.4.2b543913a42158acf800023899.html>

### **Lagstiftning**

Skatteverkets meddelande 2012:21

Inkomstskattelag (1999:1229) 61 kap. 5-11 §§

## TRÄNGSELSKATT

Trängselskatt gäller i Stockholm och även i Göteborg från 1 januari 2013. Skatten tas ut måndag-fredag (undantag helgdag, dag före helgdag samt juli månad). Skatten omfattar alla bilar (lastbilar, bussar, lätta lastbilar och bussar, personbilar m.m.) men inte t.ex. motorcyklar. Betalningsskyldig är bilens registrerade ägare. Undantagna från skatten är

- diplomatregistrerade fordon
- utryckningsfordon
- buss med en totalvikt av minst 14 ton
- EG-mobilkran
- bilar som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade (efter ansökan).

I övrigt gäller något olika regler i Stockholm resp. Göteborg.

### **Stockholm**

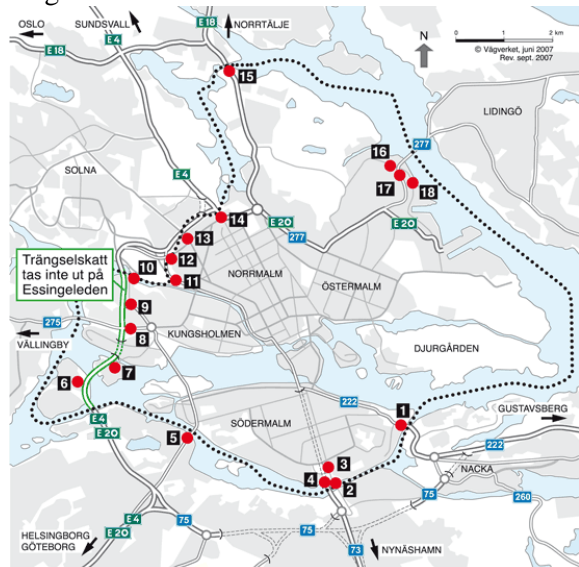
Trängselskatt tas ut vid passage genom betalstation avgiftsbelagda dagar 07.30-18.29 vid 18 betalstationer. Skatten varierar under dagen mellan 10, 15 eller 20 kronor där den högsta nivån gäller under rusningstid 07.30-08.29 resp. 16.00-17.29. Trafik till och från Lidingö är undantagen förutsatt att fordonet passerar in och ut ur avgiftsområdet inom loppet av 30 minuter.

Skattebelopp per passage:

Tider	Skattebelopp
06.30-06.59	10 kr
07.00-07.29	15 kr
07.30-08.29	20 kr
08.30-08.59	15 kr
09.00-15.29	10 kr
15.30-15.59	15 kr
16.00-17.29	20 kr
17.30-17.59	15 kr
18.00-18.29	10 kr

Maximalt skattebelopp per kalenderdygn och bil är 60 kronor.

### **Avgiftsområde Stockholm**





## Göteborg

Trängselskatt infördes i Göteborg 1 januari 2013. Avgiftsnivåerna är inledningsvis något lägre än i Stockholm, men höjningar från 2015 är redan beslutade. Om en bil passerar genom flera betalstationer inom en 60 minuters period (räknat från den första passagen) betalas bara den av avgifterna under perioden som är högst.

Skattebelopp per passage:

Tider	Skattebelopp	
	2013-2014	2015-
06.00-06.29	8 kr	9 kr
06.30-06.59	13 kr	16 kr
07.00-07.59	18 kr	22 kr
08.00-08.29	13 kr	16 kr
08.30-14.59	8 kr	9 kr
15.00-15.29	13 kr	16 kr
15.30-16.59	18 kr	22 kr
17.00-17.59	13 kr	16 kr
18.00-18.29	8 kr	9 kr

Maximalt skattebelopp per kalenderdygn och bil är 60 kronor.

Avgiftsområde Göteborg



### Lagstiftning:

Lag (2004:629) om trängselskatt

### **TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER PÅ VÄGTRAFIKEN, EXEMPEL**

Utöver rena skatter omfattas vägtrafiken även av ett antal obligatoriska avgifter som tas ut av Transportstyrelsen. Nedan några exempel:

<b>Avgiftsområde</b>	<b>Avgift</b>	<b>Betalningsansvarig</b>
Kontroll att hållbarhetskrav på avgasreningsutrustning uppfylls	70 kr för varje nyregistrerad personbil, lastbil och buss	Fordonstillverkare/-importör
Tillsyn av besiktningsutövare	3 kr per genomförd besiktning	Besiktningsföretag
Tillsyn av förarutbildning	3 600-18 000 kr per år per företag 2000-3500 kr per år per typ av utbildning	Trafikskolor m.fl.
Tillsyn av förarprovning	23 100 i grundavgift per år 7 100 per förarprovare per år	Organisationer och företag som har rätt att genomföra körkortsprov
Tillsyn av tillstånd till yrkestrafik	1 200 kr per år	Åkerier
Tillsyn av kör- och vilotider, färdskrivare m.m.	500 kr per fordon per år	Fordonets ägare
Tillsyn enligt kollektivtrafiklagen	Löpande timtaxa, 1 400 kr per timme	Regional kollektivmyndighet, kommun, kollektivtrafikföretag m.m.
Körkortstillstånd	220 kr	Sökanden
Vägtrafikregisteravgift	65 kr per år för bil, motorcykel, motorredskap, tung terrängvagn och släpvagn. 80 kr per år för moped klass I, terrängsläp och annat terrängfordon än tung terrängvagn	Fordonets ägare
Skyltavgift	90 kr per skylt	Fordonets ägare

#### **Lagstiftning**

Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter på vägtrafikområdet. TSFS 2012:100

## SJÖFART

### FARLEDSAVGIFTER

Fartyg som anlöper svensk hamn och har en bruttodräktighet på mer än 400 enheter måste betala farledsavgift till Sjöfartsverket. Avgiften består av två delar:

1. Avgift baserad på båtens bruttodräktighet ( $\approx$  volym)
2. Avgift baserad på godsets vikt och slag

Farledsavgiften är summan av dessa.

Fartyg som anländer från utlandet betalar avgift 1 när den anländer till första hamnen i Sverige, avgift 2 i den hamn där godset lastas eller lossas. Fartyg i inrikes trafik betalar avgiften vid den ort där godset eller passagerarna lastas.

#### **1. Avgift baserad på bruttodräktighet**

Den del av avgiften som är kopplad till bruttodräktigheten är uppdelad i två avgiftstyper:

**1a. Avgift kopplad till bruttodräktighet och utsläpp av kväveoxider (NO<sub>x</sub>).** Om fartyget har ett kväveoxidreduktionscertifikat från Sjöfartsverket som visar att det genomsnittliga NO<sub>x</sub>-utsläppet är lägre än 6 gram per kWh sänks avgiften i förhållande till utsläppet. Saknas certifikat (eller reningsutrustningen inte används) betalas den högsta avgiften. För oljetankbåtar och övriga fartyg finns en maxavgift som är beroende av NO<sub>x</sub>-utsläppet (se kolumnen ”Max avgift”).

**Tabell 5.** Avgift per bruttodräktighetsenhet

NO <sub>x</sub> - utsläpp (g/kWh)	Passagerar- fartyg och järnvägs- färjor (kr)	Kryssnings- fartyg (kr)	Oljetankbåtar (kr)		Övriga fartyg (kr)	
				Max avgift		Max avgift
0-0,4	0	0	0	0	0	0
0,5-0,9	0,15	0,03	0,5	10 100	0,5	6 900
1,0-1,9	0,40	0,08	0,61	24 400	0,61	15 900
2,0-2,9	0,63	0,16	0,77	30 700	0,77	20 100
3,0-3,9	0,77	0,24	0,93	37 100	0,93	24 400
4,0-4,9	0,91	0,32	1,09	43 500	1,09	28 600
5,0-5,9	1,05	0,40	1,25	49 800	1,25	32 900

För fartyg som saknar kväveoxidreduktionscertifikat tas för oljebåtar ut en farledsavgift på 2,05 kr per bruttodräktighetsenhet, maximalt 81 600 kr, för övriga fartyg utan certifikat är farledsavgiften 0,8-2,05 kr per bruttodräktighetsenhet med en maxavgift på 54 100 kr.

**1b. Avgift som är kopplad till svavelhalten i bränslet.** Grundavgiften är 0,70 kr per bruttodräktighetsenhet. Om fartyget har ett svaveloxidreduktionsintyg från Sjöfartsverket som visar att svavelhalten i fartygsbränslet aldrig överstiger 0,50 viktprocent sänks avgiften enligt tabell nedan:

Avgift per bruttodräktighetsenhet

Svavelhalt (viktprocent)	Avgift (kr)
0,00-0,20	0
0,20-0,50	0,20
0,50 -	0,70

## 2. Avgift baserad på godsets vikt och innehåll

Grundavgiften för gods som lastas eller lossas är 2,90 kr per ton last. För sand, sten, järnmalm, kalksten m.m. är avgiften 1 kr per ton last. Speciella omräkningsregler gäller för skogsprodukter (timmer, sågvaror, flis m.m.).

### Undantag

Undantagna från farledsavgift är:

- Fartyg mindre än 400 enheter bruttodräktighet
- Fartyg för bogsering, bärgning och sjöräddning när de används för sitt ändamål
- Borr- och bostadsplattformar
- Fartyg som fraktar passagerare eller gods i offentlig regi eller inom ett län
- Lastfartyg som fraktar gods mellan hamnar i Göteborgs-Vänernområdet
- Arbetsfartyg (pontonkranar, mudderverk sugmotorskepp m.m.)

### Rabatter

- Bilfärjor med en bruttodräktighet på minst 25 000 har en fast rabatt på 30 procent på den del av avgiften som baseras på bruttodräktigheten.
- För lastfartyg med en bruttodräktighet på minst 25 000 som går i regelbunden linjetrafik inom Europa är den dräktighetsbaserade delen av avgiften ett fast belopp, 1,2 milj. kr. per fartygslinje och år.
- För containergods från utlandet som omlastas och sänds vidare halveras den godsbaserade avgiften för det lossade godset.
- För icke-containergods som omlastas och sänds vidare, s.k. transitgods, är befriade från den godsbaserade avgiften.
- Kryssningsfartyg som besöker flera svenska hamnar behöver bara betala den del av avgiften som beräknas på bruttodräktighet vid den första svenska hamn som besöks under en kryssning.

### Lagstiftning

Förordning (1997:1121) om farledsavgift

Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift, SJÖFS 2008:5, 2011:2 & 2012:7 (ändringsföreskrifter)

### LOTSNING

Lotsavgiften betalas till Sjöfartsverket för utförda tjänster och består av beställningsavgift, lotsningsavgift och reseersättning.

**Tabell 6.1.** Beställningsavgiften bestäms av hur lång i förväg lotsning beställts eller ändrats

Avgift, kr	Ej öppensjölotsning, tid innan överenskommen tidpunkt, h	Öppensjölotsning, tid innan överenskommen tidpunkt, h
2 250	0-1	0-5
1 800	1-2	5-10
1 350	2-3	10-15
900	3-4	15-20
450	4-5	20-24

Lotsningsavgiften bestäms av fartygets dräktighetsklass och lotsad tid eller, vid öppensjölotsning, lotsad distans.

**Tabell 6.2.** Lotsningsavgift vid icke-öppensjölotsning

Dräktighetsklass	Antal enheter	Lotsningsavgift
1	0-500	3 515 kr för timme 1, därefter 632 kr per påbörjad halvtimme
2	501- 1 000	Avgiften för dräktighetsklass 1 multiplicerad med faktor 1,15
3	1 001 – 1 500	faktor 1,3
4	1 501-2 000	faktor 1,64
5	2 001 – 3 000	faktor 1,81
6	3 001 – 4 000	faktor 2,03
7	4 001 – 5 000	faktor 2,37
8	5 001 – 8 000	faktor 2,71
9	8 001 – 12 000	faktor 3,05
10	12 001 – 20 000	faktor 3,39
11	20 001 - 30 000	faktor 3,96
12	30 001 – 45 000	faktor 4,52
13	45 001 – 60 000	faktor 4,09
14	60 001 enheter och uppåt	faktor 5,65

**Tabell 6.3.** Lotsningsavgift vid öppensjölotsning

Utöver en grundavgift på 6 000 kr tas en avgift ut per lotsad nautisk il och bruttodräktighetsklass enligt nedan.

Bruttodräktighet, enheter	Avgift per nautisk mil, kr
0 – 12 000	100
12 001 – 20 000	120
20 001 – 30 000	150
30 001 – 45 000	160
45 001 – 60 000	170
60 001 -	180

**Rabatter, reseersättning m m**

Vid lotsning inom Vänerns lotsområde, i Göta älv/Trollhätte kanal och i Mälaren är avgiften nedsatt med 32-71 procent. Vid lotsning ska resekostnad för lotsens och medhjälparens resor ersättas.

**Lagstiftning**

Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter; SJÖFS 2013:1 (gäller från 1 juli 2013)

## **ISBRYTNING**

Isbrytning är normalt gratis. Vid isbrytning av rännor i s.k. skyddade farvatten, assistans i sådana rännor eller hjälp för fartyg vid inläggning till och utläggning från kaj får dock Sjöfartsverket ta ut en avgift för utförda tjänster. Taxan för isbrytning är kopplad till vilken maskinstyrka ("effektiv maskinstyrka") som krävs för att det aktuella uppdraget ska kunna utföras.

Isbrytarens (bogserbåtens) effektiva maskinstyrka (hk)	Pris per påbörjad timme, exklusive mervärdesskatt (kr)
till och med 1 500	5 350
1 401 – 2 500	7 900
2 501 – 4 000	9 300
4 001- 6 000	10 600
6 001- 10 000	12 700
10 001 – 14 000	15 250
14 001 – 25 000	21 100

### **Lagstiftning**

Isbrytarförordning 2000:1149

Sjöfartsverkets föreskrifter om ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2008:3) om taxa för isbrytning på beställning och mot ersättning (SJÖFS 2012:6)

## **HAMNAVGIFTER**

Svenska hamnar tar ut obligatoriska avgifter som bestäms lokalt och därför varierar betydligt i struktur och nivå.

### **Lagstiftning**

Lag (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn

## **TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER PÅ SJÖFARTEN, EXEMPEL**

Utöver farleds-och hamnavgifter omfattas sjöfarten även av ett antal obligatoriska avgifter som tas ut av Transportstyrelsen. Nedan några exempel:

<b>Avgiftsområde</b>	<b>Avgift</b>	<b>Betalningsansvarig</b>
Hamn: Prövning/ändring av tillstånd samt tillsyn som rör sjöfartsskydd	9 800 kr per år	Hamnägaren
Hamn: Prövning/ändring av tillstånd samt tillsyn som rör hamnskydd:	Årsavgift 3 850 kr en hamn, 6 650 kr för hamnskyddsområde med flera hamnanläggningar	Hamnskyddsorgan (normalt hamnägaren)
Hamn: Prövning resp. tillsyn av avfallshanteringsplanering	Prövning: 17 000 kr Tillsyn: 5 600 kr per år	Hamnägaren
Fartyg: Tillsyn, vid nybyggnation, ombyggnation och inflaggning	1 400 kr timme	Redaren eller den som äger eller nyttjar fartyget
Fartyg: Periodisk tillsyn	Lastfartyg, fiskefartyg, mindre färjor, tankfartyg m.m.: 7 000 – 62 100 kr per år Övriga fartyg med bruttodräktighet (GT) under 20: 2 500 kr per år Passagerarfartyg med GT över 499: 291 700 kr per år + 0,50 per	Redaren eller den som äger eller nyttjar fartyget

	GT över 999	
Fartyg: Skeppsmätning	Vid mätning av skepp i Sverige tas, beroende på fartygets GT, om det gäller ny- eller ommätning mätmetod m.m. en avgift på 1 960 – 291 000 kr	Redaren eller den som äger eller nyttjar fartyget
Personliga tillstånd	Ny lotsdispens knuten till en viss led 10 500- 41 500 kr (beroende på farledens längd) plus 8 000 kr i fast avgift. Kompletterande prov 2 000 – 25 000 kr. Generell lotsdispens för alla svenska farvatten 13 300 kr per år Tillfällig lotsdispens 2 300 kr	Formellt den sökande sjökaptenen/styrmannen
Registeravgifter	700 – 16 100 kr per registrering	
Registerhållningsavgift	400 kr per år och fartyg	

### Lagstiftning

Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom sjöfartsområdet. TSFS 2012:116

## JÄRNVÄGSTRAFIK

### BANAVGIFTER

Reglerna för de avgifter en infrastrukturförvaltare inom järnvägsområdet i Sverige (i praktiken nästan enbart statliga Trafikverket) kan ta finns i järnvägslagen. Avgifterna ska i princip vara baserade på den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaden, dvs. vilken extra kostnad ytterligare trafik innebär för samhället i form av miljöpåverkan, slitage på infrastruktur, buller, olyckor m.m. Lagen tillåter dock även särskilda avgifter för att effektivisera användningen av spåren eller för att underlätta förbättringar eller utbyggnad av järnvägsnätet. Rabatter kan ges på underutnyttjade linjer. Avgifterna får inte vara utformade så att vissa järnvägsföretag gynnas.

De banavgifter som tillämpas av Trafikverket har under de senaste åren förändrats flera gånger. En tendens är att avgifterna har ökat. En annan tendens är att avgifterna differentieras allt mera.

Från 2012 delas spårsystemet upp i tre kategorier med olika avgifter (se karta). Från 2013 differentieras avgifterna för lok respektive motorvagnar alltmera detaljerat efter utsläppsprestanda. En särskild driftsavgift infördes också 2013.



Det svenska järnvägssystemet 2013 indelat efter nivå på tåglägesavgift – hög, mellan resp. låg.

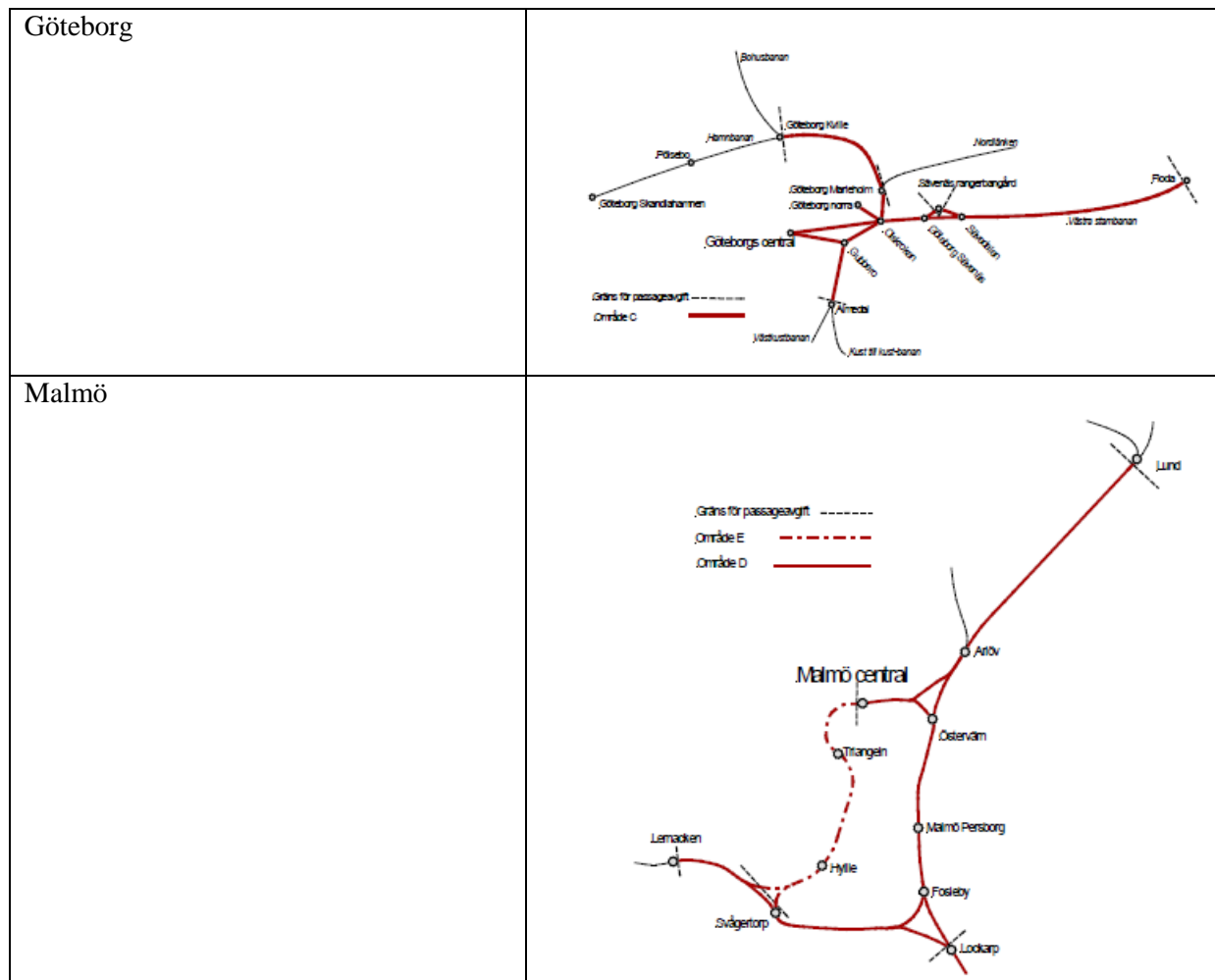


**Tabell 7. Banavgifter 2013**

	<b>Enhet</b>	<b>Avgift</b> (låg/mellan/hög)
<b>Marginalkostnadsbaserade avgifter</b>		
Spåravgift	kr/bruttoton-km	0,0040
Driftsavgift	kr/tåg-km	0,10
Olycksavgift	kr/tåg-km	0,88
Emissionsavgift		Bas/IIIA/IIIB
• Lok med dieselmotor, flytande bränsle	kr/l	1,10/0,77/0,65
• Lok med dieselmotor, gasformigt bränsle	kr/m <sup>3</sup>	1,29/0,90/0,77
• Lok med otto(bensin)-motor, flytande bränsle	kr/l	0,79/0,77/0,65
• Lok med otto(bensin)-motor, flytande bränsle	kr/m <sup>3</sup>	1,00/0,90/0,77
• Motorvagn med dieselmotor, flytande bränsle	kr/l	1,08/0,67/0,58
• Motorvagn med dieselmotor, gasformigt bränsle	kr/m <sup>3</sup>	1,26/0,78/0,68
• Motorvagn med otto(bensin)-motor, flytande bränsle	kr/l	0,77/0,67/0,58
• Motorvagn med otto(bensin)-motor, flytande bränsle	kr/m <sup>3</sup>	0,98/0,78/0,68
<b>Särskilda avgifter</b>		
Tåglägesavgift		
• Hög	kr/tåg-km	3,00
• Mellan	kr/tåg-km	0,60
• Bas	kr/tåg-km	0,20
Passageavgift Sthlm, Gbg, Malmö mån-fre 07.00-09.00 samt 16.00-18.00 (berörda sträckor se nedan)	kr/passage	250
Passageavgift Öresundsbron (end godstrafik)	kr/passage	2 860
Särskild avgift persontrafik	kr/bruttoton-km	0,0090

Differentieringen av emissionsavgiften för lok och motorvagnar baseras på fordonets utsläpp av bl.a. koldioxid, kväveoxider, svaveloxider och partiklar, och utgår från ett EU-direktiv om avgaskrav på motorvagnar och lok. För fordon som uppfyller direktivets steg IIIA eller IIIB är avgifterna lägre än basnivån (se tabell).

<b>Spårssystem där passageavgift tas ut</b>	
Stockholm	



Avgiftssystemet är kompletterat med en kvalitetsavgift som järnvägsföretagen måste betala vid t.ex. vissa förseningar - Trafikverket omfattas av en motsvarande kompensationsavgift när förseningar m.m. beror på problem och brister i infrastrukturen.

Järnvägsföretagen betalar Trafikverket separat för den el de använder för drift av tågen, baserat på verkligt uppmätt förbrukning eller enligt schabloner. Elanvändning för spårtrafik är undantagen från energiskatt.

För verksamheten på stationerna – uppställning av vagnar, rangering, tillgång till lastplatskapacitet, uppvärmning av uppställda vagnar m.m. – debiterar Trafikverket särskilda avgifter, liksom för bromsprov, provkörning m.m.

**Lagstiftning**

Järnvägslag 2004:519

Europaparlamentets och Rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg

Europaparlamentets och Rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg

Järnvägsnätsbeskrivning 2013, Trafikverket

## **TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER PÅ JÄRNVÄGSTRAFIKEN**

För att driva och förvalta järnvägsinfrastruktur och spårtrafik måste järnvägsföretagen till Transportstyrelsen betala ett antal obligatoriska avgifter, dels engångsavgifter för licenser, tillstånd m.m, dels årliga avgifter för tillsyn, registerhållning m.m.

### **Lagstiftning**

Transportstyrelsen föreskrifter om avgifter inom järnvägsområdet TSFS 2012:98

## LUFTFART

Flygtrafiken betalar dels olika avgifter till flygplatsen i samband med start och landning (LTO=Landing and Take-Off), undervägsavgifter ("En Route") under själva flygningen samt därutöver olika avgifter till Transportstyrelsen. Bortsett från privatflyg är allt flygbränsle befriat från skatt.

### LTO-AVGIFTER

*OBS: Uppgifterna nedan gäller statliga Swedavias flygplatser och flygplan med en vikt på över 5 700 kg. Övriga flygplatser har liknande avgiftssystem, men tillämpar ingen differentiering kopplat till flygplanens utsläpps- eller bullerprestanda*

**Startavgiften (Take-off charge)** är baserad på tre faktorer:

- flygplanets maximala vikt
- flygplansmodellens certifierade utsläppsprestanda
- flygplansmodellens certifierade bullerprestanda

Den viktbaserade komponenten är lägst på Arlanda och något högre på (i tur och ordning) Landvetter, Bromma och Malmö och högst på landsortsflygplatserna (Kiruna, Luleå, Ronneby, Sundsvall/Härnösand, Umeå, Visby och Åre/Östersund). Avgifterna är något lägre för passagerarplan än för andra plan.

Avgasavgiften är kopplade till varje flygplans certifierade utsläpp (enligt ICAOs databas) av kväveoxider (NOx) och kolväten (HC) och baseras på det beräknade utsläppet under den s.k. LTO-cykeln, dvs flygplanets rörelser i anslutning till flygplatsen under 3000 fot (ca 915 meter), inklusive s.k. taxning, dvs när flygplanet körs på marken. Avgiften är något högre på Arlanda eftersom taxningstiden normalt är längre här än på andra flygplatser. Avgiften 2013 är 50 kr per kg NOx.

Bulleravgiften är kopplad till hur mycket den aktuella flygplanstypens certifierade buller överstiger riktvärden för inflygning resp. utflygning – ju större överskridande, desto högre avgift. Bulleravgiften är högst vid de relativt centralt belägna flygplatserna i Umeå, Visby och Bromma och lägst i Kiruna.

**TNC-avgiften (Terminal navigation charge)** är likartade vid Swedavias flygplatser och tas ut vid landning, för flygplan med en maximal startvikt på över 9 ton. Avgiften är differentierad efter flygplanets maximala vikt och ska täcka kostnader för lokal flygtrafiktjänst, dvs flygledartjänster vid start och landning samt nödvändig flyginformation (inklusive information om flygväder). För Arlanda och Landvetter (med vardera över 50 000 kommersiella rörelser per år) är avgiftssättningen styrd av EU-direktiv, för Swedavias övriga flygplatser tillämpas likartad prisnivå. På flygplatser som inte drivs av Swedavia tas i vissa fall ingen TNC-avgift ut.

**Passageraravgift** tas ut för varje avresande passagerare för att täcka kostnader vid flygplatsen. För inrikesresor är avgiften 48-60 kr, för utrikesresor 54-106 kr.

**Markttjänstavgifter** (t.ex. hangaravgift, avgifter för bagagehantering och parkeringsavgifter) och **avfallshanteringsavgift vid gate** fastställs lokalt vid varje flygplats. Tas ut på Arlanda, Landvetter och Malmö.

### TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER PÅ FLYGTRAFIKEN

För att driva och förvalta flygplatser och flygtrafik måste flygplatsföretagen och flygbolagen till Transportstyrelsen betala ett antal obligatoriska avgifter, dels engångsavgifter för licenser, tillstånd m.m, dels årliga avgifter för tillsyn, registerhållning m.m.

Ett exempel är en myndighetsavgift på 6,50 kr per passagerare som flyger från en svenska flygplats.

Därutöver måste flygbolagen till Transportstyrelsen betala en avgift per passagerare som ska finansiera säkerhetskontrollerna av passagerare och bagage vid svenska flygplatser. Avgiften tas in

från flygbolagen av Transportstyrelsen som fördelar intäkterna till flygplatsernas ägare i förhållande till respektive flygplats kostnader för säkerhetskontroller. Fram till 30 april 2013 var den 38 kr per passagerare, men sänktes från 1 maj 2013 till 35 kr per passagerare.

**Tabell 8. Summa avgifter (indikativa) per LTO-cykel för inrikes flygtrafik år 2013 vid Swedavias flygplatser. Gäller Boeing 737 med 60 % beläggingsgrad 72 passagerare (motor CFM56-7B22).**

	<i>Sthlm, Arlanda</i>	<i>Göteborg, Landvetter</i>	<i>Malmö, Sturup</i>	<i>Sthlm, Bromma</i>	<i>Umeå, Luleå</i>	<i>Kiruna, Ronneby, Sundsvall-Härnösand, Visby, Åre-Östersund</i>
Startavgift	1746	2374	2568	2719	2700	2700
Terminal Nav. Charge (TNC)	1522	789	1400	1229	1400	1400
Avfallshantering	36	36				
Marktjänstavg. (pass)	1514	684	482			
Marktjänstavg. (ramp)	138	518	166			
Passagerareavg.	3816	3456	3456	4320	3528	3456
PRM-avgift (assistans avg)		101	101	101	101	0-101
Avgasavgift	426	399	399	399	399	399
Bulleravgift	193	129	129	225	129-225	64-225
Myndighetsavgift till Transportstyrelsen	468	468	468	468	468	468
Säkerhetsavgift till Transportstyrelsen	2520	2520	2520	2520	2520	2520
<i>Summa LTO-avgifter</i>	12379	11474	11689	11981	11245-11341	11108-11269

Källa: Swedavia <http://www.swedavia.se/vara-tjanster/flygmarknad/swedavias-anvandarvillkor-och-avgifter/berakna-flygavgifter/>

### **UNDERVÄGSAVGIFT ("enroute"-avgift)**

Flygplan tyngre än 2000 kg måste betala undervägsavgift vid flygning inom svenskt luftrum, i dessa sammanhang betecknat svensk flyginformationsregion (FIR) (se karta nedan över FIR inom Europa). Avgiften hanteras inom ramen för samarbetsorganet Eurocontrol där 39 länder plus EU deltar. Den praktiska hanteringen sköts av CRCO, Central Route Charges Office som är en del av Eurocontrol. CRCO registrerar alla flygplansrörelser, debiterar flygbolagen undervägsavgifter i förhållande till deras flygrörelser och återför intäkterna till de medverkande länderna i förhållande till avgiftsunderlaget. Basen för avgiften är den beräknade kostnaden för flygkontroll m.m. inom respektive flyginformationsregion. Avgiften beslutas av Eurocontrol enligt ett gemensamt regelverk och på förslag från nationella myndigheter (i Sverige Transportstyrelsen). Nivån skiljer sig mellan olika regioner bl.a. beroende på olika löneläge för flygledare. Efter avdrag för Eurocontrols kostnader återförs intäkten för svensk del till Transportstyrelsen som för vidare ca. 90 procent av pengarna till i första hand Luftfartsverket, som sköter flygtrafikledningen.

Undervägsavgiften för en flygning beror på tre faktorer: a/ flygplanets maximalt tillåtna vikt, b/ den sträcka flygplanet rör sig inom den svenska flyginformationsregionen samt c/ den avgift som bestämts nationellt på basis av ett strikt regelverk som gäller alla deltagande länder. Avgiften räknas ut enligt följande formel:

$$\text{Undervägsavgiften} = p \times d \times \sqrt{w}$$

**p** = det pris per "enhetsavgift" som för tillfället gäller i aktuell FIR. Priset per enhetsavgift justeras efter valutaförändringar. I Sverige var priset i december 2013 €74,74 (ung. 665 kronor). Detta är det pris ett flygplan som väger 50 ton får betala för att flyg 100 km inom aktuell FIR. Priset per avgiftsenhet justeras varje månad enligt växelkursförändringar.

**d** = 1/100 av den flygna sträckan i km inom aktuell FIR med avdrag för 20 km för varje start och/eller landning i landet.

**w** = en viktfaktor som beräknas som roten av 1/50 av flygplanets högsta tillåtna startvikt, mätt i ton.



Avgiftsenheter december 2013: <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/route-charges/unit-rates-and-tariffs/ur-2013-12.pdf>

#### **Lagstiftning**

Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom luftfartsområdet, TSFS 2012:99

Transportstyrelsens föreskrifter om gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage, TSFS 2012:113 & 2013:4

Luftfartslag (2010:500)

Kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster

Kommissionens förordning (EU) nr 1191/2010 av den 16 december 2010 om ändring av förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster

Kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 av den 29 juli 2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster

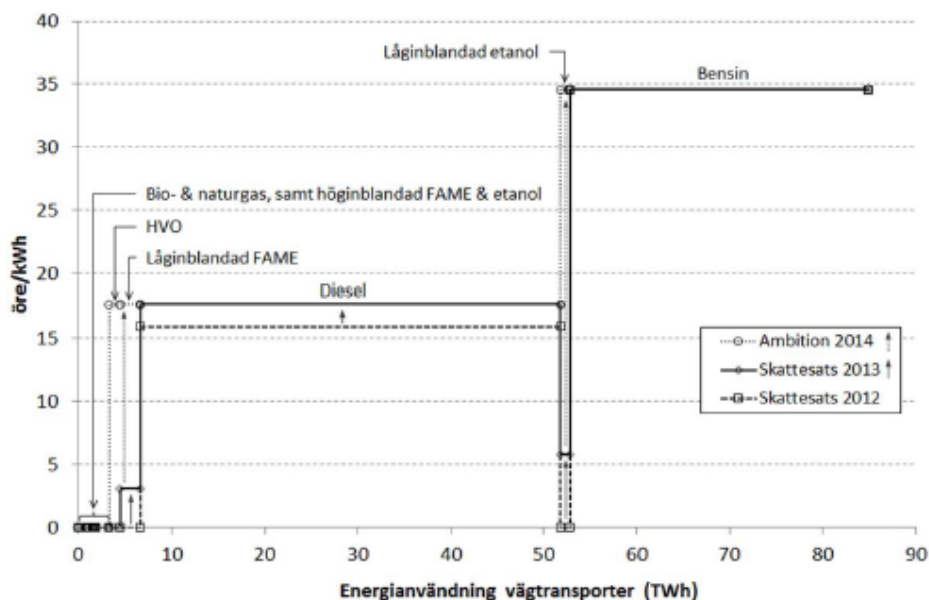
1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter

## SKATTEUTGIFTER

Regeringen gör årligen en sammanställning av effekterna på statens skatteinkomster av olika undantag och särregler. Avvikelserna kallas ”skatteutgifter”.

Ett exempel inom transportsektorn är att energiskatten på bensin miljöklass 1 2012 motsvarar knappt 35 öre/kWh, medan motsvarande skatt på diesel endast motsvarar 16 öre/kWh (se figur nedan).

Differensen definieras som en skatteutgift och totalt beräknas denna skatteutgift under 2013 motsvara knappt 8 miljarder kronor. Beträffande koldioxidskatten är referensnivån 108 öre per kg CO<sub>2</sub> och skatteutgifterna relateras till denna normalnivå.



(”Ambition 2014” illustrerar effekter under 2014 av beslutad ny lagstiftning.)

Verksamhet som omfattas av skattereduktion	Beräknad skatteutgift 2013, energiskatt, miljarder kr	Beräknad skatteutgift 2013, koldioxidskatt, miljarder kr
Diesel i motordrivna fordon	7,83	-
Naturgas och gasol för transportändamål	0,22	0,03
Biodrivmedel	1,99	-
El för spårtrafik	1,04	-
Diesel för spårtrafik	0,02	0,02
Inrikes sjöfart	0,41	0,36
Inrikes flyg	0,73	- (omfattas från 2012 av EUs utsläppshandel)
Transporter i gruvor	0,10	0,14
Arbetsmaskiner jord- och skogsbruk		0,60

Andra transportrelaterade skatteutgifter som regeringen redovisar är

Slag av skatteutgift	Beräknad skatteutgift 2013, miljarder kr
Avdrag för resor till och från arbetet	5,60
Nedsatta förmånsvärden miljöbilar	0,18
Momsundantag resor i Sverige med internationell tåg- och busstrafik	1,14
Nedsatt moms för kollektivtrafik	7,07

Källa: Regeringens skrivelse 2012/13:98. Redovisning av skatteutgifter 2013.

### **AVDRAG FÖR RESOR TILL OCH FRÅN ARBETET. PARKERINGSFÖRMÅN.**

Den som med billigaste färdmedel har kostnader på över 10 000 kr per år för att ta sig till och från sitt arbete och arbetsplatsen ligger minst två kilometer från hemmet har rätt att göra avdrag för den del av kostnaderna som överstiger 10 000 kronor.

Om avståndet är minst fem kilometer och man sammanlagt vinner minst två timmar på fram- och återresan jämfört med att resa kollektivt får man vid skattedeklarationen göra avdrag för resa med bil. Det tillåtna avdraget är då 18,50 kronor per mil. Använder man förmånsbil får man för en dieselbil göra avdrag med 6,50 kronor per mil och för annat drivmedel med 9,50 kronor per mil. Därutöver får man även göra avdrag för verkliga kostnader för trängselskatt samt väg-, bro- eller färjeavgift.

Om arbetsgivaren erbjuder gratis parkeringsplats vid arbetsplatsen ska denna förmån deklarerars och beskattas till ett värde som motsvarar priset på parkeringsplats på orten.

Finansdepartementet uppskattar att de sammanlagda avdragen för resor till och från arbetet 2013 till 5,6 miljarder kronor.

#### **Lagstiftning**

Inkomstskattelag, 12 kap. (1999:1229)

### **MERVÄRDESSKATT FÖR PERSONBEFORDRAN**

Internationella resor är undantagna från mervärdesskatt. Finansdepartementet beräknar att detta 2013 motsvarar ett bortfall av skatteintäkter på 1,14 miljarder kronor. Denna siffra omfattar dock endast den del av momsbefriade internationella buss- och järnvägsresor som sker inom Sverige, däremot inte flygresor.

För inrikes kollektivtrafik och annan personbefordran är mervärdesskatten nedsatt till 6 procent. För 2013 räknar finansdepartementet med att detta innebär ett bortfall av skatteintäkter på netto 7,17 miljarder kronor.

#### **Lagstiftning**

Mervärdesskattelag (1994:200)



## **Bilaga 2**

### **Kort sammanställning av samhällsekonomiska marginal- kostnader för externa effekter och uttag av skatter och avgifter**



# 1 Vägtrafik

De skatter som vägtrafiken betalar framgår av Bilaga 1. Internaliserande skatter/avgifter (dvs. skatter/avgifter som korrigerar problemet med att kostnader för externa effekter inte är prissatta) är de skatter/avgifter som är rörliga i förhållande till trafikarbetet/transportarbetet och som inte utgör en direkt kostnadsersättning för användning av resurser och utnyttjande av tjänster. Att endast rörliga skatter kan vara internaliserande beror på att endast dessa påverkar den privatekonomiska marginalkostnaden för en enskild resa/transport, i förhållande till den samhällsekonomiska. För vägtrafikens del är det drivmedelsskatterna som kan anses vara internaliserande samt trängselavgifterna. Eftersom trängselkostnader inte finns skattade och därmed inte ingår på kostnadssidan så är trängselavgifterna inte heller inkluderade i beräkningarna.

Baserat på bränsleförbrukning i tabell 1.1 samt energi och koldioxidskatt som framgår i bilaga 1, tabell 1, erhålls drivmedelsskatt per fordonskilometer för olika typer av fordon i tabell 1.2.

**Tabell 1.1. Bränsleförbrukning för olika fordon, år 2009. Liter per km. Källa: Trafikverket (2011), "Handbok för vägtrafikens luftföreningar 2009", Bilaga 6:1.**

Fordon	Drivmedel	Medelvärde	Landsväg	Tätort
Personbil	Bensin	0,087	0,08	0,11
Personbil	Diesel	0,067	0,06	0,08
Lätt lastbil	Diesel	0,10	0,09	0,11
Buss, landsväg	Diesel	0,21	0,16	0,35
Stadsbuss	Diesel	0,32		0,32
Tung lastbil, utan släp	Diesel	0,23	0,22	0,27
Tung lastbil, med släp	Diesel	0,41	0,37	0,51

**Tabell 1.2. Drivmedelskatt per fordonskm för olika typer av motorfordon. Kr per fordonskilometer (fkm) år 2013. I löpande pris, dvs prisnivå 2013.**

	<i>Löp. pris Landsbygd</i>	<i>Löp. pris Tätort</i>	<i>Löp. pris Totalt</i>
<i>Bensindrivna fordon:</i>			
Personbil	0,452	0,622	0,492
<i>Dieseldrivna fordon:</i>			
Personbil	0,291	0,388	0,325
Lätt lastbil	0,437	0,534	
Landsvägsbuss	0,778		
Stadsbuss		1,554	
Tung lastbil utan släp	1,068	1,311	1,117
Tung lastbil med släp	1,796	2,476	1,991

I tabell 1.3 framgår drivmedelsskatten uttryckt i kronor per personkilometer respektive tonkilometer, baserat på antagen beläggningsgrad i personer respektive medellast i ton som framgår av tabellen. Beläggningsgraden 12 för busstrafik baseras på Lokal och Regional kollektivtrafik 2012.

**Tabell 1.3. Drivmedelsskatter år 2013, i kr per personkilometer respektive tonkilometer. Reala priser med basår 2013, dvs prisnivå 2013. Beläggningsgrad i personer och medellast i ton.**

	<i>Personbil bensin</i>	<i>Personbil diesel</i>	<i>Lätt lastbil diesel</i>	<i>Buss diesel</i>	<i>Tung lastbil Utan släp</i>	<i>Tung lastbil Med släp</i>
Beläggningsgrad resp. medellast	1,5	1,5	1	12	4,3	17,4
Kr/pkm resp. Kr/tonkm						
Landsbygd	0,301	0,194	0,437	0,065	0,248	0,103
Tätort	0,414	0,259	0,534	0,129	0,305	0,142
Totalt	0,328	0,217			0,260	0,114

Tabell 1.4 visar aktuella marginalkostnader uttryckt i kronor per fordonskilometer. Enligt rekommendation i ASEK 5 har marginalkostnadsvärdena för emissioner, olyckor och buller justerats upp med KPI samt BNP per capita och marginalkostnaden för infrastruktur har justerats med SCB:s entreprenadindex för asfaltarbeten.

Tabell 1.4. Marginalkostnader för vägtrafikens externa effekter. Prisnivå 2013. Kronor per fordonskilometer.

Kostnadsslag	Personbil bensin	Personbil diesel	Lätt lastbil diesel	Buss diesel	Tung lastbil utan släp (diesel)	Tung lastbil med släp (diesel)
(1) Infrastruktur (drift & underhåll)						
Landsbygd	0,017	0,017	0,017	0,162	0,151-0,328	0,359-0,764
Tätort	0,017	0,017	0,017	0,162	0,172-0,183	0,390-0,411
Totalt	0,017	0,017	0,017	0,162	0,151-0,328	0,359-0,764
(2) Olyckor						
Landsbygd	0,13	0,13	0,12	1,38	0,33	0,33
Tätort	0,23	0,23	0,15	0,81	0,57	0,57
Totalt	0,16	0,16			0,36	0,36
(3) Emissioner, CO <sub>2</sub>						
Landsbygd	0,19	0,16	0,27	0,45	0,61	1,04
Tätort	0,27	0,22	0,32	0,89	0,75	1,43
Totalt	0,22	0,18			0,66	1,15
(4) Övriga emissioner						
Landsbygd	0,03	0,03	0,06	0,28	0,41	0,63
Tätort	0,11	0,10	0,24	0,99	1,03	1,58
Totalt	0,06	0,06			0,57	0,87
(5) Buller						
Landsbygd	0,03	0,03	0,025	0,125	0,40-0,88	0,40-0,88
Tätort	0,18	0,18	0,18	0,905	2,89-6,33	2,89-6,33
Totalt	0,10	0,10			1,02-2,24	1,02-2,24
<b>Summa MC inkl buller</b>						
Landsbygd	0,393	0,36	0,49	2,390	1,901-2,552	2,757-3,636
Tätort	0,803	0,75	0,91	3,765	5,425-8,874	6,875-10,33
Totalt	0,558	0,52			2,765-4,163	3,758-5,385

(1) Infrastrukturkostnad enligt Trafikverket (2012), *Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 5*. I samma nivå som den kostnad som redovisades föregående år, men nu uppräknad till prisnivå 2013. Buss och lätt lastbil baseras på VTI (2012), *Marginalkostnadsskattningar för buss och lätt lastbil*.

(2) Olyckskostnad från ASEK 5, vilket ligger något lägre än Trafikanalys (2012), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Rapport 2012:3. Buss och lätt lastbil baseras på VTI (2012).

(3) Utsläpp av CO<sub>2</sub> från ASEK 5, med samma belopp som redovisades föregående år (Rapport 2013:3).

(4) Emissioner från ASEK 5, med samma belopp som Rapport 2013:3.

(5) Kostnader för buller från ASEK 5. Sammanvägning av bullerkostnader i tätorter och på landsbygd till genomsnittsvärde för total trafik. Även buller för lätt lastbil och buss kommer från ASEK 5.

Tabell 1.5 visar marginalkostnader uttryckt i kronor per person- respektive tonkilometer. Beläggingsgrad i bil är 1,5 personer, i buss 12 och medellast i lastbil utan respektive med släp är 4,3 respektive 17,4 ton. För lätt lastbil används omvandlingsfaktorn 1, dvs. fordonskilometer = personkilometer = tonkilometer.

**Tabell 1.5. Marginalkostnader för vägtrafikens externa effekter. Prisnivå 2013. Kronor per personkilometer respektive tonkilometer.**

<i>Kostnadsslag</i>	<i>Personbil bensin</i>	<i>Personbil diesel</i>	<i>Lätt lastbil diesel</i>	<i>Buss diesel</i>	<i>Tung lastbil utan släp (diesel)</i>	<i>Tung lastbil med släp (diesel)</i>
<b>(1) Infrastruktur (drift &amp; underhåll)</b>						
Landsbygd	0,0111	0,0111	0,017	0,013	0,035-0,076	0,021-0,044
Tätort	0,0111	0,0111	0,017	0,013	0,040-0,042	0,022-0,024
Totalt	0,0111	0,0111			0,035-0,076	0,021-0,044
<b>(2) Olyckor</b>						
Landsbygd	0,085	0,085	0,12	0,115	0,077	0,019
Tätort	0,156	0,156	0,15	0,068	0,133	0,033
Totalt	0,106	0,106			0,084	0,021
<b>(3) Emissioner, CO<sub>2</sub></b>						
Landsbygd	0,127	0,106	0,27	0,037	0,141	0,060
Tätort	0,177	0,149	0,32	0,074	0,175	0,082
Totalt	0,149	0,120			0,153	0,066
<b>(4) Övriga emissioner</b>						
Landsbygd	0,021	0,021	0,06	0,052	0,096	0,036
Tätort	0,071	0,064	0,24	0,082	0,240	0,091
Totalt	0,042	0,042			0,133	0,050
<b>(5) Buller</b>						
Landsbygd	0,017	0,017	0,025	0,010	0,093-0,203	0,023-0,050
Tätort	0,120	0,120	0,18	0,075	0,673-1,473	0,166-0,364
Totalt	0,064	0,064			0,237-0,521	0,059-0,123
<b>Summa MC inkl buller</b>						
Landsbygd	0,262	0,241	0,488	0,199	0,442-0,594	0,158-0,209
Tätort	0,535	0,500	0,909	0,314	1,262-2,064	0,395-0,594
Totalt	0,372	0,344			0,643-0,968	0,216-0,309

Tabell 1.6 visar icke-internaliserad kostnad (marginalkostnader minus rörliga skatter) och baseras på tabell 1.5 och tabell 1.3.

**Tabell 1.6. Icke-internaliserad kostnad för externa effekter (marginalkostnader minus rörliga skatter). Prisnivå 2013.**

	<i>Personbil Bensin</i>	<i>Personbil Diesel</i>	<i>Lätt lastbil diesel</i>	<i>Buss diesel</i>	<i>Tung lastbil utan släp</i>	<i>Tung lastbil med släp</i>
<i>Kr/pkm eller Kr/tonkm</i>						
Landsbygd	-0,040	0,046	0,051	0,134	0,194-0,345	0,054-0,102
Tätort	0,121	0,241	0,375	0,184	0,957-1,759	0,240-0,428
Totalt	0,045	0,127			0,383-0,708	0,102-0,195

Tabell 1.7 visar internaliseringsgrad (rörliga skatter dividerat med marginalkostnader) och baseras på tabell 1.5 och tabell 1.3.

**Tabell 1.7. Internaliseringsgrad (rörliga skatter dividerat med marginalkostnader).**

	<i>Personbil Bensin</i>	<i>Personbil Diesel</i>	<i>Lätt lastbil diesel</i>	<i>Buss diesel</i>	<i>Tung lastbil utan släp</i>	<i>Tung lastbil med släp</i>
Landsbygd	115 %	81 %	89 %	32 %	42-56 %	49-65 %
Tätort	77 %	52 %	59 %	41 %	15-24 %	24-36 %
Totalt	88 %	63 %			27-40 %	37-53 %





## 2 Järnväg

De banavgifter som järnvägstrafiken betalar framgår av Bilaga 1, tabell 7. Tillsammans med banstatistiken som redovisas i tabell 2.1 beräknas banavgifterna om till kronor per person- respektive tonkilometer vilka redovisas i tabell 2.2.

**Tabell 2.1. Banstatistik år 2010 (om inte annat anges) och beräknade konverteringsnycklar. Källor: Trafikanalys (2011), *Internalisering av trafikens externa effekter – nya beräkningar för väg och järnväg*. Trafikanalys PM 2011:6.och uppgifter från Trafikverket.**

Miljoner enheter	Persontrafik Totalt	Persontrafik Per pkm	Godstrafik Totalt	Godstrafik Per tonkm
Bruttotonkm	23 027	2,0525	42 724	1,8208
Tågkm	97,95	0,00873	40,64	0,00173
Liter diesel	6,6	0,000588	17,1	0,000728
Trafikarbete, pkm	11 219	1		
Trafikarbete, tonkm			23 464	1
Antal passager i högtrafik (år 2009)	0,165	$1,47 \times 10^{-5}$	0,011	$4,56 \times 10^{-7}$
Tågläge Bas (2012)	8 %		5 %	
Tågläge Mellan (2012)	30 %		50 %	
Tågläge Hög (2012)	62 %		45 %	

Tabell 2.2 Internaliserande avgifter i kr per person- respektive tonkilometer. 2013 års avgifter uttryckt i 2013 års penningvärde.

<i>Avgifter</i>	<i>Person 2013</i>	<i>Gods 2013</i>
Spåraavgift	0,00821	0,00728
Särskild avg.	0,0185	
Driftsavgift	0,00087	0,00017
Olycksavgift	0,00768	0,00152
Emissions- avgifter	0,00064 (0,00034 0,00039)	0,0008 (0,00047 0,00056)
Summa, exkl. tåglägesavgift	0,0359	0,00961
Tågläge, bas	0,00175	0,00035
Tågläge, mellan	0,00524	0,00104
Tågläge, hög	0,0262	0,00519
Viktad tåglägesavgift	0,0179	0,00287
Summa, Tågläge Bas	0,0376	0,00995
Summa, Tågläge Mellan	0,0411	0,01064
Summa, Tågläge Hög inkl passageavgift	0,0657	0,01610
Summa, viktade tåglägen (inkl. passageavgift)	0,0575	0,01378

Tabell 2.3 visar marginalkostnader för järnvägens externa effekter uttryckt i penningvärde 2013 (= prisnivå 2013). De baseras på Trafikanalys PM 2012:3, men för koldioxid och övriga emissioner har ASEK 5 använts. Härtill har buller satts i intervall, eftersom bullerkostnaden varierar kraftigt (ASEK 5). Valt intervall är +- 50 % kring medelvärdet enligt ASEK 5. Enligt rekommendation i ASEK 5 har marginalkostnadsvärdena för emissioner, olyckor och buller justerats upp med KPI samt BNP per capita och marginalkostnaden för infrastruktur har justerats med producentprisindex för tjänster (TPI).

**Tabell 2.3. Sammanställning av marginalkostnader för järnvägens externa effekter. Prisnivå 2013.**

<i>Kostnadsslag</i>	<i>Enhet</i>	<i>Persontåg</i>	<i>Godståg</i>
Drift	Kr/tågkm	0,21-0,63	0,21-0,63
Underhåll	Kr/bruttotonkm	0,004-0,0095	0,004-0,0095
Reinvestering	Kr/bruttotonkm	0,0095	0,0095
Olyckor, plankorsning	Kr/tågkm	0,34-0,80	0,34-0,80
Olyckor, övriga	Kr/tågkm	0,56-0,80	0,56-0,80
Emissioner, CO <sub>2</sub>	Kr/liter diesel	2,91	2,91
Övriga emiss. (NO <sub>x</sub> och PM <sub>2,5</sub> )	Kr/liter diesel	4,73	4,73
Buller	Kr/tågkm	1,184-3,553	3,367-10,102

Källa: Trafikanalys (2012), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2012*, PM 2012:3. Samt för koldioxid och övriga emissioner ASEK 5.

Buller antas också variera med +50 % kring medelvärdena 2,37 respektive 6,73 kr/tågkm.

I tabell 2.4. uttrycks marginalkostnaderna i kr per personkilometer respektive kr per tonkilometer (prisnivå 2013), baserade på data från tabell 2.1 och 2.3.

**Tabell 2.4. Marginalkostnader, i kr per personkilometer respektive kr per tonkilometer. Prisnivå 2013. Beräkningar baserade på data från tabell 2.1 och 2.3.**

<i>Kostnadsslag</i>	<i>Persontåg</i>	<i>Godståg</i>
Drift	0,0018-0,0055	0,00036-0,00110
Underhåll	0,0085-0,0194	0,00757-0,0172
Reinvestering	0,0194	0,0172
Olyckor, plankorsning	0,00297-0,00695	0,000588-0,001378
Olyckor, övriga	0,00491-0,00695	0,00097-0,00138
Emissioner, CO <sub>2</sub>	0,00171	0,00211
Övriga emissioner (NO <sub>x</sub> och PM <sub>2,5</sub> )	0,00279	0,00362
Buller	0,0103-0,0310	0,0058-0,0175
Summa genomsnittliga marginalkostnader (exklusive trängselkostnader)	0,0525-0,0938	0,0383-0,0615

Tabell 2.5 redovisar slutligen icke-internaliserad extern kostnad i kr/pkm respektive kr/tonkm samt internaliseringsgrad i procent, baserat på tabell 2.2 och 2.4.

**Tabell 2.5. Icke-internaliserad marginalkostnad för externa effekter i kr per pkm respektive kr per tonkm (prisivå 2013) samt interniseringsgrad i procent, för persontrafik respektive godstrafik på järnväg. Baserat på tabellerna 2.2 och 2.4.**

	<i>Tågläge Bas låg buller</i>	<i>Tågläge Bas hög buller</i>	<i>Tågläge Hög inkl. buller o passageavgifter</i>	<i>Viktat Tågläge inkl. buller o passageavgifter</i>
<b>Persontrafik</b>				
Marginal- kostnad för externa effekter	0,0525-0,0731	0,0732-0,0938	0,0732-0,0938	0,0525-0,0938
- Banavgifter	0,0376	0,0376	0,0657	0,0657
= Icke- internaliserad kostnad	0,0149-0,0355	0,0355-0,0562	0,0074-0,0281	-0,0050-0,0363
Internaliserings- grad	51-72 %	40-51 %	70-90 %	61-109 %
<b>Godstrafik</b>				
Marginal- kostnad för externa effekter	0,0383-0,0499	0,0499-0,0615	0,0499-0,0615	0,0383-0,05615
- Banavgifter	0,0101	0,0101	0,0163	0,0140
= Icke- internaliserad kostnad	0,0282-0,0397	0,0398-0,0514	0,0337-0,0452	0,0243-0,0476
Internaliserings- grad	20-26 %	16-20 %	26-33 %	23-36 %

## 3 Sjöfart

Sjöfartens farledsavgifter framgår av Bilaga 1, tabell 5. De totala intäkterna för farledsavgifter har varit i stort sett oförändrade under en följd av år men har totalt sett minskat 2013. Lotsavgifterna framgår av Bilaga 1, tabellerna 6.1-6.3 och räknas med bland de internaliserande avgifterna. Lotsavgifterna och totala intäkter har ökat över åren. Lotsning bör ses som en del av infrastrukturkostnaden för sjöfarten eftersom det sker en avvägning mellan behovet av lotsning och farledssäkerhet som är en direkt följd av investeringar. (VTI Rapport 807, *SJÖSAM Sjöfartens samhällsekonomiska marginalkostnader*). Här till råder det lotsplikt i Sverige, förutom i de fall då sjökaptanen har särskild kompetens och stor vana i aktuell farled.

Marginalkostnaderna för sjöfartens externa effekter baseras i tabell 3.1 på underlag som redovisats i SIKA PM 2010:1, *Sjöfartens externa effekter*, förutom för isbrytning där nya beräkningar genomförts och endast transporter under isförhållanden har försökt beaktas. Kostnaderna för koldioxidutsläpp och emissioner har justerats enligt ASEK 5. Farledsavgifter och avgift för lotsning baseras på aktuella avgifter 2013 enligt Sjöfartsverkets årsredovisning 2013. Trafiksituationen 2013 har beaktats och enligt rekommendation i ASEK 5 har marginalkostnadsvärdena för emissioner justerats upp med KPI samt BNP per capita till 2013 års prisnivå.

Det ska här poängteras att redovisade marginalkostnader för sjöfart är osäkra och att de därmed mer är att betrakta som indikationer. Det saknas framförallt uppdaterade och kvalitetssäkrade effektsamband vad gäller fartygsstorlek och emissioner, inklusive klimatgaser. Observera här till att de beräkningar för isbrytning som har gjorts och framgår inom parentes i tabell 3.1 delvis är schablonartade. Beräknad marginalkostnad baseras på ett genomsnitt av de senaste 12 årens bränsleförbrukning för isbrytare till 2013 års bränslepris samt kostnad för emissioner enligt ASEK 5. Isbrytning sker under vintern och bara där det finns is och en geografisk och årstidsmässig differentiering av kostnaden är därmed relevant. Vid beräkning av marginalkostnaden för isbrytning uttryckt i tonkm har det därför antagits att en fjärdedel av transportarbetet behöver isbrytarassistans. En närmare beräkning av aktuellt transportarbete som behöver isbrytarassistans bör göras framöver och här angiven marginalkostnad för isbrytning ger endast en indikation på marginalkostnaden för isbrytning då isbrytning faktiskt sker. Det kan i sammanhanget nämnas att den här framräknade totala marginalkostnaden ligger i linje med vad som tidigare framkommit (redovisat i SIKA PM 2010:1) där marginalkostnaden har beräknats ligga i intervallet 10-40 % av kostnaden för isbrytningsverksamheten och intervallet beror på vilken värdering av emissioner som beräkningarna baserats på. Marginalkostnaden om 40 % av kostnaden för isbrytningsverksamheten baseras på dåvarande ASEK värden och den i denna rapport framräknade kostnaden är också baserad på ASEK (5) och ligger i stort på slikartad nivå (men utslaget på endast ¼ av transportarbetet blir marginalkostnaden per tonkilometer

högre). I tabell 3.1 framgår internaliserande avgifter, icke-internaliserad extern kostnad samt internaliseringsgrad.

Tabell 3.1. Beräknad marginalkostnader för externa effekter, och internalisering av dessa kostnader, för sjöfart (exklusive hamnverksamhet) på Sverige inom svenskt territorialvatten. Prisnivå 2013 och baserat på underlag för 2013.

	<b>Godstrafik</b>		<b>Persontrafik</b>		<i>Kommentar</i>
	<i>Milj kr/år</i>	<i>Kr/tkm</i>	<i>Milj kr/år</i>	<i>Kr/pkm</i>	
<b>A. Avgift</b>					
Farledsavgifter:					
Varav fartyg	241	--	260	--	Baseras på totala farleds- och lotsintäkter 2013. Avgift på lastfartyg till godstrafik och avgift på färjor till persontrafik. Svavelreduktion delad lika.
Varav gods	408	--			
Lotsavgift	438				Antagandet att endast handelsfartyg behöver lotsning
<b>A. Totalt</b>	<b>1 087</b>	<b>0,0298</b>	<b>260</b>	<b>0,330</b>	
<b>B. Marginalkostnad</b>					
Infrastruktur & sjösäkerhet:					
Farleder	≈ 0	--	≈ 0	--	
(Isbrytning)		(0,014)			Bränslekostnad och emissioner för isbrytning på ¼ av transportarbetet
Lotsning	101-202	0,0028-0,0055			(20-40) % av kostnad för lotsning (=dir rörelsekostn)
Extern olycks-kostnad	0-32	0,0009	0-13	0-0,016	(0-5) % av farledsavgiften
CO <sub>2</sub>	755	0,0207	200	0,254	Regionala och globala effekter värderade enligt ASEK 5.
Övriga emissioner	1 311	0,0359	168	0,213	
<b>B. Totalt</b>	<b>2 167-2 300</b>	<b>0,059-0,062</b>	<b>368-381</b>	<b>0,467-0,483</b>	
Icke-internaliserad marginalkostnad (B-A)	1 080-1 213	0,029-0,032 (0,032-0,047)	108-121	0,137-0,153	Inklusive isbrytning inom parentes
Internaliseringsgrad (A/B)	47-50 % (38-47 %)		68-71 %		Inklusive isbrytning inom parentes

Källa: Data över marginalkostnader från SIKA PM 2010:1, *Sjöfartens externa effekter*, som för emissioner har uppdaterats med hänsyn till trafik 2013, värdering enligt ASEK 5 och räknats om till prisnivå 2013 med KPI och BNP/capita. Farled- och lotsavgifter för 2013 är hämtade från Sjöfartsverkets Årsredovisning 2013. För beräkning av kronor per ton- respektive personkilometer har Trafikanalys Statistik 2013:11, *Sjötrafik 2012*, använts (36518 miljoner tkm respektive 788 miljoner pkm 2012)

## 4 Luftfart

De avgifter som luftfarten betalar framgår av Bilaga 1. Förutom de avgifter som redovisas i bilaga 1 tabell 8 utgår en så kallad undervägs-avgift (en-route).

Vissa av de avgifter som flygtrafiken betalar utgör en direkt ersättning för upplupna kostnader för utnyttjade tjänster eller andra resurser och är alltså inte att betrakta som en form av beskattning. Samtliga LTO-avgifter (start och landning) är rörliga i förhållande till trafikvolymen (antalet fligheter) men några av de övriga avgifterna bör anses vara betalning för utförda tjänster hellre än att räknas som en internaliserande avgift. Detta gäller för marktjänstavgifterna och avgift för avfallshantering. Detsamma gäller Transportstyrelsens avgifter för att finansiera säkerhetskontroller och den så kallade myndighetsavgiften som Transportstyrelsen tar ut. De avgifter som är relaterade till infrastruktur och flygsäkerhet avser att täcka kostnader för infrastruktur och flygsäkerhet men är av allt att döma betydligt högre än marginalkostnaden för infrastruktur och säkerhet. Observera storleksordningen på en-route avgiften.

Marginalkostnaderna för externa effekter av flyg baseras på de skattade kostnader som redovisats i SIKAs PM 2009:1 *Flygtrafikens externa effekter och internaliseringsgrad*. Kostnaderna för koldioxidutsläpp har justerats enligt ASEK 5 och motiveringen till användningen av denna koldioxidkostnad även för flyg som ingår i handeln med utsläppsrätter framgår av huvudrapportens (*Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – rapport 2014*) avsnitt 3.1. I övrigt har kostnaderna uppdaterats till reala priser med basår 2013. Det ska här poängteras att redovisade marginalkostnader för luftfart är osäkra och att de därmed mer är att betrakta som indikationer. Det saknas bl.a. uppdaterade och kvalitetssäkrade effektsamband vad gäller flygplansstorlek och emissioner, inklusive klimatgaser.

Tabell 4.1 redovisar marginalkostnader, avgifter, icke-internaliserad extern effekt samt internaliseringsgrad motsvarande för en flygsträcka med Boeing 737-600 om 400 km med en beläggning på 60 % och avgifter för medelstora statliga flygplatser.

Tabell 4.1 Marginalkostnader för en flygsträcka motsvarande Arlanda-Landvetter (400 km) och avgifter för medelstora statlig flygplatser. Flygtur med Boeing 737-600 och beläggingsgrad 0,6 (72 personer). Reala priser, basår 2013\*.

<b>Marginalkostnader</b>	<i>Kr/flygtur</i>	<i>Kr per personkm</i>	<b>Avgifter</b>	<i>Kr/LTO-cykel och underväg</i>	<i>Kr per personkm</i>
<i>Infrastruktur:</i>					
WLU	1 952-2 839	0,07-0,10	Startavg.	2 700	0,09
			Passageraravg.	3 528	0,12
<i>Olyckor/Säkerhet:</i>					
ATM	1 677-4 109	0,06-0,14	Terminal Nav. Charge (TNC)	1 400	0,05
			Undervägs avgift	10 792	0,37
<i>Summa infrastruktur och flygsäkerhet</i>	<i>3 629-6 948</i>	<i>0,13-0,24</i>	<i>Summa infrastruktur och flygsäkerhet</i>	<i>18 420</i>	<i>0,64</i>
<i>Miljö:</i>					
CO <sub>2</sub> vid LTO	1 156	0,04	Avgasavgift	399	0,01
CO <sub>2</sub> underväg	9 740	0,34			
Övriga emissioner	698-1 703	0,02-0,06			
Buller	525-1 047	0,02-0,04	Bulleravgift	177	0,006
<i>Summa miljökostnad</i>	<i>12 119-13 646</i>	<i>0,42-47</i>	<i>Summa miljöavgifter</i>	<i>576</i>	<i>0,02</i>
<b>Totalt:</b>	<b>15 747-20 594</b>	<b>0,55-0,72</b>	<b>Totalt</b>	<b>18 996</b>	<b>0,66</b>
<i>Icke-internaliserad extern kostnad</i>					<i>-0,11-0,06</i>
<i>Internaliseringsgrad</i>					<i>92-120 %</i>

Källor: Marginalkostnader från SIKA PM 2009:1 *Flygtrafikens externa effekter och internaliseringsgrad* (Koldioxidvärderingen har emellertid korrigerats från ASEK 4 i SIKA (2009) till motsvarande ASEK 5) och avgifter från Bilaga 1 i denna PM.

\* Uppdatering till basår 2013 med PPI för infrastruktur- och säkerhetskostnader, KPI och BNP/capita för miljökostnader.







Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.