

Gunnel Bångman, PLee, Trafikverket

Transporter i förändring 2019

Internalisering och kostnad för koldioxid

Ny värdering av klimatutsläpp i ASEK 7.0

Motivering och tillämpning

Värdering av klimatutsläpp – Vilka kalkylvärden ska fastställas?

Grundvärdering av utsläpp av CO₂-ekvivalenter, i 2017-års prisnivå

Ev Uppräkningsfaktor för uppräknings av kalkylvärde under kalkylperioden (för infrastrukturinvesteringar 2025 – 2065)

Höghöjdsfaktor för värdering av utsläpp från flyg

Känslighetsanalyser – vilket värde bör testas?

Frågan om rörlig diskonteringsränta eller särskild räntesats för koldioxidutsläpp tas inte upp i ASEK 7 (revidering av diskonteringsränta hinns inte med).

Ny värdering av koldioxid (och andra klimatgaser)

Grundvärdering av utsläpp av CO₂-ekvivalenter, i 2017-års prisnivå:

Ny värdering:

Kopplat till reduktionsplikten och målet om 70% reduktion av utsläppen

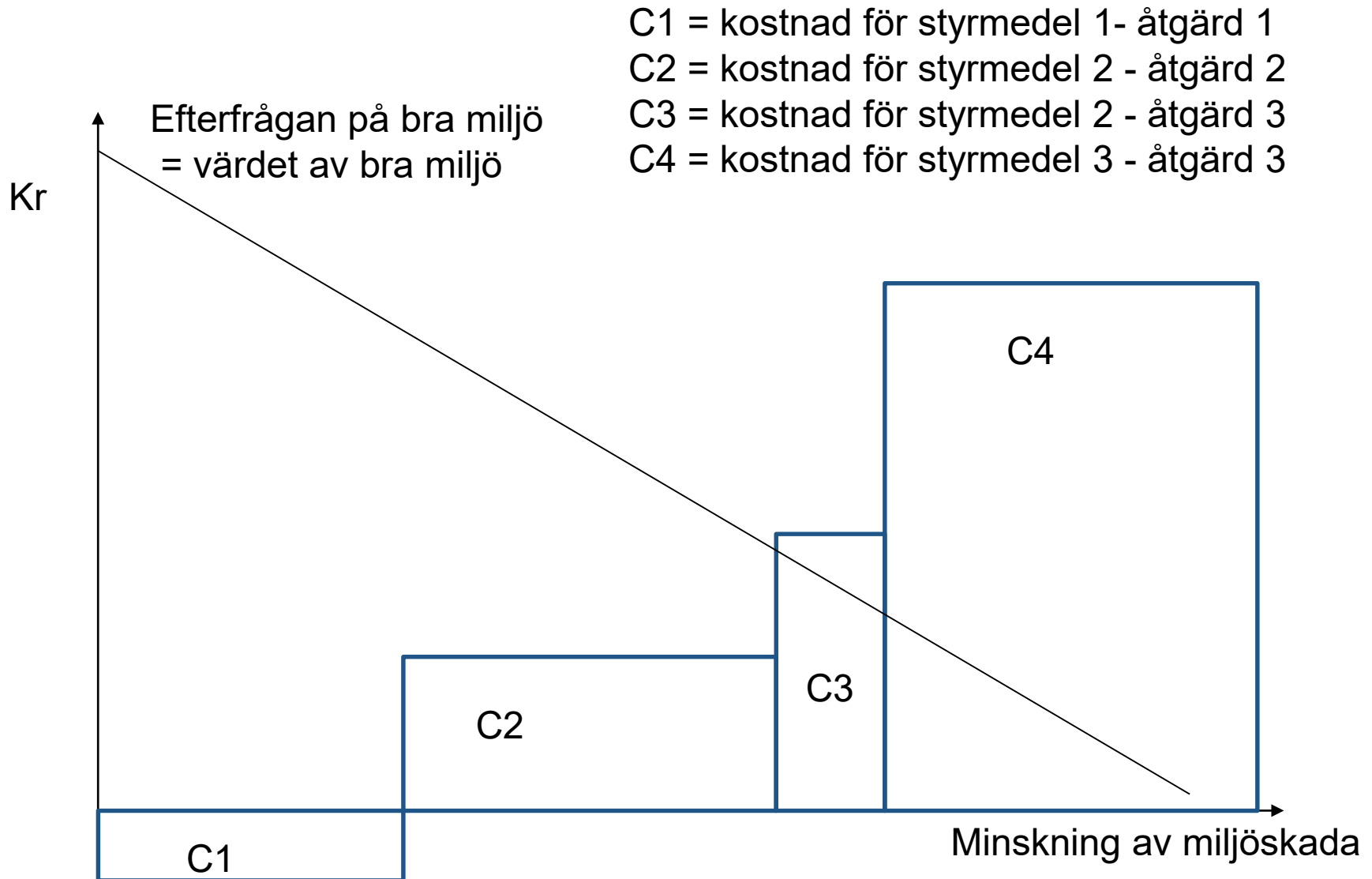
Maximi-värde för reduktionspliktsavgiften – **7 kr/kg, utan årlig uppräknings av kalkylvärdet**

Höghöjdsfaktor: 1,4 för inrikes och 1,9 för utrikes trafik (p g a handel med utsläppsrätter räknas i praktiken bara andelarna 0,4 resp 0,9 av kostnaden)

Känslighetsanalyser – vilket värde bör testas?

15 kr/kg – vilket är, på ett ungefär, den nivå på koldioxidskatten som skulle krävas för måluppfyllnad genom huvudsakligen koldioxidskatt

Optimal användning av styrmedel och åtgärder



Analys av konsekvenser av höjt CO2-värde – ca 7 kr/kg vi prognosåret 2040

Fyrdubbling av koldioxidvärderingen – 6,8 istället för 1,7 år 2040 – allt annat lika med nu gällande indata.

Av senaste planens 388 projekt – 15 objekt får ändrat tecken på beräknat Nettonuvärde (NNV)

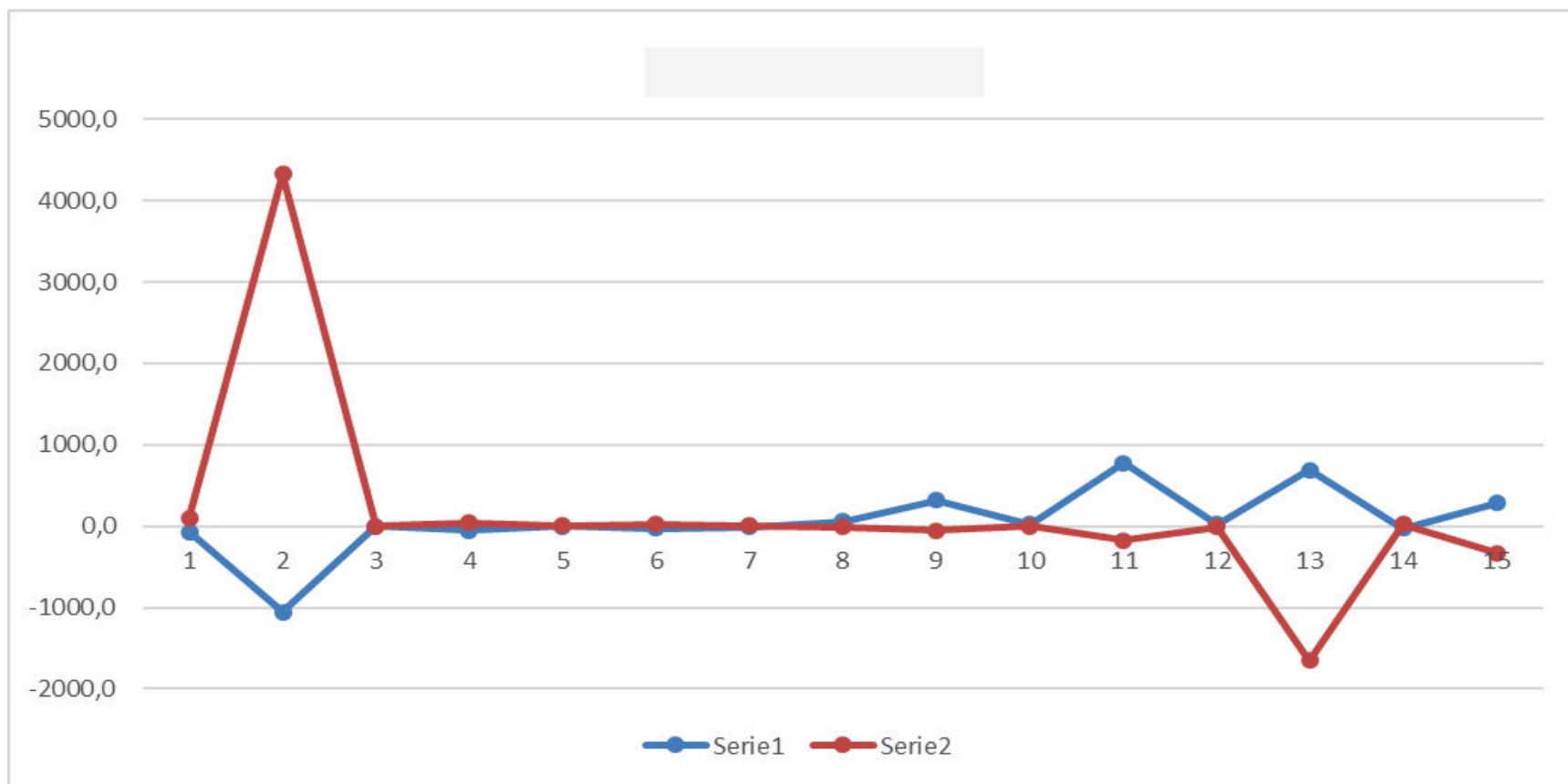
8 negativa NNV blir positiva - 7 järnvägsobjekt, bl a godsstråket Hallsberg-Degerön samt 1 farledsobjekt, Hargshamn

7 positiva NNV blir negativa - 7 vägobjekt, bl a Stockholm Östlig förbindelse

OBS! Detta är en mycket enkel och översiktlig analys av en höjning av koldioxidvärdet – allt annat oförändrat. I realiteten kommer utsläpp från bilar att minska p g a reduktionsplikten, varför effekten av höjningen till 7 kr bör bli något mindre än dessa resultat.

Kalkyler som byter tecken vid hög CO2-värdering

Blå linje 1,7 kr/kg år 2040 - Röd linje 6,8 kr/kg år 2040



Effekter av höjningen i våra kalkyler

- Effekter under kalkylperioden (utsläpp från trafiken):
 - Vi räknar: (trafikantkostnader inkl CO2-skatt - statens budgeteffekter av CO2-skatt + kostnad för externa effekter (med ny värdering))
- Effekter under byggtiden (utsläpp från maskiner/transporter):
 - Vi räknar: kostnader inkl CO-skatt.
 - Ingen korrigerings m h t skillnader mellan skatt och extern kostnad.
 - Alltså – CO2-utsläpp från bygg-aktiviteter kommer värderas för lågt – om vi inte korrigerar för detta

Inkonsistens – höjd CO2-värdering men inte höjd CO2-skatt – Är det ett problem?

- Samma diskussion i Norge (översyn av värdering på gång även där)
- Om vi har hög CO2-värdering men låg skatt – investeringar mindre lönsamma men låg körkostnad och fortsatt ökad trafik. Vad händer då?
- Det enkla nationalekonomisvaret: Det blir trängsel på vägarna – inför/höj trängselavgifter så att trafiken minskar.
- Polluter Pays Principle (PPP) – inte ett absolut krav för samhällsekonomisk effektivitet
- Coe´s theorem – lösning genom förhandling, vem som betalar eller får betalt beror på äganderätten