



Centre for Transport Studies

STOCKHOLM

Effekter på kustsjöfarten av likabehandling av transportslagen

Per Kågeson



Tre skäl att internalisera externa kostnader

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

Principer för internalisering

1. Internaliseringen bör avse de **kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna** av ökad trafik
2. Om även kostnaden för trafikoberoende utgifter skulle internaliseras finns risk för att redan byggd infrastruktur inte utnyttjas optimalt
3. **Samma principer/krav på alla transportslag**

Vitt skilda villkor idag

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

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

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

Kommande krav på sjöfarten

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

Internalisering av CO2 år 2015?

Tågens elförbrukningen påverkas av EU ETS,
kanske **20 öre/kg CO2?**

Sjöfarten kanske också del av EU ETS år 2015?

Koldioxidskatten på diesel förbrukad i **vägfordon**
uppgår 2011 till **105 öre/kg**

Olyckskostnader

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

Övriga externa kostnader

- **Avgaspartiklar** (lastbilar, fartyg)
- Slitagepartiklar (lastbilar, tåg)
- **Buller** (hög för tåg och lastbilar)
- Vibrationer (tåg)
- Erosion (fartyg)
- **Vattenpåverkan** (fartyg)

Ekonomiska effekter på närsjöfarten

Svavelkravet (0.1%) kan öka totalkostnaden med **6-12 %** (när bränslet initialt utgör 30% av kostnaden)

Skrubbers kan ge lägre kostnad

SCR ökar totalkostnaden med **2-4 %**

LNG (inkl. ”dual-fuel”) kan lösa flera problem

CO₂-handel (€20/ton) ökar kostnaden med ca **4%**

Preliminära resultat

Närsjöfarten fördyras med **12-20%**

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

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

Vid **högre klimatkrav** på vägtrafik än övriga transportslag behöver beskattningen öka med vad som motsvarar ca **5%** av fjärrbilarnas totalkostnad

Farledsavgifterna

Sjöfarten betalar över **1 000 mkr** per i farledsavgifter

Avgifterna saknar nästan helt koppling till kortsiktiga marginalkostnader

Farledsavgiften bör avskaffas eller reduceras med **90%**

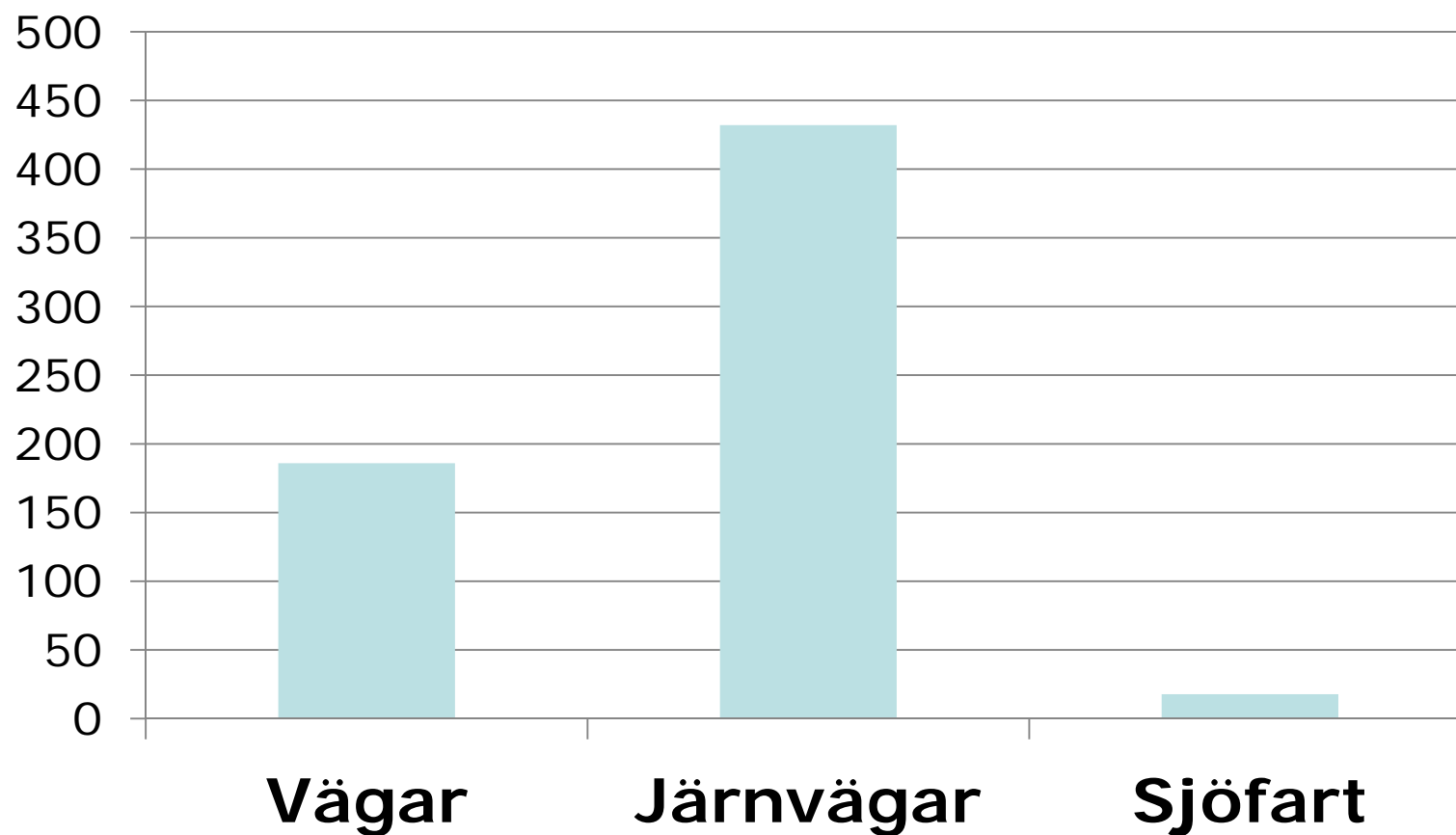
Det skulle avlasta kostnader motsvarande **5-10%** av närsjöfartens totala kostnader och stärka konkurrenskraften gentemot främst tågtrafiken

Internalisering av trängselkostnader

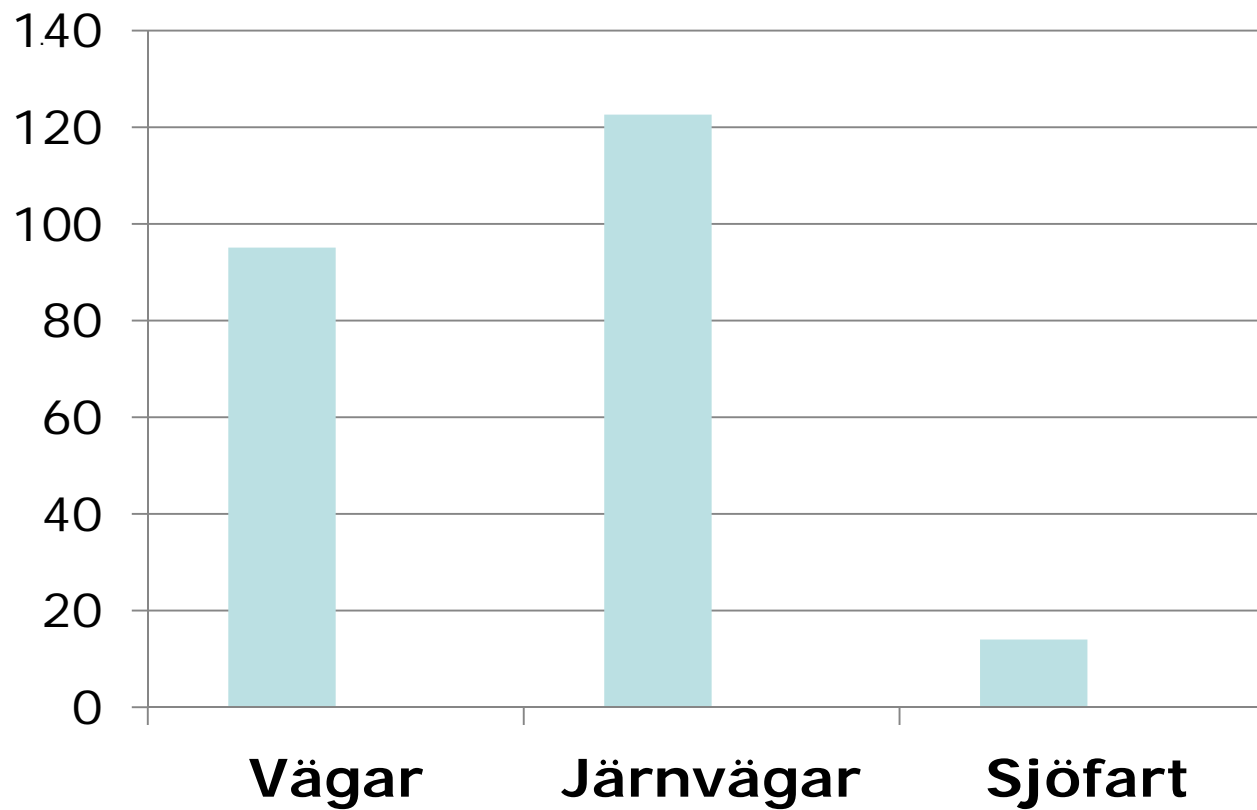
Vi når snart kapacitetstaket inom delar av järnvägsnätet – främst stambanorna

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

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



Drift- och underhåll SEK per 1000 tkm/pkm



Åtgärder för optimalt nyttjande

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



Tack för
uppmärksamheten!

Per Kågeson

kageson@kth.se