

Permanent avgifter på Öresundsbron – ett hot mot Sveriges infrastrukturplanering?

Johan Nyström och Jonas Westin

SNS

Agenda

- ➔ Svensk infrastrukturplanering och finansiering i korthet
- ➔ Regeringen anser att avgifterna bör vara kvar
- ➔ Varför en rapport om detta?
- ➔ Effekter av fortsatta avgifter
- ➔ Rekommendationer

Planering och finansiering av svensk transportinfrastruktur

Marginalkostnadsprissättning grundprincip i svensk transportplanering

Finansieringsmodeller för transportinfrastruktur i Sverige

1. Statlig skattefinansiering

- Med eller utan regional medfinansiering

2. Avgiftsfinansiering

- Offentlig upplåning
- Privat (OPS) upplåning
- Exempel: Arlandabanan, Öresundbron, Svinesundsbron, Skurubron samt broarna i Motala och Sundsvall

3. Helt privat transportinfrastruktur



Bild: Øresund Bridge viewed from a plane taking off from Copenhagen Airport, Nick-D, 2015, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=45290883>

Regeringen anser att avgifterna bör vara kvar

Nytt förslag i senaste infrastrukturpropositionen:

- "På samma sätt som intäkter från trängselskatterna [...] anser regeringen att intäkterna från Öresundsbron bör användas till investeringar i transportinfrastruktur i Öresundsregionen."

Problemställning

- Regeringen föreslår att intäkter från Öresundsbron bör användas för att finansiera annan infrastruktur i regionen
- Avsteg från tidigare praxis med potentiellt stora konsekvenser för framtida transportplanering

Varför en rapport om Öresundsbron?

Mål med studien

- Översiktligt bedöma effekter på samhällsekonomi och transportplanering
- Identifiera frågor som kräver fördjupad analys i framtida studier och utredningar

Avgränsningar

- Översiktliga CBA-beräkningar utan omfattande datainsamling
- Jämförelse med traditionell skattefinansiering

Effekter av fortsatta avgifter

Infrastrukturavgifter för finansiering av annan infrastruktur är en ny finansieringsform som bryter mot principen om marginalkostnadsprissättning

Skillnad mellan trängselavgifter och finansierande infrastrukturavgifter

Fiskala vägavgifter minskar transportsystemets effektivitet och skapar orättvisor

- Jämförelse av snedvridningseffekter mellan avgifts- och skattefinansiering för Öresundsbron uppvisar dock små skillnader
- Trafikanter betalar dubbelt för infrastrukturen via både skatt och avgifter



Effekter av fortsatta avgifter

Potentiella konsekvenser för framtida planering:

- Snedvridna beslut om nyinvesteringar.
- Fiskala incitament kan styra beslut mer utifrån finansiering än samhällsnytta
- Påverkan på planering och finansiering av närliggande infrastruktur

Förslaget införs utan samhällsekonomisk analys och utan prövning mot etablerad planeringsmodell



Rekommendationer

1. Utred hur permanenta avgifter påverkar transportplanering och samhällsekonomisk effektivitet
2. Fördjupa vår samhällsekonomisk analys innan avgifterna görs permanenta
- ➔ Bonusslutsats: Introducera inte outredda förslag...
3. Privatfinansiering och brukaravgifter kan användas, men med försiktighet
 - Användning av avskriven infrastruktur som intäktskälla riskerar att snedvrider incitament i nuvarande planeringsmodell
 - Pröva legitimitet och rättvisa i att ta ut avgifter på redan avbetalad infrastruktur
 - Undvik att bygga in långsiktiga beroenden av avgiftsintäkter i den nationella planeringsmodellen
 - Modellen kan fungera, som i Danmark, men kräver tydliga regler och fördjupad analys