

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Diarienummer
Utr 2021/80
Datum
2021-12-15

Yttrande över SOU 2021:73 Regler för statliga elvägar

Trafikanalys lämnar synpunkter avseende brukaravgifter (kapitel 5). Vi har inga synpunkter på övriga delar.

Marginalkostnadsprissättning bör vara utgångspunkten

Utredningen skriver att *optimala brukaravgifter inte kan sättas isolerat, utan behöver utformas inom den övergripande strategin för elektrifiering av transportsystemet. En samordnad planering krävs för att olika åtgärder för elektrifiering ska kunna implementeras på ett effektivt sätt (avsnitt 5.1.2, sid 102).*

Utredningen specificerar inte närmare vad denna effektivitet består i. Trafikanalys saknar en redogörelse för hur utredningens förslag inom avgiftsområdet förhåller sig till den transportpolitiska fundamentan i form av målsättningen om ett effektivt och hållbart transportsystem och det transportpolitiska kostnadsansvaret.

Utredningen föreslår att brukaravgiften ska motsvara den genomsnittliga kostnaden för drift och underhåll av anläggningen. Trafikanalys anser att utredningen istället borde ha utgått från den transportpolitiska principen om samhällsekonomisk marginalkostnadsprissättning. Den grundar sig på samhällsekonomisk effektivitet, som i sin tur är en grundsten i det övergripande transportpolitiska målet.¹ Det skulle betyda att brukaravgiften istället söker spegla den samhällsekonomiska *marginalkostnaden för laddning i samband med trafikering* av elvägen.

Om hela drifts- och underhållskostnaden vore trafikrelaterad hade också genomsnittskostnaden kunnat vara en god approximation av marginalkostnaden och fungera som debiteringsgrund. Utredningen bedömer emellertid att så inte är fallet, eftersom denna genomsnittskostnad bedöms sjunka påtagligt med ökad trafikvolym. Med andra ord bedöms en betydande del av drifts- och underhållskostnaderna vara relaterade till andra faktorer än trafikens omfattning. Det handlar om kostnader som istället exempelvis är relaterade till väder och vind och innebär behov av snöröjning och återkommande korrosionsskydd.

¹ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Trafikanalys delar däremot utredningens bedömning beträffande prissättning av den elenergi som laddas.

Genomsnittsprissättning riskerar ge överprissättning

Så länge en icke försumbar del av drifts- och underhållskostnaderna saknar direkt koppling till trafiken kommer genomsnittsprissättning också innebära "överprissättning" i det transportpolitiska kostnadsansvarets mening. En sådan prissättning kommer – i strid med den allmänna målsättningen för elvägar – innebära att laddning på elvägar används i mindre utsträckning än vad som vore optimalt.

Sannolikt leder överprissättningen till att dels färre fordon som kan laddas på elväg säljs, dels att de fordon som kan laddas på elväg använder den möjligheten i lägre utsträckning än optimalt. Det senare är särskilt problematiskt i ljuset av att vi under en övergångstid generellt sett kan komma att ha underkapacitet av laddinfrastruktur och därmed kan få flaskhalsar i andra delar av systemet.

Enligt utredningen riskerar överprissättning att vara särskilt stor i det tidiga skedet innan många använder elvägen, d.v.s. under den viktiga introduktionsfasen för tekniken.

Det kan, men behöver inte, vara så att marginalkostnadsprissättning innebär lägre totala intäkter för systemet. Sannolikt vore det i så fall ett intäktsstapp värt sitt pris i syfte att uppnå effektivitet och hållbarhet. Marginalkostnadsprissättning ger också, på ett annat sätt, väsentlig information till staten. Om brukare långsiktigt inte är beredda att betala detta pris är elvägar sannolikt inte heller en god framtidslösning. Genomsnittsprissättningen ger inte detta slags information.

Jämförelse av internalisering är relevant

Utredningen konstaterar att optimala brukaravgifter inte kan sättas isolerat. I det perspektivet hade det varit relevant för utredningen att analysera trafikens internaliserade kostnader, för att därigenom jämföra avgiftsmodellen på ett relevant sätt med andra transportlösningar. Enligt Trafikanalys beräkningar är exempelvis dieseldriven lastbilstrafik idag underinternaliserad (d.v.s. underprissatt) genom att dess externa marginalkostnader överskrider rörliga skatter och avgifter. Hur står sig användning av elvägar vid en sådan jämförelse?

I detta ärende har Mattias Viklund beslutat efter föredragning av kvalificerade utredaren Björn Olsson från avdelningen för styrmedels- och omvärldsanalys (STOA). Avdelningschef Gunnar Eriksson har också medverkat i beredningen.

Mattias Viklund
Generaldirektör