

DYNAMISKE EFFEKTER AF TRANSPORTINVESTERINGER: NUVÆRENDE PRAKSIS

Ekspertmøde i Finansudvalget, 20. september 2018
v. Thomas Odgaard

INCENTIVE

Centrale spørgsmål

Hvordan opgør vi i dag gevinsterne ved investeringer i transportinfrastruktur?

Mangler vi at medregne nogle dynamiske effekter?

Hvis ja, hvad betyder det?

Opsamling

Det nuværende metodegrundlag

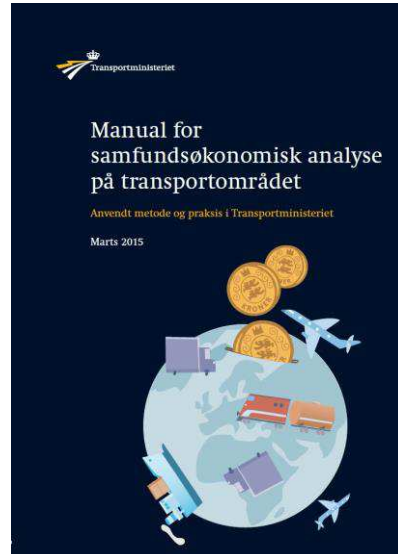
Finansministeriet

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Generel vejledning



Specifik vejledning



Beregningsmodel



Nøgletalskatalog

Værdisætning af tid		Enhed	2018	2019	2020
Enhedsomkostning tid - biler					
<i>Køretid</i>					
Bolig-arb	Markedspris	kr./time pr. person	86	88	89
Erhverv	Markedspris	kr./time pr. person	411	418	424
Andet	Markedspris	kr./time pr. person	86	88	89
<i>Forsinkelsestid</i>					
Bolig-arb	Markedspris	kr./time pr. person	129	131	133
Erhverv	Markedspris	kr./time pr. person	617	627	636
Andet	Markedspris	kr./time pr. person	129	131	133
Kørselsomkostninger		Enhed	2018	2019	2020
Kørselsomkostninger pr. km for vej (personbil, varebil, lastbil)					
<i>Faktorpris</i>					
Personbiler, ej erhverv	Faktorpris	kr./km	1,62	1,62	1,63
Personbiler, erhverv	Faktorpris	kr./km	2,14	2,14	2,15
Varebiler	Faktorpris	kr./km	1,73	1,74	1,75
Lastbiler	Faktorpris	kr./km	3,58	3,60	3,67
<i>Afgiftsandel</i>					
Personbiler, ej erhverv	Afgiftsande	kr./km	1,43	1,42	1,42
Personbiler, erhverv	Afgiftsande	kr./km	0,93	0,93	0,92
Varebiler	Afgiftsande	kr./km	0,40	0,40	0,39
Lastbiler	Afgiftsande	kr./km	1,39	1,39	1,39
<i>Markedspris</i>					
Personbiler, ej erhverv	Markedspris	kr./km	3,05	3,04	3,04
Personbiler, erhverv	Markedspris	kr./km	3,08	3,07	3,08
Varebiler	Markedspris	kr./km	2,13	2,13	2,15
Lastbiler	Markedspris	kr./km	4,97	4,99	5,06

Hvilke dynamiske effekter er med i beslutningsgrundlaget i dag?

Effekterne i samfundsøkonomiske analyser

Effekter	Nuværende brugere	Nye brugere ¹
Anlægsomkostninger		
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur		
Baneforvalter		
Offentlige operatører		
Private operatører		
Tidsgevinster, vej		
Kørselsomkostninger, vej		
Interne sundhedseffekter		
Brugerbetaling, vej		
Tidsgevinster, kollektiv transport		
Billetudgifter, kollektiv transport		
Tidsgevinst, gods		
Gener i anlægsperioden		
Eksterne effekter (klima, støj, uheld og luftforurening)		
Øvrige konsekvenser:		
Afgiftskonsekvenser		
Eksterne sundhedseffekter, cykel		
EU-tilskud		
² Arbejdsudbudsforvridning		
Arbejdsudbudsgevinst ³		
I alt nettonutidsværdi (NNV)		
Intern rente		

1

Alle analyser medregner effekterne for nye brugere.

Dynamiske effekter på arbejdsmarkedet

Arbejdsudbuddet bestemmes af nettolønnen:

Nettoløn = Bruttoløn - Indkomstskat - Transportomkostninger

2

Arbejdsudbudsforvridning^a

Effekt på offentlige finanser finansieres via bundskatten, der forvrider arbejdsudbuddet.

Forvridning = 10% af effekt.

3

Arbejdsudbudsgevinst^b

Lavere transportomkostninger (tid og penge) øger arbejdsudbuddet.

Besparelse for pendlere og erhverv virker som lempelse af bundskatten.

Gevinst = 10% af effekt.

Kilde: ^a Effekt på offentlige finanser kan i princippet være positiv. I så fald indgår arbejdsudbudsforvridningen som en gevinst.

^b Transportomkostningerne kan i princippet stige. I så fald indgår arbejdsudbudsgevinsten som en omkostning.

Mangler vi at medregne nogle dynamiske effekter?

JA

Mest væsentligt

”Agglomeration” indgår ikke

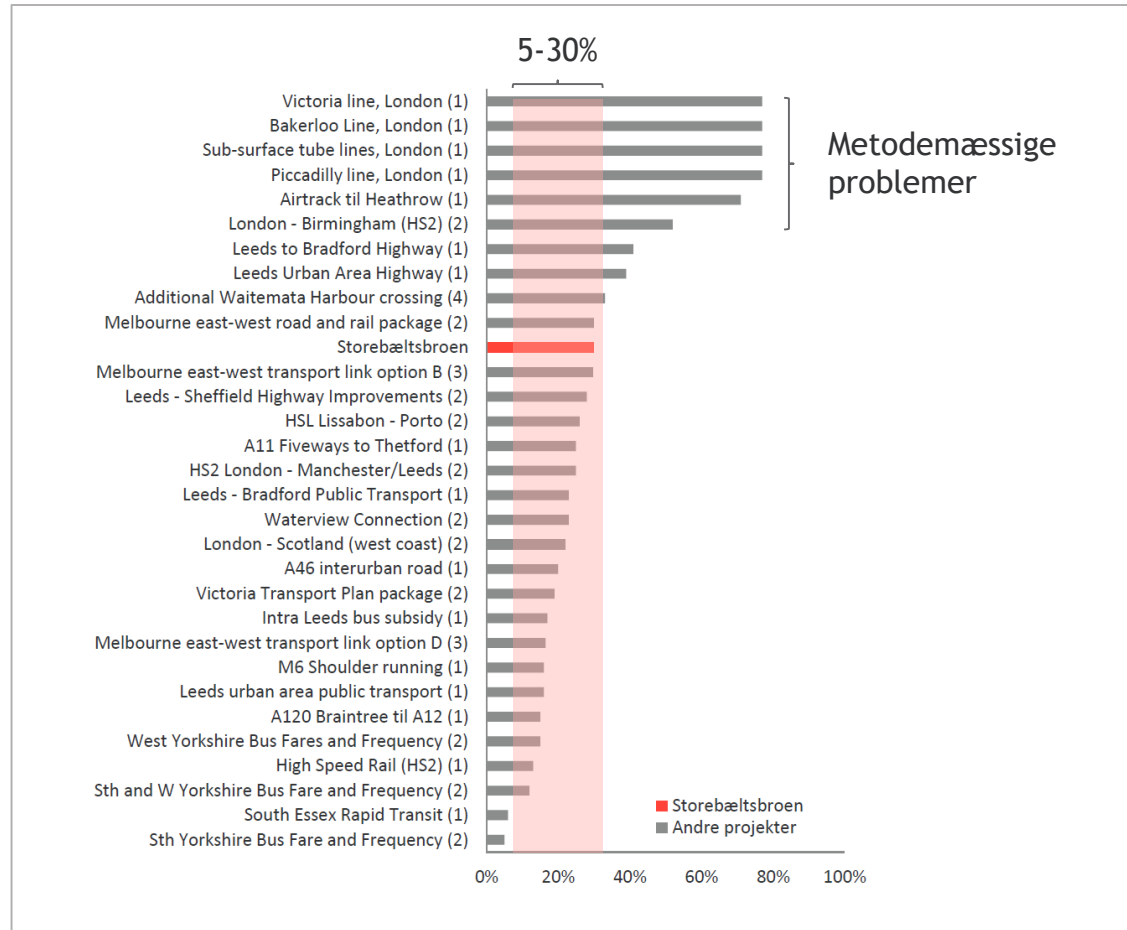
Dækker over, at produktiviteten stiger, når virksomheder og mennesker rykker tættere sammen (fx ved bedre infrastruktur) som følge af:

- Bedre match mellem virksomheders behov og arbejdskraftens evner
- Videndeling
- Specialiserede underleverandører.

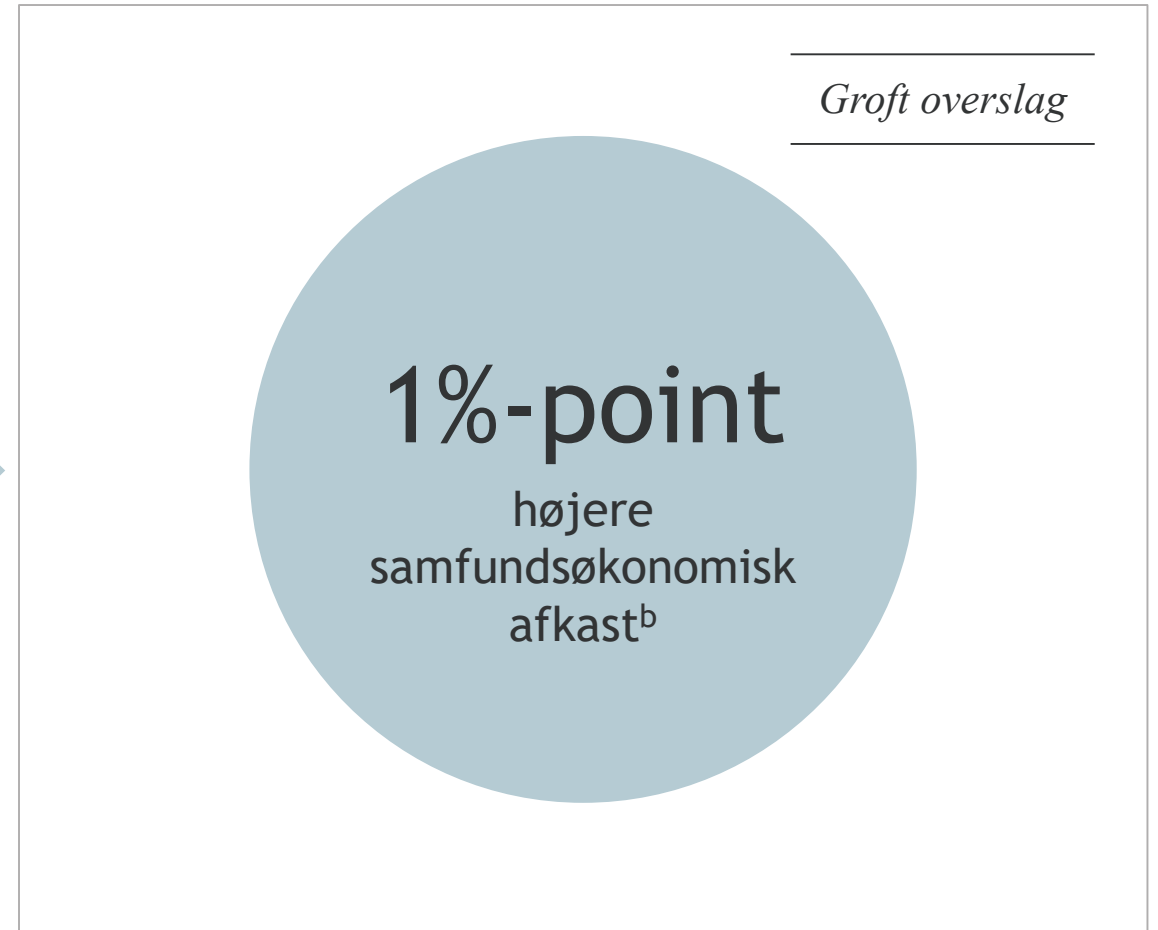
Udelades oftest helt på grund af metodemæssige udfordringer. Indgår i visse tilfælde i en sideanalyse.

Hvor meget betyder det for analyserne?

Dynamiske effekter i % af medregnede brugergevinster^a



Effekt på samfundsøkonomisk afkast af at indregne dynamiske effekter (hvis 25% højere brugergevinster)



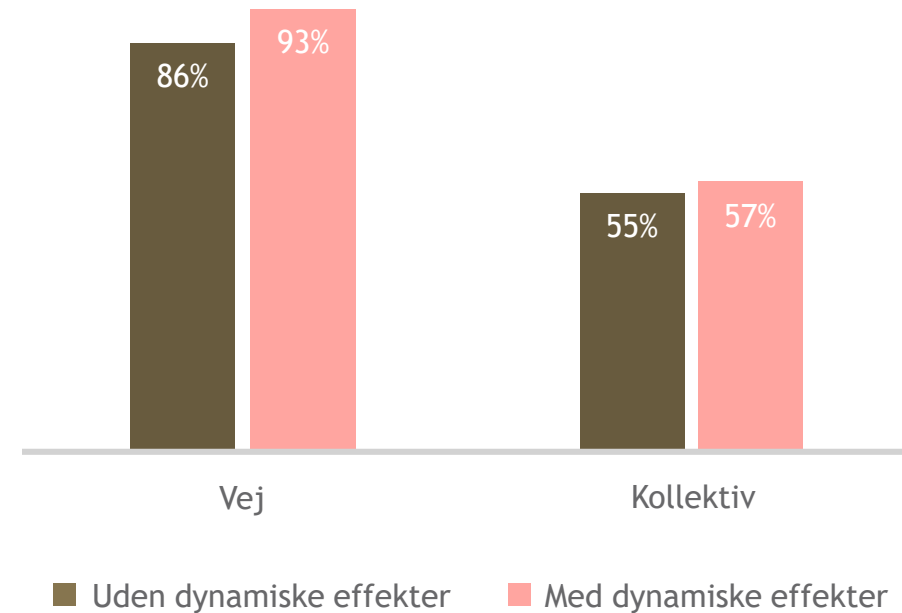
Kilde: ^a Alene til illustration. Analyser kan ikke direkte sammenlignes, da metoder og omfattede effekter varierer.

^b Baseret på følsomhedsanalyser af 25% højere brugergevinster for udvalgte infrastrukturprojekter. Formentlig et overkantskøn.

Kan de udeladte effekter ændre konklusionerne?

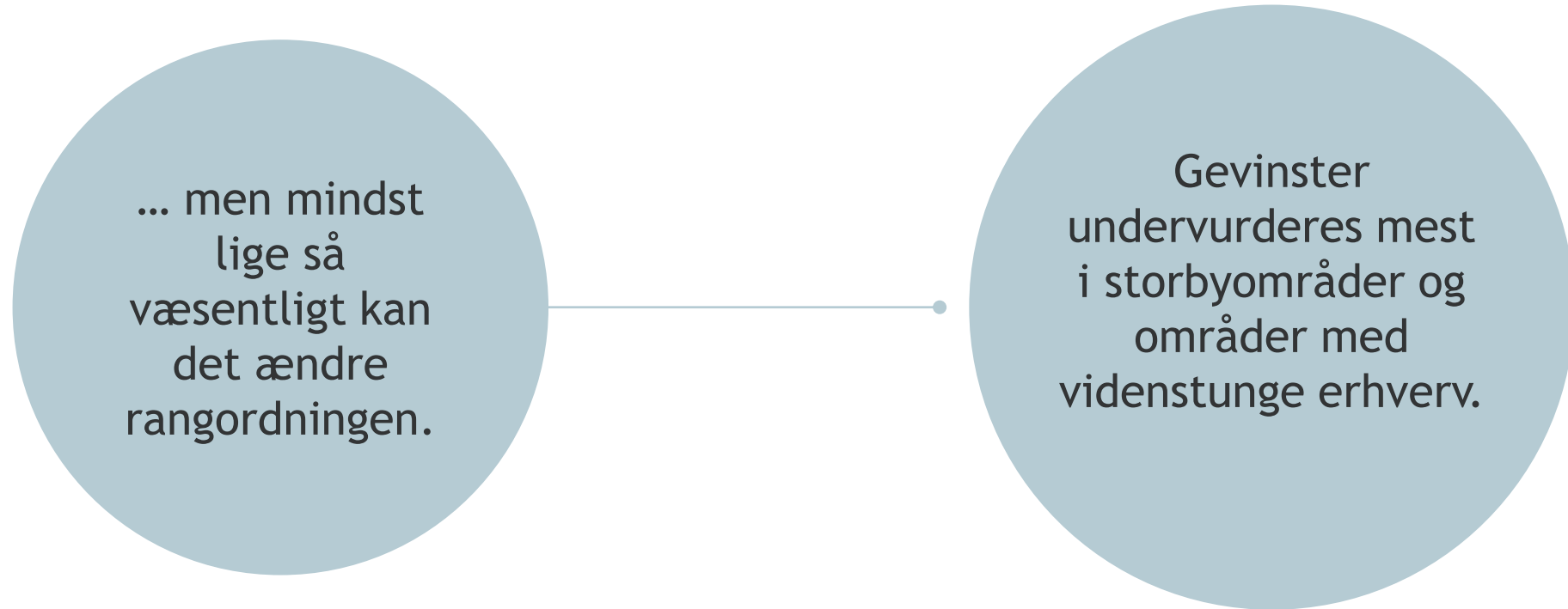
JA
i nogen
grad

Andel samfundsøkonomisk rentable projekter



Kilde: Tal for "Uden dynamiske effekter" er baseret på "Produktivitetskommission, analyserapport 5" for alle undersøgte projekter. Tal for "Med dynamiske effekter" er baseret på 1% højere samfundsøkonomisk afkast (jf. foregående slide).

Kan de udeladte effekter ændre konklusionerne? (fortsat)



Opsamling

1

Beslutningsgrundlaget omfatter i dag de effekter, der med rimelig sikkerhed kan kvantificeres.

4

Intern rangordning af projekter kan blive påvirket.

2

”Agglomeration”
(øget produktivitet) mangler.

5

Effekten er (formentlig) størst for projekter i store byer.

3

Kan i visse tilfælde ændre samlet konklusion.

Metodeudvikling
er i gang på
Københavns Universitet/DTU



INCENTIVE

Thomas Odgaard

Direktør og partner

—
T. 2916 1223

M. to@incentive.dk

Incentive

—
Holte Stationsvej 14, 1.

2840 Holte

W. incentive.dk

T. 61 333 500

M. kontakt@incentive.dk