

Svensk politik

Höghastighetståg kan bidra till tillväxt, jobb och bättre miljö, men statens finanser försämras

- ▶ Stora behov av investeringar i infrastruktur för näringsliv, jobb och miljö
- ▶ Höghastighetstågen gör det svårt att nå överskottsmålet, men kostnadsberäkningar bygger på räntor klart över dagens nivåer
- ▶ Miljözoner och vägavgift avvägning mellan kortsiktig kostnad och långsiktig vinst

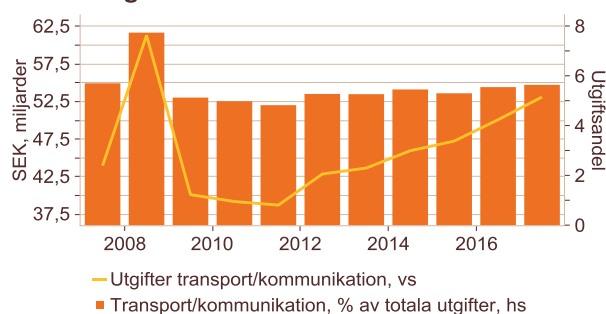
Opinionsläget inför riksdagsvalet tyder på en komplicerad regeringsbildning och ökar sannolikheten för en mer expansiv finanspolitik än vad som är brukligt efter ett valår. Vi har identifierat ekonomisk-politiska områden som debatteras mellan partierna och som är ekonomiskt och statsfinansiellt viktiga. I denna analys tar vi upp infrastruktur och miljö. Bland de utmaningar som nästkommande regering står inför ingår att stärka och förbättra infrastrukturen. Detta är viktigt för att öka flexibiliteten på bostads- och arbetsmarknaden, men också för att nå målet om ett fossilfritt samhälle år 2045. Vi belyser tre frågor; höghastighetståg, miljözoner och tidsbaserade vägavgifter.

Järnvägen är en knäckfråga då kapacitetsutnyttjandet är högt och underhållet eftersatt. Baserat på Trafikverkets scenario kommer persontrafiken och godstransporterna öka kraftigt under de kommande decennierna i spåren av en snabbt växande befolkning och en tilltagande handel. Detta ökar behoven av nyinvesteringar och underhåll av befintlig infrastruktur. Frågan är inte om investeringarna behövs utan var, och hur de ska finansieras. Våra beräkningar tyder på att investeringar i höghastighetståg kan ge en BNP-effekt med knappt 0,3 procent i genomsnitt per år fram till avslut 2040-2045. Investeringarna innebär dock en ökad statsfinansiell belastning under lång tid där vi förväntar oss en tillfällig avvikelser från överskottsmålet i takt med att de demografiska kostnaderna ökar via den åldrande befolkningen. Omfattande investeringar i höghastighetståg kan tränga undan andra samhällsviktiga investeringar och innebära påtagligt högre investeringskostnader. Givet den snabba tekniska utvecklingen finns risk för att samhällsnyttan med höghastighetstågen omkullkastas.

Detta är den fjärde analysen i en serie publikationer som publiceras löpande [här](#) inför höstens riksdagsval (se lista på sista sidan). I efterföljande analyser kommer vi bl.a. att fånga upp bostadspolitik, skatter, arbetsmarknad och demografi.

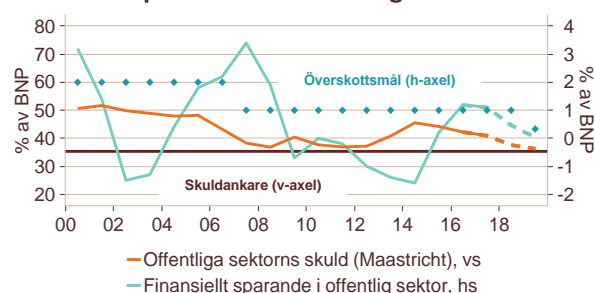
Denna rapport är producerad av Swedbank Makroanalys. Kontaktinformation finner ni på sid. 10.

Statens utgifter för infrastruktur



Källor: Swedbank Analys & Macrobond

Finansiellt sparande och offentlig skuld



Källor: Swedbank Analys & Macrobond

Valutgång väntas påverka infrastruktursatsningar

Den politiska kartan efter valet i september och vilka som sitter i Rosenbad därefter kommer att vara av betydelse inte bara för kommande mandatperiod utan även på sikt. Nästa regering står inför en hel del svåra beslut, som kommer att påverka svensk ekonomi och statsfinanserna under många år framöver. Sveriges dysfunktionella bostadsmarknad, en arbetsmarknad som är polariserad, bristen på en fungerande integrationspolitik och en eftersatt infrastruktur är några sårbarheter som dolts bakom höga tillväxtsiffror och starka statsfinanser. I denna analys fokuserar vi på infrastruktur, mer specifikt investeringar i höghastighetståg, och effekterna på ekonomisk tillväxt.

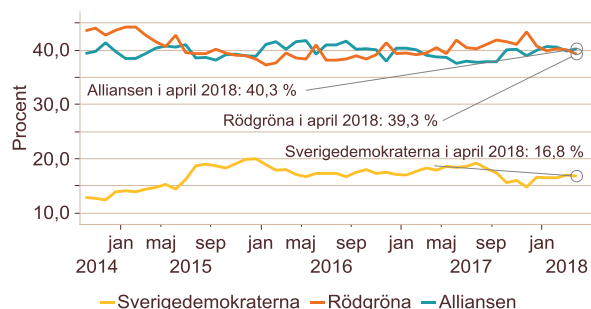
Jämnt opinionsläge bäddar för en komplicerad och kostsam regeringsbildning

Opinionsläget inför riksdagsvalet den 9 september är påfallande jämnt och stabilt. De rödgröna och Alliansen ligger sida vid sida i valrörelsens inledande skede med ca 40 procent vardera i väljarstöd och har i princip gjort så under hela mandatperioden. Även Sverigedemokraterna ligger numera relativt stabilt i opinionen. Mätningarna varierar marginellt beträffande vilket block som för tillfället har övertag men med endast omkring 40 procent i stöd är det långt till egen majoritet. Det jämna politiska läget och det faktum att flera småpartier har uppförts bakom i opinionen gör att fokus har riktats mot huruvida de klarar riksdagsspärren på fyra procent.

Tre partier ligger i farozonen; Kristdemokraterna, Miljöpartiet och Liberalerna. Vanligtvis brukar småpartierna kunna ro upp sig under valrörelsen när de får mer exponering i massmedia. Om ett eller flera av dessa trots allt hamnar under spärren kommer det att påverka vilket block som får övertag. Det kan, inte minst, ha betydelse för frågan om vilken statsministerkandidat som först får frågan att bilda en regering av talmannen.

Ett jämnt valresultat bäddar för, med svenska mått mätt, en osedvanligt komplicerad och utdragen regeringsbildning. Blir regeringsbildningen komplicerad är det sannolikt att finanspolitiken under nästa mandatperiod blir relativt mer expansiv än traditionellt efter ett riksdagsvalsår. Det kan i så fall komma att påverka statsfinansernas utveckling, vilket i sin tur kan få effekt på hur man exempelvis finansierar en investering i höghastighetståg.

Svensk väljaropinion: Blocken 9/2014 - 4/2018



Källor: SCB:s PSU, Novus Svensk väljaropinion, Kantar Sifo Svensk väljaropinion, Swedbank Analys & Macrobond

Hur ställer sig partierna till höghastighetståg?

Parti	Hur ställer sig partiet i frågan?
Moderaterna	Skeptiskt
Kristdemokraterna	Positivt
Liberalerna	Skeptiskt
Centerpartiet	Positivt
Socialdemokraterna	Ja
Miljöpartiet	Ja
Vänsterpartiet	Positivt
Sverigedemokraterna	Nej

Källor: 2018 års ekonomiska vårproposition, Kristdemokraternas vårmotion 2018, Centerpartiets vårmotion 2018, liberalerna.se 2018, moderaterna.se 2018, SvD 17 april 2018, SvD 4 mars 2018

Höghastighetsjärnvägens vara eller icke-vara

Att förbättra och stärka infrastrukturen råder det stor politisk enighet om. Däremot är det delade meningar om investeringar i höghastighetståg, mer specifikt huruvida det verkligen är samhällsekonomiskt lönsamt och miljöeffektivt. Behovet av infrastruktursatsningar är utbrett. Detta visas inte minst av det höga kapacitetsutnyttjandet och det undermåliga underhållet av befintlig infrastruktur vilket innebär en risk för stigande samhällsekonomiska kostnader och försämrade konkurrenskraft. Scenarier för de närmaste decennierna visar entydigt på stigande transportvolymerna i spåren av en växande befolkning och ökad handel. En bristfällig infrastruktur försvårar möjligheterna för växande arbetsmarknadsregioner, men även för att kunna nå miljömålet om ett fossilfritt samhälle år 2045.

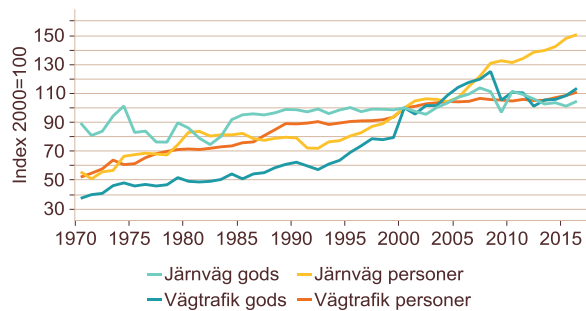
Investeringar i höghastighetståg med drygt 200 mdkr under en 20-års period skulle ha en tillväxthöjande effekt både via ökade investeringar och högre sysselsättning. Förutom en utbyggd järnvägskapacitet skulle det även kunna generera större arbetsmarknadsregioner och en ökad arbetspendling, vilket höjer den potentiella tillväxten för ekonomin.

Baksidan av myntet är en ökad statsfinansiell belastning under lång tid samtidigt som de demografiska utmaningarna stiger i form av en åldrande befolkning, vilket i sin tur dämpar potentiell tillväxt. Det finns också en risk att andra infrastrukturinvesteringar trängs undan, t.ex. en utbyggd regionaltrafik. Även miljövinster är osäkra, inte minst under byggprocessen, med risk för att miljövinster från snabbtågen dröjer till först efter 2040-2045. Den snabba tekniska utvecklingen med nya energisystem, nya drivmedel, nya elektroniska lösningar och eventuellt en elektrifiering av vägnätet kan också omkullkasta samhällsnyttan med omfattande investeringar i höghastighetståg.

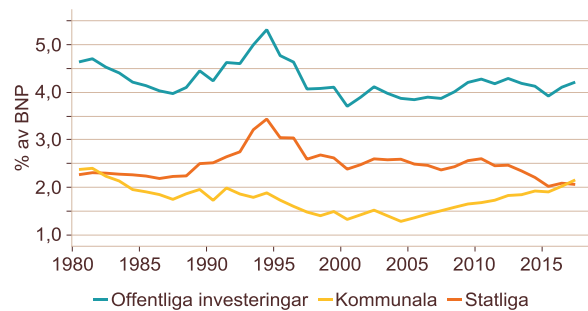
Regeringens kostnadstak för höghastighetståg motsvarande 205 mdkr fram till 2040-2045, då järnvägen ska stå klar, innebär årliga investeringskostnader på drygt 10 mdkr. Det motsvarar drygt 1 procent av statens årliga totala utgifter. Mot bakgrund av detta förefaller investeringskostnaden för höghastighetståg i sig överkomlig för de offentliga finanserna. Risken finns dock att kostnaden kan bli väsentligt högre än vad Trafikverket eller regeringen räknar med, vilket skulle få större implikationer på de offentliga finanserna. Noggranna analyser bör därför genomföras för att utreda hur investeringarna kan göras så kostnads- och miljöeffektiva som möjligt.

Hög belastning på infrastrukturen och mer transporter är att vänta

Transportvolymerna av personer och gods på bil- och järnväg har trendmässigt stigit sedan 1970-talet. Persontrafiken på järnväg har framförallt ökat efter år 2000 i samband med den ökade pendlingen men utgör alltjämt en liten andel jämfört med vägtrafiken. Godstrafiken på väg, som steg kraftigt fram till finanskrisen, har återigen vänt upp efter en tidigare nedgång. Även godstrafiken på järnväg har stigit men uppvisar en svagare utveckling än vägtransporterna eftersom godstrafiken på järnvägen konkurrerar med den ökade persontrafiken. Föga förvånade visar Trafikverket på ett högt kapacitetsutnyttjande på järnvägen, i synnerhet i storstadsregionerna samt på delar av Västra och Södra stambanan. Trafikverkets scenario ger vid handen att såväl persontrafiken som godstransporterna kommer att öka kraftigt under de kommande decennierna i spåren av en snabbt växande befolkning och en tilltagande handel. Detta ökar behoven av nyinvesteringar och underhåll av befintlig infrastruktur. I Trafikverkets scenarier beräknas de totala persontransporterna öka med 32 procent fram till 2060 eller drygt 1 procent per år, medan inrikes godstrafik årligen väntas växa med 2-2,5 procent fram till 2040.

Högre transportvolym ökar krav på infrastruktur

Källor: Trafikverket, Swedbank Analys & Macrobond

Statliga & kommunala investeringar, % av BNP

Källor: Swedbank Analys & Macrobond

De offentliga investeringarna som andel av BNP toppade i mitten av 1990-talet för att sedermera sjunka fram till 1999/2000. Därefter har trenden pekats svagt uppåt och 2017 utgjorde offentliga investeringar 4,2 procent av BNP. De statliga investeringarnas andel av BNP har efter 2000 legat kring 2,5 procent av BNP fram till 2010; därefter har andelen sjunkit och i följande år var den 2 procent av BNP. De kommunala investeringarna har däremot uppvisat en stigande trend under motsvarande period och är nu för första gången sedan 1980-talet större än de statliga investeringarna.

Hastighet och tidsaspekt på byggprojektet påverkar kostnaden

De politiska diskussionerna kring höghastighetståg har aktualiserats. I maj 2016 presenterades Trafikverkets nationella plan för transportsystemet för 2018-2029. I planen ska satsningar på infrastrukturen göras med totalt 622 mdkr, av vilka 335 mdkr är till utveckling av hela transportsystemet. Av 334 mdkr avses 230 mdkr läggas på nya järnvägsinvesteringar i form av nya stambanor för s.k. höghastighetståg. Det bör dock noteras att den slutgiltiga prislappen, högre eller lägre, för de nya höghastighetstågen ännu är osäker och bl.a. kommer att bero på:

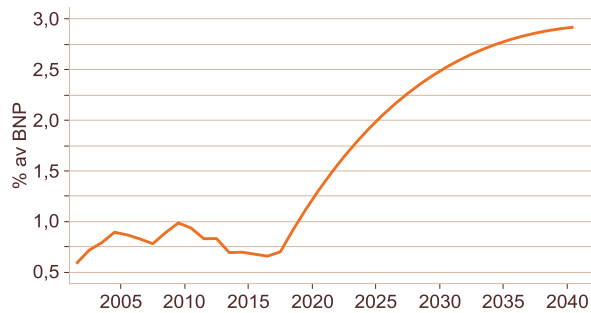
- Utformning av tågsträckan
- Hastighet (250 km/h vs. 320 km/h)
- Byggtid (70-80 år enligt Trafikverket som bygger på årliga infrastrukturanslag och inga lån vs. regeringens mål om en byggtid på dryga 20 år finansierat med lån)
- Mätmetod (inklusive antagande om räntekostnader och avskrivningstider)

Vad innebär investeringsatsningar i denna omfattning för svensk tillväxt?

Investeringar om 230 mdkr för nya stambanor motsvarar 5 procent av 2017 års BNP i löpande priser. Med en antagen byggperiod på 20 år skulle BNP-effekten bli knappt 0,3 procent per år. Konjunkturinstitutet räknar med en motsvarande BNP-effekt i synnerhet under inledningen av järnvägsprojektet då investeringarna är som störst.

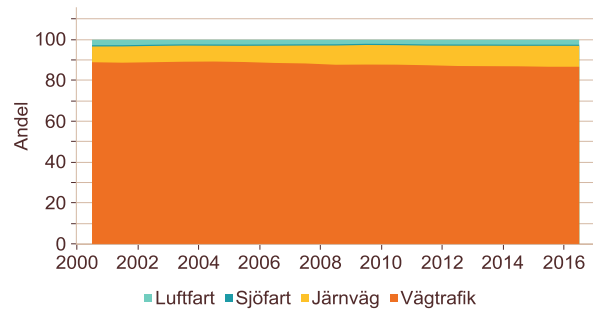
Effekterna på de totala bruttoinvesteringarna skulle motsvara en ökning med drygt 1 procent per år. De statliga investeringarna, där vägar och järnvägar väger drygt en tredjedel, skulle påtagligt öka efter att ha sjunkit i relation till BNP sedan 2010 efter att Botniabanan färdigställdes. Med investeringar i nya stambanor för höghastighetståg på 10-15 mdkr per år skulle de statliga järnvägsinvesteringarnas andel av BNP stiga från 0,7 procent år 2017 till 3 procent om 20 år under antagandet av en årlig nominell BNP-tillväxt på 3,5 procent.

Järnvägsinvesteringar, % av BNP



Källor: Swedbank Analys & Macrobond

Persontransporter per trafikslag, andelar



Källor: Trafikverket, Swedbank Analys & Macrobond

Förutom ökade statliga investeringar beräknas bostadsbyggandet öka. Ett flertal kommuner längs den tilltänkta bansträckningen har uppboundit sig att bygga bostäder i samband med byggandet av de nya stambanorna. I Sverigeförhandlingen planerar kommunerna att färdigställa 193 000 bostäder fram till år 2035, motsvarande 10 000 bostäder per år. Städer och regioner som får förbättrad tillgänglighet med höghastighetståg får med dessa förutsättningar en bättre möjlighet till ökad regional tillväxt och utveckling mot en kunskapsbaserad ekonomi med större branschbredd. Med höghastighetståg ska regionförstoringen underlättas. De nya stambanorna ska också öka godskapaciteten på järnvägen.

Sammantaget bedömer vi att ytterligare infrastruktursatsningar, ex. i form av höghastighetsjärnväg, skulle bidra positivt till ekonomisk tillväxt på sikt och bidra till en breddning av arbetsmarknadsregionerna. Därmed skulle det underlätta matchningen på arbetsmarknaden (arbetstagare och arbetsgivare behöver inte bo på samma ort), bidra positivt till integrationen och minska bostadsbristen. En utbyggd järnvägskapacitet skulle också kunna möta den växande trafikvolymen och förbättra de ekonomiska villkoren för näringslivet.

Både Trafikverket och Konjunkturinstitutets beräkningar tyder på att investeringar i höghastighetståg inte är samhällsekonomiskt lönsamma. En del av kritiken rör framtida teknikutveckling, som kan vara billigare och minst lika miljövänliga. Dessutom utgår Konjunkturinstitutet från att staten kan behöva subventionera tågresorna under lång tid. Slutligen finns det en risk för att andra infrastrukturinvesteringar trängs undan, t.ex. en utbyggd regionaltrafik, vilka troligtvis skulle kunna ge större samhällsekonomiska vinster och vara billigare.

Höghastighetståg lär kräva bred finansieringslösning

I Sverigeförhandlingens slutrapport rekommenderas regeringen att inte hålla sig till huvudregeln där höghastighetståg/järnvägen ska finansieras genom infrastrukturanlag från statsbudgeten – något som Konjunkturinstitutet kritiserat men som Trafikverket ser som rimligt.

Sverigeförhandlingens slutrapport rekommenderar att höghastighetsjärnvägen finansieras via:

- Eget anslag via lån i Riksgälden (uppskattningsvis 90-95 procent av totalkostnaden, d.v.s. 207-220 mdkr vid investeringar på de 230 mdkr som Trafikverket föreslog alternativt 185-195 mdkr vid investeringar i linje med regeringens kostnadstak på 205 mdkr)
- Kommunal medfinansiering (avtal redan slutna för merparten av kommunerna och summan uppgår till 1,2 mdkr)
- Till viss del banavgifter, men även skatt på stationsbyggnader, stegvist stigande skatter, infrastrukturskatt, planvinst samt värdestegringsersättning. (Dessa framtida intäkter har, enligt Konjunkturinstitutets beräkningar, en potential att finansiera 5-10 procent av totalkostnaden).

Lånefinansiering via Riksgälden – grönt eller konventionellt?

Beträffande den statliga upplåningen via Riksgäldskontoret lyfter Sverigeförhandlingen fram att Riksgälden bör utvärdera möjligheten att ge ut gröna obligationer, även om endast en del av upplåningen skulle ske via den kanalen.

Kortsiktigt står Riksgälden inför ett dilemma; prioritera att öka marknaden för gröna obligationer eller marknadsvård av nuvarande minskade marknaden av statsobligationer. Svensk statskuld är låg och emissionsvolymerna har minskat. Det är därför av stor vikt att Riksgälden prioriterar en bra marknadsvård och snarare emitterar konventionella statsobligationer än gröna obligationer. I spåren av en fortsatt relativt begränsad grön marknad i förhållande till den konventionella så tillkommer eventuellt kostnader för underhåll och marknadsvård. Volymen av årlig total emission av gröna obligationer har ökat på senare år men utgör alltså endast en mindre del av totalt årlig emitterad obligationsvolym (SOU 2017:115). Dels kan små volymer som på relativbasis är mer illikvida bidra till högre kostnader, dels kan försäljningsförfarande där ev. samtliga penningmarknadsaktörer inte deltar vara ett dyrare alternativ för staten än alternativet med konventionella obligationer. Vi vet att lån via konventionella statsobligationer i nuläget är förmånligt eftersom statens riskpremie, och därmed den totala räntekompensationen, är låg.

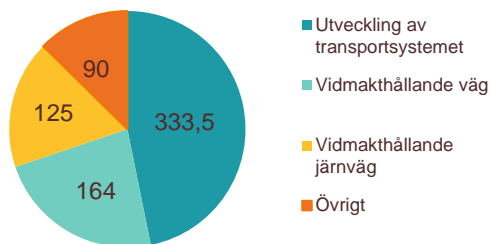
Remissvaret från Riksgälden, som kom den 27 april, bekräftar bilden av att finansiering via gröna obligationer inte verkar vara aktuellt i dagsläget då den s.k. vanliga obligationsmarknadens likviditet bör prioriteras i första hand. Detta gäller i synnerhet i dagsläget då statens upplåningsbehov är mycket begränsat med mindre emissioner av statsobligationer som följd. Det skulle inte heller vara förenligt med en effektiv förvaltning av statsskulden om en ny obligationstyp skulle introduceras i detta läge.

På längre sikt kan dock gröna obligationer bli ett mer attraktivt upplåningsalternativ. Utvecklas den gröna marknaden på ett positivt och effektivt sätt, med utökad emittentbas och stabil efterfrågan kan en eventuell finansiering via gröna obligationer vara ett alternativ på några års sikt.

För att emittera gröna obligationer skulle riksdagen eller regeringen behöva besluta om att öronmärka pengarna till ett specifikt (grönt) ändamål. Finansdepartementet har nyligen remitterat "[Betänkandet om Utredningen om gröna obligationer: Att främja gröna obligationer](#)" och remisstiden avslutades 30 april. Remissvaren ska nu beaktas innan ställning tas i frågan. Notera att befintlig budgetlag inte tillåter öronmärkning av pengar. Statens ev. gröna deltagande lär färgas av vem som styr landet då det är först efter valet som regeringen bestämmer riktlinjerna för Riksgäldens förvaltning och finansiering av statsskulden.

Lånen ska återbetalas via anslag, d.v.s. de framtida intäkterna. Baserat på diverse antaganden om låneränta, en palett av finansieringsalternativ och olika avbetalningsplaner så uppskattas den genomsnittliga årliga finansieringskostnaden för staten till ca 8,5 mdkr för åren 2020-2055 eller ca 7,4 mdkr för åren 2020-2065. Frågan är dock om antagandena kring ränteutveckling och lånens amortering - i vilken takt och om detta överhuvudtaget ska ske - är rimliga. Dagens räntenivåer är långt ifrån de som Sverigeförhandlingen antagit (d.v.s. som lägst 1,85 procent för 2018 och upp till 4,2 procent för åren 2025-2029 samt för åren därefter). Försiktighet i antaganden är dock rimligt givet att osäkerheten så långt in i framtiden är mycket stor. Vi pratar här om ränteantaganden som ligger 5-50 år in i framtiden. Dessutom är det rimligt att anta att BNP under byggåren kommer att fortsätta att växa i en takt som gör att det trots allt inte är kritiskt att amortera av lånen även om de statliga utgifterna stiger med 230 mdkr under samma tidsperiod.

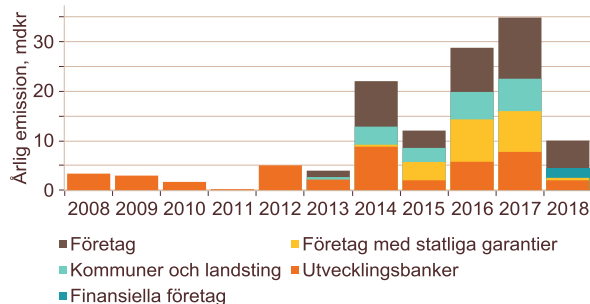
Nationell plan för infrastruktur 2018-2020, mdkr



Anm.: Övrigt avser trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika typer av medfinansiering. Utveckling avser pågående investeringar.

Källor: Trafikverket & Swedbank Analys

Gröna obligationer emitterade i SEK, mdkr



Källor: Climate Bonds Initiative, Swedbank Analys & Macrobond

Oavsett hur höghastighetsjärnvägen finansieras så lär den påverka statsbudgeten

Infrastruktursatsningen ska ta hänsyn till det finanspolitiska regelverket som omfattar det nyligen sänkta överskottsmålet, skuldankaret, utgiftstaket och det kommunala balanskravet. Dessutom behöver Sverige leva upp till EU:s stabilitets- och tillväxtpakts regelverk för de offentliga finanserna. Beräkningar från i fjol i Sverigeförhandlingarnas slutrapport visar ex. att Maastrichtskulden skulle uppgå till ca 47 procent om hela beloppet lånas upp vid ett och samma tillfälle. Detta kan jämföras med en Maastrichtsskuld på 40,9 procent av BNP 2017 och ett skuldankare (optimal nivå) på 35 procent av BNP.

Enligt infrastrukturministern är utgångspunkten att satsningen ska rymmas inom det statsfinansiella ramverket. Sverigeförhandlingen menar å andra sidan att det, även med lånefinansiering, kommer att bli svårare att uppfylla ramverket. Vidare så poängterar Konjunkturinstitutet att det offentligfinansiella sparandet kommer att försvagas framöver även om lånefinansiering används, om inte statens intäkter ökar i motsvarande grad vilket enligt oss inte är troligt.

Vi är av uppfattningen att nettoeffekten av en investering i höghastighetståg skulle försvaga de offentliga finanserna under projektåren, inte minst då de ökade infrastrukturutgifterna sammanfaller med kraftigt stigande demografiska kostnader. Detta väntas gälla även när överskottsmålet sänks 2019 till 0,33 procent av BNP i genomsnitt över en konjunkturcykel.

För att inte "dränera ladorna" och misslyckas med att möta det statsfinansiella ramverket kan det krävas ett tillfälligt undantag från det nya överskottsmålet under de år som investeringarna är som störst. I grunden har dock Finansdepartementet varit negativa till ett avsteg, men man har ändå varit mindre negativ än till andra alternativ. Om så blir fallet bör dessa år då det offentlig-finansiella sparandet hamnar under målet på 0,33 procent av BNP följas upp av en tid med offentligt finansiellt sparande över motsvarande nivå. Det kan dock bli politiskt svårt att återgå till målnivåerna efter att man gjort ett temporärt avsteg från riktlinjerna. Dessutom bör man, innan ett beslut om ett temporärt avsteg tas, fundera kring vad som händer med trovärdigheten för överskottsmålet. Det kommer också att vara viktigt att betona att åtgärden är av engångskaraktär och att målnivån inte "kontinuerligt" sänks, samt att kopplingen till infrastrukturen tydligt klargörs för samtliga partier, så att avsteget inte kan tas i bruk för andra politikområden.

Miljözoner och vägavgifter – avvägning mellan kortsiktiga kostnader och långsiktiga vinster

Enligt en DN/Ipsos-undersökning från i början av mars så ligger miljöfrågor ungefär i mitten av 10 alternativ om vad som i dagsläget anses vara den viktigaste samhälls- respektive politiska frågan. Infrastruktur är närbesläktat med miljö- och klimatfrågorfrågor, och även Sveriges klimatåtagande enligt Parisavtalet, vilket kan påskynda eller tvinga fram en omställning av befintligt transportsystem. På temat "miljö, klimat och hållbarhet" har ytterligare två politiska förslag diskuterats som har nära koppling till infrastruktur: miljözoner och tidsbaserade vägavgifter. Vi anser att förslagen kortsiktigt bidrar till ytterligare kostnader för både hushåll och företag. Däremot kan förslagen påskynda omställningen mot miljö- och klimatvänligare transportalternativ och bidra till målet om ett framtida fossilfritt transportsystem. Detta kan på sikt bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle och minska sjukvårdskostnaderna tack vare en förbättrad hälsa. I sitt remissvar ställer sig Karolinska Institutet positiva till miljözoner dels ur ett luftföroreningsperspektiv, dels ur ett bullerperspektiv då buller kan ge såväl högt blodtryck som ökad risk för hjärtinfarkt. Minskad ohälsa skulle kunna ge stora samhällsekonomiska vinster i form av färre sjukskrivningar och fler arbetade timmar. Detta ger bättre ekonomiska förutsättningar för både stat och kommun.

Miljözoner – kommuner får möjlighet att införa miljözoner från 1 januari 2020

I februari 2018 lämnade infrastrukturminister Tomas Eneroth och miljöminister Karolina Skog besked om regeringens beslut avseende utformningen av miljözoner. Dessa är tänkta att kunna införas av kommuner från den 1 januari 2020. De kommer att delas in i tre olika zoner med olika typer av fordon i respektive zon. Se tabell nedan för mer specifik information.

Tillåtna fordon i olika typer av miljözoner

Miljözoner	Lätta fordon (personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar upp till 3,5 ton)	Tunga fordon
Klass 1		Som i dagens miljözoner
Klass 2	<p>Från 1 januari 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bilar med kompressions-tänd motor (diesel, elhybrid, laddhybrid) i Euro 5 eller bättre • bilar med gnisttänd motor (bensin, elhybrid, laddhybrid, fordonsgas, E85) i Euro 5, eller bättre • Elbilar • Bränslecells-bilar <p>Från 1 juli 2022:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bilar med kompressions-tänd motor (diesel, elhybrid, laddhybrid) i Euro 6 • bilar med gnisttänd motor (bensin, elhybrid, laddhybrid, fordonsgas, E85) i Euro 5, eller bättre • Elbilar • Bränslecells-bilar 	Klass 2 omfattar ej tunga fordon
Klass 3	<ul style="list-style-type: none"> • Elbilar • Bränslecells-bilar • Bilar som kan drivas med fordonsgas i Euro 6 	<ul style="list-style-type: none"> • Elfordon • Bränslecellsfordon • Laddhybrider i Euro 6 • Fordon som kan drivas med fordonsgas i Euro 6

Källa: Regeringen.se 21 maj 2018

I dagsläget är det mest sannolikt att klimatzoner införs i de mest befolknings- och biltäta kommunerna som exempelvis Stockholm, Göteborg och Malmö. Det är inte osannolikt att ett ytterligare antal kommuner kan införa miljözoner. Uttalanden från partier som i sig är positivt inställda till miljözoner betonar att det inte är

frågan om ett totalförbud för vissa typer av fordon, utan att det mer handlar om att omdirigera trafiken till andra vägar där föroreningarna är mindre. En viktig anledning till förslaget är att luftföroreningar orsakar olika former av cancer där den absolut dominerande källan till ökade kväveoxider i stadsmiljön är biltrafiken.

Förslaget om miljözoner kommer så vitt vi kan se inte att få någon större påverkan på statsbudgeten i form av ökade kostnader eller ökade intäkter. Inte heller bör det påverka riksdagspolitiken i övrigt i och med att ansvaret kommer att ligga på respektive kommun att införa miljözonerna eller inte. Däremot kan man tänka sig att det kommer att leda till ökade kostnader för både hushåll och näringsliv. Hur stor denna påverkan blir är avhängig dels av hur zonerna utformas i respektive kommun, dels av hur hushållen och företagen förändrar sitt beteende som svar på miljözonerna.

En rapport från Transportstyrelsen från januari 2017 visar möjliga konsekvenser för boende samt pendlare inom de olika zonerna, zon 1-3, ifall miljözoner införs i Stockholms kommun år 2020. Enligt deras beräkningar skulle kostnaderna för boende och pendlare uppgå till ca 9,5 mdkr för att fullt ut anpassa sig till de nya förutsättningarna. Detta motsvarar drygt 0,2 procent av svensk BNP. Sett till företagen har inte Transportstyrelsen, och inte heller någon annan aktör vad vi sett, gjort någon kostnadskalkyl. Däremot konstaterar myndigheten i sin rapport att kostnaden, framförallt för företag inom transportsektorn, kommer att öka. Det kan även exempelvis gälla företag som städfirmor, budfirmor, värdetransporter och hantverkare m.fl. som har ett stort behov av tidseffektiva transporter inom städerna för att bedriva sin verksamhet. Slutligen har också Stockholms kommun gjort uppskattningar av vad miljözoner kan tänkas kosta för kommunen. Kommunens fordonspark är redan i dag i stort sett fullt ut miljöanpassad. I detta sammanhang så kommer deras kostnader att vara i stort sett försumbar. Kostnaden beräknas till ca 30 mnkr, enligt Transportstyrelsens beräkningar.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att införandet av miljözoner medför ökade kostnader för hushåll och företag. Detta kan leda till att hushållens konsumtionstillväxt dämpas, om än marginellt, samtidigt som företagen kan tänkas höja sina priser på grund av ökande kostnader. Följden kan bli att den regionala tillväxten blir något lägre samtidigt som vi kan se ett stigande underliggande pristryck.

Regeringen föreslår en ersättning för dagens tidsbaserade vägavgift

Regeringen har aviserat att man vill skapa en bättre ordning och reda i åkeribranschen. Dessutom så har Finansdepartementet remitterat en promemoria om en s.k. vägslitageskatt som är tänkt att ersätta den nuvarande vägavgiften som är tidsbaserad. Den nya skatten är tänkt att vara avståndsbaserad och skall tas ut av tung lastbilstrafik som har en totalvikt på över 3,5 ton till skillnad mot dagens avgift som tas ut på lastbilar som har en totalvikt på minst 12 ton.

Denna nya skatt förslås omfatta ett betydligt mindre vägnät samt vara differentierad mellan landsbygd och tätort. De vägkategorier som är tänkta att beskattas är europavägar, övriga riksvägar och primära länsvägar. Tanken är att konkurrensvillkoren mellan svenska och utländska åkare ska likställas gällande beskattning, samtidigt som utsläppen skall reduceras från transportererna. Det finns även ett tydligt inslag av regionalpolitiska intressen. Förhoppningen är också att de totala transportererna som idag sker på våra vägar skall minska och överföras till bättre miljöanpassade alternativ, såsom järnväg.

Enligt en analys från PwC på uppdrag av Svenskt Näringsliv så inbringar den nuvarande tidbaserade vägavgiften, enligt det s.k. Eurovinjettdirektivet, i dagsläget ca 800 mnkr per år, och fördelas så att det från svenska lastbilar inkommer ca 600 mnkr och det från utländska lastbilar inkommer ca 200 mnkr. Tanken är att denna differens skall jämnas ut i och med att nuvarande avgift föreslås och ersättas av en vägslitageskatt som därmed kan ge en mer jämlik konkurrens. Det finns i dagsläget inga prognoser på vad detta kan tänkas innebära avseende storlek på intäkterna för staten, då skattesatsen inte slagits fast ännu. Det mesta talar dock för att kostnaderna för både de svenska och utländska åkeribolagen kommer att öka med den nya skatten och därmed även innebära ökade intäkter till staten. Samtidigt kan det tänkas att åkeribolagen kan komma att behöva höja sina priser för att kompensera sig för de ökade kostnaderna.

Sammantaget bör ett eventuellt införande av en vägslitageskatt ge ökade intäkter för staten, ökade kostnader för åkeribranschen samt högre transportpriser inom Sverige. Samtidigt tror vi att konkurrensen mellan inhemska och utländska åkeriföretag blir mer jämlik om förslaget genomförs.

Hur ställer sig partierna till miljözoner & vägslitageskatt?

En aspekt att ta med i beräkningarna är att partierna skiljer sig åt i sin syn på hur man ser på miljözoner på riksdags- respektive kommunnivå. När det gäller riksdagspartierna så verkar det som att C och L är positivt inställda till regeringens förslag, KD och M ställer sig däremot visserligen positiva till miljözoner i sak, men tycker att regeringen går för snabbt fram vilket kan få stora konsekvenser för hushållen på kort tid. SD förefaller negativt inställda till regeringens förslag och anser att dessa zoner inte behövs i dagsläget. De föredrar istället tillfälliga regleringar när specifika behov uppstår.

Politisk oenighet i frågan om miljözoner på riksdagsnivå

Partiernas ställningstagande till miljözonerna och vägslitageskatten på riksdagsnivå

Hur ställer sig partiet i frågan?	V	MP	S	C	L	KD	M	SD
Miljözonerna	-	Ja	Ja	Ja	Ja	Kritiskt	Kritiskt	Nej
Vägslitageskatten	-	Ja	-	Kritiskt	-	-	Kritiskt	Nej

Källor: 2018 års ekonomiska vårproposition, miljöpartiet.se 2018, Centerpartiets vårmotion 2018, DN 2018, Liberalernas ekonomiska vårmotion 2018, DI 17 april 2018, moderaterna.se 2018, Riksdagens snabbprotokoll 2017/18:100

Betydligt svårare att få någon klarhet i var partierna står på kommunnivå

Partiernas ställningstagande till miljözonerna på kommunnivå i ett urval av större kommuner

Kommun	V	MP	S	C	L	KD	M	SD
Stockholm	-	Ja	Avvakta utredning	Ja	Eventuellt på längre sikt	Nej	Eventuellt på längre sikt	Nej
Göteborg	Ja	Ja	Nej	-	Ja	-	Nej	-
Malmö	Ja	Ja	Inte aktuellt	-	Nej	-	Nej	Nej

Anm.: I Uppsala kommun kan miljözoner bli aktuella enligt en undersökning från Dagens Nyheter (15 maj 2018) även om de anger att politikerna inte tagit ställning. Linköpings kommun anger i samma undersökning att det är oklart om miljözoner kan bli aktuella och att en utredning krävs. Norrköpings och Örebro kommuner svarar nej på undersökningens fråga ifall miljözoner kan bli aktuella som det ser ut nu.

Källor: SvD 13 april 2018, SvD 23 mars 2018, DI 6 april 2018, Aftonbladet december 2017, vmalmo.se 2018, Expressen mars 2018, SVT augusti 2017, Tekniska nämnden remiss 2017.

Analytiker:

Jörgen Kennemar, jorgen.kennemar@swedbank.se, +46 (0)8 700 98 04
 Martin Bolander, martin.bolander@swedbank.se, +46 (0)8 700 92 99
 Alexandra Igel, alexandra.igel@swedbank.se, +46 (0)8 700 93 03
 Knut Hallberg, knut.hallberg@swedbank.se, +46 (0)8 700 93 17
 Cathrine Danin, cathrine.danin@swedbank.se, +46 (0)8 700 92 97

Appendix

Våra analyser inför valet (ett axplock):

[No major surprise in the spring budget bill \(16 april, 2018\)](#)

[VåPen blir startskottet för valet i september \(13 april, 2018\)](#)

[Vårbudgeten en tydlig avsiktsförklaring inför valet \(11 april, 2018\)](#)

Källor

'6 förslag - vi satsar på tågen'. *Miljöpartiet*. 13 februari 2018. <<https://www.mp.se/just-nu/6-forslag-vi-satsar-pa-tagen>>

Augustsson, Tomas (2018). 'Usel lönsamhet för snabba tåg - se nya siffrorna'. *Svenska Dagbladet*. 4 mars 2018.

Centerpartiets vårmotion 2018. *För Sverige framåt*. 25 april 2018.

Ernlund, Karin (2018). 'Debatten om miljözoner håller på att spåra ur'. *Svenska Dagbladet*. 13 april 2018.

Gunther, Pernilla (2018). 'KD: Regeringen för en landsbygdsfientlig politik.' *Dagens Industri*. 17 april 2018.

Hesserud Persson, Stefan (2017). 'Sågar regeringens tystnad: "Skapar oro"'. *Aftonbladet*. 11 december 2017.

'Infrastruktur och trafik'. *Moderaterna: Vår politik*. 8 maj 2018. <<https://moderaterna.se/infrastruktur-och-trafik>>

'Järnvägar: Sveriges järnvägar måste rustas upp och befintlig järnväg byggas ut.' *Liberalerna: Vår politik*. 8 maj 2018. <<https://www.liberalerna.se/politik/jarnvagar/>>

Konjunkturinstitutet. 2016. *Remissyttrande: Delrapport från Sverigeförhandlingen: Høghastighetsjærnvægens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3), N2016/00179/TIF, dnr 2016-012*. 23 mars 2016.

Kristdemokraternas vårmotion 2018. *Ett välfärdslöfte att lita på*. 26 april 2018.

Liberalernas ekonomiska vårmotion 2018. *Skolan först*. 24 april 2018.

Lärka, Per (2017). 'Miljözoner splittrar styret i Malmö'. *SVT*. 30 augusti 2017.

'Malmö bör införa förbud mot dieselfordon.' *Vänsterpartiet Malmö*. 16 mars 2018. <<http://www.vmalmo.se/2018/03/malmo-bor-infora-forbud-mot-dieselfordon/>>

'Miljöpolitik.' *Moderaterna*. 8 maj 2018. <https://moderaterna.se/miljopolitik>

Nordlund, Felicia (2018). 'Därför ratar kommunerna regeringens nya miljözoner.' *Dagens Nyheter*. 15 maj 2018.

Regeringen. 2018. *2018 års ekonomiska vårproposition*. Regeringens proposition 2017/18:100. 11 april 2018

Stenevi, Märta (2018). 'Förbud äldre bensen- och dieselmotorer i Malmö'. *Expressen*. 28 mars 2018.

Sveriges riksdag. 2018. Riksdagens snabbprotokoll. 2017/18:100. 18 april 2018.

SOU 2017:107. *Slutrapport från Sverigeförhandlingen: Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge*, 20 december 2017.

SOU 2017:115. *Betänkande av Utredningen om gröna obligationer: Att främja gröna obligationer*. 10 januari 2018

Suni, Annakaisa (2018). 'Alliansen säger ja till samtal om snabbtåg'. *Svenska Dagbladet*. 17 april 2018.

Tekniska nämnden, Malmö stad. 2017. *Remiss – Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon dnr N2016/07396/MRT*. 21 februari 2017.

Trafikverket. 2017. *Förslag till nationell transportplan för transportsystemet 2018-2029*. Remissversion 2017-08-31.

TT (2018). 'Förbud mot äldre dieslbilar först 2022'. *Svenska Dagbladet*. 23 mars 2018.

TT (2018). 'Regeringen går vidare med ny lastbilsskatt.' *Dagens Nyheter*. 9 mars 2018.

Öjemar, Fredrik (2018). 'S tvekar om miljözoner i Stockholm'. *Dagens Industri*. 6 april 2018.

Viktig information

Detta dokument har sammanställts av analytiker på Swedbank Large Corporates & Institutions (LC&I) Makro Research. Makro Research består av research-avdelningar i Estland, Lettland, Litauen, Norge och Sverige, och de är ansvariga för att förbereda rapporter om den ekonomiska utvecklingen på globala och hemmamarknader.

Vad vår research är baserad på

Swedbank Makroanalys grundar sin analys på mångsidig information och olika aspekter. Till exempel: grundläggande analys av cyklisk och strukturell ekonomisk utveckling, aktuellt eller förväntat marknadsentiment, förväntade eller faktiska ändringar i kreditvärdighet, samt interna eller externa förhållanden som påverkar priserna på utvalda valuta- och ränteinstrument. Beroende på typen av investeringsrekommendation kan tidshorisonten variera mellan kort sikt och upp till 12 månader.

Rekommendationsstruktur

Rekommendationer i valuta- och ränteinstrument görs både på spotmarknaden och i derivatinstrument. Rekommendationer kan uttryckas i absoluta termer, till exempel attraktiva pris-, ränte- eller volatilitetsnivåer. De kan också uttryckas i relevanta termer, till exempel långa positioner kontra korta positioner.

När det gäller spotmarknaden, innehåller våra rekommendationer en inträdenivå, medan rekommendationsuppdateringar inkluderar vinst samt oftast, men inte alltid, en föreslagen utträdesnivå. När det gäller rekommendationer i derivatinstrument, innehåller våra rekommendationer föreslagen inträdeskostnad, lösenpris och löptid. I rekommendationer gällande valutamarknaden använder vi optioner endast som för att ta ställning till marknadsutvecklingens riktning och volatilitet, med begränsningen att vi inte rekommenderar nettoförsäljning av optionalitet. Detta innebär att vi endast rekommenderar strukturer som har en fastslagen maximal förlust.

Analytikern intygar

Analytikern(a) som är ansvarig(a) för innehållet i detta dokument intygar att det reflekterar deras personliga åsikt/er om de företag och värdepapper som de täcker. Detta oavsett om det kan finnas sådana intressekonflikter som det refereras till nedan.

Analyserna är självständiga och baseras endast på publik tillgänglig information.

Utgivare, distribution och mottagare

Detta dokument har sammanställts av Makro Research analytiker på LC&I och ges ut av affärsområdet Swedbank LC&I inom Swedbank AB (publ) ("Swedbank"). Swedbank AB står under tillsyn av Finansinspektionen i Sverige.

Distributörerna har inte rätt att göra några ändringar i dokumentet innan distribution.

I Finland distribueras dokumentet av Swedbanks filial i Helsingfors, som står under tillsyn av Finlands finansiella tillsynsmyndighet (Finanssivalvonta).

I Norge distribueras dokumentet av Swedbanks filial i Oslo, som står under tillsyn av Norges finansiella tillsynsmyndighet (Finanstilsynet).

I Estland distribueras dokumentet av Swedbank AS, som står under tillsyn av Estlands finansiella tillsynsmyndighet (Finantsinspektsioon).

I Litauen distribueras dokumentet av "Swedbank" AB, som står under tillsyn av Republiken Litauens centralbank (Lietuvos bankas).

I Lettland distribueras dokumentet av Swedbank AS, som står under tillsyn av Finans- och kapitalmarknadsinspektionen i Lettland (Finanšu un kapitāla tirgus komisija).

I USA distribueras dokumentet av Swedbank AB (publ) och i vissa fall av Swedbank Securities U.S. LLC ("Swedbank LLC") som ikläder sig ansvar för innehållet. Dokumentet får endast distribueras till institutionella investerare. Om du inte är en institutionell investerare får du ej agera utifrån, reproducera eller lita på detta dokument. Institutionella investerare i USA som får detta dokument, och som önskar genomföra en transaktion i något av de värdepapper som nämns i dokumentet, ska endast göra detta via Swedbank LLC. Swedbank LLC är en USA-baserad broker-dealer, registrerad hos "the Securities and Exchange Commission", och medlem i "the Financial Industry Regulatory Authority" samt "the Securities Investor Protection Corporation". Swedbank LLC är en del av Swedbank.

För viktiga upplysningar i USA, hänvisas till:
<http://www.swedbankfs.com/disclaimer/index.htm>

I Storbritannien får detta dokument endast distribueras till "relevanta personer". De som ej är "relevanta personer" får ej agera utifrån eller lita på detta dokument. Endast "relevanta personer" får ges tillgång till och delta i de investeringar eller investerings-aktiviteter som nämns i detta dokument.

Med "relevanta personer", avses personer som:

- Har yrkeserfarenhet av den typ av investeringar som avses i artikel 19(5) i the Financial Promotions Order.
- Är personer som avses i artikel 49(2)(a) till (d) i the Financial Promotion Order ("high net worth companies, unincorporated associations etc").
- Är personer till vilka en inbjudan eller uppmuntran att delta i investeringsaktiviteter (i enlighet med avsnitt 21 i the Financial Services and Markets Act 2000) – i samband med utgivning eller försäljning av värdepapper – annars lagligen kan kommuniceras, direkt eller indirekt.

Ansvarsbegränsningar

All information i detta dokument är sammanställt i god tro från källor som anses vara tillförlitliga. Swedbank påtar sig dock inte något ansvar för dess fullständighet eller riktighet. Du rekommenderas därför att bilda dig din egen uppfattning och inte enbart förlita dig på information från detta dokument.

Observera att analysen kan vara subjektiv. Analytikern baserar sin analys på den information som finns tillgänglig just nu och att analytikern kan ändra åsikt om förutsättningarna förändras. Om analytikern ändrar åsikt eller om en ny analytiker med en annan åsikt blir ansvarig för att täcka ett företag, strävar vi efter att informera om detta så snart det är möjligt med tanke på eventuella regleringar, lagar, interna procedurer eller andra omständigheter.

Detta dokument är framställt i informationssyfte för allmän spridning till behöriga mottagare och är inte avsett att vara rådgivande. Dokumentet utgör inte ett erbjudande om att köpa eller sälja finansiella instrument.

Swedbank påtar sig inte något ansvar för direkt eller indirekt förlust eller skada av vad slag det än må vara, som grundar sig på användande av detta dokument.

Intressekonflikter

På Swedbank LC&I har interna riktlinjer implementerats för att säkerställa integriteten och oberoendet av analytikerna.

Riktlinjerna innehåller regler för, men inte begränsat till: kontakter med de företag som bevakas; personligt engagemang i de bolag som bevakas; deltagande i investment banking verksamhet och tillsyn och granskning av research produkter. Till exempel:

- Research produkter baseras enbart på publik information.
- Analytikerna tillåts i allmänhet inte ha några innehav eller positioner (långa eller korta, direkt eller via derivat) avseende aktier eller aktierelaterade instrument i företag de analyserar.
- Ersättningen till personalen inom Makro Research kan innefatta diskretionära utmärkelser baserade på företagets totala intäkter, inklusive intäkter för investment banking. Dock ska ingen sådan personal få ersättning baserat på specifika investment banking transaktioner.

Planerade uppdateringar

Makro Research produkter uppdateras vanligtvis en gång per månad eller tidigare.

Mångfaldigande och spridning

Materialet får inte mångfaldigas utan Swedbank LC&I:s medgivande. Dokumentet får inte spridas till fysiska eller juridiska personer som är medborgare eller har hemvist i ett land där sådan spridning är otillåten enligt tillämplig lag eller annan bestämmelse.

Mångfaldigad av Swedbank Large Corporates & Institutions, Stockholm 2014.

Adress

Swedbank LC&I, Swedbank AB (publ), SE-105 34 Stockholm
Besöksadress: Malmstillnadsgränd 23, 111 57 Stockholm