

**Sampers  
Användardag  
2019**

**Basprognoser 2020  
med fokus  
Hur klimatmålen  
hanteras i Basprognos  
2020**

**Carsten Sachse  
Expertcenter  
Basprognosansvarig**



**TRAFIKVERKET**

# Utgångspunkt för Trafikverkets kommande Basprognos 2020 förhållande till klimatmålen

- Tidigare Basprognoser har utgått från beslutade styrmedel och åtgärder
- Klimatmål har varit beslutat men inte de åtgärder som krävs för att nå dit
  - Därför har klimatmålet **inte** varit en utgångspunkt för tidigare Basprognoser
- Trafikverket har fått kritik för detta



# Klimatmålen

- 70 procents minskning av växthusgasutsläppen till 2030 och nollutsläpp till 2045
- Vi antar linjär måluppfyllelse dvs att det motsvarar ca 90 procents minskning av utsläppen till 2040

Trafikverket har beslutat att Basprognos 2020 ska utgå från ett scenario där klimatmålet bedöms kunna nås utifrån beslutad politik samt ytterligare styrmedel i form av utökad reduktionsplikt och förstärkt Bonus-Malus

- Inte säkert klimatmålet nås fullt ut

Kan behövas

- Andra åtgärder (tätare bebyggelse, ökad satsning gc, koll, mm)

# Påverkan på Basprognosernas tidplan

Basprognoserna 2020 släpps preliminärt 1 maj  
nästa år (normalt 1 april)

# Beslutade politik

- utsläppen för nya personbilar år 2021 får vara högst 95 gram CO<sub>2</sub> per kilometer (EU, 2009);
- utsläppen från nya personbilar ska minska med 37,5 procent till år 2030 jämfört med år 2021. (EU, 2019);
- utsläppen från nya tunga lastbilar skall minska med 30 procent mellan år 2019 och år 2030. (EU, 2018);
- drivmedelsskatter förutsätts räknas upp realt med 2 procent per år (Finansdepartement, 2019);
- de beslutade reduktionspliktsnivåerna kvarstår fram till år 2030 (Regeringen, 2017a).

# Ytterligare förutsättningar i kommande basprognos för att nå klimatmålet

- reduktionsplikten har ökats så att klimatmålen enligt Regeringen (2017b) bedöms kunna nås.
- ett förstärkt bonus-malussystem enligt SOFT, vilket tolkats som en CO<sub>2</sub>-reduktion med 50 procent från år 2021 till 2030 för nya personbilar och 30 procents reduktion för nya tunga lastbilar mellan år 2019 och 2030.

# Alternativ som diskuteras som utgångspunkt för Basprognos 2020

**Prognos A** – beslutad politik – klimatmålen 2030 och 2045 nås ej

**Prognos B** - beslutad politik samt ytterligare förutsättningar så att klimatmålen 2030 och 2045 bedöms kunna nås

**Prognos C** – som Prognos B + plus styrmedel – klimatmålen 2030 och 2045 nås

- Ytterligare höjning av drivmedelsskatten
- Införande av kilometerskatt
- Sänkt reduktionsplikt – mindre biodrivmedel

Flera scenarios har utvärderats, men dessa tre har förenklats för att kunna användas av Trafikverkets modeller att ta fram en ny Basprognos



# Elbilsandel i kommande Basprognos

Siffrorna avser andel eldrift *av det totala trafikarbetet* i respektive kategori år 2040.

- Lätta fordon 68%
- Tung lastbil 30%

# Efterfrågan biodrivmedel

## Prognos B

- 30 TWh till 2030 (högt), minskar till 18 TWh 2040 (ökad elektrifieringsgrad)

*den höga efterfrågan på biobränsle kan minskas genom olika andra åtgärder*

## Prognos C

- 20 TWh år 2030, minskar till 13 TWh 2040 (ökad elektrifieringsgrad)
- höjning av drivmedelsskatten samt införande av kilometerskatt för att begränsa mängden biobränsle*

# Körkostnader

2040	2017	Prognos A	Prognos B	Prognos C
Drivmedelspris inkl skatt bensin (kr/l)	14	21	27	37
Drivmedelspris inkl skatt diesel (kr/l)	13	23	25	32
Kilometerskatt person (kr/km)	0,0	0,0	0,0	1,0
Kilometerskatt gods (kr/km)	0,0	0,0	0,0	2,0
<b>Körkostnad personbil (kr/mil)</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>30</b>
<b>Körkostnad lastbil (kr/mil)</b>	<b>29</b>	<b>33</b>	<b>34</b>	<b>62</b>

Stämmer de? Kan man lita på en prognos?

**Tillförlitligheten i Trafikverkets prognoser är beroende av:  
tillförlitligheten i andra prognosunderlag!**



**Trafikprognoser ska ses som:**

en indikation över vilken utveckling som kan förväntas,  
givet att de förutsättningar som antagits inträffar!

# Basår/Prognosår för Basprognos 2020 (2018)

- Basår 2017 (2014)
- Prognosår 1 – 2040 (2040)
- Prognosår 2 – 2065 (2060)

# Basår och Prognosår

## Trafikprognosens basår

- är det år som är utgångspunkt för prognosen som modellerna valideras mot (och vid behov kalibreras).
- är även basår för priser och kalkylvärden (SEK/SEB)
- ska vara ett år som redan har varit så vi kan få verkliga data för det året.

## Prognosår 1

- bestäms lagom lång fram i tiden (dimensionering)
- prognosår 1 är grunden för nyttoberäkningen i Samkalk.
- 

## Prognos år 2

- för beräkna trafiktillväxt och samhällsekonomisk nytta för hela prognos-/kalkylperioden
- lika med brytåret som är 40 år efter öppningsår för samhällsekonomiska kalkyler, efter brytåret antas nyttor och kostnader vara oförändrade.

# Ny data inför 2020

- Socioekonomisk indata med nya prognoser 2040/2065
- Områdesindelning
- Kollektivtrafiken och kollektivtrafiktaxor
- Järnvägsnät och trafikering
- Vägnät
- Trängselskatt
- Flygutbud och flygtaxor
- Värderingar och priser
- Körkostnader bil

# Förändring befolkning- och sysselsättning

Mellan Basprognos 2018 – Basprognos 2020

- Befolkning

2014 – 2017	+3,6%
-------------	-------

2040 (2018) – 2040 (2020)	+4,5%
---------------------------	-------

- Sysselsatta

2014 – 2017	+4,7%
-------------	-------

2040 (2018) – 2040 (2020)	+5,6%
---------------------------	-------



# Förändring mellan basåren 2014 och 2017

- Trafikarbete personbilar enligt Trafa statistik + 6%
- Preliminära modellresultat: trafikarbete personbil + 5%
- Befolkning + 4%

# Känslighetsanalyser

# Påverkar val av förutsättningar för Basprognosen vilka känslighetsanalyser som görs och hur?

Vi har delvis olika känslighetsanalyser

- Basprognoser
  - Sampers/person
  - Samgods/gods
- Samhällsekonomiska analyser/SEB

# Nuvarande känslighetsanalyser Basprognosen persontrafik Sampers

1. Effekt av uteblivna höjningar av bränsleskatter
2. Effekt av oförändrad energieffektivisering av fordonsflottan
3. Effekt vid uppfyllande av klimatmål avseende personbilsresande
4. Effekt av oförändrade reala inkomster mellan 2014-2040

# Diskussion känslighetsanalyser Basprognosen persontrafik Sampers

- ~~1. Effekt av uteblivna höjningar av bränsleskatter förutsätts genomföras/liten effekt~~
- ~~2. Effekt av oförändrad energieffektivisering av fordonsflottan – styrs i den nya prognosen av EU-regler~~
3. Effekt vid uppfyllande av klimatmål avseende personbilsresande – vi når ju nu klimatmålen med Basprognosen – eventuellt en alternativ ansats med minskad biltrafik?
4. Effekt av oförändrade reala inkomster mellan 2017-2040
  - + Beslutad politik (= scenario A)?
  - + Analys med högre biobränslepris?

# Referenser

EU (2009). Om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009. 23 april 2009.

EU (2019). Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon

EU (2019). Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon. 17 april 2019.

Finansdepartementet 2019. Befrielse från koldioxid- och energiskatt i vissa fall och förändrad omräkning av skattesatserna för diesel och bensen. Fi2019/00121/S2.

Regeringen. (2017a). Budgetpropositionen för 2018. Regeringens proposition 2017/18:1.

Regeringen (2017b). Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Prop. 2016/17:146.

SOFT. Utkast till sakpolitisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna.

Trafikverket (2016d) Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser - ett regeringsuppdrag, Trafikverket rapport 2016:111

Trafikverket (2018) Transportplanering 2.0. En åtgärd initierad av Miljömålsrådet, 2018-12-03 Ärendenummer TRV 2018/130551

SLUT