

Togfonden: Sælg ikke skindet før bjørnen er skudt

Jens Hauch, Cheføkonom, Kraka

Bragt i Altinget.dk den 19. september 2013

Regeringen har sammen med Dansk Folkeparti og Enhedslisten besluttet at finansiere Togfonden med et øremærket provenu fra en forøget beskatning af Nordsøen. Desværre er finansieringen usikker og sandsynligvis utilstrækkelig. Og selvom visionen om Timemodellen kan lyde tillokkende, er det samfundsøkonomiske beslutningsgrundlag ikke tilfredsstillende.

Først en positiv ting: Omlægningen af beskatningen af Nordsøen fremstår hensigtsmæssig. Det er en omlægning i retning af et mere neutralt beskatningsprincip for selskaber uden for DUC. Og som situationen er i dag, er det i praksis næppe muligt at sikre et endnu større provenu.

Aftaleparterne afsætter 28,5 mia. kr. til Timemodellen og elektrificering af hovedbanenettet. Kraka har imidlertid tidligere dokumenteret, at der selv med et optimistisk provenuskøn sandsynligvis højst vil komme 22,5 mia. kr. ind fra omlægningen af beskatningen.

Timing af de forøgede indtægter fra Nordsøen betyder endvidere, at en væsentlig del, formentlig omkring 45 pct., af finansieringen udestår, hvis timemodellen står færdig i 2025. Og der er ikke tilnærmelsesvis sikkerhed for denne finansiering. Detaljerne i aftalen er ikke på plads, og måske bliver der indbygget en løbende revurdering af investeringerne, hvis provenuet fra Nordsøen skuffer.

Men er investeringen i timemodellen så en god ide? Fra Trafikstyrelsen lyder et rungende ja i et udkast til en samfundsøkonomisk analyse. Man finder en intern rente, der er på mellem 5,4 og 6,8 pct. – afhængig af beregningsforudsætninger.

Den samfundsøkonomiske analyse indregner en væsentlig arbejdsudbudseffekt, der skulle kunne skaffe 2,8 mia. kr. til statskassen. Det svarer til ca. 40 pct. af investerings- og driftsomkostningerne. Det giver timemodellen en effektivitet på niveau med de mest målrettede skatteinstrumenter, når det kommer til at skabe arbejdsudbud. Vi udelukker ikke, at det kan være rigtigt, men beregningen bør nok kigges lidt efter i sømmene.

Øremærkningen af provenuet fra den forøgede nordsøbeskatning betyder desuden, at den samfundsøkonomiske prioritering bliver tilfældig: Investeringer gennemføres fordi man har overbevist sig selv om at pengene er der, ikke fordi investeringerne nødvendigvis er de bedste. Og hvad sker der med timemodellen, hvis provenuet fra Nordsøen bliver mindre end regeringen forventer?

Vi savner et beslutningsgrundlag, som indeholder en samfundsøkonomisk vurdering af de forskellige mulige infrastrukturinvesteringer – og hvor man som udgangspunkt vælger de investeringer, hvor gevinsterne er størst i forhold til udgifterne. Der kan være politiske grunde til at træffe et andet valg – fint nok – men valget bør træffes på et oplyst grundlag.

Ofte får man det bedste samfundsøkonomiske afkast af infrastrukturinvesteringer, hvis de gennemføres, hvor der er trængsel. Trafikprognoser peger på, at de største trængselsproblemer i 2020 primært vil være i hovedstadsområdet og til dels på det store motorvejs-H. Og den samfundsøkonomiske analyse af Timemodellen tyder ikke på tidsbesparelser på vejene. Havde investeringer målrettet trængselsudfordringen måske være bedre?

Og er det hensigtsmæssigt, at modellen gennemføres helt til Aalborg og Esbjerg, eller ville samfundsøkonomien være bedre, hvis man nøjedes med hovedstrækningen mellem Århus og København? Det får vi ikke svar på.

Så finansieringen er næppe på plads, og selv om en timemodel er visionær, overser man måske et bedre alternativ.

Læs mere om Krakas analyser af nordsøbeskatningen og togfonden her:

http://www.kraka.org/sites/default/files/nordsoe_og_tog_-_endelig.pdf