

Dynamiske effekter af investeringer i infrastruktur

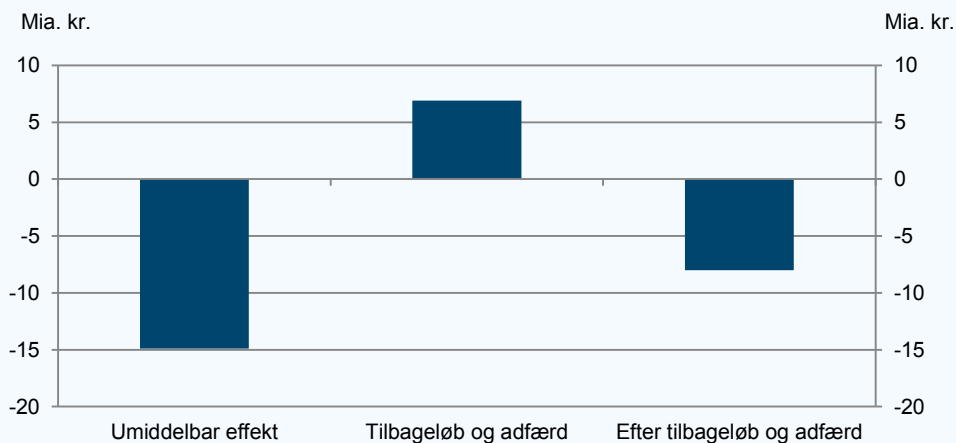
Erik Bjørsted
Cheføkonom i AE

Folketingets Transportudvalg
18. februar 2020

www.ae.dk

FM's regneprincipper skævvrider politisk prioritering

Mindreprovenu ved afskaffelse af registreringsafgiften



Kilde: Finansministeriet



Arbejdsudbud:
+5.600 fuldtidspersoner



Selvfinansiering: 45 %

Adfærdseffekter af lavere registreringsafgift

- Der sælges flere og dyrere biler, så bestanden af biler øges. Det reducerer mindreprovenuet i form af øgede indtægter fra registreringsafgift og fra moms på salg af biler.
- Efterhånden som det højere salg slår igennem på bilparken, reduceres mindreprovenuet yderligere som følge af afledte effekter fra ejer- og udligningsafgift, ansvarsforsikringsafgift og brændstofafgift.

...og så er der også en positiv effekt på arbejdsudbuddet

- Logikken er, at når man sænker registreringsafgiften, sænker man også den sammensatte marginalskat, som så medfører at vi ønsker at arbejde flere timer.
- FM **antager** at den lavere registreringsafgift fungerer, nogenlunde som lavere skat på arbejde normalt fungerer i deres beregninger.
- Hvor er empirien, der underbygger linket mellem lavere registreringsafgift og højere timeudbud?
- Hvor langt kan man gå i sine beregninger?
- **Er der så også negative effekter på arbejdsudbuddet af højere afgifter på ukrudtsmidler, væddemål og onlinekasino?**

Ja, højere afgifter på ukrudtsmidler og væddemål og onlinecasino sænker iflg. FM arbejdsudbuddet

Tabel 1
Den isolerede effekt på arbejdsudbuddet sfa. Aftalen om finansloven for 2020

Initiativer	2020	Varig
Annullering af loft over dobbeltuddannelse	-300	-1.200
Afskaffelse af opholdskrav for ret til dagpenge	-200	-350
Forhøjelse af tobaksafgifter til en pris på 55 kr. i 2020 og 60 kr. i 2022 ^{1,2)}	400	400
Afgift på væsker til e-cigaretter	0	0
Lempeligere regler for elbiler	0	0
Forhøjelse af loft over aktiesparekontoen	0	50
Stramme beskatning af leasede firmabiler ³⁾	0	0
Tredobling af afgifterne på bærepåser og engangsbeholder	-50	0
Forhøjelse af afgifterne på væddemål og onlinecasino	0	-100
Indeksering af afgifter fra marts 2020	0	-50
Genindførelse af afgiften på PVC-folier (fordobling) og PVC og ftalater	0	0
Genindførelse af registreringsafgift på fly	0	0
Samlet	-100	-1.300

Anm.: Effekten på arbejdsudbuddet er angivet i fuldtidspersoner. Tal er afrundet til nærmeste 50. Samlet opgørelse er afrundet til nærmeste 100. Pga. afrundinger summerer de enkelte elementer ikke nødvendigvis til totalen.

- 1) Inkl. forhøjelse af afgift på cigarillos mv.
- 2) Virkningerne på arbejdsudbud tager højde for forbrugs- og grænsehandelsgevinster som følge af en afgiftsforhøjelse.
- 3) Forudsat virkning for aftaler, der indgås efter 1. januar 2020.

Men hvad med offentlige investeringer?

Produktivitetskommissionens 5 effekter af infrastruktur:

Øget produktivitet: Ny og bedre infrastruktur betyder at virksomhederne skal bruge færre ressourcer til transport for at transportere varer til kunderne

Klyngeeffekten: Virksomheder påvirkes af, hvor mange andre virksomheder og mennesker der befinder sig i nærheden af dem selv. En reduktion i rejsetid og transportomkostninger kan øge produktiviteten i området.

Øget konkurrence: Infrastruktur som mindsker de oplevede afstande mellem virksomheder og markeder øger konkurrencen og dermed produktiviteten.

Øget arbejdsudbud:

Kortere rejsetid til og fra arbejde giver mulighed for flere arbejdstimer
Reduktion i rejsetid mindsker omkostningerne ved at tage et job
Antallet af potentielle job man kan nå fra sin bopæl øges

Bosætningsmønster kan blive påvirket, ligesom virksomhedernes valg af placering påvirkes

Men hvad med offentlige investeringer?

Som udgangspunkt regnes der **ikke** med dynamiske effekter af offentlige infrastrukturinvesteringer



Arbejdsudbud:
+ 0 fuldtidspersoner



Selvfinansiering: 0 %

Dog vil FM fremadrettet indregne BNP-virkninger via øget produktivitet

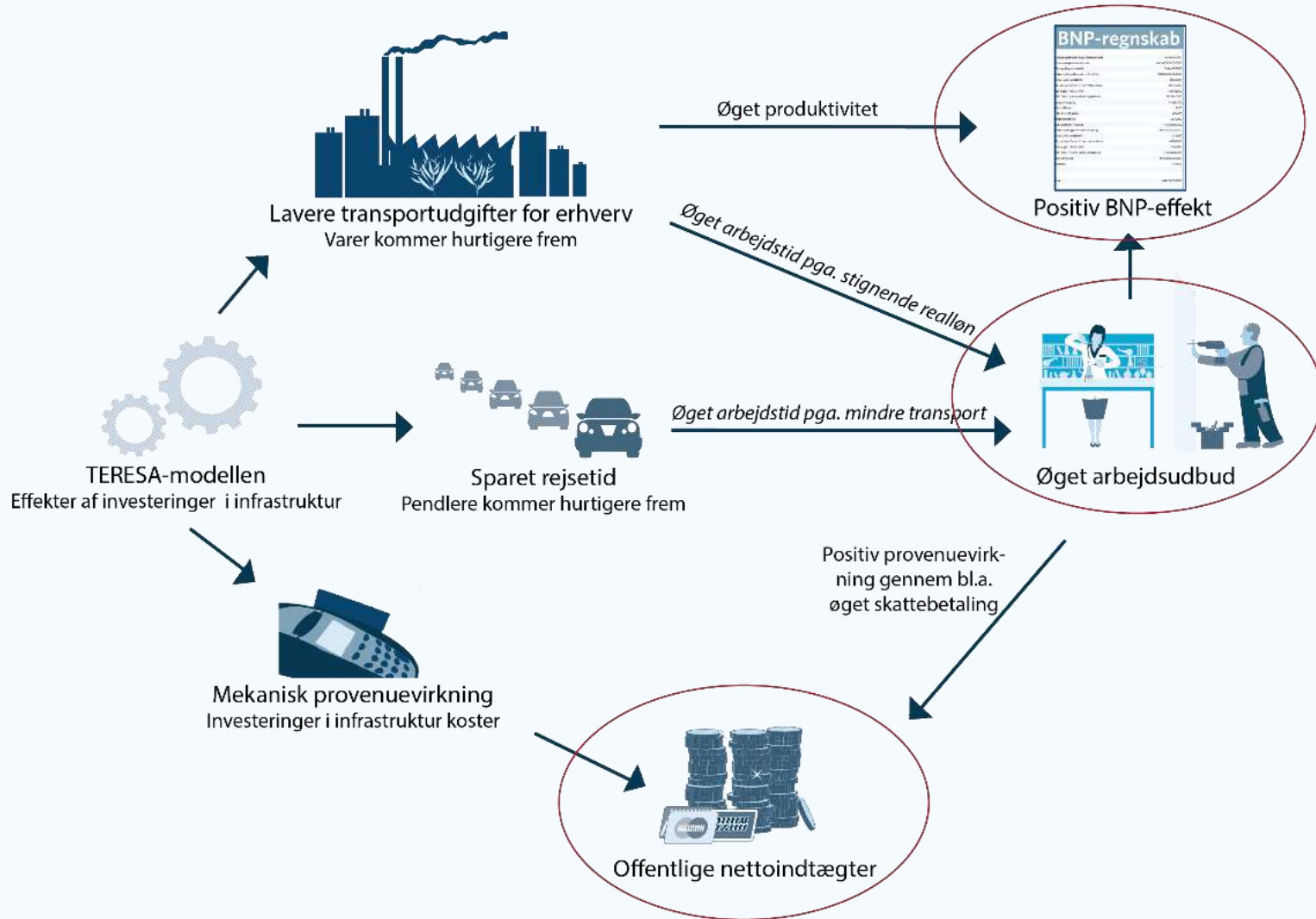
Samfundsøkonomisk analyse af Holstebromotorvej

- Projektet blev besluttet i 2013 og første etape blev indviet i 2017
- Costs: Anlægsudgifter, drift og vedligeholdelse, støj, forurening mm.
- Benefits: Mindre spildtid i trafikken, varer kan transporteres hurtigere og billigere
- Transportministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse (TERESA) kan sammenholde costs og benefits og give os et bud på nettonutidsværdien af projektet (NNV).
- Hvis $NNV > 0$ er projektet rentabelt
- For Holstebromotorvejen blev NNV skønnet til 1,4 mia. kr.

Fra samfundsøkonomisk analyse



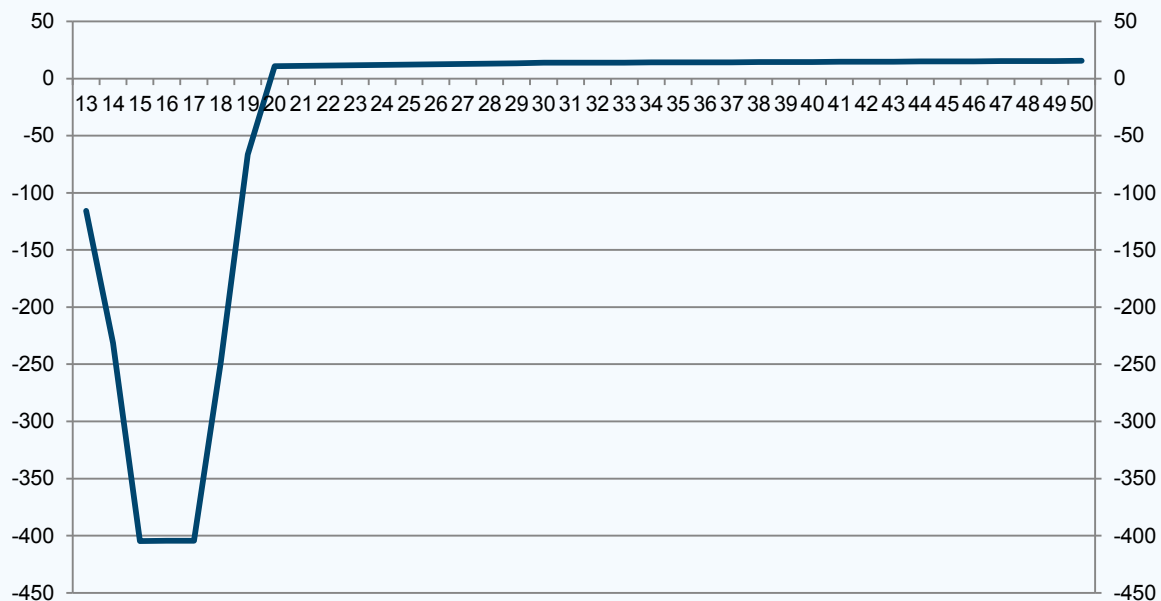
Til "hård valuta"
(arbejdsudbud & offentlig saldo)



Virkning på den offentlige saldo

Mio. 2017-kr.

Mio. 2017-kr.



— Offentlig saldpåvirkning (mio. 2017-kr.)

Kilde: AE pba. TERESA-modellen og Finansministeriet

BNP, arbejdsudbud og selvfinansieringsgrad

Effekter på BNP, beskæftigelse og offentlige finanser	
Arbejdsudbud (fuldtidspersoner) i 2050	40
BNP i 2050 (mia. kr., 2017-priser)	0,2
Finanspolitisk nutidsværdi af anlægsudgifter i 2017-mia. kr.	1,9
Forventede indtægter minus driftsudgifter i 2017- mia. kr.	1,1
Selvfinansieringsgrad (procent)	56

Bemærk, at selvfinansieringsgraden er på 56 procent ($1,1/1,9 \times 100$).

Selvfinansieringsgraden ved at sænke topskattesatsen svarende til 5 mia. kr. er på knapt 33 procent (kilde: Skatteøkonomisk Redegørelse, 2019)

Opsummering

- Det **er** muligt at indregne dynamiske effekter af offentlige infrastrukturinvesteringer på arbejdsudbud og de offentlige finanser.
- Når det drejer sig om skatter og afgifter udviser centraladministrationen i dag et betydeligt mod. Det samme mod bør centraladministrationen udvise i forbindelse med infrastrukturinvesteringer.
- Hvis man ikke indregner dynamiske effekter af offentlige infrastrukturprojekter kommer regnemaskinen med skæve regnestykker, hvor det er gratis at slække på infrastrukturen og i stedet bruge pengene på lavere skatter og afgifter.