

Denne artikel er udgivet i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Landsdækkende roadpricing for person-, vare- og lastbiler fra et erhvervsmæssigt perspektiv

Anders Rody Hansen, anrh@di.dk

DI Infrastruktur og Mobilitet

Kristian Kolstrup, Kristian.Kolstrup@dk.ey.com

EY Economics (Tidligere Incentive)

Abstrakt

Landsdækkende roadpricing har gennem de seneste 10 til 15 år været bragt på banen som en mulig løsning på trængselsproblemer, og som et bedre og mere målrettet værktøj til at beskatte trafikens eksternaliteter. Dette oplæg præsenterer en ny beregning af effekterne og giver eksempler på konsekvenser for virksomheder og husstande som ikke tidligere har været afdækket. Analysen bidrager endvidere til DI's generelle stillingtagen til fremtidige kørselsafgifter i Danmark.

Baggrund

Stigende trængsel på vejene udfordrer mobiliteten og virksomhedernes muligheder for at skabe økonomisk vækst og fortsat beskæftigelse. 28 mia. kr. spildes årligt i kø på vejnettet, ifølge Vejdirektoratets seneste opgørelse for 2019. De infrastrukturinvesteringer, der er lagt op til, i aftalen om Infrastrukturplan 2035, vil ikke alene kunne komme trængslen til livs.

Kørselsafgifter ventes derfor igen at komme højere op på den politiske dagsorden. Aktuelt er der et politisk lovforslag undervejs som indføre en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler fra 2025, og tidligere er der afsat 20 mio. kr. til et udviklingsforsøg med roadpricing for personbiler, som gennemføres i 2022-2024 og afrapporteres i 2025. Den nuværende transportminister, Thomas Danielsen (V), har senest udtalt, at det vil være hensigtsmæssigt og klogt at indføre roadpricing for persontransporten på sigt.

Formål

DI har gennemført et analysearbejde af rammerne for og effekterne af roadpricing fra et erhvervsmæssigt perspektiv. Analyserne har bidraget til en opdatering af DI's generelle stillingtagen til kørselsafgifter. Analyserne skal bidrage til at gøre effekter af roadpricing tydeligere samt afdække hvilke emner som kræver yderligere viden, inden en fuld implementering kan blive realistisk.

Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Et roadpricingsystem kan indrettes på mange måder. DI har derfor bedt Incentive A/S (nu EY Economics) om at bistå i processen med valg af et muligt design for roadpricingsystem, samt beregning af effekterne som følge heraf.

Vi har valgt at vurdere et landsdækkende, kilometerbaseret system, hvor de nuværende bilafgifter samtidig reduceres. Taksterne for kørslen er blevet fastsat, så de samlede udgifter til kilometertakster for ejerne af person- og varebiler svarer til gevinsten fra lavere bilafgifter, dvs. omkostningsneutralt for trafikanterne. For lastbiler er kilometertaksterne dog sat, så det offentlige provenu er 1 mia. kr. årligt. Det svarer til de forventede statslige indtægter ved de allerede planlagte kilometerbaserede vejafgifter for lastbiler.

Nye beregninger med Landstrafikmodellen

For at belyse effekterne har vi beregnet konsekvenserne for personbiler med Landstrafikmodellen v. 2.3 for året 2030. Vi har suppleret med beregninger af effekten for vare- og lastbiler. Landstrafikmodellen indeholder ikke effekterne af, at Danmark planlægger at udtræde af eurovignet-ordningen og i stedet indføre en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler. Rent teknisk sammenligner vi derfor en basissituation i 2030, hvor eurovignetten stadig eksisterer, med en projektsituation, hvor der er indført kilometerbaserede vejafgifter.

Fuld tilpasning af adfærd

Alle effekter er opgjort med fuld tilpasning af adfærd, da Landstrafikmodellen er en langsigtmiddel, der beregner effekterne på fx trafikarbejde, efter en tilpasningsperiode har fundet sted. Det er samme tilgang, som De Økonomiske Råd senest har anvendt¹. Landstrafikmodellen modellerer ikke folks valg af bopæl, eller hvor virksomhederne placerer arbejdspladserne. Det kan betyde, at effekterne på kørselsomfanget i praksis vil være anderledes.

Lavere bilafgifter

I analysen er forudsat, at der indføres kilometertakster, og at de øvrige afgifter på biler reduceres. Der er i analysen præsenteret et bud omlægning. De reducerede bilafgifter omlægges til kilometertakster, så det er omkostningsneutralt for trafikanterne. For personbiler er endvidere regnet på et scenarie, hvor taksterne i gennemsnit afspejler de eksterne omkostninger for at belyse den effektmæssige forskel.

Der bevares en del af brændstofafgiften, da det er den mest effektive måde at regulere CO₂-udledningen på. Samtidig er afgifterne på brændstof reguleret af EU's energibeskatningsdirektiv. I praksis er der derfor grænser for, hvor meget det er muligt at nedsætte afgifterne på brændstof ud fra den gældende regulering.

En simpel takststruktur

Vi har anvendt en simpel takststruktur, hvor der skelnes mellem 'Storbyerne' (Ringbyen, Aarhus, Odense og Aalborg) og 'andre steder' samt mellem i myldretid og uden for myldretid. Det er muligt at differentiere det yderligere, så skellene mellem perioder og geografi bliver mindre.

Resultater

Da analysen danner grundlag for interne, uafsluttede drøftelser er den endnu ikke offentliggjort. Resultaterne kan derfor endnu ikke deles, men vil kunne blive delt inden afholdelse af Trafikdage.

Af centrale resultater kan nævnes effekter på trafikarbejde, trængsel og CO₂-udledning, overflytning af trafikanter, samt afgiftskonsekvenser for staten og erhvervslivet.

Endvidere ses på konsekvenser for tiltrækning af medarbejdere, fordelingseffekter for husstande, samt andre beskatningskonsekvenser. Ligeledes ses på fiktive men realistiske case-eksempler for virksomheder med forskelligt transportbehov.

Forslag til indplacering

Samfundsøkonomi på transportområdet

¹ Økonomi og Miljø 2021 –Kapitel 1: Beskatning af privatbilisme.