

Nøglepunkter for god implementering af vejafgifter

Otto Anker Nielsen, DTU



Nøglepunkter for god implementering af vejafgifter

1. Samfundsøkonomien skal være positiv
 - Fordelene ved en beskatning tættere på de marginale omkostninger fra biltrafikken skal overstige omkostningerne ved at drive systemet
 - Kombination af systemdesign og anvendelse af provenuet
2. Fordelingseffekterne bør være afbalancerede
 - Hvis et flertal oplever, at de betaler mere uden at få tilsvarende fordele vil den folkelige opbakning være udfordret
 - Problemstillinger vedr. land/by, alder, erhverv/uddannelse
3. Systemet skal være brugervenligt og fejlfrit
4. Håndhævelsen skal indrettes, så brugere ikke får bøder grundet tekniske fejl de ikke er skyld i

Hvorfor er vejafgifter nu formentligt en god idé, når bompenge ikke var det?

- Meget billigere at etablere og drive
- Vi har nu endnu mere trafik og trængsel
- Muligt at prissætte tættere på de marginale eksterne omkostninger



Thorning: Der kommer en rigtig god løsning i morgen

En smilende statsminister gentog igen og igen, at der kommer en rigtig god løsning på spørgsmålet om betalingsringen i morgen. Men hun indrømmede, at de havde lyttet til debatten.



Tornings bompengering, opfyldte ikke nøglepunkterne

1. Samfundsøkonomien var negativ

- Dyrt at implementere, omvejskørsel og mere trængsel uden for ringen oversteg fordelene inden for ringen

2. Fordelingseffekterne var ekstremt skævvridende

- Borgerne i forstæderne/især Vestegnen skulle betale mere og ville få mere trængsel uden for ringen
- Borgene i København ville få mindre trængsel inden for ringen, og Københavns Kommune ville få en ny indtægt

3. Systemet var brugervenligt og fejlsikkert, men meget dyrt at implementere

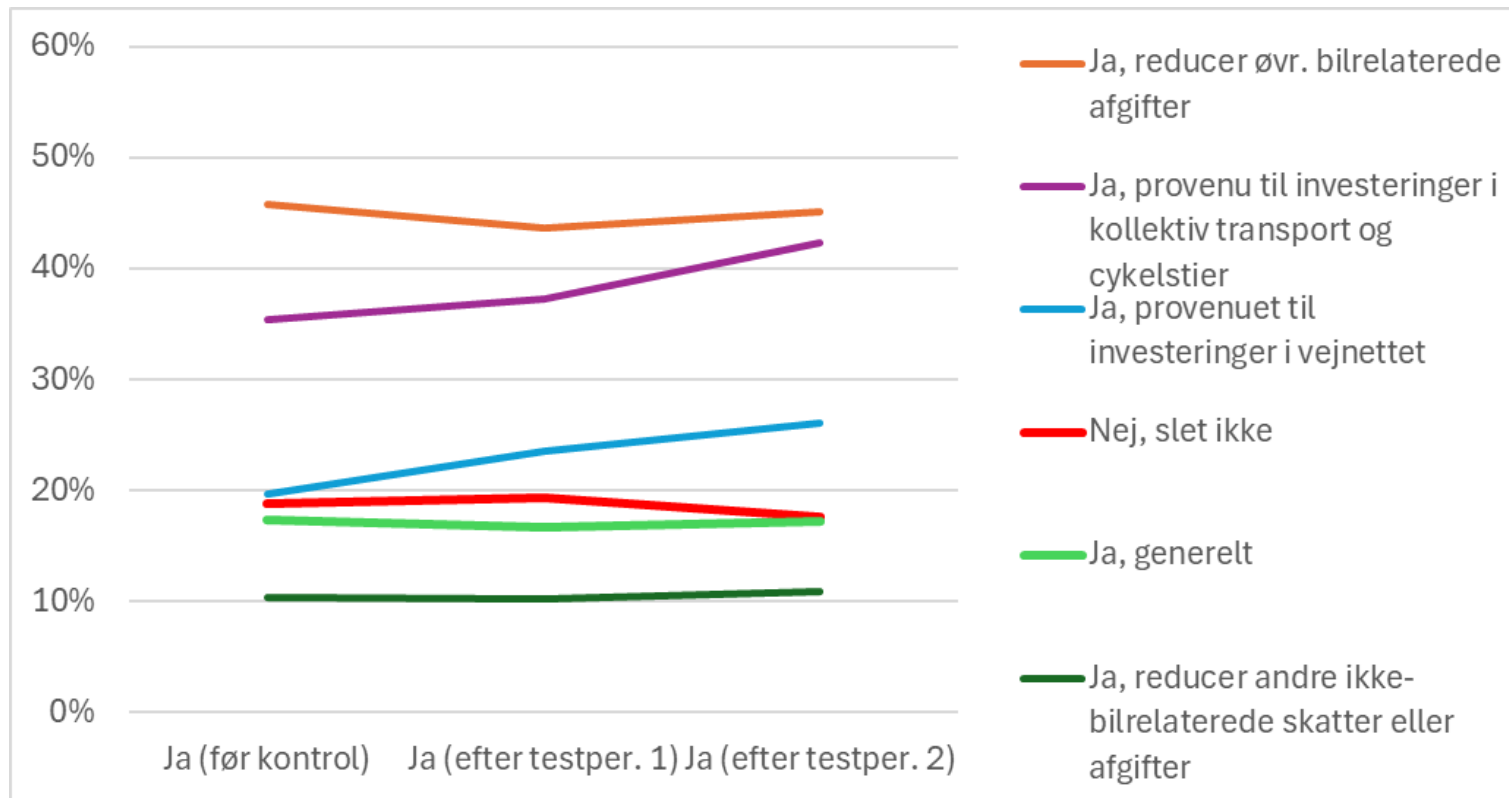
4. Håndhævelsen var indrettet, så brugere ikke fik bøder grundet tekniske fejl

1) Elementer i en god samfundsøkonomi

- Vurdering af den samlede pakke af afgiftsomlægning og anvendelse af provenuet (hvis afgiftsniveauet øges)
- Omlægning fra beskatning af bilejerskab til brug af bil har store velfærds-mæssige fordele, særlige for lavindkomstgrupper og yderområder, hvor flere vil have råd til bil
- Afgiften bør afspejle de marginale omkostninger, særligt trængsel og eksternaliteter. Langt overvejende en problemstilling København og Aarhus – Differentiering af takster på bycentre, forstæder og resten af landet, myldretid/ikke-myldretid
- Vejafgifter vil give et skatteprovenu fra udenlandske biler, der kører på det danske vejnet
- En biltypeafhængig beskatning kan forhindre "lækage" fra grænsehandel i forhold til brændstofafgifter

Holdninger

"Er det en god ide at indføre kørselsbaserede vejafgifter?"



Men der er ikke flertal for én samlet "pakke"

Få er ubetinget imod eller for

- Rimeligt ens over tid i forsøget (før kontrol og efter testperioder)
- Frafaldne (deltager før kontrol men ikke efter tests): marginalt mere negative

Mulig anvendelse af provenu – både og?

- Den generelle landsdækkende km-baserede indtægt benyttes til at sænke registreringsafgiften og periodiske afgifter tilsvarende. Heri indgår merprovenu fra udenlandske biler
- Ekstratakst i byer og myldretidstakst benyttes til investeringer i trafiknettet i de berørte byer efter samfundsøkonomiske kriterier
 - Reduceret trængsel på vejnettet og flere cyklister og brugere af kollektiv trafik vil sandsynligvis flytte på hvilke investeringer, der er bedst

2) Fordelingsmæssige effekter

- Kan reduceres ved afbalancerede takststrukturer
- Den todelte model for provenuanvendelse balancerer også fordelingsmæssige hensyn
- Særligt for lønmodtagere med erhvervsuddannelse, kan der være en fordelingsmæssig skævhed, der måske kan imødekommes med særligt befordringsfradrag

3) Systemet skal være brugervenligt og fejlfrit

- Flere udbydere af løsninger (EETS) sikrer konkurrence om løsninger
- Design systemet (prisstruktur, mv.), så det er transparant og minimerer fejlrisici
 - Områder (minutbaseret) er simplere end distancebaserede
 - Distancebaserede simplere end kantbaserede
- Design skal kunne håndtere unøjagtighed i GPS-signaler (robusthed i forhold til mapmatching), og udfald heraf (beregnet rute som skøn)
 - Særligt problematisk ved kantbaserede systemer, algoritmer bør verificere om der er registreret ruter på nabokanter inden for en vis buffer, og om estimerede ruter ved skøn kunne have været erstattet med ruter ad den kant, hvor kontrollen fandt sted
- Løsningen skal så vidt muligt minimere manuelle processer/betjening fra brugerens side, så forglemmelser ikke giver bøder
- Systemet skal have løsninger for sjældne såvel som hyppige brugere
- Der skal være løsninger hvor flere brugere deler en "flåde" af flere biler – fra familie til firmaniveau
- Systemet skal være fejlsikkert i forhold datalæg, GDPR, og mulighed for at vælge løsninger, der reducerer/minimerer overvågning

4) Håndhævelsen skal indrettes, så brugere ikke får bøder grundet tekniske fejl

- Flere udbydere af løsninger (EETS udbydere)
- Transparens i forhold til fejl/klager for den enkelte leverandør
 - Hvor gode de enkelte udbydere er, fremgår ikke af Vejafgifter.dk's hjemmeside, og oplysningerne hemmeligholdes. Det gør at den enkelte vognmand ikke kan vide, hvor gode de forskellige løsninger er
 - I andre dele af den offentlige sektor er der ikke problemer med at offentliggøre kvaliteten, f.eks. Smiley ordningen fra fødevarekontrollen
- Ved at have store bøder og lavt kontroltryk, er det billigere at gennemføre kontrollen, men samtidig er konsekvensen meget stor for brugerne
- Øget kontroltryk (i forhold til systemet for lastbiler), vil kunne sænke bødestørrelsen til et mere rimeligt niveau
- Hvis enheden er tilsluttet, må tekniske fejl afklares og betales mellem EETS udbyder og myndigheden, ikke pålægges som bøde til brugeren

Afsluttende bemærkning

- En god implementering af vejafgifter er sandsynligvis mulig
- Men der er mange fald grupper
- En uhensigtsmæssig implementering af vejafgifter kan være ringere end den nuværende bilbeskatning!



Thorning: Der kommer en rigtig god løsning i morgen

En smilende statsminister gentog igen og igen, at der kommer en rigtig god løsning på spørgsmålet om betalingsringen i morgen. Men hun indrømmede, at de havde lyttet til debatten.

