

Kørselsafgifter i København

- Samfundsøkonomisk metode og resultater

Uffe Nielsen,
Seniorøkonom,
Institut for Miljøvurdering,

Otto Anker Nielsen,
Professor,
Center for Trafik og Transport (CTT)

Jeppe Rich,
Lektor,
Center for Trafik og Transport (CTT)

Formål

- Overblik over fordele og og ulemper ved forskellige kørselsafgifts-systemer

Indgangsvinkel

- Samfundsøkonomisk (nationalt) perspektiv
 - ikke fokus på fordelingseffekter
- Kortsigts-analyse
 - ikke fokus på afledte effekter i økonomien
 - dog søges langsigts-effekter skønnet
- Betaling skal så vidt muligt modsvare ekstern marginal omkostning

Marginal skadesomkostning

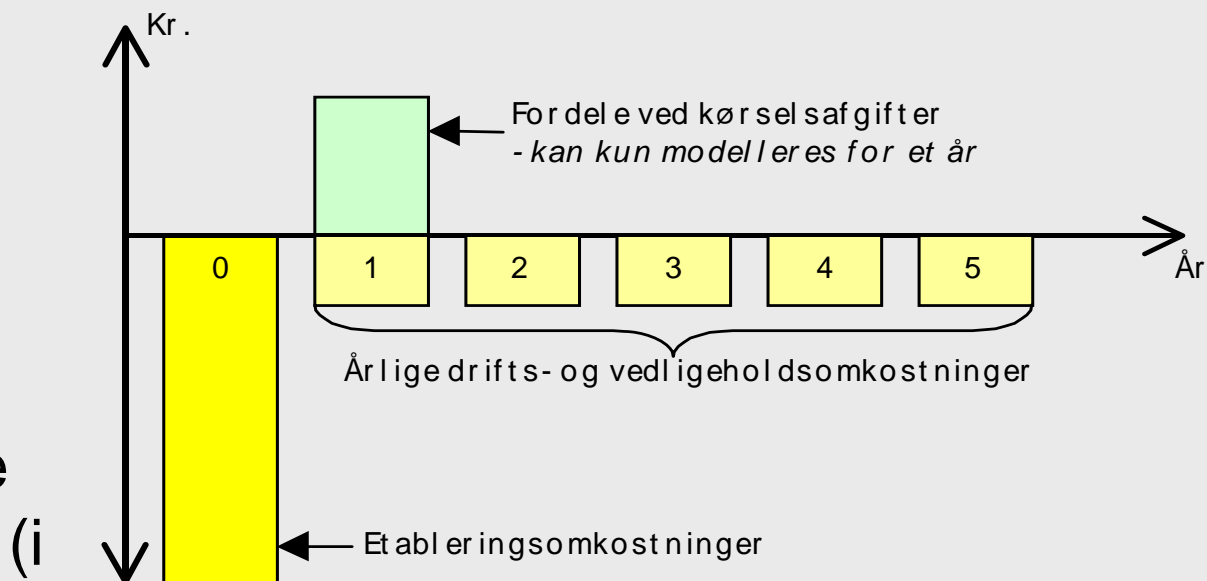
(centrale estimater, by-områder, kr pr. km)

	Lastbil	Varebil, diesel	Varebil, Benzin	Personbil, diesel	Personbil, benzin
Luftforurening	0,53	0,21	0,03	0,02	0,09
Klimaforandring	0,10	0,04	0,06	0,03	0,02
Støj	1,69	0,47	0,47	0,29	0,29
Uheld	1,33	0,16	0,16	0,20	0,20
Trængsel	0,70	0,42	0,42	0,28	0,28
Vejslid	1,11	0,02	0,02	0,01	0,01
Samlet	5,46	1,31	1,14	0,84	0,89

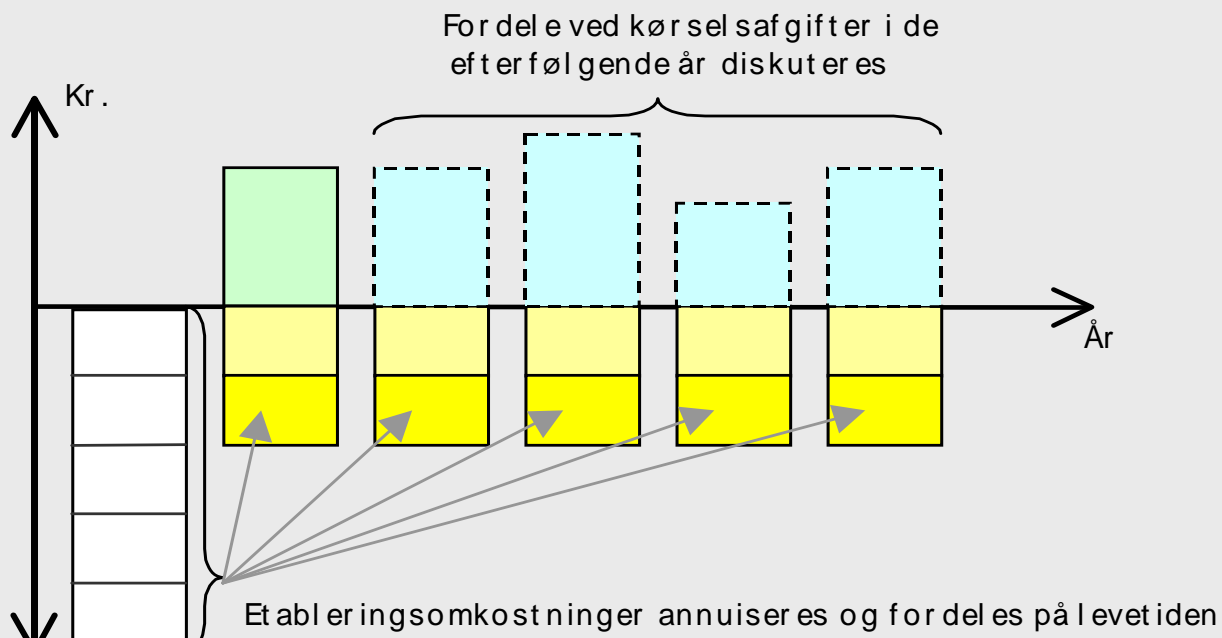
Analysens tilgang

Opgørelse af de samfundsøkonomiske fordele og ulemper (i ét år)

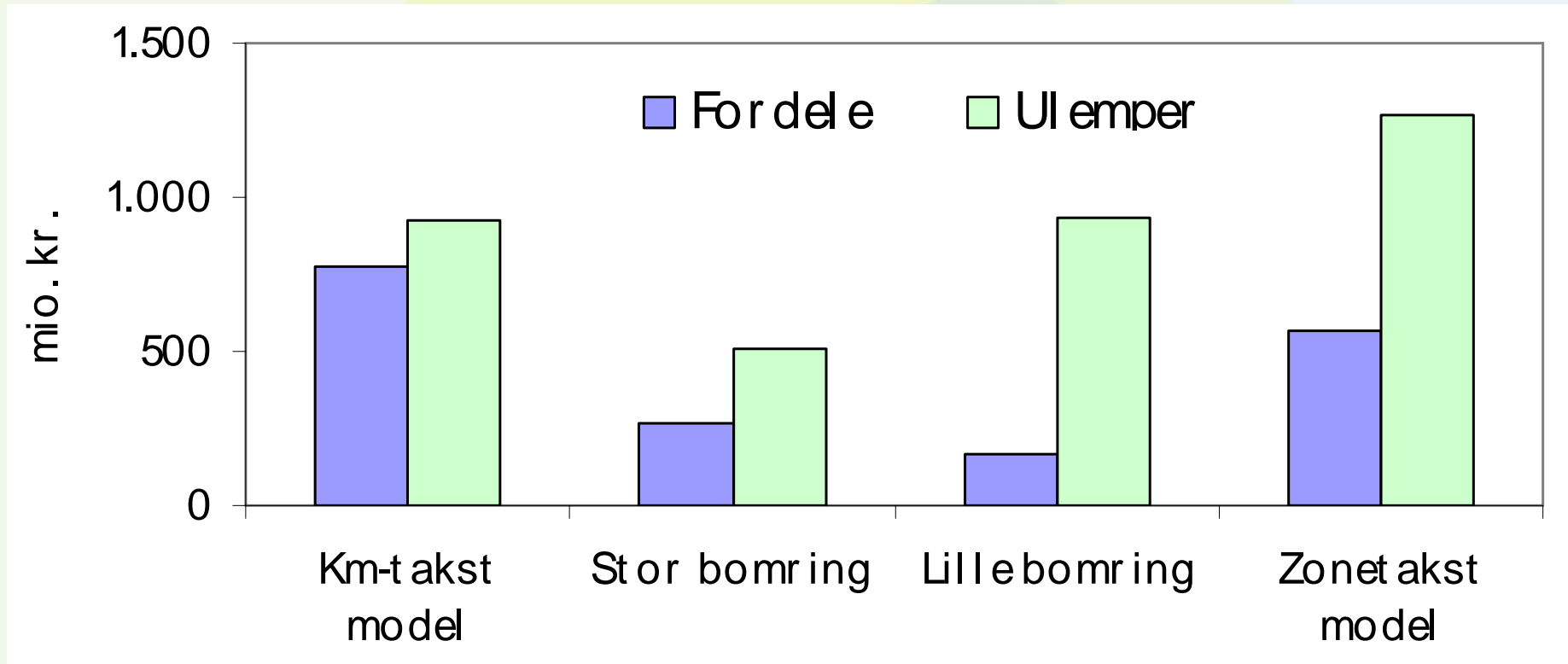
A. Illustration af input til den samfundsøkonomiske analyse



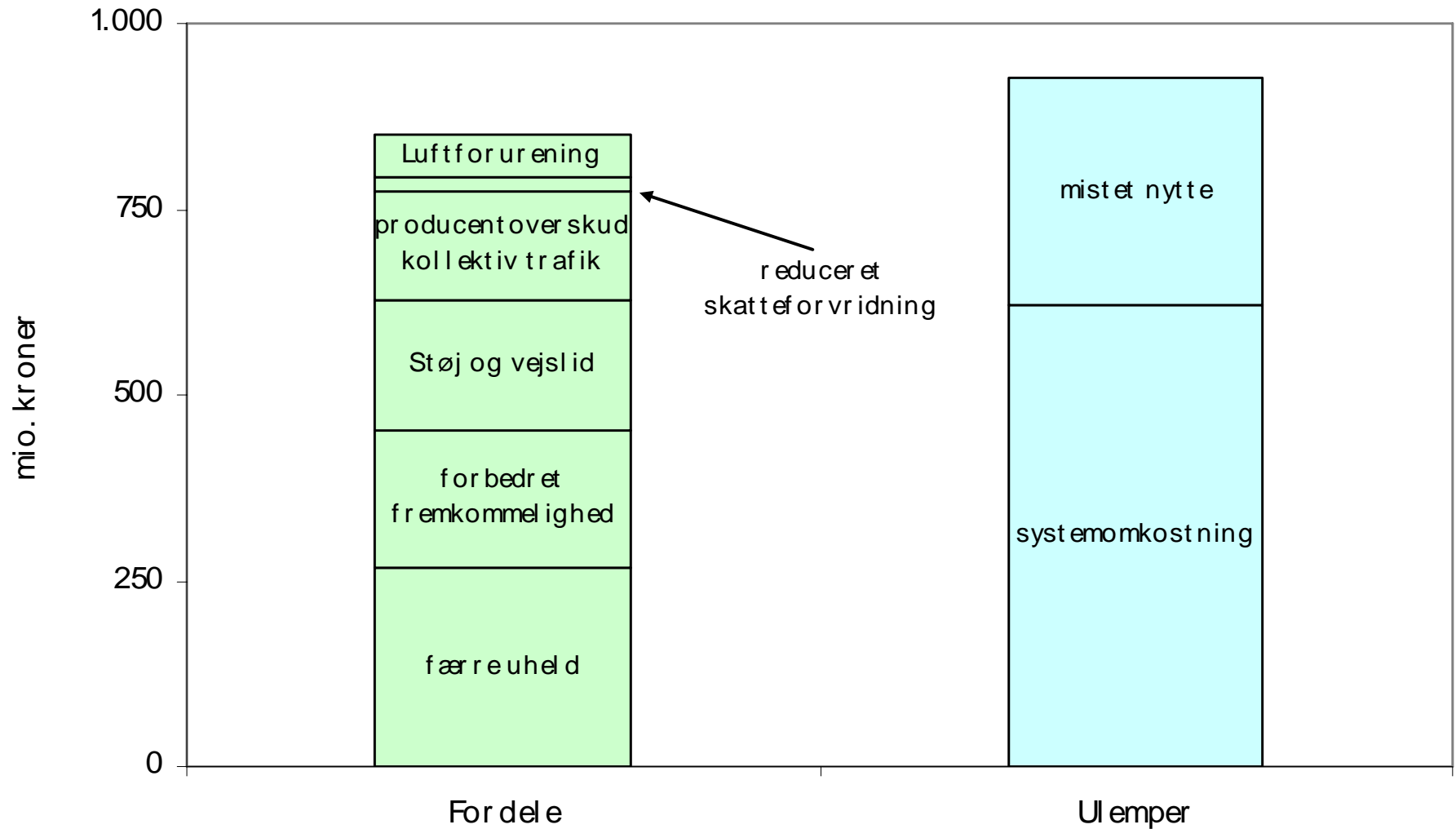
B. Princippet i IMV-analysen



Forventede fordele og ulemper for fire afgiftsmodeller, 2005

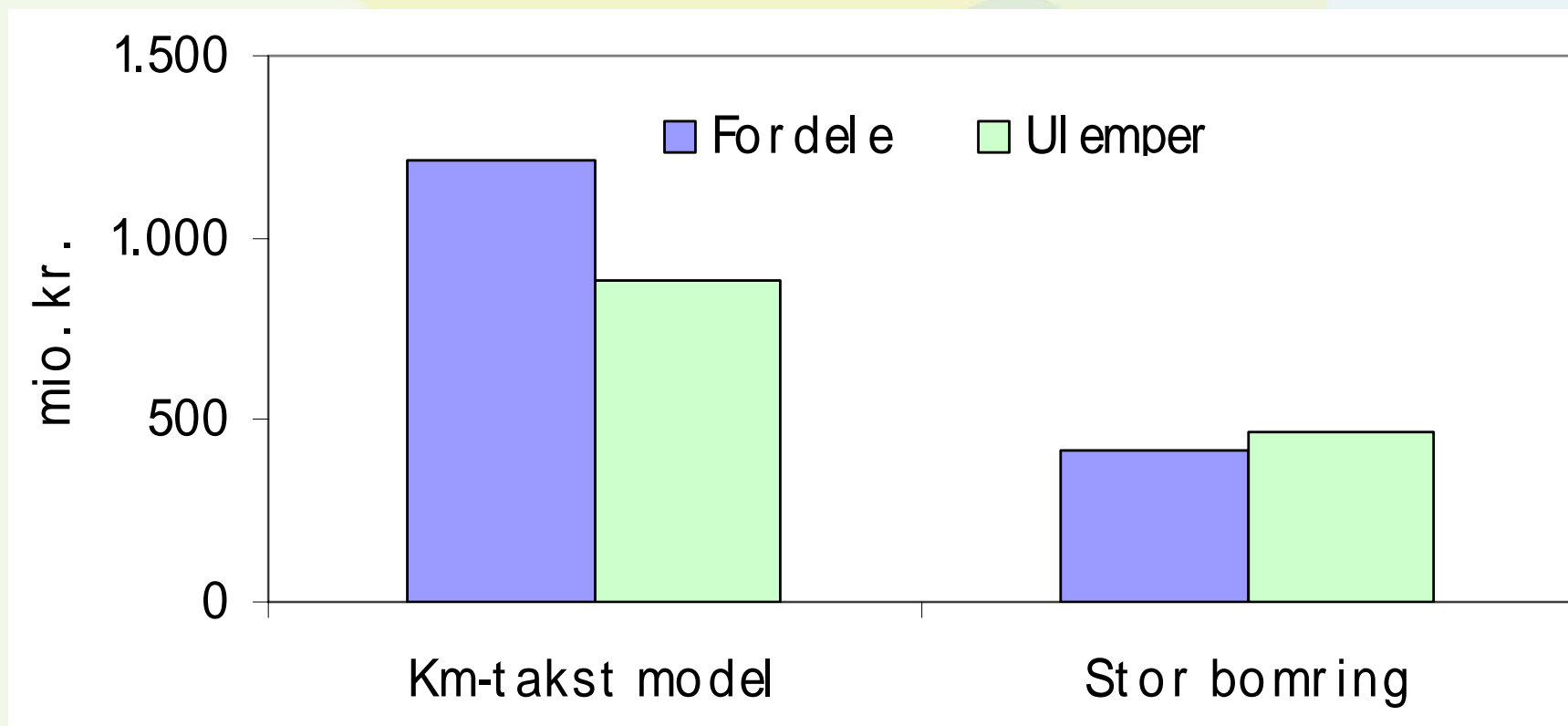


Resultat, Km-takst modellen, 2005

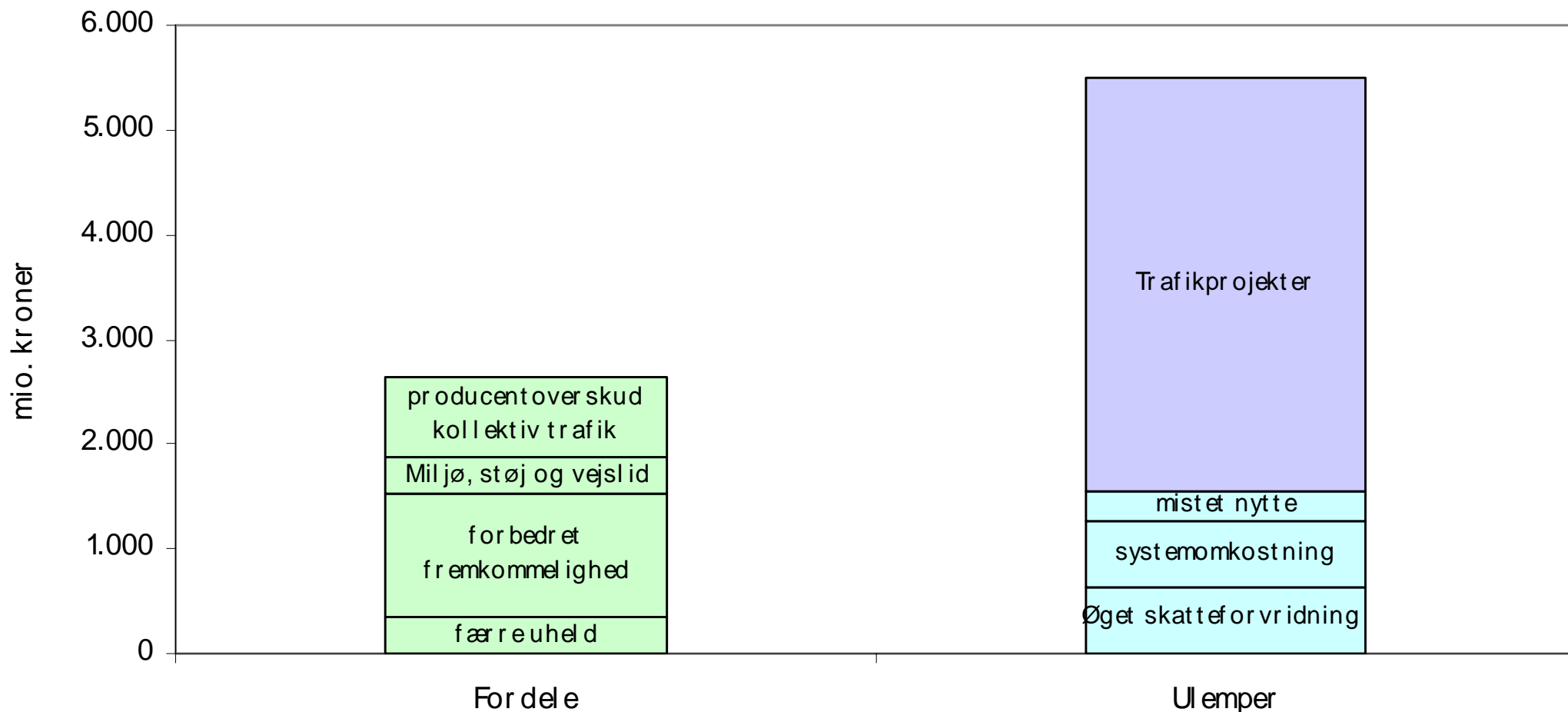


Mio. kroner	Km-takst	Zonetakst	Stor bomring	Lille bomring
Reduceret miljøbelastning	60	60	20	-10
Færre uheld	270	250	130	90
Reduceret støj	160	160	80	10
Reduceret vejslid	10	10	5	0
Forbedret fremkommelighed	185	-350	0	-630
Producentoverskud i kollektiv trafik	150	100	50	40
Potentiale for mindre skatteforvridning	20	-80	40	35
Mistet nytte ved ændrede ture	-300	-220	-260	-100
Systemomkostning ³	-620	-620	-250	-215
Betaling af kørselsafgifter	-4.500	-2.400	-2.500	-1.300
Indtægter til staten	4.500	2.400	2.500	1.300
Samlet	-80	-700	-200	-750

Fordele og ulemper for to modeller for kørselsafgifter, 2015



Km-afgifter med tilbageførsel af provenu, 2015



Konklusion

- kørselsafgifter kan ikke forventes at give samfundsøkonomisk overskud på kort sigt
- på langt sigt *kan* kørselsafgifter give samfundsøkonomiske gevinster
 - ... med det rette design
 - ... og den rette anvendelse af provenuet
- Det kan ikke anbefales at tilbageføre *hele* provenuet til transportprojekter.

Forudsætningerne er vigtige

- Resultaterne baserer sig på en trafikmodel – ikke direkte observeret adfærd.
- Hvordan påvirker kørselsafgifter arbejdsmarkedet?
- Kan systemet designes bedre?
- Der er også en stor fordelingsmæssig diskussion.

IMVs og DØRs analyser

- Forskelle i tilgang:
 - IMV: Kort sigt; Detaljerede trafikale effekter
 - DØR: Langt sigt; Afledte effekter i økonomien
- Ligheder i konklusioner:
 - Kørselsafgifter bør ses i sammenhæng med den samlede bilbeskatning
 - Gevinster og omkostninger tæt balancerede – men god ide på langt sigt
 - Kræver grundig forberedelse – og bør derfor tages alvorligt allerede nu
 - Øremærkning af provenu er en dårlig ide

