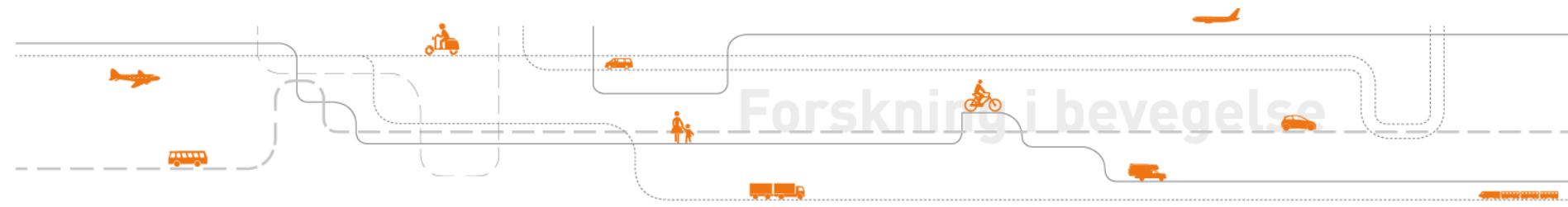


Morgendagens bilavgifter i samfunnsøkonomisk perspektiv

Lasse Fridstrøm, TØI
Webinar om veipricing, 22. juni 2021



Hva er veiprising?

Et system der trafikantene betaler en **avgift som så langt mulig tilsvarer de ulemper** (marginale eksterne kostnader) de påfører andre trafikanter og samfunnsmedlemmer.

Et annet ord for det samme kunne være **marginalkostnadsprising**.

Merknader:

1. **Alle** eksterne kostnader skal (i prinsippet) internaliseres.
2. Eksterne kostnader defineres og forstås på **individnivå**, ikke på gruppenivå.
3. Forankring i **samfunnsøkonomisk teori**
4. Oppkreving **per km eller minutt kjørt**, ikke punktvis
5. Millimeternøyaktighet kan i praksis måtte vike for **forutberegnelighet og forståelig informasjon** til trafikantene.
6. Poenget med veiprising – at 'forurenser betaler' – er ikke selve betalingen, men at **det skal bli lønnsomt å ikke forurense**.

Hvilke er veitrafikkens eksterne kostnader, og hvilke kan internaliseres vha. veipricing?

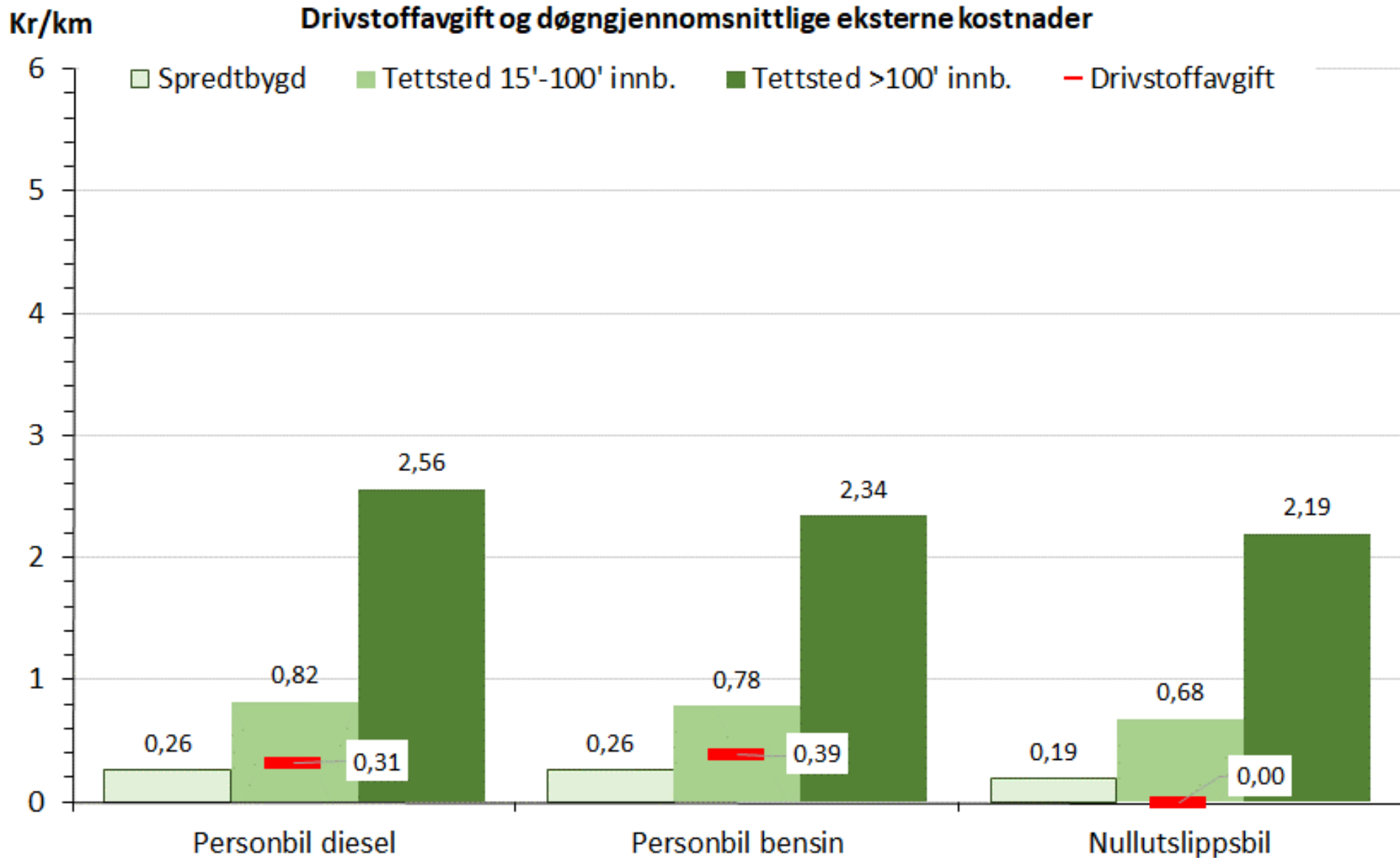
- Kø/tidstap: **ja!**
- Lokal forurensing: **ja**
- Veislitasje: **ja** (unntatt piggdekk)
- Klimagassutslipp: **ja**, men **drivstoffavgift treffer bedre**
- Støy: **tja** – liten forskjell mellom bilene. Aktuelt for MC?
- Ulykker: **nei/tja** – varierer gjerne motsatt vei av kø/tidstap
- Barriereeffekter: **nei**
- Habitatforringelse: **nei**
- Estetisk forringelse ('visuell intrång'): **nei**

Allmenn veipricing: Én formel for hver bil

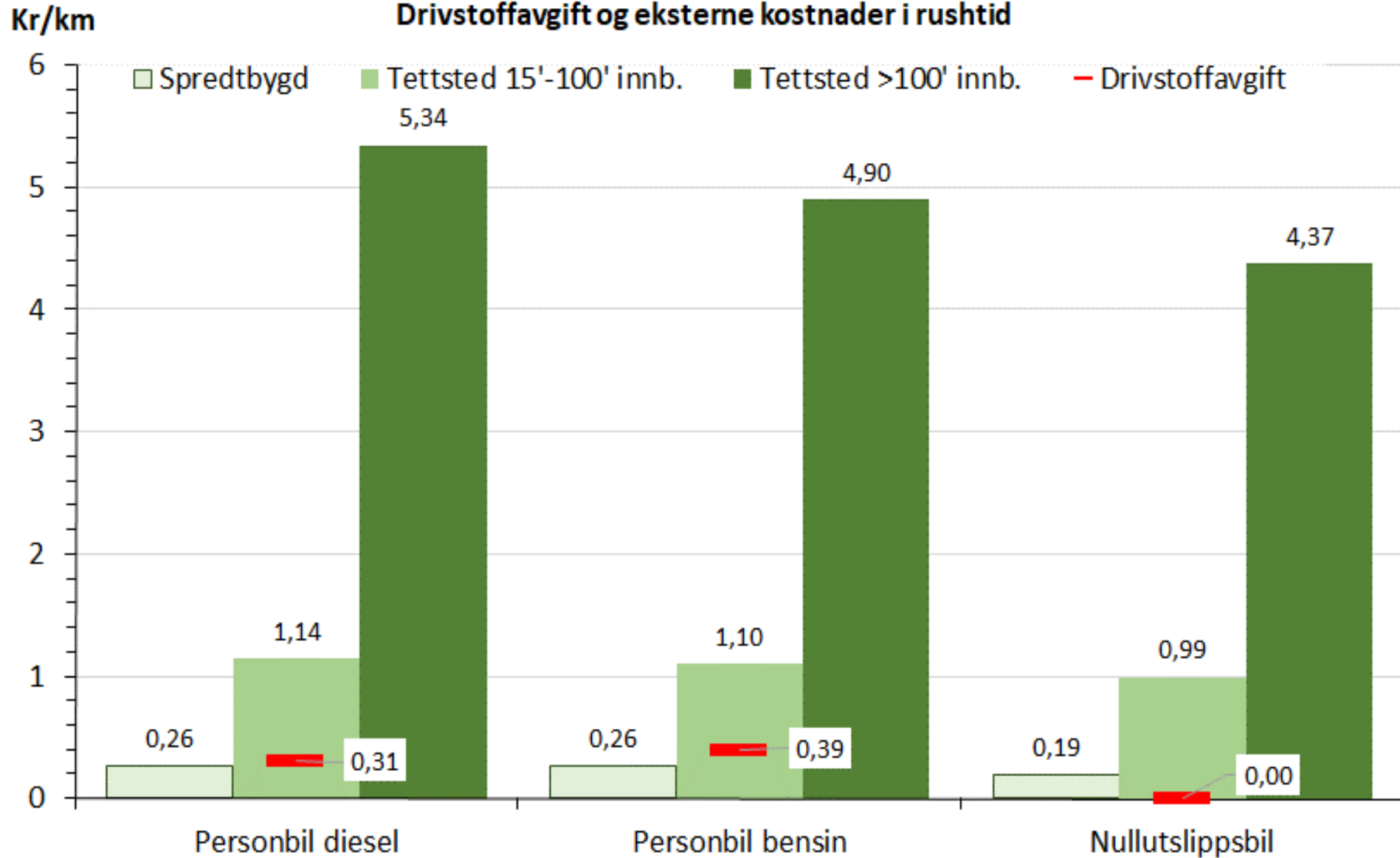
Kilometer- eller minuttavgiften vil i det enkelte konkrete tilfelle måtte fastsettes vha. en formel som tar hensyn til

- kjøretøyets **miljøegenskaper**: NO_x , svevestøv, støy, mv.
- **bosettingstettheten** langs veien: hvor mange som berøres av NO_x , svevestøv, støy, mv.
- evt. også **værforhold**: høyere sats på NO_x - og partikkelutslipp på kalde og tørre vinterdager
- **trafikkbelastning/tid på døgnet** (natt, rushtid, dagtid, kveld), med sats som helst varierer i små trinn fra minutt til minutt
- **kjøreretning i rushtid**: mot/fra sentrum
- kjøretøyets **sikkerhetsstandard**
- kjøretøyets **vekt/akseltrykk** sammenholdt med veiens bæreevne

Personbiler: ekstern kostnad ≠ drivstoffavgift unntatt på landsbygda, og da bare for biler med forbrenningsmotor

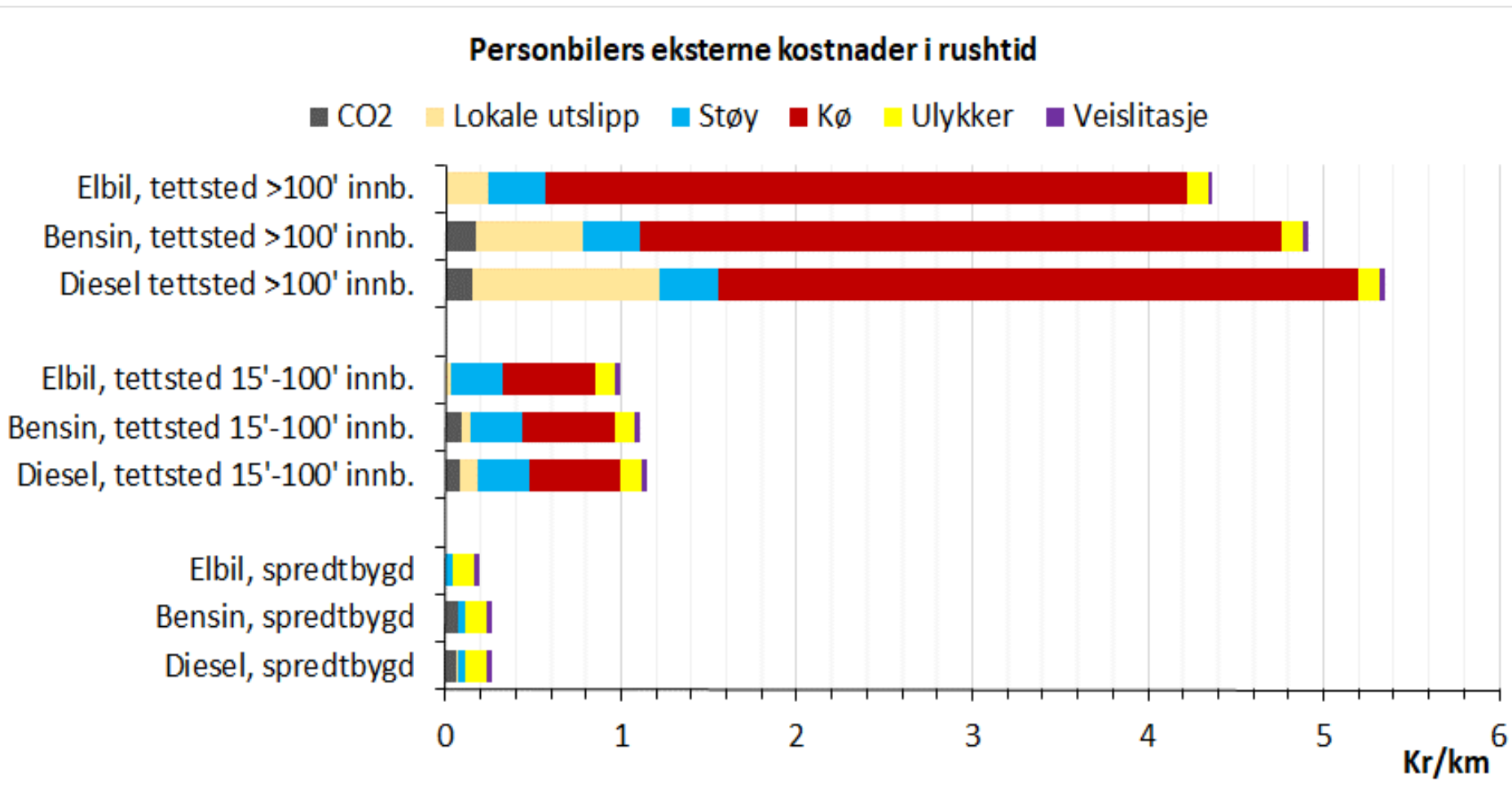


Avvikene er store mellom marginalkostnad og drivstoffavgift for personbiler – især i rushtid i byene

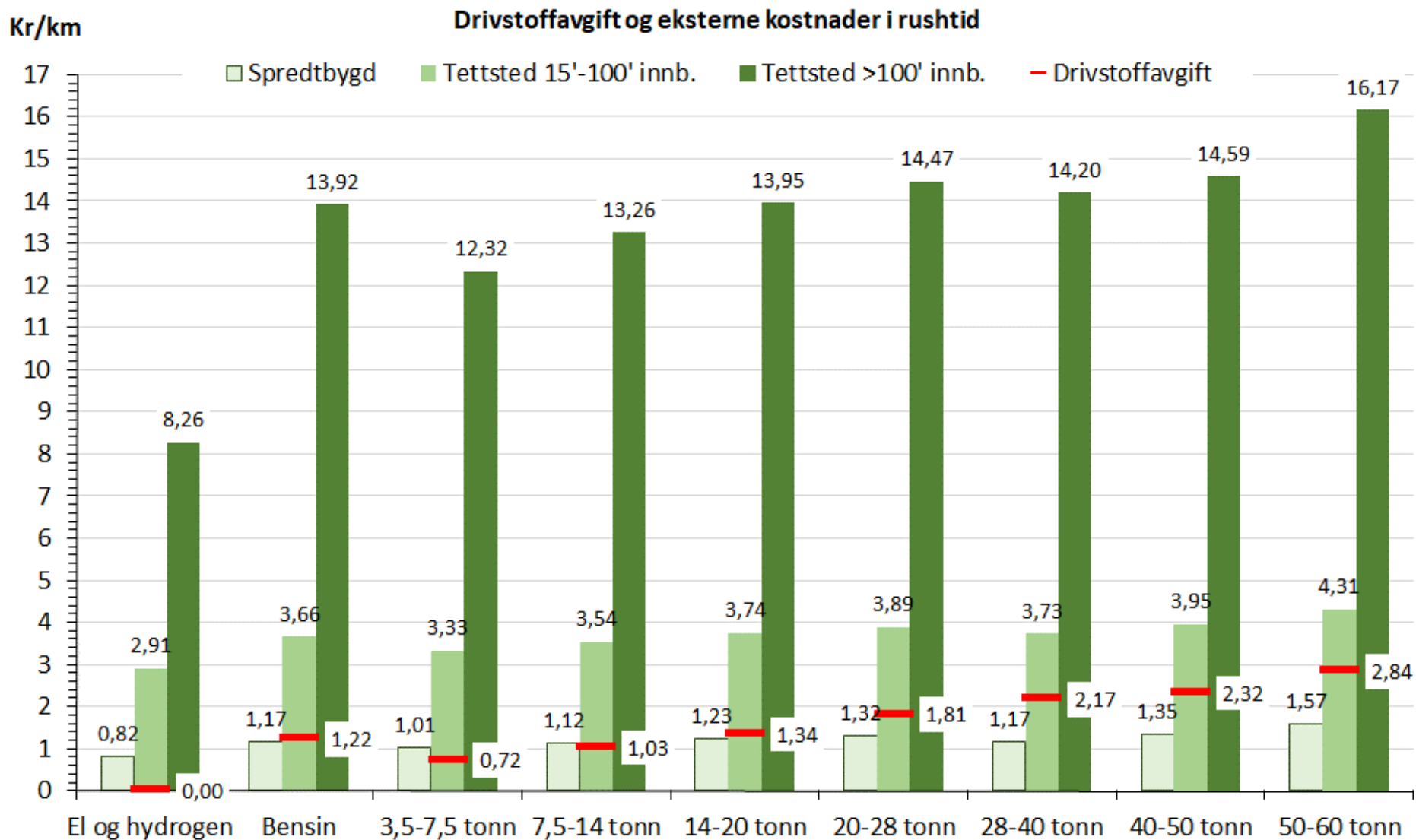


For personbiler i rushtid i byene
er det særlig **køkostnadene** som drar.

Elbilene har bare litt mindre ekstern kostnad enn bensinbilene



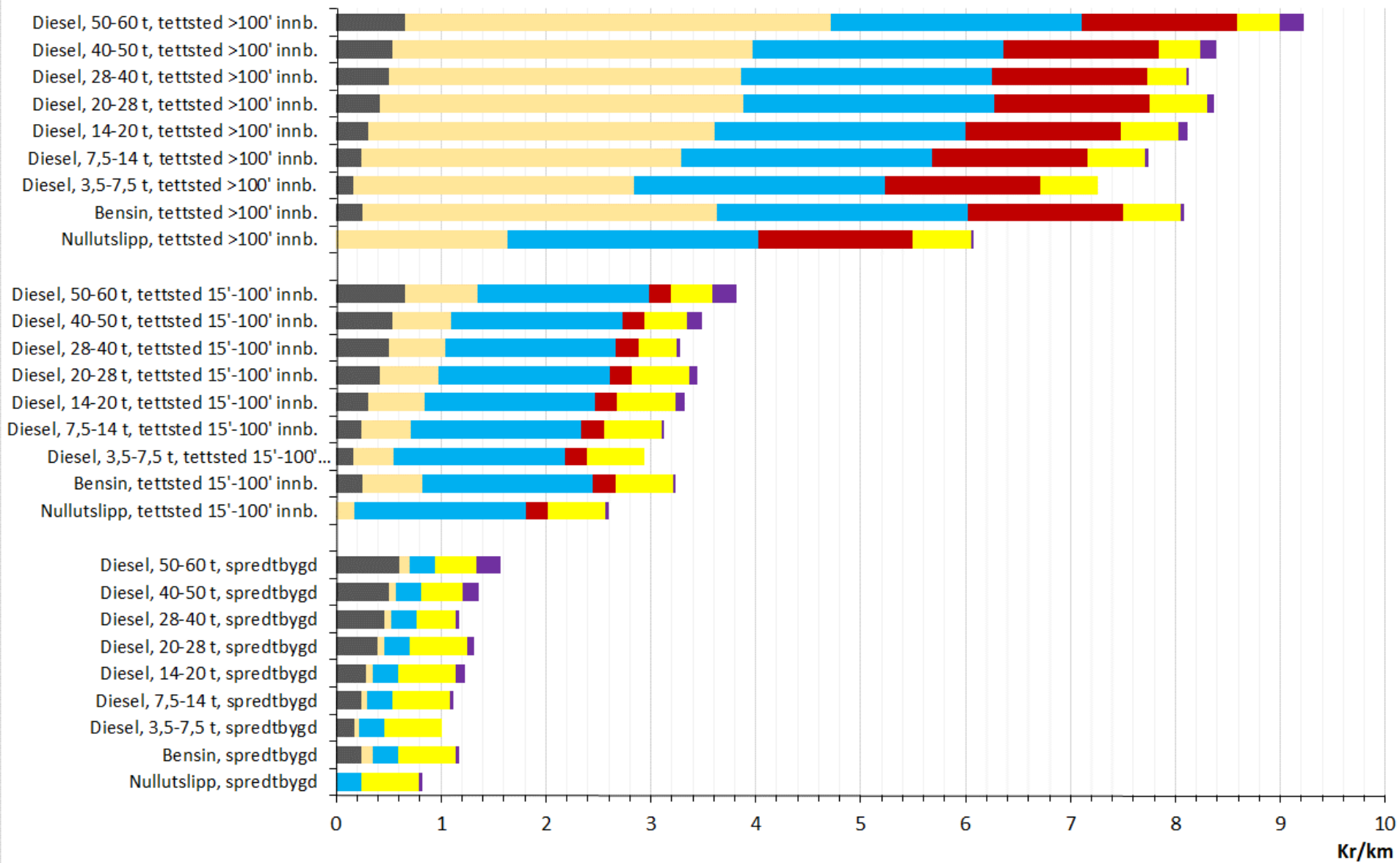
Lastebiler: ekstern kostnad >> drivstoffavgift, unntatt på landsbygda



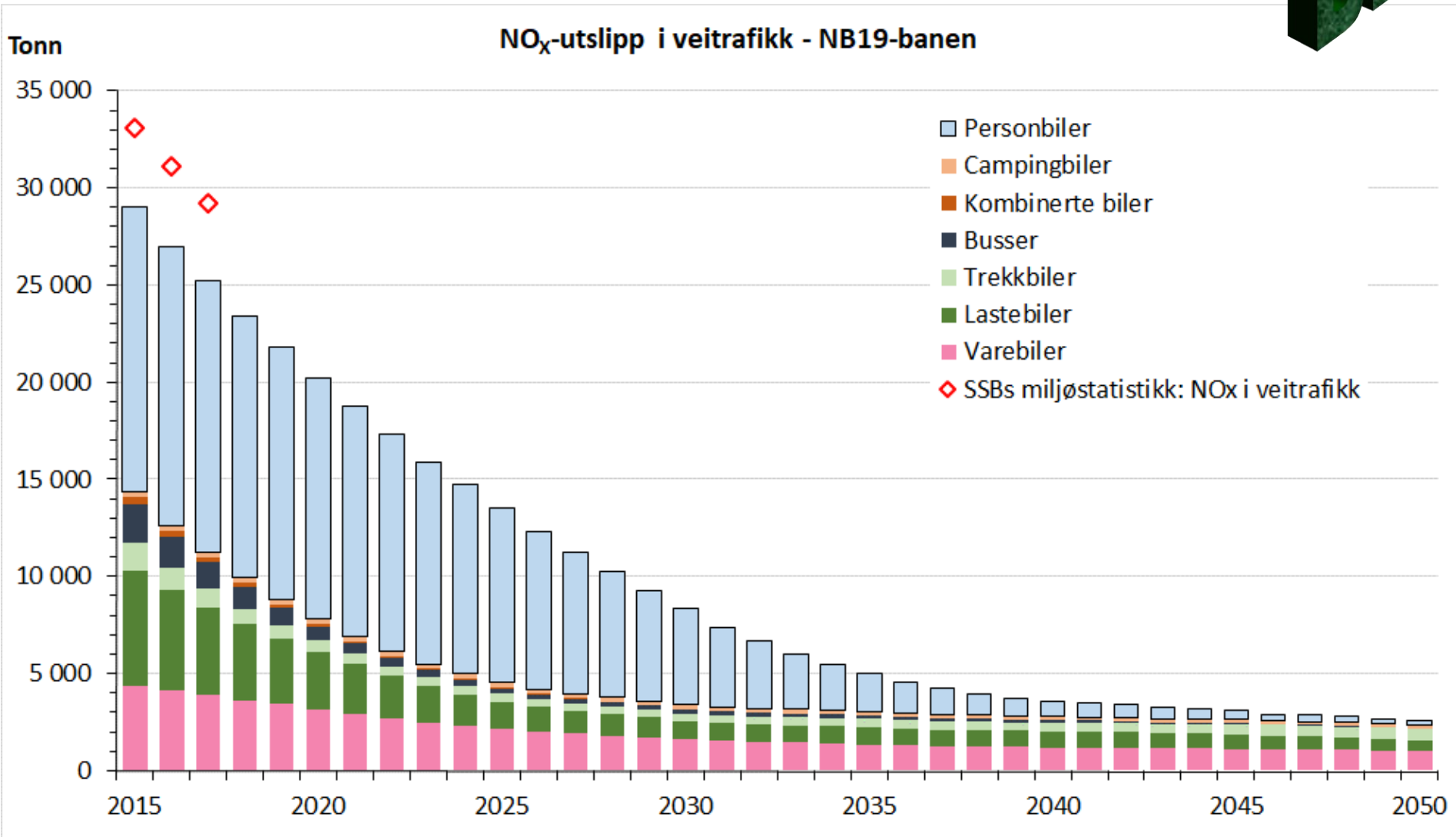
Avgassutslippene fra lastebiler i byene er et betydelig problem.

Tunge godsbilers døgngjennomsnittlige eksterne kostnader

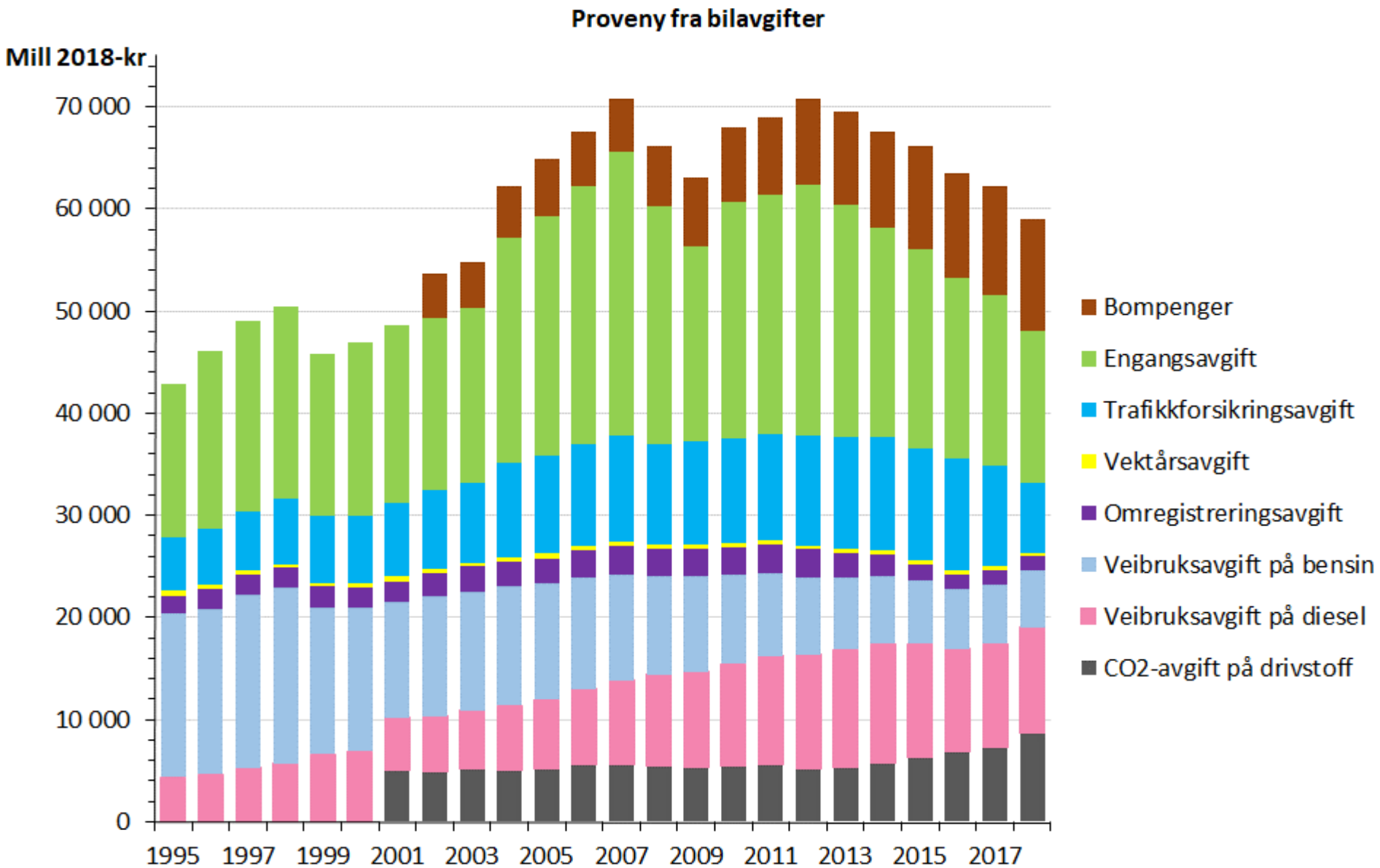
CO2 Lokale utslipp Støy Kø Ulykker Veislitasje



Men disse utslippene er på rask vei ned.



Bilavgiftene svinner. De må erstattes av et bedre system.

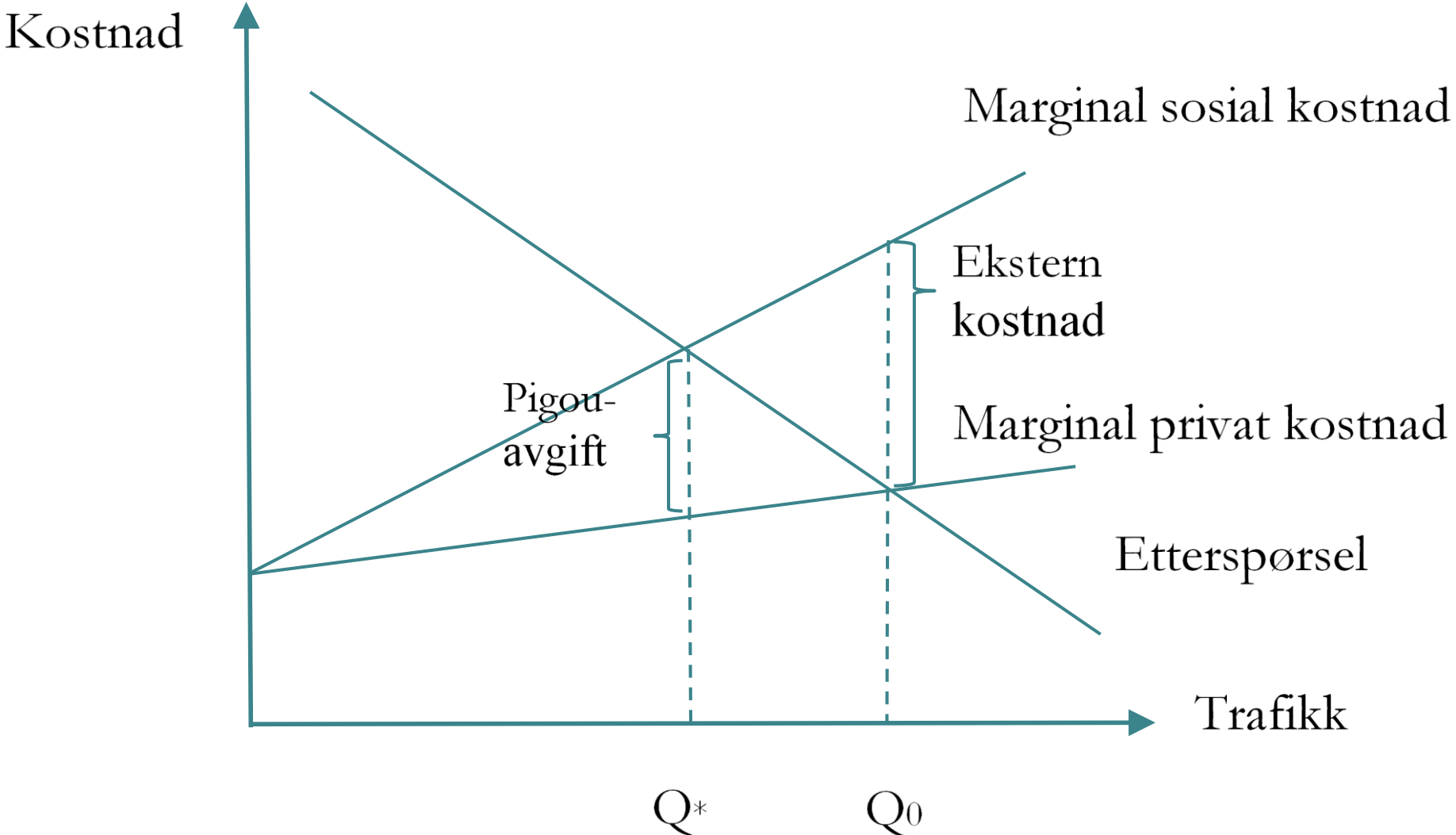


Allmenn veiprising kan erstatte 5-6 av dagens bilavgifter og slik **gi mer treffsikker beskatning:**

1. veibruksavgiften på drivstoff (**elbiler slipper helt unna, drivstoffgjerrige biler slipper billig**)
2. bompengene (**svekker veiinvesteringenes lønnsomhet, skaper barrierer og hindrer regionforstørring og konkurranse**)
3. en del av trafikkforsikringsavgiften (**utmåles per år, ikke per km**)
4. vektårsavgiften for tunge kjøretøy (**ditto**)
5. den miljødifferensierte årsavgiften for tunge kjøretøy (**ditto**)
6. fergetakstene (omtrent som med dagens Autopass)

På denne måten vil veiprising innebære **forenkling av bilavgiftssystemet.**

Riktig avgift er mindre enn ekstern kostnad



Hva blir veiaksen?

Veibruksavgiften på drivstoff, bompengene og årsavgiftene forutsettes i dette regnestykket avvirket.

For **personbiler** i **grisgrendte strøk** blir optimal sats da inntil **20 øre** per km. I **rushtiden i byene** blir satsen inntil **4–5 kr** per km.

For **tunge lastebiler** i **grisgrendte strøk** blir optimal sats lik eller mindre enn dagens drivstoffavgift: inntil **kr 1–1,50** per km. I **rushtiden i byene** blir satsen 6–8 ganger dagens drivstoffavgift: inntil **kr 13–16** per km.

Tre forhold kan trekke satsen **ned/opp**:

1. **Optimal avgift er noe mindre enn den marginal eksterne kostnaden**, siden aktørene vil tilpasse seg.
2. Bilene blir renere, slik at **den lokale forurensningen går ned**. Dette tilsier lavere km-avgift.
3. Karbonaksen går trolig oppover. Dette tilsier **stigende CO₂-avgift på drivstoff**.

Allmenn veiprising er ikke hyllevare

Innføring kan bare forsvares dersom gevinsten er stor.

Vi må «ta'n ut»: gjøre gevinsten størst mulig.

- Kilometeravgiften må så langt mulig tilsvare den marginale eksterne kostnaden.
- Flest mulig eksterne kostnader må fanges opp.
- Allmenn veiprising må gjelde hele det offentlige veinettet.
- Ordningen må omfatte praktisk talt alle typer motorkjøretøy.
- Ordningen må sidestille norske og utenlandske kjøretøy.

Gi oss det rene og ranke!

For at allmenn veiprising skal få legitimitet i befolkningen må en **unngå** at satsene i avgiftssystemet blir en årlig **politisk kasteball**.

Satsene i veiprisingssystemet må være **rent faglig begrunnet** og vitenskapelig fundert. Systemet må **styres av fagfolk**.

En må unngå å kompromisse med prinsippene for **samfunnsøkonomisk optimal prissetting**.

Den tradisjonelle **tankegangen om at bilistene skal betale i henhold til hva det har kostet å bygge veien, må skrotes en gang for alle**.



Veipricing – et paradigmeskifte

- Avgiftene skal tilsvare **den ulempe trafikanten gir opphav til hos andre**.
- Et sunnere og radikalt annerledes prinsipp enn det som ligger til grunn for bompengene, der en betaler som funksjon av «sunk cost»: **hva det har kostet å bygge veien**.
- Veipricing betyr **ja** til avgift i henhold til **veislitasje, utslipp, køer, ulykker, støy**.
- **Pengene kan like fullt brukes til veifinansiering**. Om vi innfører konsekvent veipricing, får vi veifinansiering «på kjøpet».
- I et system for satellittbasert veipricing må en ha rasjonelle, mest mulig **objektive og faglig baserte rutiner for fastsetting av satsene**. Design av dette systemet er en svært viktig del av planleggingen/utredningen.
- Veipricing etter denne malen vil oppleves som langt **mer rettferdig**. En betaler i forhold til hvor langt en kjører. Prisen blir **lav i utkantstrøk**.

Veiprising – et tredobbelt kinderegg

På disse vilkår vil veiprising framstå som et tredobbelt kinderegg, som oppfyller **ni ulike ønsker** samtidig:

1. store og mer stabile offentlige inntekter,
2. bedre framkommelighet og mindre tidstap,
3. bedre byluft,
4. mindre klimagassutslipp,
5. mindre veislitasje,
6. mindre vilkårlig og mer rettferdig byrdefordeling,
7. mer lønnsomme veiinvesteringer,
8. større regionale arbeidsmarkeder og
9. mer virksom konkurranse i alle sektorer og i alle deler av byregionen.



Takk for oppmerksomheten!

