

Betalingsringen løser ikke opgaven

Betalingsringen vil ikke reducere trængslen nævneværdigt – og den samfundsøkonomiske gevinst er højst tvivlsom.

Cheføkonom Jens Hauch og Direktør Jakob Hald

Det er nødvendigt at regulere biltrafikkens negative virkninger såsom trængsel, ulykker, lokale miljøeffekter, støj og klima – men reguleringen skal være intelligent. Og det er betalingsringen næppe

- En betalingsring kan reducere trafikken over ringen, men omvejskørsel betyder at den samlede mængde trafik kun reduceres lidt, og i nogle områder endda kan forøges.
- Stigningen i kollektiv transport vil være særdeles behersket, og flere penge til offentlig transport vil kun reducere trængslen i et begrænset omfang.
- Inden for gruppen af bilister, der rammes af betalingsringen, vil lavindkomstgrupper blive ramt relativt hårdest.
- Et GPS-baseret afgiftssystem er sandsynligvis teknologisk klar til brug inden for en overskuelig årrække. Det kan regulere trængslen i hele landet og øvrige lokale problemer – bl.a. uden omvejskørsel.

NÅR HR. JENSEN beslutter en biltur, overvejer han, hvor lang tid turen tager, og hvad den koster. Men han vil typisk ikke medregne de gener, han påfører andre i form af trængsel, ulykker, lokal forurening, støj og drivhusgasser. Derfor er der behov for at regulere trafikken.

Analyser udført af Tetraplan, viser, at en betalingsring omkring Københavns Kommune med en afgift på 25 kr. pr. passage kan lede til en kraftig reduktion i antallet af biler der passerer ringen – helt op til 40 pct. Men i København er der rige muligheder for omvejskørsel, hvilket spiser hovedparten af den trafikale gevinst. Derfor reduceres antallet af bilkilometer i hovedstadsområdet kun med godt 6 pct., og hvis ringen placeres ved Ring 2 kan trafikken i f.eks. Herlev endog stige. Nettovirkningen på forurening og støj og trængsel er derfor ikke særligt stor. En betalingsring er således ikke et særligt målrettet instrument, jf. tabellen.

Samfundsøkonomiske analyser udført af COWI for Københavns Kommune i 2008 viser, at gevinsterne ved en betalingsring er mindre

end omkostningerne. Ringen er altså ikke et samfundsøkonomisk sundt projekt.

Men hvem er vindere og tabere, hvis man alligevel laver en ring? En højt lønnet vil have en høj betalingsvillighed for en tidsbesparelse, og kan derfor blive bedre stillet, selvom han skal betale en afgift. En gennemsnitlig virksomhedsleder tjener efter skat ca. 270 kr. i timen, hvilket man ud fra en økonomisk synsvinkel vil betragte som hans 'tidsværdi'. Hvis betalingsringen f.eks. sparer ham for et kvarter hver dag, vil værdien af hans tidsbesparelse altså være knap 70 kr. Dvs. når afgiften er betalt vil han have en gevinst på knap 20 kr. pr. returtur. En gennemsnitlig læge vil hverken tabe eller vinde, mens en rengøringshjælp, der tjener ca. 110 kr. i timen efter skat, vil tabe godt 20 kr. pr. dag. Tabet kan dog måske reduceres, hvis vedkommende har mulighed for at skifte transportform.

Bilisterne reagerer forskelligt: Nogle vil blive i bilerne, andre vil skifte transportform, mens en tredje gruppe helt vil opgive turen. Analyserne fra Tetraplan viser imidlertid,

Hvilke reguleringsinstrumenter er effektive over for hvilke mål?

	GPS-baseret road pricing	Højere parkeringsafgifter	Betalingsring	Højere benzinafgifter
Mindre trængsel	Målrettet instrument	Ikke alle bilister dækkes	Upræcist instrument pga. omvejskørsel	Meget indirekte virkning
Mindre lokal forurening og støj	Målrettet instrument	Upræcist instrument	Upræcist instrument	Meget indirekte virkning
Mindre udledning af CO ₂	Målrettet instrument	Meget indirekte virkning	Meget indirekte virkning	Målrettet instrument
Skabe offentlige indtægter	Ja, afhængig af udbredelse	Målrettet instrument	Formentlig, afhænger af investeringsomkostning	Afhænger af grænsehandel

at brugen af kollektiv transport kun vil stige med 1,5 pct. (målt ved passagerkilometer) som følge af en betalingsring.

Betalingsringen påvirker ikke kun personer, der kører ind i København, men også københavnere, der kører ud af byen. DTU-transport har beregnet, at 38 pct. af de personer, der passerer en betalingsring placeret ved Ring 2, bor i København eller Frederiksberg kommuner. Denne andel er sandsynligvis højere, hvis ringen placeres ved kommunegrænsen. Københavnerne får således heller ikke en entydig gevinst af ringen.

De samlede trafikale og fordelingsmæssige effekter afhænger dog af, hvordan provenuet anvendes. Hvis den kollektive trafik udbygges yderligere, vil trafikanter i tog og bus stilles bedre. Men styrket kollektiv trafik har kun meget små virkninger på trængslen på vejene, og det er langt fra givet, at endnu større investeringer i kollektiv trafik er den bedste anvendelse af et eventuelt provenu.

ER DER GODE alternativer til en betalingsring? Fremtidens løsning er GPS-teknologi, hvormed bilkørsel kan beskattes helt præcist. Løsningen kan udbredes til at dække hele landet og løse lokale trængsels- og miljøproblemer andre steder end i Hovedstaden. Systemet vil endda kunne erstatte benzinafgiften, der lider under det forhold, at grænsehandel kan reducere provenuet betragteligt.

Men er GPS-teknologien klar til brug? I Holland har man overvejet et GPS-baseret system. Projektet er sat i bero af politiske og ikke af tekniske grunde. Store IT-selskaber, der har arbejdet med at udvikle teknologien mener, at teknologien er klar til brug. Den slags udmeldinger fra producenterne kan måske være påvirket af et ønske om at udbrede modellen, men muligheden bør analyseres grundigt.

Teknologien skal selv sagt være så billig, at den kan give samfundsøkonomisk overskud, og ligesom for betalingsringen bør de

fordelingsmæssige effekter overvejes, da også en GPS-løsning kan ramme bilister med lave indkomster hårdest.

DTU-TRANSPORT har peget på, at højere parkeringsafgifter måske er et investeringsfrit, midlertidigt alternativ til en betalingsring. I Kraka er vi enige i, at også denne mulighed bør undersøges nærmere, selvom det sandsynligvis også er et noget upræcist instrument.

Vores opfordring er derfor, at regeringen tager et pusterum og analyserer GPS-modellen grundigt. Det handler om at finde den holdbare løsning, som mest effektivt håndterer de trængsels- og miljøproblemer, regeringen har sat sig for at bekæmpe. Betalingsringen løser næppe den opgave.