

atypiske i 1971 og 1972, må man sige, at talrækken, sådan som den står, er noget misvisende i en tabel, der skal illustrere »hovedtal for pengeinstitutterne« over en 12-årsperiode.

I forbindelse med diskussionen om rentemarginalen kommer man så ind på spørgsmålet om de stærkt omkostningsbelastende serviceydelser, hvor problemet på mange måder minder om det offentliges udbud af gratisydelser. Det er muligt, at pengeinstitutterne vil øge kravene om betaling for alle eller i hvert fald en del af omkostningerne ved disse ydelser. Filosofien skulle så være, at det ville gøre kunderne mere omkostningsbevidste, og at man i stedet for serviceydelserne kunne tilbyde højere rente af indskud eller forlange mindre udlånsrente. Det bliver således en afvejning af rentemarginal contra gratisydelser.

Kapitlet indeholder ikke nogen systematisk gennemgang af dette valg, men problemet med serviceydelserne nævnes 5-6 forskellige steder. Man overser imidlertid fuldstændigt et væsentligt forhold: *pengeinstitutternes »gratisydelser« er skattefrie, mens renter beskattes.*

Eller sagt på en anden måde: på grund af skattesystemets indretning er kunderne ikke særlig rentebevidste, i alt fald ikke for så vidt angår mindre lån og indskud. Der er altså i skattesystemet en favorisering af den »betaling«, pengeinstitutter giver som »service«, i forhold til den »betaling«, der gives som »rente« (dette minder om problemet med de skattefrie gør-det-selv-aktiviteter). Det forhold vil jo næppe få mindre betydning, hvis pengeinstitutterne får pligt til at give oplysninger til skattevæsenet om rentetilskrivning.

Ved en vurdering af den sandsynlige ud-

viklingstendens for pengeinstitutternes serviceydelser og myndighedernes muligheder for at påvirke denne må det være væsentligt at tage hensyn til den manglende neutralitet i skattesystemet.

*Bodil Nyboe Andersen og Henning Holten
Økonomisk Institut, Københavns Universitet
Institut for Finansiering,
Handelshøjskolen i København*

Trafikpolitisk kommentar

Der er ikke til brug for PPII udarbejdet nogen ny trafikplan; men man går bl.a. ud fra den antagelse, at omfanget af de samlede trafikinvesteringer bliver som forudsat i PPI, dvs. ca. 70 mia kr. i 15-årsperioden.

Da man (p.55): »har indarbejdet udgifterne ved de nu vedtagne Saltholm-Storebæltsprojekter og merudgifterne ved den resterende udbygning af Kastrup Lufthavn« er der: »sket en væsentlig nedskæring af udgifterne til vejformål«. De nævnte indarbejdede udgifter beløber sig til noget over 8 mia kr., medens de reducerede vejudgifter andrager henimod 50 mia kr., hvoraf godt 30 mia kr. er kommunale vejudgifter.

PPII konstaterer (p.560) at: »statens muligheder for en direkte styring af udviklingen i de kommunale vejinvesteringer er efter ophævelsen af den hidtidige tekniske projektdokumentation af en overordnet vejmyndighed yderst begrænset«.

PPII stiller store spørgsmålstejn ved, om den indbyrdes prioritering af de planlagte motorvejsinvesteringer er rimelige ud fra en samfundsøkonomisk bedømmelse, og om den sædvanlige motorvejsstandard er rimelig specielt i en situation med hastighedsbegrænsninger.

atypiske i 1971 og 1972, må man sige, at talrækken, sådan som den står, er noget misvisende i en tabel, der skal illustrere »hovedtal for pengeinstitutterne« over en 12-årsperiode.

I forbindelse med diskussionen om rentemarginalen kommer man så ind på spørgsmålet om de stærkt omkostningsbelastende serviceydelser, hvor problemet på mange måder minder om det offentliges udbud af gratisydelser. Det er muligt, at pengeinstitutterne vil øge kravene om betaling for alle eller i hvert fald en del af omkostningerne ved disse ydelser. Filosofien skulle så være, at det ville gøre kunderne mere omkostningsbevidste, og at man i stedet for serviceydelserne kunne tilbyde højere rente af indskud eller forlange mindre udlånsrente. Det bliver således en afvejning af rentemarginal contra gratisydelser.

Kapitlet indeholder ikke nogen systematisk gennemgang af dette valg, men problemet med serviceydelserne nævnes 5-6 forskellige steder. Man overser imidlertid fuldstændigt et væsentligt forhold: *pengeinstitutternes »gratisydelser« er skattefrie, mens renter beskattes.*

Eller sagt på en anden måde: på grund af skattesystemets indretning er kunderne ikke særlig rentebevidste, i alt fald ikke for så vidt angår mindre lån og indskud. Der er altså i skattesystemet en favorisering af den »betaling«, pengeinstitutter giver som »service«, i forhold til den »betaling«, der gives som »rente« (dette minder om problemet med de skattefrie gør-det-selv-aktiviteter). Det forhold vil jo næppe få mindre betydning, hvis pengeinstitutterne får pligt til at give oplysninger til skattevæsenet om rentetilskrivning.

Ved en vurdering af den sandsynlige ud-

viklingstendens for pengeinstitutternes serviceydelser og myndighedernes muligheder for at påvirke denne må det være væsentligt at tage hensyn til den manglende neutralitet i skattesystemet.

*Bodil Nyboe Andersen og Henning Holten
Økonomisk Institut, Københavns Universitet
Institut for Finansiering,
Handelshøjskolen i København*

Trafikpolitisk kommentar

Der er ikke til brug for PPII udarbejdet nogen ny trafikplan; men man går bl.a. ud fra den antagelse, at omfanget af de samlede trafikinvesteringer bliver som forudsat i PPI, dvs. ca. 70 mia kr. i 15-årsperioden.

Da man (p.55): »har indarbejdet udgifterne ved de nu vedtagne Saltholm-Storebæltsprojekter og merudgifterne ved den resterende udbygning af Kastrup Lufthavn« er der: »sket en væsentlig nedskæring af udgifterne til vejformål«. De nævnte indarbejdede udgifter beløber sig til noget over 8 mia kr., medens de reducerede vejudgifter andrager henimod 50 mia kr., hvoraf godt 30 mia kr. er kommunale vejudgifter.

PPII konstaterer (p.560) at: »statens muligheder for en direkte styring af udviklingen i de kommunale vejinvesteringer er efter ophævelsen af den hidtidige tekniske projektdokumentation af en overordnet vejmyndighed yderst begrænset«.

PPII stiller store spørgsmålstejn ved, om den indbyrdes prioritering af de planlagte motorvejsinvesteringer er rimelige ud fra en samfundsøkonomisk bedømmelse, og om den sædvanlige motorvejsstandard er rimelig specielt i en situation med hastighedsbegrænsninger.

Hermed rettes søgelyset mod det meget væsentlige problem, om fordelene ved fri hastighed er omkostningerne værd, således som disse manifesterer sig dels som offentlige merudgifter til vejanlæg m.v. og/eller hospitalsudgifter m.v. og dels som private omkostninger.

PPII regner uden at angive hvorfor med, at trafikulykker med personskade gennemsnitligt koster 80.000 kr., idet (p.575): »Dette skøn over ulykkesomkostningerne omfatter i princippet alle udgifter til udbedring af materielle skader, til redningskorps, sygehusophold, revalidering m.v. til politi- og retsvæsen samt værdien af det produktionstab, der følger af midlertidig eller permanent uarbejdsdygtighed. Betydningen af menneskelige aspekter - sorg, smerte, utryghed - ved trafikulykker kan derimod kun indgå efter en politisk stillingtagen«.

Her skal ikke tages stilling til, om det anførte beløb er rimeligt, men kun peges på, at bl.a. debatten om betimeligheden af hastighedsbegrænsning vanskeliggøres af den foreliggende næsten fuldkomne uvidenhed om sammenhænge mellem vejudformning, tilladt hastighed og ulykkernes antal og sværhedsgrad, idet PPII's påpegnings af, at (p.568): »der synes at være god mulighed for samfundsøkonomisk at spare mange penge, hvis alle større vejprojekter fremover behandles tilsvarende grundigt« (dvs. med valg af vejstandard ved hjælp af samfundsøkonomiske kalkuler), næppe bliver til at efterleve, såfremt der ikke tilvejebringes en bedre viden om de nævnte sammenhænge. Hvor mange penge, der er involveret, kan man fornemme ved at multiplicere det nævnte tal på 80.000 kr. med 20.000 årlige færdselsuheld med person-

skade, og hvor vanskelig udredningsopgaven er, fatter man umiddelbart f.eks. ved læsning af Mishans nyere artikler om problemet. I disse artikler går Mishan ind for, at man ikke kan indregne de skader og ulykker, som folk frivilligt på basis af rimelig god indsigt pådrager sig selv, på cost-siden uden samtidig at inddrage et mindst lige så stort beløb på benefitsiden. Om bilisternes indsigt i risikoproblematikken er rimeligt god, betvivles i PPII med forslaget om større vægt på det oplysende arbejde f.eks. via TV.

PPII fremhæver i øvrigt bl.a. behovet for, at en større del af de knappe vejmidler anvendes til fjernelse af trafikfælder, de såkaldte black spots, idet overskud i benefits over costs ved sådanne foranstaltninger iflg. PPII ligger suverænt i spidsen i en rangordning, hvor visse nye motorvejsanlæg sammenlignet med forbedringer af hovedveje ligger lige så klart i bunden.

PPII er skeptisk over for det kommunale selvstyres evne og vilje til at administrere vejene ordentligt og foreslår udarbejdet (p. 570): »en slags katalog over typiske vejelementer i forskellig udformning, der ud over de tekniske specifikationer også indeholder oplysninger om anlægs- og vedligeholdelsesomkostninger, om trafikafvikling og -sikkerhed og om trafikøkonomi ved forskellige trafikmængder«, men ellers er det småt med konstruktive forslag om forbedring af styringen.

I denne forbindelse er det værd at bemærke, at mulighederne for at styre ved hjælp af priser (afgifter) også iflg. PPII er åbenbart utilstrækkelige, og at man nok bør interessere sig noget mere for styring ved hjælp af lokale restriktioner både med hensyn til hastighed og med hensyn til

maksimalt tilladt akseltryk. En arbejdsgruppe under trafikkommissionen har konstateret, at omkostningerne ved en yderligere kørt kilometer med et meget tungt køretøj varierer fra 2-3 øre på den mest robuste del af det statslige vejnet til henimod 100 øre på den mindst robuste del af det amtslige vejnet, og selv om denne konstatering, der ikke har omfattet beregninger vedrørende de omfattende dele af det primærkommunale vejnet, der er endnu langt mindre robust, er behæftet med stor usikkerhed, er der næppe tvivl om, at en forhøjelse af tilladt akseltryk fra 8 til 10 tons bør overvejes fulgt op med en udvidet hjemmel til indførelse af kommunale vægtrestriktioner.

At forene en sådan udvidelse af kommunernes kompetence med interessen i at have et sammenhængende vejnet er et vanskeligt problem, idet vejnettet må udvikles med et tilstrækkelig langt og sikkert sigte til, at bl.a. erhvervsvirksomheder kan etablere distributionssystemer, der både privat- og samfundsøkonomisk set er acceptable. Forekomsten af dette problem understreger imidlertid rigtigheden af PPII's bemærkning (p. 559): »det må derfor blive en hovedopgave i de kommende år at få tilvejebragt et gennearbejdet og nyt grundlag for en samlet langtidspan for trafik anlæggene«.

Hertil kan man føje, at megen yderligere forskning er påkrævet, for at det skal være muligt at udarbejde og vedligeholde en sådan planlægning, og at det på denne baggrund må hilses som et beskedent skridt i den rigtige retning, at der pr. 1. dec. 1973 under Statens naturvidenskabelige, samfundsvidenskabelige og tekniskvidenskabelige forskningsråd, ATV og Ministeriet for

Offentlige Arbejder er nedsat en trafikforskningsgruppe, samt at Danmark på nordisk basis er med bl.a. i projektet »Stina«, der skal udforske sammenhænge mellem trafikintensitet, vejslid og vejomkostninger.

H.P. Myrup
*Institut for Virksomhedsledelse,
 Aarhus Universitet*

Litteratur

MISHAN, E. J. 1972. *Cost-benefit analysis*. London.

Atompolitisk kommentar

Kapitlet om energiforsyning synes præget af, at den såkaldte energikrise er opstået relativt sent under arbejdet med PPII, idet der kun ganske kort antydes nogle mulige konsekvenser for el-forsyningen af f.eks. en varig kraftig forøgelse af priserne på brændsel, men ikke gives nogen egentlig analyse af de mere væsentlige sammenhænge mellem disse priser og efterspørgselsudviklingen henholdsvis den mest hensigtsmæssige udbygning af produktionsapparatet.

Det anføres korrekt, at usikkerheden om forbrugernes reaktion på prisstigninger forøger usikkerheden ved en vurdering af den fremtidige forbrugsudvikling; men på trods heraf konstateres det:

Da benyttelsestiden er stigende, behøver den installerede effekt på kraftværkerne dog ikke at stige helt så hurtigt som forbruget [p. 317].

Spørgsmålet er imidlertid, hvorfor benyttelsestiden hidtil har været stigende, eller hvad der er ensbetydende hermed, hvorfor afsætningsstigningen for elektricitet har været stærkere udenfor de travle timer end indenfor disse? Forbruget af elek-