



INSTITUT FOR MILJØVURDERING  
ENVIRONMENTAL ASSESSMENT INSTITUTE

Pressemeddelelse

Den 11. maj 2006

## Kørselsafgifter er ikke en sikker succes

*Succes'en afhænger bl.a. af, hvordan afgifterne skrues sammen. En "lille bomring", hvor bilisterne betaler et fast beløb for at køre ind i centrum af København, kan blive en meget dyr løsning for samfundet. Derimod kan det være en god ide at lade bilister betale en afgift per kørt kilometer i Hovedstaden. Det konkluderer Institut for Miljøvurdering i en ny omfattende analyse.*

Privatbilisme betyder trængsel, forurening, støj og ulykker, ikke mindst i de store byer. I Hovedstadsregionen holder bilister i kø 100.000 timer om dagen. Kan problemerne afhjælpes ved at lade folk betale for at køre i byerne? I Københavns kommune er flere politikere fortalere for kørselsafgifter.

Men kørselsafgifter er langt fra en sikker succes. Det viser IMV's nye rapport "Kørselsafgifter i København", som er den første danske samfundsøkonomiske analyse af kørselsafgifter.

*"Kørselsafgifter har reduceret trængslen i London og i Stockholm. Vores analyser viser, at det samme vil ske i København. Men succesen skal ikke måles på, hvor meget trafikken bliver reduceret," siger økonom Kasper Wrang, der leder IMV's projekt. "Det er vigtigt at afveje alle fordele og ulemper ved kørselsafgifter. Færre biler i byen betyder mindre trængsel og forurening. Men det betyder også, at bilisterne mister den fordel, de havde ved bilturen, fx at komme let til og fra arbejde."*

IMV's analyse giver dumpekarakter til den såkaldte "lille bomring", som vil kunne koste 750 mio. kr. i samfundsøkonomisk tab om året, hvis den bliver indført nu. Den "store bomring", der dækker et større område, er en bedre model, men heller ikke denne model virker hensigtsmæssig på kort sigt. Hvis man vil indføre kørselsafgifter, er det formentlig en bedre idé at lægge en afgift per kørt kilometer. Men det kræver en teknologi, som først er klar om 5-10 år.

Danmarks førende transportforskere på Center for Trafik og Transport, DTU, har udarbejdet en særskilt baggrundsrapport om de trafikale effekter.

*"Kørselsafgifter kan være et godt instrument, men det er helt afgørende, hvordan man indretter dem" siger professor Otto Anker Nielsen, Center for Trafik og Transport. "Afgifter kan fx få folk til at køre en uhensigtsmæssig omvej for at undgå at betale kørselsafgifter. Trafikken kan sprede sig som ringe i vandet. Man friholder bykernen. Men prisen i form af øget trafik i omegnen - og i nogle af systemerne sågar i brokvartererne - kan blive meget høj."*

*"Budskabet fra IMV til Københavns politikere er, at kørselsafgifter langt fra er en sikker succes. Der er brug for at overveje udformningen nøje," siger IMV's direktør Peter Calow. "Og til folketingspolitikerne er vores budskab, at der ikke er nogen grund til at afvise kørselsafgifter over én kam. Der er med andre ord brug for eftertanke i begge lejre."*

**Læs mere om rapportens analyse på bagsiden af denne pressemeddelelse.**

IMV's rapport "Kørselsafgifter i København – en samfundsøkonomisk analyse" og baggrundsrapporten "Kørselsafgifter i København – de trafikale effekter" ligger på [www.imv.dk](http://www.imv.dk).

**Kontakt:** Miljøøkonom Kasper Wrang, tlf: 26 96 55 06. Pressechef Anita Furu, tlf: 41 28 10 41

## IMV's rapport "Kørselsafgifter i København – en samfundsøkonomisk analyse"

IMV's rapport analyserer fordele og ulemper ved at indføre kørselsafgifter i København og er den første samfundsøkonomiske analyse af kørselsafgifter i Danmark. Rapporten ser på en række forskellige former for kørselsafgifter. De vigtigste er:

- Kilometer-takst: Afgiften varierer med tid og sted for kørslen samt hvor meget, der bliver kørt. Modellen kræver GPS-enheder i bilerne og et effektivt satellitsystem – en teknologi, som først er klar om 5-10 år.
- En lille bomring: Bilisten skal betale ved passage af en bomgrænse omkring centrum, hvorefter der kan køres frit inden for og uden for bomringen. Denne model er indført i Oslo og Trondheim og på forsøgsbasis i Stockholm.
- En stor bomring: Bilisten skal betale ved passage af en bomgrænse, der dækker et større område end den lille ring, hvorefter der kan køres frit inden for og uden for bomringen.

Rapporten analyserer fordele og ulemper ved de forskellige modeller. Fordelene indbefatter mindre trafik i centrum af København og dermed mindre ventetid i køer, mindre luftforurening og støj og færre trafikuheld. Ulemperne omfatter øget trafik uden for centrum, omkostninger ved etablering og drift af systemet og at bilisterne mister den fordel, de havde ved bilturen, fx at komme let til og fra arbejde.

Ingen af de analyserede modeller giver et samfundsøkonomisk overskud på kort sigt. Især er den såkaldte "lille bomring" – dvs. bompeng for at køre ind i centrum - en dårlig forretning. Den vil kunne give et samfundsøkonomisk underskud på 750 mio. kr. om året. Det skyldes, at mange bilister vil køre uhensigtsmæssigt store omveje for at undgå at betale bompeng. Det fører til trængsel, støj og forurening uden for centrum, der mere end modsvarer fordelene i centrum. Fx kan der komme en stærkt øget trafikbelastning på Nørrebro og Vesterbro samt det østlige Amager.

IMV's analyse viser, at kilometerafgifter på kort sigt giver et mindre samfundsøkonomisk tab, men kilometerafgifter kan på længere sigt vise sig at være en god idé. Det skyldes, at det tager tid for at omstille sig til afgifterne fx ved at undlade at købe bil, flytte bopæl mv.

Hver dag bliver der kørt 10 millioner km. på vejene i Københavns Kommune. Kilometerafgifter kan reducere dette tal med 16 pct. Men indførelse af kørselsafgifter vil især reducere biltrafikken og ikke kørsel med last- og varebiler. Kørselsafgifter vil derfor ikke løse miljøproblemerne i København.

Til IMV's projekt om kørselsafgifter i København har Center for Trafik og Transport, DTU udarbejdet en baggrundsrapport med de trafikale konsekvenser af at indføre kørselsafgifter i København.