

NOTAT

Dato 16. december 2011
J. nr. 2011-3170

Teknologi og takster ved betalingsringe i andre storbyer

I forbindelse med fuldautomatisk opkrævning i en betalingsring benyttes typisk to metoder:

1. Brobizz er kendetegnet ved, at der er installeret en brobizz i køretøjet, og at brobizzen registreres, når køretøjet passerer en betalingsportal og identificeres via database med kundeoplysninger.
2. Videoteknologi, hvor køretøjet registreres af kameraer, når køretøjet passerer en portal. Kameraerne tager billeder af køretøjets nummerplader, og ved hjælp af nummerpladegenkendelse og opslag i køretøjsregistre kan køretøjet identificeres.

På Storebæltsforbindelsen benyttes en kombination af de to teknologier, hvor frekvente kunder betaler med brobizz, og ikke-frekvente kunder opkræves betaling ved hjælp af nummerpladegenkendelse.

Nedenfor gennemgås de forskellige systemer for trængselsafgifter og betalingsringe, der er i henholdsvis London, Stockholm og Oslo. Betalingssystemerne i London og Stockholm bygger alene på nummerpladegenkendelse, mens systemet i Oslo benytter brobizz'er som betalingsmiddel.

1. London

Den 17. februar 2003 blev der indført trængselsafgifter i det centrale London. Baggrunden for dette tiltag var store trafikale problemer, med trængsel, faldende rejsehastighed og stigende forsinkelser for trafikanterne. Beslutningen om introduktion af trængselsafgifter blev truffet efter et omfattende analysearbejde og en række offentlige høringer. Betalingsområdet er ca. 21 km², og dækker en stor del af de mest trafikerede gader i London.

Betalingsområdet blev i 2007 udvidet til også at omfatte bydelene Kensington samt Chelsea og Westminster - den såkaldte Western Extension. Denne udvidelse blev dog fjernet igen i begyndelsen af 2011 og samtidig steg taksten til 10£ om dagen.

Formål



I henhold til den britiske transportstrategi fra 2001 er formålet med trængselsafgifterne:

- At reducere trængsel
- At gennemføre omfattende forbedringer i busbetjeningen
- At gøre det lettere for bilister at forudse varigheden af en planlagt køretur
- At gøre distributionen af gods og tjenester mere pålidelig, bæredygtig og effektiv
- At generere indtægter til at forbedre transport i London.

Teknik

London har en områdeafgift, hvilket betyder at bilisterne betaler for retten til at køre i området. Det betyder, at dem der er bosat i området også skal betale, selv om de ikke passerer zonegrænser. I praksis er hovedparten af dem, der betaler dog bilister, der kører ind i området, og derfor er det hensigtsmæssigt at have kontrol ved zonegrænserne. Det gøres med ca. 800 videokameraer på mere end 250 kamerasites placeret primært ved indkørsel i området, men også forskellige videokameraer i området, samt nogle mobile kameraer til ekstra kontrol af mindre befærdede veje.

Der kan betales pr. dag, uge, måned eller år, og betalingen kan foregå via bl.a. telefon, posthuset og internettet.

Afgiftsområde





Takster

Der betales en afgift på £10, svarende til ca. 90 kr. pr. bil pr. dag, for at køre ind i betalingsområdet i tidsrummet 07.00-18.30.

En del grupper er undtaget for afgiften, herunder udrykningskøretøjer, handicapvogne, elbiler mv. Hertil kommer, at de bilister der er bosiddende i det centrale London får en rabat på 90 pct. af afgiften. Rabatten forudsætter, at der betales for minimum en uges kørsel. Bilister bosiddende i det centrale London slipper således med ca. 9 kr. pr. dag, for at benytte bilen.

2. Stockholm

Stockholm anlagde i 2006 et forsøg med en betalingsring som sidenhen blev fortsat som en vedvarende del af byens trafikkontrol. Betalingsringen omfattede det centrale Stockholm dvs. ca. 30 km². Inden for dette område bor ca. 275.000 mennesker, svarende til 36 pct. af indbyggerne i Stockholm by.

Formål

- Antallet af køretøjer på de mest trafikerede veje i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne skal reduceres med 10-15 pct.
- Fremkommeligheden for personbiler og busser skal øges i det indre Stockholm
- Luftforureningen skal reduceres.

Provenuet fra afgifterne skal anvendes til at finansiere pilotprojektet samt til investeringer i den kollektive transport og anden infrastruktur der er knyttet op på trængselsafgifterne. Trængselsafgifterne skal ikke medføre faldende statslige bevillinger til investeringer i Stockholms trafik- og transportinfrastruktur.

Teknik

Bilernes passage af betalingsringen registreres ved, at nummerpladerne foran og bagved affotograferes. Ved hjælp af automatisk nummerpladegenkendelse identificeres bilens registreringsnummer og pengene fratrækkes bilejerens konto.



Måned 1	Måned 2	Måned 3
Køretøjets passager i måned 1 registreres.	Skatteligningen for måned 1 fastsættes og en opkrævning sendes ud i slutningen af måned 2.	Betalingen for måned 1 skal være registreret i Transportstyrelsen den sidste dag i måned 3.

Køretøjer, der er undtaget:

- udrykningskøretøjer
- busser med totalvægt over 14 ton
- diplomatregistrerede køretøjer
- motorcykler og knallerter
- udenlandsk registrerede køretøjer
- militære køretøjer
- køretøjer som kører på følgende drivmidler: biogas, E85, etanol, el, generatorgas, metan, metanol, naturgas og hydrogen.

3. Oslo

Betalingsringen omkring Oslo blev anlagt i 1990. I perioden fra 1990 til 2001 dækkede staten 44 pct. af udgifterne til investeringer i veje og kollektiv transport, mens de øvrige 56 pct. kom fra opkrævning af bompeng. I alt er der gennemført projekter for 11 milliarder NOK med denne fordeling. Siden er den statslige medfinansiering faldet lidt. Aftalerne mellem de berørte kommuner og staten om finansieringen kaldes populært Oslopakke 1 og 2.

I februar 2008 ændrede Oslo sit bompengesystem så betaling nu sker automatisk i modsætning til før, hvor manuel møntindkast var den hyppigste betalingsform, og i oktober 2008 blev systemet udvidet mod vest med Bærumsringen.

Formål

Den første aftale om afgifter i Oslo (Oslopakke 1) støttede vejbygning med 80 pct. og kollektiv transport med 20 pct. Den anden aftale, en tillægsaftale til den første aftale (Oslopakke 2), støtter kun kollektiv transport.

Udvidelsen i Bærum skal skabe finansiering til Oslopakke 3 og udbygning af vestkorridoren. Derudover vil udvidelsen af betalingsringen skabe finansiering til de næste 20 års drift af den kollektive trafik i Oslo Akershus.

Teknik

De 20 betalingsstationer, der omringer Oslo samt de 9 i Bærum, er alle automatiske. Systemet fungerer primært via en brobizz monteret i bilen som identificerer køretøjet ved gennemkørsel af betalingsstationen. Betalingen bliver enten automatisk opkrævet via en bankoverførsel eller en eftersendt regning. For køretøjer uden brobizz bliver en regning eftersendt, men det er muligt at betale den enten via sms eller ved at betale ved en servicestation.



Hvis man har en brobizz i bilen bliver denne læst og passagen registreret og man modtager en faktura hvert kvartal for forbruget.

Hvis man ikke har en brobizz, bliver der ved passagen taget billeder af nummerpladerne. Registreringsnummeret bliver kontrolleret i motorvognregisteret, og bilejeren får tilsendt en faktura som indeholder oplysninger om passager, køretøj og skyldigt beløb. Der bliver ikke lagt ekstra gebyr på. Også udenlandske nummerplader bliver kontrolleret og passagerne faktureret.

Der samles op på antallet af passager i op til tre måneder før fakturaen sendes ud. Man kan betale en enkelt passage på en servicestation i nærheden af betalingsstationen, via sms eller netbank. Hvis passagen ikke betales inden tre hverdage vil man få tilsendt en faktura med posten.

En ny betalingsring mellem Bærum og Oslo blev sat i drift 1. oktober 2008. Betalingsstationer i Oslo er markeret med rødt og betalingsstationer i Bærum er markeret med sort på kortet nedenfor.

Den nye betalingsring er et resultat af vedtagelse af Oslopakke 3, hvor indtægterne fra betalingsringe skal gå til vejanlæg, samt investeringer i og drift af kollektivtrafik i Oslo og Akershus i de næste 20 år. Udbygningen af ”vestkorridoren” er det mest omfattende vejprojekt i ”pakken”. Udstyret er monteret på stolper over vejbanen.

Afgiftsområde





Takster

Der opkræves afgifter for kørsel ind mod byen. Såfremt køretøjet har et brobizz-abonnement hos Fjellinjen A/S gives der 20 pct. rabat.



Det betyder, at det er muligt at skulle betale to gange for at komme ind til byen, hvis bilisten kommer vestfra, da de to ringe fungerer separat. Efter gældende regler er det kun muligt at betale 60 gange per betalingsring, hvormed det er muligt at betale 60 gange ved både Bærum og Oslo.

Fjellinjen A/S opererer begge betalingsringe. Taksterne er ikke ens, men det er de samme regler/rabater som gælder i de to betalingsringe fx en timeregel og et loft på maksimalt 60 betalte passager om måneden.

Kunder som passerer med gyldig brobizz-aftale fra et andet selskab end Fjellinjen A/S fx Storebælt A/S eller Øresundskonsortiet A/S vil få 10 pct. rabat ved passage.

Busser i koncessioneret rute, udrykningskøretøjer, elbiler og hydrogenbiler er fritaget for betaling. Bevægelseshæmmede med gyldig parkeringstilladelse for bevægelseshæmmede kan søge om fritagelse. Uanset fritagelse skal man anskaffe en brobizz (depositum 200 kroner). Motorcykler og knallerter er fritaget for betaling og behøver ikke en brobizz.

I tabellen nedenfor vises prisen for passage i Oslo og Bærum med og uden brobizz hos Fjellinjen A/S:

NOK	 t.o.m 3500 kg		 over 3500 kg	
	Efterfaktureret passage i Oslo	26,-	78,-	
Efterfaktureret passage i Bærum	13,-	39,-		
Med brobizz i Oslo (20% rabat)	20,80	62,40		
Med brobizz i Bærum (20% rabat)	10,40	31,20		

Gældende takster fra 1. marts 2010. Afgifterne gælder hele døgnet.

Kilder:

<http://www.vejafgifter.dk/>

<http://www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging/>

http://www.fjellinjen.no/bomstasjoner/om_fjellinjen/no



<http://www.transportstyrelsen.se/trangselskatt>