



Til Folketingets Transportudvalg

Notat med opsummering af pointer fra TØF konference om kørselsafgifter den 10. november 2011

Kære medlemmer af Folketingets Transportudvalg

TØF afholdt den 10. november 2011 en konference om kørselsafgifter. I den forbindelse, er vi blevet bedt om at udarbejde en opsummering af pointerne på konferencen.

I vedlagte notat opsummeres de væsentligste pointer fra de forskellige indlæg på konferencen samt hovedpointer fra debatten.

Vedlagt er endvidere programmet fra konferencen.

Med venlig hilsen

Michael Svane
Formand

Niels Buus Kristensen, DTU Transport

Er kørselsafgifter en god ide?

- Regulering af trafikanternes benyttelse af vejene bliver en hovedudfordring. Derfor skal vi sikre en optimal udnyttelse af infrastrukturen.
- Registreringsafgiften er en dårlig afgift, da det bilerne ikke i sig selv er skadelige. Det er langt bedre at beskatte brug af bilen. Omlægning fra registreringsafgift til kørselsafgift vil øge mobiliteten, da flere vil få mulighed for at transportere sig.
- Trængsel er den dominerende gene i trafikken og den overstiger langt CO₂, miljø, støj etc.
- Der knytter sig en række fordele og ulemper til forskellige typer af afgifter.
- Brændstofafgifter er gode til at regulere CO₂. De er næsten gratis at indføre, men er problematiske i forhold til grænsehandel.
- Kilometerafgifter er gode til generel trafikbegrænsning + til at skaffe et provenu. Det er billigt at indføre kilometerafgifter, men de afspejler ikke trængsel.
- En betalingsring er god til trafikbegrænsning i København. Der knytter sig højere systemomkostninger til en betalingsring, men den er til gengæld relativt hurtig at implementere. En betalingsring er dog ikke særlig præcis i forhold til det vi gerne vil, nemlig begrænse trængslen.
- Kørselsafgifter er det bedste værktøj, hvis man vil reducere trængsel. Er formentlig dyrt (?), men er det optimale system, da man kan lave en præcis regulering af trængslen. Det kan vise sig at være komplekst og så kan der være problemer med overvågning.
- Parkeringsafgifter er gode til trafikbegrænsning i byer. Er billigt at indføre. Er velkendt, men er upræcis i forhold til at regulere trængsel. Kan dog være en bedre løsning end betalingsring.
- Har lagt navn til en artikel i Berlingske, som avisen gav overskriften "en samfundsøkonomisk bommert" – pointen er, at en betalingsring samfundsøkonomisk set ikke er en god løsning.
- Man bør overveje et GPS-system, da det kan være det system, vi tror på lang sigt. Det kan jo i første omgang være en GPS-baseret ring, der blot skal registrere om bilen er inden for eller uden for ringen.

Harry Lahrmann, Aalborg Universitet

Er GPS teknologien moden?

- I den offentlige debat har opfattelsen været, at GPS-baseret road pricing er dyr og kompleks.
- Alle komponenter er velkendte, så de rummer ikke i sig selv nogen risiko.
- Samtidig viser test, at GPS kan måle position med meget stor præcision. Det viser eksempelvis tests gennemført af IBM i Eindhoven og Department of Transport i Storbritannien.
- En myndighedsboks vil skabe interesse for snyd. Derfor kan der være perspektiver i at vende ansvaret om, så folk skal (selv)angive, hvad de skal betale i kørselsafgifter. I et system med selvangivelse, vil folk måske selv investere i en boks, der måler, hvad de skal betale.
- På mange andre områder, har folk også selv ansvaret for at betale. Det gælder f.eks. brug af den kollektive transport.
- Teknologirisiko handler mere om systemdesign end om egentlige teknologisvigt.
- Det er min anbefaling, at starte med forsøg.
- Mit bud på tidshorisont er, at man kan klare dette på 3-5 år.
- Udenlandske køretøjer kan omfattes på forskellige vis, f.eks. dagsbilletter, box eller en form for selvangivelse.

Lars Mohr Jensen, Gatehouse

Fra ITS platform til prototypeprojekter

- Har arbejdet med GPS-baseret tracking i en årrække. Gatehouse har lavet en platform, der hedder ghTrack.
- GPS-baseret tracking bruges blandt andet af Maersk til at sikre, at man ikke kaster et anker ned i en olieledning.
- Gatehouse har også lavet en ITS Platform, hvor 500 biler kører rundt med en OBU, hvor tredje parts virksomheder kan teste deres ideer.
- Brugere af ITS Platformen kan logge ind og se, hvor meget de har kørt etc.
- Er teknologien klar til GPS-baserede kørselsafgifter? Svaret er et rungende JAI!
- Udfordringen ved GPS-baseret road pricing er ikke teknologi!! Der er tale om kendt teknologi.
- Udfordringen er proces!
- Lad os teste nogle prototyper.

Christoph Wondracek, Siemens Electronic Tolling

Presentation of different available technologies on the market for Electronic Tolling

- Tolling started with tolling plaza's. Next step was open road tolling
- Congestion charging is the latest development.
- Two main technologies are at the forefront – one is GPS satellites, the other is microwaves.
- There is a wide variety of tolling systems in Europe. The Austrian, German Czech OBU's don't work abroad.
- Switzerland: Charging was introduced in 2001. Heavy Goods Vehicles have to pay on all roads. Operating cost 5 pct. of revenues
- Germany: Charging was introduced in 2005. Operating costs are 20 pct.
- Austria: 2004 nationwide charging system for trucks on motorways. The technology is microwave. Operating costs are 10 pct.
- Great Britain has prepared taxes for all trucks on all roads. But the project was skipped.
- Czech Republic has a nationwide toll system for trucks on motorways. Introduced in 2007.
- Singapore is currently testing GPS as the state of art technology for tolling. The target is to change the current fixed taxes on all vehicles to a kilometer-based (usage-based) scheme.
- London introduced a congestion charging system in 2003.
- Stockholm introduced a cordon toll in 2007.
- Slovakia has introduced GPS-based toll for trucks.
- GPS is not a technological challenge for passenger cars. Singapore is testing this right now.
- Why choose GPS? There is no need for tolling infrastructure + low maintenance cost

Martina Zabic, DTU Transport

Er GPS teknologien præcis nok til brug i Road Pricing løsning?

- Har lavet teknisk kørselsafgiftsforsøg med 40 biler med state-of-the-art On-Board-Unit
- Målet med projektet har været at undersøge, om data er tilstrækkeligt gode til, at de kan danne grundlag for afgiftsberegning?
- I dag er der flere satellitter tilgængelige end der var i 2003.
- Forsøget viser, at nøjagtighed i forhold til vejnettet ikke er noget problem, derimod er der behov for håndtering af system-udfald.
- Forsøget viser, at kontinuitet (udfald) er forholdsvis korte og dermed uproblematisk. Kun 1 pct. af udfald er længere end 25 sek. hvor udfald kan give problemer.
- Fejl i systemet gør det ikke muligt altid at lave korrekt positionering, men i disse tilfælde er det muligt at estimere den kørte afstand ved hjælp af andre metoder.
- Systemet vil være godt nok til road pricing, hvis der tages højde for en vis fejlmargen.
- I et zone-afgiftssystem vil fejlprocenten være langt lavere.

Erik Østergaard, DTL

Vejgodstransportens syn på kørselsafgifter for lastbiler?

- Den gamle regering ville omfatte lastbiler fra 2011. Nu ser det ud til, at det tidligst bliver fra 2014.
- For personbiler, er der en sammenhæng mellem transportarbejde og omkostninger. For lastbiler er billedet et helt andet. Højere lastbilafgifter har marginal betydning for kørselsomfanget.
- Lastbiler udgør en forholdsvis lille del af trafikken i myldretiderne.
- Lastbiler betaler i dag ca. 400 mio. kr. i vejbenyttelsesafgifter. Med Forårspakke 2.0 (2009) blev der lagt 600 mio. kr. oveni. DTL anslår, at der derudover vil skulle bruges 400 mio. kr. på at opkræve. Dermed kommer man op på 1,4 mia. kr. Den ny regering vil lægge 1,5 mia. kr. oveni, og så kommer man op på 2,9 mia. kr.
- Omkostningerne ved at opkræve en lastbilafgift vil være høje i forhold til provenuet. For alle danske skatter og afgifter, er det kun 0,6 pct. af provenuet, der går til at opkræve pengene. For moms er man nede på 0,37 pct., mens selskabsskatten ligger på 1,6 pct.
- Rundt om i Europa har man et virvar af forskellige kørselsafgiftssystemer.
- DTL foreslår, at man dropper kørselsafgiftssystemerne og i stedet hæver benzin- og dieselaftgifterne. DTL opfordrer til, at man harmoniserer benzin- og dieselaftgifter i EU.

Per Als, Københavns Kommune

Trængselsafgifter i hovedstadsområdet

- Københavns Kommune har haft fokus på trængsel.
- Det er interessant at se på erfaringer fra andre lande, f.eks. Stockholm og Göteborg.
- Den langsigtede politiske målsætning for Københavns Kommune er min. 1/3 af trafik på cykler, min. 1/3 med kollektiv trafik og max. 1/3 med biler.
- En udfordring er en effektiv udnyttelse af byarealet med plads til både biler, busser, cykler, fodgængere, cafeer.
- Af de ture som foregår i København, er det ca. 1/3 af turene, der er i bil (lidt flere målt i personkm.). Af de ture, som er til/fra København er det derimod mere end 1/2 der er i bil.

- Kommune Forum (Københavns Kommune + en række andre) har i 2008 lavet en række beregninger af effekter af bompenge. Resultatet var op til 23 pct. reduktion i trafikarbejdet i indre by og ca. 4 pct. i Hovedstadsområdet. Provenuet blev skønnet til netto 1,5 mia. kr. /p.a.
- Effekter for erhvervslivet blev også søgt vurderet, men her var dog ikke klokkeklare konklusioner.
- De samfundsøkonomiske regnestykker viser, at der er et samfundsøkonomisk underskud. Det må nok tilskrives forudsætningerne. Det er værd at nærmere på samfundsøkonomien.
- Der er et "transmissionstab" ved at indkræve penge via en betalingsring – det koster penge at opkræve penge.
- I Stockholm, hvor betalingsringen blev indført som forsøg i 2006 og permanent i 2007, fik man reduceret køtider og trafikken inden for ringen blev reduceret med 20 pct.
- I Stockholm har man søgt at finde ud af, hvor den trafik, der forsvandt, i stedet søgte hen. Det har været svært at finde ud af, hvad disse trafikanter i stedet har gjort.
- I Göteborg har man planer om at indføre en betalingsring. Her forventer man, at ringen vil reducere trafikken i indre by med ca. 20 pct. og i regionen med ca. 4 pct.
- I Stockholm har det kostet 1,7 mia. SEK at etablere ringen. I Göteborg forventer man, at det vil koste ca. 1 mia. SEK.

Ian Simpson, Deloitte UK

Experiences from London Congestion Charge

- Will draw conclusions based on the experience from London.
- Congestion charging is not a standalone solution, but should be part of an integrated solution.
- A key to the introduction of congestion charging in London was to get business organizations convinced about the perspectives.
- The congestion charging zone covers a small part of central London, but there are only a small number of residents. The zone covers 21 square km in size.
- The congestion charge is £10 per day to enter the zone from 7 am to 6 pm.
- 200,000 vehicles enter the zone on a daily basis.
- 35 pct. pay by internet, 17 pct. by SMS and 22 pct. by phone. The remainder pay in retail stores and car parks.
- More than 90 pct. of people, that come into the area use public transport.
- The technology is based on camera's, that take photos of license plates. The data from these photos are compared to data from a database, that shows who has paid to be in the zone.
- Traffic entering the zone was reduced by 18 pct., but for passenger cars the reduction was 33 pct.
- London congestion is now back to the level before the charge.
- 50-60 pct. moved to public transport, 20-30 pct. diverted to around the zone and 15-25 pct. choose other adaptations.
- Congestion charging is not an effective mechanism of tackling emissions. However, PM10 went down by 16 pct.
- Broadly neutral impact on overall business. No overall impact on employment, number of businesses, turnover etc.
- Net revenue in 2007/2008 was 137 mio. £., but total revenue was twice as high. Operational costs are around 50 pct.

- In 2007 the scheme was extended to West London. This extension was removed again in 2010 – after the election of a new mayor.
- Today a different technology would be chosen in London

Annette Christensen, DI

Planer om road pricing i Holland

- Vi har spurgt hollænderne om, hvorfor de har opgivet planerne om at introducere road pricing.
- Jeg har talt med Lucas Osterholt, der var Secretary to the Dutch Platform “Paying differently for the use of the road”. Lucas Osterholt har udarbejdet et notat om processen i Holland, som I er velkomne til at få udleveret.
- Lucas Osterholt beretter indledningsvist om baggrunden for kørselsafgiftsprojektet i Holland. Det unikke ved tilgangen var, at man samlede alle interessenter og bad dem om i fællesskab om at udarbejde et forslag til kørselsafgift. I spidsen stod direktøren fra ANWB (FDM i Holland).
- Når hollænderne har valgt at opgive planerne om road pricing skyldes det ikke teknologiske udfordringer, men derimod at hollænderne i 2010 fik en ny regering.
- Frem til udskrivelsen af valget i Holland arbejdede man sig frem mod introduktion af GPS-baserede kørselsafgifter. I valgkampen blev kørselsafgifter imidlertid et meget hot tema, og de partier, der efter valget kunne danne regering, var ikke interesserede i at videreføre kørselsafgiftssystemet.
- På mit spørgsmål til Lucas Osterholt om, i hvilken udstrækning teknologiske udfordringer har spillet en rolle for beslutningen om at opgive projektet, fik jeg følgende svar: ”In my opinion this influence was very little”.
- Udover Lucas Osterholt har jeg talt med et par andre hollændere. De fortæller alle samme historie. Road pricing blev opgivet, da den politiske opbakning forsvandt – ikke fordi de teknologiske udfordringer viste sig at være alt for store.

Hvad siger forskellige interessenter til betalingsring, road pricing og lastbilafgifter?

Thomas Møller Thomsen, FDM

- Mener, at der bør indføres kørselsafgifter i Danmark. Er positiv over for road pricing.
- Er ikke positiv over for en betalingsring, da den ikke vil øse trængselsproblemerne.
- Trængslen i København skyldes ikke stigende trafik, men byggeri m.v.
- Betalingsringen har en relativt marginal effekt på miljøet. Luftforurening i København stammer kun i begrænset omfang fra personbiltrafikken.
- FDM mener, at afgifterne skal omlægges fra afgifter på køb til afgifter på brug.
- Vi støtter kørselsafgifter – bare ikke oven i de eksisterende afgifter.

Christian Ege, Det Økologiske Råd

- Det økonomiske vismænd lavede i 1996 en undersøgelse, der viser at biler koster samfundet lige så meget, som de bidrager med i form af afgifter.
- Afgifter skal være med til at skabe plads på vejene. Der vil blive mere plads til erhvervskørslen, mens mange privatbilister i stedet vil vælge at benytte den kollektive transport.

- Det Økologiske Råd ser road pricing som den langsigtede løsning.
- Lad endelig være med nedsætte registreringsafgiften. Sæt hellere den grønne ejerafgift ned.
- Generelt er det alt for billigt at køre i bil.

Tom Elmer Christensen, Danske Havne

- Danske erhvervshavne interesserer sig for afgifter på transport, da 1/3 lastbilture i Danmark har forbindelse til en havn.
- En lastbilafgift kan få enorm påvirkning afhængigt af, hvordan den udformes.
- Lastbilafgifter kan være med til at forvride konkurrencen mellem danske havne og erhvervs-havne i udlandet.

Michael Svane, DI

- Vores udfordring er at få skabt varig vækst i det danske samfund.
- Både betalingsring og lastbilafgift er skatter på mobilitet, der ikke fører til øget vækst.
- Det er bemærkelsesværdigt, at den "Business Task Force", som blev nedsat af Københavns Kommune, ikke havde bompenge som en del af anbefalingerne.
- Det er afgørende at opkræve afgifter på en mere intelligent måde. Vi har brug for en omlægning – ikke ekstra afgifter.
- En betalingsring er en lokal løsning. Det hjælper ikke meget at spare 2,5 min. i city, når man sidder i kø i meget lang tid på Køge Bugt.
- Havnetunnel har en lige så stor effekt om en betalingsring.
- I dag har vi fået bekræftet, at teknologien til road pricing er inden for rækkevidde.

Frits Bredal, Dansk Cyklistforbund

- Cyklistforbundet har intet imod biler, men der er mange fordele ved at flytte bilister over på cykel.
- Hver gang der flyttes en bilist over til cykel er gevinst 2 kr./km – ifølge Københavns Kommunes cykelregnskab.
- Cyklistforbundet er optaget af at der kommer en løsning, men er mindre optaget af, hvilken løsning, der er tale om.

Anders Steenberg,

- Synes ikke, at man skal nedsætte taksterne i den kollektive transport, for det vil bare flytte cyklister over i toget.
- Vi vil allerhelst have road pricing, og det håber vi, at vi kan få indført på et tidspunkt.
- Det vigtige for os er at få folk til at ændre adfærd. Vi kan ikke bygge os ud af trængslen.
- En betalingsring kan være et godt middel til at få folk til at ændre adfærd.
- Det er et problem, at vi beskatter bilens pris. Vi bør beskatte dens miljø og sikkerhedsegenskaber.