



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0200893

Dato: 18. december 2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 929 af 14. september 2012.

(Alm. del).

Holger K. Nielsen

/ Lene Skov Henningsen

## Spørgsmål:

Ministeren bedes oplyse, hvilke lande der har indført road pricing baseret på køretøjets faktisk kørte strækning (dvs. ikke bompenge) eller som har politisk vedtagne målsætninger om indførelse af road pricing, og redegøre for det nærmere indhold af de pågældende landes regler på området.

## Svar:

Hermed fremsendes oversigt over eksisterende og planlagte road pricing systemer i forskellige lande. Oplysningerne i besvarelsen er baseret på information fra flere forskellige kilder og kontakter, og formidlingen af oplysningerne i denne besvarelse er uden ansvar for eventuelle fejl eller mangler.

Det skal først og fremmest anføres, at det er vanskeligt at trække en helt skarp grænse mellem bompengesystemer på den ene side og strækningsbaseret road pricing på den anden side. Globalt set findes en del systemer, hvor der pålægges en strækningsbaseret afgift på kørsel, ligesom der flere steder er konkrete planer om indførelse af forskellige former for kørselsafgifter. Det vil være meget omfattende at foretage en kortlægning af alle disse systemer og planer. Gennemgangen i besvarelsen dækker de væsentligste typer af strækningsbaseret road-pricing, og som eksempler er fremhævet de eksisterende og planlagte systemer, der vurderes at have interesse og relevans set fra en dansk synsvinkel.

Der er en række lande, der har afgifter eller gebyrer for benyttelse af motorveje, andre overordnede veje eller for benyttelse af særlig infrastruktur som f.eks. broforbindelser. I sådanne tilfælde er der principielt tale om strækningsbaseret road pricing, hvor der betales for benyttelse af udvalgte segmenter af et vejnet. Opkrævningen foregår typisk enten ved begyndelsen eller slutningen af de pågældende segmenter, og opkrævningsformen kan være baseret på forskellige teknikker. Ved benyttelse af de faste forbindelser i Danmark (Storebælt og Øresund) kan der f.eks. betales kontant eller med kreditkort samt med BroBizz, hvor passagen af betalingsanlægget og dermed opkrævningen registreres ved hjælp af mikrobølgeteknologi (DSRC - Dedicated short-range Communication).

Tilsvarende er der en række lande, der har indført strækningsbaserede kørselsafgifter for lastbiler. I Europa gælder det f.eks. Polen, Schweiz, Slovakiet, Tjekkiet Tyskland og Østrig, mens f.eks. Belgien, Danmark, Frankrig og Ungarn planlægger at etablere sådanne systemer. For Belgiens og Danmarks vedkommende vil en ny kilometerbaseret afgift træde i stedet for Eurovignetteafgiften, der i dag udover i Danmark og i Belgien også opkræves i Luxembourg, Nederlandene og Sverige. Når afgiften er betalt i ét af disse lande, kan der køres på det afgiftspligtige vejnet i alle fem lande.

Fælles for de fleste strækningsbaserede systemer for lastbiler er, at de omfatter det overordnede vejnet, og at vejnettet er opdelt i afgiftssegmenter. Køretøjerne er udstyret med en on-board-unit (OBU), svarende til f.eks. BroBizzen, der kan sende information om køretøjets anvendelse af de enkelte vejsegmenter. Registreringen og opkrævningen er baseret på enten DSRC, som beskrevet ovenfor, eller GNSS (Global Navigation Satellite System).

GPS, Global Positioning System, der anvendes bl.a. til navigationssystemer, er det amerikanske GNSS-system). Det enkelte køretøj registreres ved passagen af en bestemt lokalitet, hvorefter der opkræves afgift for benyttelse af hele det pågældende segment. Blandt de europæiske systemer udgør det schweiziske en undtagelse på dette punkt, idet der her betales afgift for benyttelse af hele vejnettet, og afgiftsopkrævningen er baseret på information om den kørte distance fra flere kilder, herunder en obligatorisk km tæller i køretøjet samt ved hjælp af GNSS (GPS) teknik.

Singapore var den første by i verden, der indførte et kørselsafgiftssystem for personbiler. Systemet er ikke en betalingsring som i London, Stockholm eller Oslo, men derimod et kørselsafgiftssystem, hvor prisen afhænger af hvor, hvornår og hvor meget bilisterne kører. Den tekniske platform for systemet i Singapore er DSRC med portaler på vejnettet og OBU'er i køretøjerne. I 2011 udvalgte efter udbud fire konsortier til gennemførelse af tests af nye og mere avancerede systemer med henblik på at planlægge den næste generation af road pricing i Singapore. Disse tests gennemføres i 2012, og de nye systemer omfatter bl.a. mere avancerede løsninger, hvor både GNSS og DSRC teknikkerne anvendes til strækningsbaseret road pricing.

I New Zealand findes det formentlig eneste eksempel på strækningsbaseret road pricing for både person- og lastbiler baseret på GNSS til kontinuerlig registrering af kørslen med det enkelte køretøj. Systemet gælder for dieselbiler, da diesel ikke er beskattet som benzin, og der betales pr. tilbagelagte 1.000 km med en sats, der afhænger af køretøjstypen. Det tekniske system anvendes således i dette tilfælde til registrering af de tilbagelagte distancer og ikke til differentiering af satserne efter lokalitet.

I Europa har Nederlandene været langt fremme med planer om etablering af et landsdækkende road pricing system for alle køretøjer. I 2007 traf den nederlandske regering beslutning om at indføre landsdækkende road pricing med det formål at nedbringe trængslen og reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafikken. Imidlertid blev det efter et regeringskifte i marts 2010 besluttet at opgive at indføre et landsdækkende kørselsafgiftssystem. Kørselsafgiftssystemet skulle indebære en fuld omlægning af registreringsafgift og ejerafgift til en kilometerbaseret afgift således, at det fremover skulle være brugen af køretøjerne, der afgiftsbelægges i stedet for anskaffelsen og ejerskabet. Systemet skulle omfatte kørsel med såvel person- som lastbiler på hele vejnettet med kontinuerlig sporing af de enkelte køretøjer ved hjælp af GNSS (GPS) teknik og OBU'er i køretøjerne. Taksterne skulle fastsættes ud fra køretøjernes karakteristika (energieffektivitet), og der var planlagt differentiering efter lokalitet i en basistakst samt et trængselstillæg i trængselszoner.

Danmark har haft planer om et tilsvarende landsdækkende system for både person- og lastbiler men arbejder nu som nævnt med indførelse af et system på det overordnede vejnet for lastbiler.