



Dato 7. maj 2013
J.nr. 2013-849

Trængselskommissionen

Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

www.trængselskommissionen.dk

Statusrapport: Arbejdsgruppe om landsdækkende roadpricing

Ved det 9. møde i Trængselskommissionen afholdt 27. februar blev det besluttet, at videreføre arbejdsgruppen om landsdækkende roadpricing.

Dermed fortsætter arbejdsgruppen med kortlægning af mulighederne og udfordringer ved landsdækkende roadpricing. Gruppen vil bl.a. inddrage følgende elementer:

- Prisstrukturer og trafikeffekter
- Fordelingsmæssige konsekvenser
- Vurdering af teknologiske muligheder og udfordringer/risici
- Skøn over systemomkostninger
- Roadmap – forslag til videre proces mod et politisk beslutningsgrundlag

Arbejdsgruppen er i modsætning til arbejdsgruppe 1-4 ikke forpligtet til at afrapportere endeligt pr. primo maj måned, idet arbejdet med analyser fortsætter frem over sommerferien.

Formanden for arbejdsgruppen afgav en mundligt status for arbejdet ved det 11. møde i Trængselskommissionen afholdt 17. april. Den mundtlige afrapportering af status følges hermed op af en kort skriftlig statusrapport.



1. Overordnede temaer i analysen

Med henblik på at opnå en dækkende analyse af landsdækkende roadpricing sker arbejdsgruppens belysning ud fra tre overordnede temaer:

1. Afgiftsordningen
2. Den tekniske løsning
3. Udbud og implementering

Det første tema vedrører selve afgiftsordningen i form af definition af afgiftspligtige køretøjer, definition af det afgiftsbelagte vejnet, takststruktur og takst, samt belysningen af afgiftens økonomiske, trafikale, miljømæssige og fordelingsmæssige konsekvenser.

Afgiftsordningen skal i sidste ende beskrives i lovtæst og vedtages af Folketinget som lov.

Det andet tema vedrører den tekniske løsning i form af en forretningsmodel for kørselsafgiften, beskrivelsen af de processer, der vil understøtte afgiftsordningen i praksis samt specifikationer af tekniske krav til de kommende private leverandører og offentlige myndigheder, der tilsammen kommer til at indgå i driften af afgiften.

Den tekniske løsning skal i sidste ende udformes som en kravspecifikation, der kan indgå som bilag i et udbud, der vil følge EU's regler om offentlige udbud.

Det tredje tema vedrører udbud og implementering i form af kommercielle overvejelser omkring statens udbudsstrategi og det egentlige valg af private og offentlige parter, som over en årrække vil danne partnerskab om implementering og drift af kørselsafgiften. Som en del af implementeringen af afgiften hører også organisering af kontakten til et stort antal interessenter, som i den ene eller anden form bliver påvirket af afgiftsordningen.

Udbuddet vil i sidste ende resultere i en kontrakt med en eller flere leverandører herunder detaljerede planer for test og godkendelse af leverandørens leverancer, drift og vedligeholdelse af den tekniske løsning, samt betingelser i forbindelse med kontraktens udløb.

Arbejdsgruppen om landsdækkende roadpricing har indtil videre fokuseret sine analyser på belysningen af afgiftsordningen. Status for dette arbejde fremgår af afsnit 2.

Det er arbejdsgruppens ambition, at slutproduktet skal være forslag til et road map frem mod et samlet beslutningsgrundlag, der kan danne baggrund for en



eventuel politisk beslutning om at anvende landsdækkende road pricing som transportpolitisk tiltag til regulering af trængsel på vejnettet.

Side 3/8

Arbejdsgruppen vurderer på det nuværende grundlag, at den første aktivitet i et road map bør være et forsøg med road pricing i stor skala. Forsøget ventes gennemført over en periode på ca. to år. Arbejdsgruppen vurderer, at en samlet indførelse af landsdækkende roadpricing i Danmark tidligst kan have en horisont på 5-7 år.



2. Afgiftsordningen

Arbejdsgruppen har i udgangspunktet lagt sig fast på at arbejde med en afgift, der betales pr. kilometer for kørsel på hele det offentlige vejnet i Danmark.

Arbejdsgruppen har ligeledes taget det principielle standpunkt, at alle typer af køretøjer, der ønsker at anvende det offentlige vejnet i Danmark, bliver omfattet af afgiftspligten. Der skal gælde de samme regler for køretøjer, der er indregistreret i Danmark, som for køretøjer, der er indregistreret i udlandet.

Når de nærmere detaljer omkring den tekniske løsning og de forventede administrative omkostninger er kendt, bliver der behov for at foretage en nærmere vurdering af, om det kan være velbegrundet at undtage visse køretøjer fra afgiftspligten enten ud fra deres type eller ud fra deres funktion. Denne problematik er dog ikke vigtig i indeværende fase.

Justitsministeriet udarbejder et notat til Trængselskommissionen om de juridiske rammer for en kørselsafgift. Det er et væsentligt spørgsmål at få afklaret, om kørselsafgiften er en skat eller et gebyr. Arbejdsgruppen vil få mulighed for at drøfte notatet ved sit møde 22. maj.

2.1 Takststruktur

I den foreløbige afrapportering til Trængselskommissionens idékatalog anfører arbejdsgruppen, at roadpricing kan levere bidrag til at løse transportsektorens udfordringer vedr.:

- Trængsel
- Luftforurening og støj
- Ulykker
- Klima
- Omlægning af bilbeskatningen
- Betaling for vedligeholdelse af infrastrukturen og betaling af ny infrastruktur

Arbejdsgruppen finder eksplicit, at hvis ikke man vil gøre noget ved trængsel, så skal man lade være med at indføre en kørselsafgift baseret på GPS-teknologi. Løsning af transportsektorens udfordring med trængsel vil i givet fald kræve sit eget element i takststrukturen, som skal variere efter tid og sted for at fungere effektivt. Hvorledes dette kan udformes er beskrevet nedenfor.

De øvrige komponenter i taksten kan med rimelighed simplificeres til en grundtakst, som betales af alle biler pr. kilometer, de kører, og en bytakst, som betales når man kører i byzone.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at roadpricing kan indgå i en omlægning af bilbeskatningen, således at der samlet set kommer mindre vægt på den værdibaserede registreringsafgift. Dette løser en række af de problemer, der er knyttet til registreringsafgiften.

For at kunne gennemføre konsekvensberegninger er det nødvendigt at lægge sig fast på nogle antagelser om takster. Hvad man vil bruge roadpricing til er imidlertid en politisk afgørelse, og der ligger ikke nogen anbefaling fra arbejdsgruppens side i de valgte antagelser.

Arbejdsgruppen har konkret antaget, at alle faste afgifter omlægges til roadpricing, og at brændstofafgifterne bevares på nuværende niveau. Differensen mellem diesel- og benzinafgift er i dag kompenseres ved dieselbilernes højere ejerafgift. Dette tillæg, ”udligningsafgiften” opretholdes efter omlægningen.

Der antages en provenuneutral omlægning ved det aktuelle kørselsomfang og kørselsmønster. Den samlede takst omfatter således en grundtakst med eller uden infrastrukturbidrag, en bytakst og en trængselstakst.

Kørselsafgiften introduceres primært med henblik på at regulere trængsel. På den baggrund finder arbejdsgruppen, at det er logisk at etablere en sammenhæng mellem provenuet fra trængselskomponentet og afholdelsen af omkostninger til drift af kørselsafgiftsordningen. Dermed opnås sammenhæng mellem bilister, som får gevinster i form af øget fremkommelighed, og betaling af administrative omkostninger. Provenuet fra trængselskomponentet i taksten vil dermed ikke være provenuneutralt.

Til grundtaksten hører,

- De marginale omkostninger for uheld, luftforurening for kørsel på landet
- Slitage på infrastruktur
- Finansiering af infrastruktur
- Korrektionsled der sikrer samlet provenuneutralitet

Klima betragtes som en del af brændstofafgiften, men skulle alternativt modregnes i korrektionsleddet.

Til bytaksten hører,

- Støj
- Ulykker¹
- Luftforureningsomkostninger²

¹ For så vidt disse omkostninger pr. km i byerne er højere end gennemsnittet

² For så vidt disse omkostninger pr. km i byerne er højere end gennemsnittet

Der skal på et tidspunkt frem mod en politisk stillingen til landsdækkende roadpricing tages stilling til, i hvilket omfang grundtaksten og bytaksten skal varieres på baggrund af køretøjskategoriernes karakteristika i form af eksempelvis vejslid, luftforureningsomkostninger.

2.2 Takst

For at kunne gennemføre konsekvensberegninger er det nødvendigt at fastlægge konkrete bud på størrelsen af de enkelte afgiftskomponenter, herunder såvel geografiske som tidsmæssige afgrænsninger for den del af taksten, der vedrører trængsel.

Trængsel

Man kan her forestille sig utallige modeller. Arbejdsgruppen har tidligere advokeret for en simpel, og i hvert fald intuitivt forståelig struktur. På nuværende tidspunkt er det i hvert fald kommunikativt afgørende at se på en meget simpel struktur, så der ikke prætenderes en eksakthed og konkretisering, som er præmatur.

På baggrund heraf af foreslås to trængselstakster:

- En storbytakst, som afspejler områder, hvor trafiktætheden er så høj, at der vil være et permanent element af trængsel uden taksten
- En myldretids-takst, som jf. betegnelsen pålægges i spidsbelastningsperioder på døgnet i områder, hvor der ellers vil kunne opstå kritisk trængsel

Den konkrete afgrænsning af hvilke områder de to trængselstakster skal dække kan følge den afgrænsning, der ligger i Trængselskommissionens arbejdsgrupper. Storbytakstområdet vil givetvis være en delmængde af myldretidstaksområdet. En umiddelbar betragtning kunne være at storbytaksten ville dække indre bydele og evt. centrum af de øvrige byer over 100.000 indbyggere.

Myldretidstaksten, der beregnes som et tillæg til denne, kunne i Hovedstadsområdet eventuelt dække Ringbyen. Det vil være problematisk kun at pålægge taksten på indfaldsvejene, da det vil give incitament til sivetrafik.

Uden for Hovedstadsområdet er der muligvis ikke behov for myldretidstaksten eller måske kun denne. Når det kommer til konkret implementering, kan man overveje at differentiere tidsperioderne geografisk.

En konkret takststruktur kan se ud som i Tabel 1.

Tabel 1 Takststruktur for person- og varebiler

Takstkomponenter	DKK/km
Grundtakst	0,50
Bytakst	0,50
Storbytakst (trængsel)	0,50
Myldretidstakst (trængsel)	1,00

2.3 Eksempelberegninger

For at simplificere fremstillingen skal de igangsatte analyser gennemregne følgende tre scenarier:

- Kun trængsel
- Trængsel + bytakst + grundtakst uden infrastrukturafgift
- Trængsel + bytakst + grundtakst med infrastrukturafgift

I den endelige rapportering fra arbejdsgruppen kan indgå nogle forholdsvis simple beregninger af, hvad roadpricing vil have af økonomisk betydning for nogle typer af personer, hvis de ikke ændrer adfærd efter indførelsen af roadpricing.

Konsekvenserne belyses ud fra to persontyper. Den ene persontype er eksempler, som er valgt ud fra et fokus på kommunikation. Det kan være en ”superpendler”, der kører fra Vestsjælland til Rådhuspladsen hver dag i myldretiden eller lignende. Kravet er, at der er fokus på persontyper, som vil få særlig stor fokus i den offentlige debat. Der er intet krav til, at der reelt er mange personer som eksemplet, men der bør nok være mindst en. Der er nedsat en underarbejdsgruppe, som vil identificere disse persontyper.

Den anden persontype identificeres ud fra Transportvaneundersøgelsens kategorier, og kan være regionalt defineret, land/by, indkomstgrupper, bilrådighed.

Den økonomiske belastning af personerne i begge typer af eksempler vil være et maksimum, fordi de ved at ændre adfærd har mulighed for at reducere betaling af kørselsafgift.

Som den interessante størrelse at opgøre foreslås den månedlige ændring i den samlede afgiftsbetaling, inklusiv faste afgifter, i forhold til dagens



afgiftssituation baseret på 2010-rejsemønstret, som er året for ”dagens situation” i Landstrafikmodellen.

Side 8/8

Det er ikke muligt at se på husstandens samlede afgiftsbetaling, men kun på interviewpersonen, men når vi tager gennemsnittet over mange personer udjævner disse forskelle sig, naturligvis bortset fra forskelle der skyldes antallet af personer i husstanden. Et forslag til kategorisering fremgår af Tabel 2.

Tabel 2 Kategoriseringer

Regioner	Urbaniseringsgrad	Husstandsindkomst (med gnsn. indkomst i parentes)	Bilrådighed (underopdeling?)
<ul style="list-style-type: none">• Region Hovedstaden• Region Sjælland• Region Syddanmark• Region Midtjylland• Region Nordjylland	<ul style="list-style-type: none">• Kbh. & Frederiksberg• Hovedstaden i øvrigt• > 100.000 indb.• 20. -100.000 indb.• 5.- 20.000 indb.• 1.- 5.000 indb.• 200 – 1.000 indb.• Landområder	<ul style="list-style-type: none">• 1. decil (xxx t.kr.)• 2. decil (xxx t.kr.)• 3. decil (xxx t.kr.)• 4. decil (xxx t.kr.)• 5. decil (xxx t.kr.)• 6. decil (xxx t.kr.)• 7. decil (xxx t.kr.)• 8. decil (xxx t.kr.)• 9. decil (xxx t.kr.)• 10. decil (xxx t.kr.)• Uoplyst	<ul style="list-style-type: none">• Rådighed over bil• Ikke rådighed over bil

For indkomstdeciler giver det sig selv, men for de øvrige kategoriseringer bør man også opgøre deres andel af befolkningen for at give et indtryk af vægtningen i hver kategori.

Med hensyn til bilrådighed kan det diskuteres, hvor relevant det er at se på personer uden bilrådighed. Derfor er det formentlig for både Regioner, Urbanisering og Indkomst formålstjenligt at underopdele på bilrådighed, så der reelt bliver tre tabeltyper.

Endvidere kan det overvejes om, det er relevant at opdele på turformål, evt. blot at udskille bolig-arbejdsstedsrejser. Derudover kan man tage enkelte eksempel familier og beregne på deres faktiske kørsel.