

GPS. Intelligente kilometerafgifter er vejen frem

Jens Hauch, cheføkonom, Kraka - Danmarks uafhængige tænketank.

Betalingsringen er død og begravet, så nu må politikerne i gang med nye løsninger på trængslen i trafikken. Det er tid til at tænke intelligent.

Danskerne spilder tusindvis af timer i bilkøer. Faktisk spilder de, hvad der hvert år svarer til 22.000 fuldtidsstillinger om året. I 2020 vil trafikken være 20 procent større end i dag - og stigningen vil kun fortsætte. Trængsel er kommet for at blive. Men vi kan håndtere den meget bedre end i dag. En stor samfundsøkonomisk gevinst tegner sig, men vi skal i gang med arbejdet nu.

Transport af mennesker og gods er afgørende for samfundsøkonomien, men trafik giver trængsel og kan f.eks. skade det lokale miljø, medføre ulykker og påvirke klimaet. Vi er i dag ikke særligt gode til at varetage disse forskelligt rettede hensyn - og betalingsringen var ikke den rigtige løsning. Vi har derfor i Kraka sammen med 3F opstillet et ambitiøst pejlemærke for dansk transportpolitik:

SVARET ER intelligente kilometerafgifter i samspil med målrettede infrastrukturinvesteringer. Her skal infrastrukturinvesteringer forstås bredt - både kollektivt og privat, herunder intelligent trafikstyring. Det er altså afgørende, at de forskellige instrumenter ses i sammenhæng, jf. figuren. Trængslen kan reduceres samtidig med at det lokale miljø forbedres, og gener i øvrigt reduceres. Foreløbige analyser antyder en samlet årlig samfundsøkonomisk gevinst på op imod 4 mia. kroner.

Men hvad er intelligente kilometerafgifter? I alle biler i Danmark skal der være en GPS, der registrerer kørslen. Det behøver ikke at være en klodset boks i forruden, men kan f.eks. være den GPS mange af os allerede bærer i vores smartphones. GPS'en sender signal til en central server om, hvor og hvornår der køres. Efterfølgende opkræves en afgift, hvis størrelse afhænger af tid og sted - og i hvilken bil, der blev kørt i. Med faste og mobile skannere kontrolleres, at bilisterne ikke har 'glemt' at tænde gps'en.

Der betales en høj afgift, hvis der køres på steder og tidspunkter, hvor der er meget trængsel, eller hvor f.eks. påvirkningen af det lokale miljø er stor. Ligeledes betales en høj afgift, hvis der køres i en bil med højt brændstofforbrug. På andre steder, tidspunkter eller i mere miljøvenlige biler betales en mindre afgift. Det betyder, at bilisterne f.eks. vil undgå tidspunkter med trængsel, og trafikken vil derfor flyde lettere.

Men det er jo bare endnu en afgift på de i forvejen skatteplagede bilister? Nej, for registreringsafgiften og brændstofafgifterne bør reduceres tilsvarende. Det betyder, at det samlede skattetryk på danske bilister er uændret. Udenlandske bilister vil komme til at betale mere, ligesom danske bilister i dag betaler for at køre i f.eks. Frankrig og Italien.

Registreringsafgiften betyder, at vi i dag i Danmark har en gammel, mindre sikker og mindre miljøvenlig bilpark. Med en omlægning til intelligente kilometerafgifter udskiftes en afgift med dårlige afledte effekter med en afgift, som har samfundsgavnlig virkning.

Nogle bilister, f.eks. i hovedstadsområdet, vil dog skulle betale mere end i dag - fordi de kører, hvor trængslen er størst. Her kommer de målrettede infrastrukturinvesteringer ind i billedet: Investeringerne bør fremover foretages der, hvor man får størst gevinst for pengene. Dvs. typisk steder med trængsel.

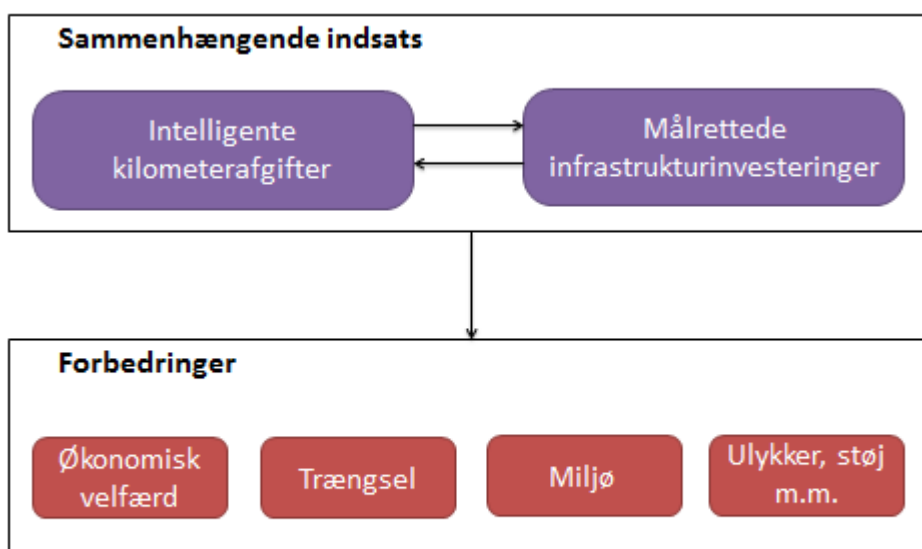
MEN KAN DET lade sig gøre i praksis - og hvornår? Der er tale om et ambitiøst projekt, og vi må være forsigtige. Derfor foreslår vi, at der stiles mod en implementering i 2020. Og med mulighed for at skrinlægge det undervejs. Men hvis vi starter nu, vil vi i 2015 kunne vide, om skibet bør sættes i søen.

Producenterne af den nødvendige teknologi fortæller, at teknologi let kan være klar inden 2020. Men da der endnu ikke er høstet konkrete erfaringer, bør der frem til 2015 gennemføres danske storskalaforsøg for personbiler. De trafikale og samfundsøkonomiske konsekvenser bør gennemregnes på den nyudviklede landstrafikmodel på DTU. De beregninger vil kunne være klar i 2015, hvis vi går i gang nu.

Regeringen planlægger et system for roadpricing for lastbiler. Systemet er ikke perfekt, f.eks. omfatter det ikke alle veje. På det organisatoriske plan er systemet imidlertid visionært, og det kan give konkrete danske erfaringer med kilometerbetaling allerede i 2015. Lovgivningen vil være på plads og de tekniske og organisatoriske løsninger ligeså - og vi vil kende systemet pris. Systemet er særligt interessant fordi det - hvis det udformes rigtigt - kan bane vejen for en efterfølgende udvidelse til at også at omfatte personbiler og hele vejnettet.

Investeringerne i infrastruktur bør målrettes, uanset om vi laver intelligente kilometerafgifter eller ej. Men også her er der behov for grundigere analyser, så de mest nødvendige gennemføres først. Også dette analysearbejde bør igangsættes nu. Hvis vi ikke igangsætter disse initiativer, vil vi i 2015 endnu stå og glo, mens de trafikale problemer er vokset. Vi vil ikke være blevet klogere - og mulighederne for at indføre et intelligent system er rykket længere væk.

Man kan læse mere på: www.kraka.dk



Bragt i Politiken d. 20. december 2012.

Kontakt:

Cheføkonom

Jens Hauch

jeh@kraka.org

+45 3140 7715