



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2009-518-0088

Dato: 04.01.2010

Til

Folketinget - Trafikudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 2 af 7. oktober 2009 og omtrykt til ny adressat (Skatteministeren) den 9. oktober 2009. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Johs. Poulsen (RV).

(Alm. del).

Kristian Jensen

/Per Bach Jørgensen

Spørgsmål 2:

Ministeren bedes i forlængelse af foregående spørgsmål, og gerne i skemaform samt land for land i Europa, oplyse:

- Hvilke former for veje der afgiftsbelægges, om det er alle veje eller kun motorveje.
- Hvilken teknologisk løsning der anvendes og hvilke erfaringer der er.
- Hvilke typer køretøjer der betaler? Om det er alle biler eller kun tunge køretøjer over en given vægt.
- Hvor meget der betales, samt om der betales pr. kørt km. eller efter tid.
- Hvilke nye registrerings-teknologier der forventes at være tæt på introduktion på markedet.

Svar:

Som anført i min foreløbige besvarelse af 6. november 2009 på spørgsmål 1 og 2, er der til brug for de endelige besvarelser indsamlet oplysninger om systemer og planer i forskellige europæiske lande.

Oplysningerne viser, at der er tale om flere og forskelligartede systemer – herunder såvel etablerede som planlagte – i flere lande og byer. En del af systemerne består i betaling for benyttelse af en given vejstrækning eller broforbindelse. Eksempler på sådanne typer af afgifter er de franske motorvejsafgifter, afgifter for benyttelse af visse vejstrækninger i f.eks. Norge og de danske broafgifter ved passage af Storebælt og Øresund. Denne type af afgifter for benyttelse af en given infrastruktur er ikke omfattet af nærværende besvarelse.

Desuden omfatter besvarelsen alene etablerede og politisk besluttede fuld skala systemer, mens forstudier, forskningsprojekter og lignende ikke omtales.

Besvarelsen omfatter således etablerede eller planlagte systemer med kørselsafgifter for en eller flere køretøjskategorier for benyttelse af et samlet vejnet eller dele heraf.

Jeg vedlægger en skematisk oversigt, der omfatter såvel eksisterende som planlagte systemer i europæiske lande og byer.

Som det fremgår af oversigten, er systemerne baseret på én eller flere af følgende teknologier:

- **Vignetter** – anvendes ved betaling af motorvejsafgifter i Østrig og Schweiz samt i forbindelse med samarbejdet om Eurovignetten, som Danmark er en del af.
- **DSRC** (Dedicated Short Range Communication) – mikrobølgeteknologi, som anvendes blandt andet ved registrering og opkrævning af afgift på forbindelserne over Storebælt og Øresund.
- **Tachograf** (kilometertæller) – udstyr på det enkelte køretøj, som måler kørt distance. I Schweiz anvendes tachografmåling af kørt distance i forbindelse med beregning af kørselsafgifter for lastbiler.
- **GNSS** (Global Navigation Satellite System) – fælles betegnelse for satellitpositioneringssystemer. Det amerikanske udviklede GPS-system, der bl.a. anvendes til na-

vigationssystemer, er et eksempel herpå. I navigationssystemerne ses eksempler på, at satellitnavigationen suppleres med registrering af bevægelse, som lægges til grund for simuleret stedbestemmelse i f.eks. tunneller. I Tyskland og Schweiz anvendes GPS-systemet i forbindelse med kørselsafgiftssystemer til positionering af køretøjerne og måling af kørt distance.

- **ANPR** (Automatic Numberplate Recognition) – system, der ved fotografering registrerer køretøjernes indregistreringsnumre. Systemet anvendes bl.a. i London.
- **GSM/GPRS** (mobiltelefoneteknologi) – planlægges anvendt i Nederlandene til transmission af kørselsdata fra køretøjerne til en back-office funktion, der står for opkrævning af kørselsafgifterne.

Der er i alle tilfælde tale om kendte teknologier, der anvendes i flere forskellige sammenhænge. Alle de nævnte teknologier anvendes eller planlægges anvendt enten alene eller i kombination med andre teknologier til kørselsafgiftssystemer i europæiske lande og byer. DSRC-teknologien og GNSS-teknologien fordrer anvendelse af udstyr i de enkelte køretøjer, og her er der udviklet forskellige typer af On Board Units.

Alle eksisterende systemer for kørselsafgifter omfatter udvalgte køretøjstyper (f.eks. lastbiler) og/eller udvalgte dele af vejnettet (f.eks. motorveje eller et byområde). For så vidt angår de planlagte systemer, er der grund til at pege på, at særligt de Nederlandske planer er ambitiøse i forhold til de eksisterende systemer. Nederlandene planlægger således en kørselsafgift for alle køretøjstyper på hele vejnettet differentieret efter sted og tid.

Selv om der er forskel på planerne og ambitionsniveauet er alle planlagte systemer ligesom de allerede eksisterende baseret på anvendelse af én eller flere af de nævnte teknologier. Der er således ikke grundlæggende nye teknologier undervejs, men med et højt ambitionsniveau for et kørselsafgiftssystem vil teknologierne eventuelt skulle anvendes på en anden måde og i andre kombinationer end hidtil. Den tekniske udfordring ved udformningen af et ambitiøst kørselsafgiftssystem med mange funktionaliteter ligger således især i udformningen af systemdesign baseret på forskellige kendte teknologier.

Det skal bemærkes, at valg af teknisk udstyr til elektroniske opkrævningssystemer, der omfatter udstyr i køretøjerne (On Board Units), er omfattet af det såkaldte interoperabilitetsdirektiv (2004/52/EF). Direktivet har til formål at sikre den indbyrdes kompatibilitet mellem elektroniske bompengesystemer i det indre marked og oprettelsen af en europæisk elektronisk bompengetjeneste (EETS) for fællesskabets betalingsvejnet. I direktivet specificeres det, hvilke typer af teknologier, der kan anvendes i forbindelse med nye elektroniske bompengesystemer, der sættes i drift fra og med den 1. januar 2007.

Bilag: Oversigt over eksisterende og planlagte kørselsafgiftssystemer

Eksisterende systemer

Land/by	Årstal	Omfattede køretøjer	Teknologi	Vejtype / Km / km ²	Satser ift. tid eller km.
Østrig	1997 & 2004	1997 - Vignette: Motorcykler, personbiler, campingbiler og andre køretøjer med højeste tilladte totalvægt på op til 3,5 tons. Anhængere, trukket af ovennævnte køretøjer, uanset om den samlede vægt af køretøj og anhænger kommer op over 3,5 tons. 2004 - Maut: Lastbiler, varebiler, busser og campingbiler med højst tilladt totalvægt over 3,5 tons.	Vignette: Tidsbaseret. Klistermærke som påklisteres køretøjet. Maut: Kilometerbaseret - installation af en GO-Maut On Board Unit (OBU). Ved indkørsel og udkørsel til / fra de enkelte maut-pligtige delstrækninger på de østrigske motorveje og motortrafikveje er der installeret portaler udstyret med antenner til at udsende signaler via mikrobølge til GO-Maut'erne i køretøjerne. Der er tale om såkaldt målrettet, kortrækkende kommunikation - "Dedicated Short-Range Communication", forkortet DSRC – som også kendes fra forbindelserne over Store Bælt og Øresund. Herved registreres køretøjets faktiske maut-pligtige kørsel på segmenter af det afgiftspligtige vejnet. Prisen for benyttelse af et segment kalkuleres ud fra køretøjet og antallet af km på segmentet.	Det østrigske afgiftspligtige vejnet omfatter: Motorveje og motortrafikveje: Ca. 2.100 km.	Vignette: <u>Biler:</u> 10 dage: 7,7 EUR. 2 måneder: 22,2 EUR. 1 år: 73,8 EUR. <u>Motorcykler:</u> 10 dage: 4,4 EUR 2 måneder: 11,1 EUR 1 år: 29,5 EUR Maut: Fra 0,158 EUR til 0,3318 EUR pr. kilometer afhængig af antallet af aksler. Der betales tillæg for benyttelse af strækninger med trængsel og transittrafik. Mindste tillæg: 0,08-0,18 EUR Største tillæg: 9,71-20,39 EUR

Land/by	Årstal	Omfattede køretøjer	Teknologi	Vejtype / Km / km ²	Satser ift. tid eller km.
Schweiz	1985 & 2001	1985 – Vignette: Fra 2001 gælder afgiften for person- og varebiler med højst tilladt totalvægt på op til 3,5 tons. Anhængere, der selvstændigt har højst tilladt totalvægt 3,5 tons, trukket af ovennævnte køretøjer, samt motorcykler 2001 - HVF (Heavy Vehicle fee): Last- og varebiler med højst tilladt totalvægt over 3,5 tons. Anhængere, trukket af ovennævnte køretøjer.	Vignette: Tidsbaseret vejbenyttelsesafgift. Vignette som kan købes på et toldkontor samt bl.a. ved grænserne, på tankstationer mv. HVF (Heavy Vehicle fee): Kilometerbaseret afgift for last- og varebiler med en totalvægt over 3,5 tons - fortsat vignette for alle andre køretøjer. Installation af OBU, som måler den faktiske kørte afstand. vha. bilens kilometertæller (tachografmåling) samt ved GPS-måling. Chipkort med data skal månedligt indsendes til forbundstoldforvaltningen. Køretøjerne checkes ved grænsepassage ved hjælp af DSRC teknologi (for OBU'ens funktionalitet samt registrering af indkørsel til eller udkørsel fra afgiftsområdet). Udenlandske køretøjer behøver ikke at få installeret OBU, men opkræves afgiften på baggrund af en chipkortregistrering af faktisk kørte kilometer.	1.756 km. nationale veje, heraf 1.358 km motorvej.	Vignette: ca. 40 CHF for en vignette, der gælder 14 måneder. HVF: 2,26-3,07 CHF cent x antal kørte km x køretøjets vægt. Der skal betales separat for installation af OBU.

Land/by	Årstal	Omfattede køretøjer	Teknologi	Vejtype/Km/km ²	Satser ift. tid eller km.
Tyskland Maut	2005	Køretøjer med en totalvægt på over 12 ton.	OBU, der beregner afgiften ved hjælp af GPS-systemet. Systemet er segment-baseret. Ved passage af et givet punkt på en afgiftsbelagt vej skal der betales for hele vejsegmentet. OBU'en sender data til en central computer, der beregner afgiften. Afgiften kan betales i banken eller via internettet. Udenlandske køretøjer kan enten få installeret en OBU eller via internettet forudbetale for deres kørsel.	Ca. 12.600 km. Motorvej og 3 hoved- vesstrækninger.	Ca. 14 Eurocent til 28,8 Eurocent pr. km. afhængig af antallet af aksler og miljøklasse

Land/by	Årstal	Omfattede køretøjer	Teknologi	Vejtype / Km / km ²	Satser ift. tid eller km.
5-landeaftalen Danmark, Sverige, Holland, Belgien og Luxembourg	1994	Køretøjer med en totalvægt på over 12 ton.	Der betales afgift for benyttelse af vejnettet i aftalestaterne i en given tidsperiode. Der betales for én dag, en uge, en måned eller et år ad gangen. For dansk indregistrerede køretøjer er afgiftsperioden dog fast ét år. Som udgangspunkt er der alene afgiftspligt for at benytte motorvejsnettet i aftalestaterne. For egne indregistrerede køretøjer kan den enkelte aftalestat dog opkræve afgiften for at benytte hele vejnettet i den pågældende stat. Aftalestaterne administrerer opkrævnin-gen af afgift af egne køretøjer, indregistreret i de respektive stater. Afgiftsbetalin-gen registreres i en fælles database, som er hos de nederlandske skattemyndigheder.	-	Afgiften afhænger dels af antallet af aksler, dels af køretøjets emissionsstandard - Euro-norm, som indeholder grænseværdier for bilernes emission af skadelige stoffer, dog ikke CO₂. Den årlige afgift varierer fra 5.591 kr. for et køretøj med højst 3 aksler, der som minimum opfylder Euronorm II til 11.555 kr. for et køretøj med 4 aksler eller mere, der ikke opfylder nogle af Euronormerne. Satserne for en måned varierer fra 559 kr. til 1.155 kr., mens satserne for en uge varierer fra 149 kr. til 305 kr. Dagssatsen udgør 59 kr. for alle køretøjstyper.

Land/by	Årstal	Omfattede køretøjer	Teknologi	Vejtype/Km/km ²	Satser ift. tid eller km.
England, (London)	2003	Personbiler, varebiler og lastbiler	Betalingen foregår gennem en automatisk registrering af køretøjernes nummerplade ved hjælp af videobilleder "Automatic numberplate recognition" (ANPR). Køretøjerne kontrolleres med ca. 800 videokameraer på mere end 250 kamerasites placeret primært på indkørsel til området, men også med forskellige kameraer i området samt med mobile kameraer.	40 km ²	8 pund pr. bil pr. dag for personbiler. Visse bilkategorier er undtaget fx elbiler.
Sverige, (Stockholm)	2006-2007	Svensk indregistrerede personbiler, varebiler og lastbiler	ANPR - Betalingsanlæg med gitterportaler bygget henover vejbanerne eller på eksisterende broer og master. Afregning foregår månedsvis, der er ikke længere mulighed for at betale pr. dag.	34,5 km ² af Stockholms indre by, hvilket udgør 18 % af byens areal.	10, 15 eller 20 Skr. pr. passage gennem afgiftsringen afhængigt af tidspunktet. Dog max. 60 Skr. pr. dag.
Norge Bergen, Oslo, Kristianssand, Stavanger, Namsos og Tønsberg	1985-Bergen 1990 -Oslo	Personbiler og lastbiler	Først bompengesystemer med betalingsanlæg. Nu er der indført DSRC eller ANPR med automatisk opkrævning. Betalingen kan ske enten via giro, sms eller ved betaling på en servicestation.	Byer.	20 – 40 NOK.
Tjekkiet	2007	Lastbiler over 12 ton	DSRC baseret system	1.500 kilometer motorveje og landeveje	Mellem 0,8 og 5,4 Tjekkiske kroner pr. kilometer afhængig af antal aksler og euro-norm og vejtype kilometerne er kørt på
Slovenien	2008	Biler og motorcykler	Vignette	487 kilometer motorveje	15 Euro pr. uge 30 Euro pr. måned 95 Euro pr. år.

Planlagte systemer

Land/by	Årstal	Omfattede køretøjer	Teknologi	Vejtype/Km/km ²	Satser ift. tid eller km.
Nederlandene	2012-2016	Fra september 2012 last- og varebiler over 3,5 tons. Fra marts 2013 skal alle andre motorkøretøjer gradvist omfattes. I løbet af 2016 skal alle nederlandsk ejede køretøjer være omfattet af kilometerafgiftssystemet.	Systemet er baseret på GPS målinger. Alle køretøjer skal have installeret en OBU, der anvendes til at bestemme køretøjets geografiske position, tidspunktet for kørslen samt den tilbagelagte distance med tilhørende sats. Data fra OBU'en sendes løbende til administrationscentraler via mobiltelefonnettet. (GSM/GPRS) Udenlandske personbiler er undtaget for afgiften	Hele det nederlandske vejnet: 130.000 kilometer vej, heraf ca. 3.000 km motorvej.	Taksterne er ikke fastsat endnu, men fastsættes via lovgivning. Der er fremsat lovforslag, der indeholder følgende: Den gennemsnitlige basissats forventes at blive 3 Eurocent i 2012 stigende til 6,7 cent i 2018, når kørselsafgiften er fuldt indfaset. Heril kommer mulighed for en tilægssats for trængsel, der kan variere efter tid, sted og kørselsretning.
Frankrig	2011	Lastbiler over 3,5 tons	DSRC eller GNSS	14.000 kilometer motorveje og landeveje	Anslået til gennemsnitligt 12 eurocent pr. km.
Slovakiet	2010	Lastbiler og busser over 3,5 tons	GNSS baseret system	2.400 kilometer vej	-