



ÅBENT BREV

Fra Steen Nørby Nielsen, CEO Siemens Mobility A/S, Jeppe Juul, seniorrådgiver, Rådet for Grøn Omstilling og Thomas Damkjær Petersen, formand for Ingeniørforeningen, IDA

Roadpricing er en del af løsningen

Kære danske klima- og transportordførere og andre som går op i sammenhængen mellem transport og klima. Vi vil gerne kraftigt opfordre jer til at genoverveje roadpricing.

Klimatransportdebatten kører i højeste gear i disse uger, og vi følger spændt med fra sidelinjen. Vi forstår godt, at det er svært at finde holdbare veje for transportsektoren, der kan bringer os sikkert til de nødvendige reduktioner af CO2. Men vi forstår ikke, at roadpricing som værktøj i klimakampen er blevet kørt ud på et sidespor. Hvorfor er foregangslandet Danmark pludselig så teknologiforskrækket?

Roadpricing er en metode, hvor antal af kilometer bliver registreret, og bilister betaler til statskassen afhængig af bilernes klima- og miljøbelastning. Det betyder, at både vejene vi kører på, hvilke køretøjer vi sidder bag rattet i og hvor mange kilometer vi lægger bag os bestemmer, hvor meget vi betaler.

Eldrup-kommissionen sendte for et par uger siden roadpricing for personbiler ud i et slæbespor. Kommissionen foreslog, at lastbilerne skulle starte med at teste metoden i 2025 og herefter kunne persontransporten følge efter. Det kan vi altså gøre meget bedre! Lad os lave et storskala-pilotprojekt i Danmark og se, om det ikke kan løfte noget af klimaopgaven på denne her måde. Teknologien er der – den er udviklet til lastbiler – og Siemens har gode erfaringer fra Tyskland. Derfor er der selvfølgelig behov at fintune den til personbiler, så lad os derfor starte i de små.

Helt konkret: Hvis man skal lave et storskala-pilotprojekt med roadpricing til personbiler på dansk jord, skal man starte med et geografisk afgrænset område. Det er oplagt at starte med Sjælland, hvor trængslen immervæk er størst. Det kunne også være i Region Hovedstaden eller i Aarhusområdet. Men lad os starte et sted, hvor vi møder flest forskellige slags bilister. Herefter skal så finde deltagere til testen, som skal være repræsentativt udvalgt, men som skal deltage frivilligt. Antallet kunne f.eks. være 3.000. De får indsat en såkaldt OBU – on board unit – i deres bil. Det er en form for GPS-teknologi, der registrerer, hvor bilen kører. Vi undersøger løbende accept og opbakning fra brugerne og deres reaktionsmønstre ved at give dem en incitamentsstruktur, hvor man betaler for kørsel i stedet for ejerskab af bilen. På den måde flytter vi afgifterne fra køb til kørsel. Vi skal i pilotprojektet afklare graden af privatlivsbeskyttelse. Det findes i flere varianter, og det er vigtigt at arbejde med i pilotprojektet.



Og så er der elefanten i rummet: angsten for store nye it-skandaler. Vi forstår godt jeres bekymring for at trykke speederen helt i bund, hvis vi risikerer at ende ude i pitten alligevel. Men ingenting sker, hvis vi sidder på hænderne. Et pilotprojekt skal derfor bevise, at det it-system, der står for pengeindkrævningen, fungerer. Ved endt test skal det instrument fremstå transparent og troværdigt. I dag har man fx it-systemer, der fungerer i Belgien til lastbiler - og vi må i Danmark beslutte os for, om vi vil opfinde den dybe tallerken eller bruge de allerede kendte it-systemer. Det er derfor vi laver et pilotprojekt. Pilotprojekter er selvfølgelig ikke gratis. Vi vurderer, at et dansk pilotprojekt vil tage ca. 1 år og kan gennemføres for omkring 10 mio. kr.

Det er vores anbefaling, at Danmark sætter et pilotprojekt i gang allerede i løbet af 2021. Hvis vi virkelig mener det med grøn omstilling af vores persontransport, skal der skabes incitamenter udover hvilken bil, vi vælger at købe. Roadpricing vil – hvis det bliver brugt klimaklogt – netop kunne skabe nye typer af incitamenter for bilister. Hvis vi i fremtiden betaler, når vi kører i bilen og ikke kun, når vi køber den, så kan vi sikre at dem, der forurener mest, også betaler mest. Men vi kan også sørge for at dem, der ikke har andet valg end bilen til hverdag ikke bliver straffet for at bo langt væk fra job eller kollektiv transport.

Derfor, kære klimatransportforhandlere, mener vi, at roadpricing skal være en del af fremtidens klimatransportpolitik. Et pilotprojekt er et godt udgangspunkt for en kvalificeret udvikling af løsninger til personbiler. For hvis vi vil ændre logikken i transportsektoren, så er der ingen grund til at vente til slutningen af 20'erne med at sætte i gang. Teknologien findes, men den skal naturligvis implementeres klogt, så vi i en ikke så fjern fremtid kan bane vejen for grøn vejtransport.