

Trafikdage på Aalborg Universitet 2000

Kørselsafgifter

-et studie af befolkningens forståelse, accept og holdning

af

Civilingeniør Malene Kofod Nielsen, Aalborg Universitet

Paperet tager udgangspunkt i en undersøgelse foretaget i forbindelse med et studieprojekt på 9.semester trafikplanlægning på Aalborg Universitet i efteråret 1999. Her blev det v.h.a. fokusgruppeinterview undersøgt, hvorvidt en række personer forstod et kørselsafgiftssystem udviklet af forskningsgruppen FORTRIN på DTU og i hvor høj grad de kunne acceptere et kørselsafgiftssystem på denne form og ligeledes hvordan deres holdninger generelt var til et ændret afgiftssystem på transport set i forhold i dag.

Baggrund

Undersøgelsen tager udgangspunkt i en debat vedrørende indførelse af et kørselsafgiftssystem (KAS) baseret på GPS-teknologi. Kørselsafgifter er sat på dagsordenen som et alternativ eller et supplement til de eksisterende afgifter på transport for derigennem at opnå en mere retfærdig prissætning af de transportrelaterede eksternaliteter. Resultatet af denne prissætning skal bl.a. være en ændret transportadfærd. I medierne har debatten omkring KAS været koncentreret omkring frygten for et overvågningssamfund og det teknisk og økonomisk u håndterbare ved indførelsen af KAS. Målsætningen for undersøgelsen er at opnå en indikation af, hvordan den enkelte trafikant oplever kørselsafgifter i den af FORTRIN udviklede form. Dette gælder både systemforståelse samt accept og holdning til kørselsafgifter generelt. Sammen med yderligere undersøgelser kan der før implementering af KAS opnås en indsigt i, på hvilke punkter, der vil kunne opstå implementeringsvanskeligheder, og systemet vil endvidere kunne revideres i henhold til resultaterne af undersøgelserne. Hermed vil indførelse af KAS opnå en bredere accept.

Kørselsafgiftssystemet

Til undersøgelsen af forståelse, accept og holdning til kørselsafgifter er benyttet kørselsafgiftssystemet (KAS) udviklet af forskningsgruppen FORTRIN. Her defineres kørselsafgiften som en strækningsbaseret vejnetsafgift, der desuden varierer efter biltype, kørselstidspunkt og lokalisering. Herved kommer trafikanterne i højere grad at betale for de eksternaliteter, omgivelserne påføres på et givet tidspunkt og et givet sted.

FORTRIN har udviklet en prototype på KAS, hvor systemet kan demonstreres i en almindelig personbil v.h.a. en bærbar computer, en FM-antenne og en GPS-modtager. Til KAS knytter sig en opdeling af landet i zoner. Denne digitale zoneinddeling er på nuværende tidspunkt udarbejdet for udvalgte byområder bl.a. Aalborg og København. Zoneopdelingen afhænger af urbaniseringsgraden og vejklasse og er en sum af en CO₂-afgift og en lokal miljøafgift. CO₂-afgiften er afhængig af bilens brændstofforbrug, mens den lokale miljøafgift er afhængig af vejklassen, køretøjstype og en myldretidsfaktor. Nedenstående tabel er en foreløbig taktstabel udarbejdet, således prototypen kan foretage en konkret beregning af en kørt tur, om end det er et skønsmæssigt takstniveau.

	Tætbyområde	Byområde	Landområde
Primærvej	45 øre	30 øre	15 øre
Sekundærvej	60 øre	45 øre	30 øre
Lokalvej	75 øre	60 øre	45 øre
Myldretidsfaktor	2	1,5	1

Figur 1 FORTRINS forslag til takstniveau og myldretidsfaktor i prototypen, hvor priserne er pr. kørt kilometer for en gennemsnitsbil, [Lahrmann, H. 1999].

FORTRINs prototype er benyttet i forbindelse med fokusgruppeinterviewene, således respondenterne fik kørselsafgiftssystemet demonstreret, hvorved interviewene kunne tage udgangspunkt i et konkret system og et konkret takstniveau.

Metode

Til undersøgelsen blev anvendt fokusgruppeinterview som metode. Fokusgruppeinterview er under et betegnet ved

- at det er en forskningsmetode til at indsamle kvalitative data.
- at interviewene er fokuseret på en bestemt interesse/ bestemte emner.
- at data bliver genereret gennem gruppediskussioner.

[Morgan, D.L. 1998]

Fokusgruppeinterview blev benyttet for at udnytte muligheden for en diskussion af KAS ud fra en fokusering på:

- holdning og accept af KAS
- forståelse af KAS

Fokusgruppeinterview giver mulighed for en interaktion mellem respondenterne. Dette er en fordel, eftersom kørselsafgiftssystemer på den præsenterede form er ukendte virkemidler for de fleste i hvert fald i provinsen. Fokusgruppeinterview har bl.a. sin styrke ved præsentation af et nyt produkt, hvor metoden oprindeligt har været benyttet før et nyt produkt har skullet markedsføres for at opnå en fornemmelse af de umiddelbare reaktioner på produktet. [Bellenger, D.N et al 1976]

Flere respondenter udtalte efter interviewet, at de var blevet bekendt med flere synspunkter for og imod KAS, således de var blevet mere bevidste omkring deres egen holdning i løbet af interviewet som resultat af interaktionen mellem respondenterne. Interview med personerne enkeltvis ville derfor have betydet et ringere udbytte af undersøgelsen, da mange ikke havde en afklaret holdning til KAS før interviewet.

Ved at benytte gruppeinterview var det desuden muligt at fremvise den føromtalte prototype på KAS, som dermed kunne danne et fælles udgangspunkt for diskussionen. Det har ligeledes været muligt at uddybe spørgsmål og forklare detaljer i KAS, hvilket ikke ville være muligt med f.eks. en spørgeskemaundersøgelse.

Ulemper ved den valgte metode

Med fokusgruppeinterview som metode er det ikke muligt at lave detaljerede undersøgelser af f.eks. adfærdsændringer i forbindelse med indførelse af KAS. Adfærdsændringer blev diskuteret, men disse diskussioner siger ikke, hvordan trafikantadfærden reelt kan forventes at ændre sig som resultat af indførelsen af KAS. Til dette formål kunne f.eks. interview med udgangspunkt i kørselsdagbøger eller stated preference analyser med bedre held være brugt. Det har imidlertid ikke været hensigten med undersøgelsen at finde frem til adfærdsændringer som følge af indførelsen af KAS.

Ved fokusgruppeinterview kan der være problemer med, at respondenterne føler sig pressede til at have samme holdninger som de andre. Dette problem oplevedes imidlertid stort set ikke under interviewene. Derimod oplevede vi ikke forsøg på at behage interviewerens, hvilket skyldes, at der sidder andre med samme holdning i gruppen, hvorved det bliver mere "legalt" at være uenig med interviewerens.

Gruppensammensætningen kan være afgørende for interviewets udfald, da dominerende personer kan risikere at overtage styringen og stille personer kan gemme sig i flokken. Den lille grad af styring i interviewet kan desuden betyde, at de forskellige interview udvikler sig i forskellige retninger, selvom de måske er enige på mange punkter. Det betyder desuden, at det vil være svært at udføre samme interview igen og få det samme resultat, d.v.s. der er en lav grad af pålidelighed. Resultaterne ville kunne forbedres i denne henseende ved at udvide antallet af grupper, således der interviewes f.eks. to eller tre grupper pr. lokalitet.

Der stilles store krav til interviewerens m.h.p. at fastholde det valgte fokus og at styre interviewets gang uden at virke for dominerende, så interaktionen mellem respondenterne går tabt.

En stor ulempe ved at benytte fokusgruppeinterview er, at det er svært at finde en godt sammensat gruppe, der kan afsætte tid til et interview, der varer op til 3 timer, på samme tidspunkt.

Gruppensammensætning

Til undersøgelsen blev det valgt at udføre fire interview med grupper sammensat efter geografisk lokalitet.

- Aalborg centrum (meget god kollektiv trafik, alt inden for service og indkøb)
- Sammenvokset forstad til Aalborg: Gug (god kollektiv trafik, soveby, dagligvarehandel, transport nødvendig for at komme på arbejde)
- Fritliggende forstad til Aalborg: Klarup (god kollektiv trafik, indkøbsmuligheder samt jævnt udbud af fritidstilbud, transport stort set nødvendig for at komme på arbejde)

- Landområde/ landsby ca. 20 km fra Aalborg: Tostrup (ringe kollektiv trafik, ingen service og indkøbsmuligheder, transport en absolut nødvendighed i forbindelse med arbejde, skole m.m.)

Grupperne er desuden tilstræbt fordelt jævnt efter køn og alder. Det var meget vanskeligt at rekruttere personer, der havde tid og lyst til at deltage i interviewene, så selvom vi havde tilstræbt at få en jævn fordeling på køn og alder måtte vi gå på kompromis. Det kunne endvidere have været hensigtsmæssigt med en bredde i beskæftigelsen indenfor de enkelte grupper, men med baggrund i vanskelighederne med at rekruttere respondenter blev det fravalgt.

Aalborg Centrum:

Gruppen bestod af seks personer. Bestod af unge personer, gennemsnitsalder på 30 år og personerne enten studerede eller havde en lang videregående uddannelse bag sig. Stor spredning i husstandsindkomst. De havde meget svært ved at holde sig til de stillede spørgsmål.

Gug:

Bestod af syv personer, som var meget diskussionslystne og alle godt med i diskussionen. Én person dominerende på en negativ måde, men de andre lod sig ikke styre i den retning han ville. Gruppen var aldersmæssigt skævt fordelt med yngste person på 42 år og en gennemsnitsalder på 53 år. Beskæftigelsesmæssigt var personerne gennemsnitligt over mellemuddannede og husstandsindkomsterne lå i den høje ende.

Klarup:

Bestod af ni personer, som var aldersmæssigt blandet med en gennemsnitsalder på 45 år. Beskæftigelsesmæssigt en middelgruppe med mange mellemuddannede funktionærer og nogle faglærte/ ufaglærte. To studerende men ingen med en længerevarende uddannelse bag sig. Husstandsindkomsten lå omkring middel. Gruppen holdt sig godt til det udstukkede emne, og mange var aktive. To var imidlertid meget passive.

Tostrup og omegn:

Bestod af syv personer, hvor der var en god diskussion. Gruppen blandet m.h.t. beskæftigelse, alder og husstandsindkomst. Gennemsnitsalderen var 45 år. Nogle kendte hinanden på forhånd, men det var ikke et problem under interviewet.

Resultater

Datamaterialet fra fokusgruppeinterviewene er bearbejdet v.h.a. nedenstående proces:

Rå data ≡ Beskrivelse ≡ Fortolkning ≡ Anbefaling
--

Figur 2 Bearbejdningsproces for fokusgruppeinterviews, [Krueger, R.A, 1998, s.27]

Det efterfølgende er en kombination af beskrivelsen og fortolkningen af resultaterne fra fokusgruppeinterviewene. Det rå datamateriale blev behandlet systematisk gennem en aflytning af interviewoptagelser og en notering af de væsentligste udtalelser i henhold til det valgte fokus for interviewene. Der blev dernæst foretaget analyser af sammenhængen mellem udtalelsernes karakter og respondenternes baggrundsplysninger. Det skal understreges, at resultaterne kun kan anvendes som indikationer på de undersøgte emner, da det lave antal respondenter betyder en lav statistisk sikkerhed af undersøgelsesresultaterne.

Forståeligheden af zone- og vejinddelingen

Respondenterne havde nemt ved at forstå, at hensigten med KAS var at flytte bilisterne fra de små til de store veje, eftersom taksterne på de store veje er lavest. Landbefolkningen havde dog svært ved at forstå det logiske i at opdele i tre vejklasser i landområderne, hvor en gårdejer f.eks. er tvunget til at køre 4-5 km ad egen vej uden anden trafik ud til den større vej, som er billigere.

I forbindelse med fokusgruppeinterviewene er KAS forklaret 3-4 gange med forskellige medier, hvor specielt selve turen, hvor KAS bliver fremvist, har betydet en god forståelse af systemet.

Retfærdigheden i takstforskellen mellem land og by

Kun respondenterne fra Aalborg Centrum syntes at det var uretfærdigt med lavere takster på landet end i byen, hvilket blev begrundet med, at mange andre ting er billigere på landet og dyrere i byen f.eks. huspriser. De udtalte, *"at det vil betyde en død bykerne"*. Respondenterne fra Gug talte imidlertid om kompensation til dem, der bor i midtbyen. Landbefolkningen mente imidlertid, at det skulle være gratis at køre på landet, da de ikke så KAS i sammenhæng med en nedsættelse af f.eks. benzinafgifterne, der alt andet lige ville betyde en økonomisk gevinst for trafikanter, der kører meget i landområderne. De udtalte, *"at yderligere afgifter i landområderne vil affolke landet"*.

Overskueligheden af KAS

Respondenterne fandt det overskueligt at finde den billigste rute mellem to destinationer. De mente dog, at det ville være bedre med et enklere system med f.eks. kun zoneopdelingen og ikke opdeling i vejklasser dog eventuelt med en speciel lav pris for motorvejene.

Myldretidsfaktor

En myldretidsfaktor med dobbelt takst i midtbyen i myldretiden blev forkastet af alle, eftersom de mente, det ramte de forkerte; dem der var nødsaget til at skulle på arbejde til et

bestemt tidspunkt. Det var en udbredt opfattelse, at der ikke køres i midtbyen i myldretiden, hvis det kan undgås.

Konsekvens af KAS

Nogle udtalte, at de mente, at indførelse af KAS vil kunne ramme erhvervslivet i midtbyen, da de perifert beliggende storcentre vil blive styrket. En respondent udtalte: *"Det er nemt at komme i storcentret, her er der P-pladser lige uden for døren. Hvis det så også skal koste ekstra at køre ind til byen..."*

Respondenterne mente ikke, at indførelse af KAS ville betyde, at folk vil ændre bopæl, men KAS vil indgå som en parameter ved huskøb på niveau med f.eks. fjernvarmepriser.

Generel holdning til kørselsafgifter

To tredjedele af respondenterne mente, at princippet om brugerbetaling i.f.m. transport er en god idé, men det skal kunne mærkes, om der køres lidt eller meget. De højest uddannede funktionærer blandt respondenterne skilte sig ud ved generelt at være meget skeptiske og negative overfor kørselsafgifter.

Afgiftsomlægning/ anvendelse af overskuddet

Hvis KAS blev indført istedet for de øvrige transportrelaterede afgifter ville det øge accepten betydeligt og provenuneutralitet indenfor trafikområdet ville ligeledes øge accepten.

En respondent udtalte: *"Hvis det bliver samme afgiftsniveau som nu, så tror jeg ikke folk har noget imod kørselsafgifter. Men det skal ikke komme oveni. Det er dyrt nok i forvejen at køre i bil"*.

Adfærdsændring

Emnet adfærdsændring indgik ikke som en del af spørgerammen, men respondenterne kom alligevel ind på emnet. De mente ikke, det præsenterede system ville ændre på deres egen adfærd. Det var for billigt og alternativerne i form af f.eks. kollektiv trafik enten for ringe eller for dyre.

En respondent udtalte: *"Jeg tænker aldrig over, hvad det koster mig, når jeg kører bil... Det er ikke det, der er afgørende for om man tager bilen eller cyklen. Jeg tror det skal være meget dyrt, for at kørselsafgifter virker"*.

Tiden havde stor betydning for respondenterne. Flere nævnte, at familielivet skal hænge sammen, og det gør det bl.a. ved at spare tid på transport. De mente desuden generelt, at det er få ture, der kan skæres væk, fordi de er unødvendige. Der blev ikke i denne forbindelse drøftet f.eks. telearbejde, hvor det efterfølgende vurderedes, at dette ville være en mulighed i et eller andet omfang for ca. en tredjedel af respondenter med udgangspunkt i de pågældendes erhverv.

Flere af respondenterne diskuterede park & ride som et alternativ til KAS. Nogle syntes det var en god idé, men samme personer ville ikke i dag tage bussen fra bopælen ind til centrum til trods for, at afstanden fra park & ride-opsamlingsstedet ville komme til at ligge i samme afstand fra Aalborg centrum som de pågældendes bopæl. Her var det klart, at de tænkte på, at bilister fra oplandet ville kunne bruge det, men de så ikke sig selv som potentielle brugere.

Overvågning

Respondenterne diskuterede ikke overvågning i.f.m. indførelse af KAS. Vi havde udeladt spørgsmål til dette emne med baggrund i en forventning om, at det ville dominere interviewene, men da vi ved afslutningen af et par af interviewene spurgte til overvågningsaspektet lød kommentarerne, at når vi havde forklaret dem, at det ikke var meningen med systemet, så troede de da, at det var rigtigt, og at staten ville leve op til deres løfter. Her spiller den grundige information før interviewene en stor rolle. KAS virker mindre kompliceret, når det bliver set i funktion.

Konklusion

Respondenterne var generelt set uafklarede i deres holdning til KAS, men dog mest til den positive side. Flere var positive overfor KAS under forudsætning af, at andre afgifter på transportområdet lempes. Enkelte var meget negative overfor KAS, hvilket specielt gav sig udslag ved, at de opfattede KAS som en pengemaskine, hvor taksterne lidt efter lidt kunne sættes op. De samme personer var endvidere mindre autoritetstro, hvorfor de ikke troede på et kørselsafgiftssystem uden en vis grad af overvågning indbygget.

De øvrige hovedkonklusioner fra undersøgelsen var:

- Der kan opnås en god forståelse af kørselsafgiftssystemet og baggrunden for det, hvis det forklares grundigt.
- Omlægning af afgifter eller provenuneutralitet på trafikområdet vil øge accepten ved indførelse af KAS. For de fleste respondenter var dette helt essentielt.
- Indarbejdelse af en myldretidsfaktor i KAS er hensigtsmæssig ud fra hensynet til ”forureneren betaler”-princippet, men den accepteres på ingen måde blandt respondenterne i denne undersøgelse, hvorfor denne del af KAS bør genovervejes.
- Endvidere viser undersøgelsen, at der er et dilemma mellem ønsket om adfærdsændring, som er afhængig af høje takster i KAS og de konsekvenser KAS skaber for både erhvervsliv og privatpersoner som resultat af de høje takster, der er nødvendige for en adfærdsændring.
- Forklaring og konkretisering af kørselsafgifter medvirker til en afdramatisering af overvågningsaspektet ved KAS.

Kilder

Bellenger, D.N et al 1976
Qualitative research in marketing
American Marketing Association, Chigago

Krueger, R.A. 1998
Analyzing & Reporting Focus Group Results
Focus Group Kit 6
SAGE Publications Inc. 1998
ISBN 0-7619-0818-1

Lahrman, H. 1999
Regneark med et foreslået kørselsafgiftssystem udarbejdet i 1999.

Morgan, D.L. 1998
The Focus Group Guidebook, Focus Group Kit 1
SAGE Publications Inc. 1998
ISBN 0-7619-0818-8