

Beslutningsforslag nr. B 59. Fremsat den 5. april 2005 af Martin Lidegaard (RV), Poul Erik Christensen (RV) og Marianne Jelved (RV)

## **Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af kørselsafgifter på tunge køretøjer**

Folketinget opfordrer regeringen til at indføre kørselsafhængige afgifter på tunge køretøjer i lighed med den tyske Maut.

## Bemærkninger til forslaget

### Formål

Det eksisterende afgiftssystem for tunge køretøjer giver ikke noget incitament til effektiv kørsel. Det er uigennemskueligt, forvrider de danske vognmænds konkurrenceevne og afspejler ikke de egentlige samfundsomkostninger, der er forbundet med transport af gods på veje.

En del europæiske lande har derfor omlagt deres afgiftssystemer for tunge køretøjer eller har planer om at gøre det. Det er på tide, Danmark følger efter. Tyskland har netop indført et nyt distancebaseret afgiftssystem (Maut), som danske vognmænd med internationale transporter allerede har forberedt sig på, ligesom Sverige har planer om at gøre det samme i 2007. Dermed vil Danmarks to vigtigste nabolande på godsområdet have indført et nyt afgiftssystem.

Ved at indføre et mere simpelt og tidssvarende system i Danmark kan både vognmændene og det øvrige samfund opnå betydelige fordele.

For det første skabes der med kørselsafgifter stærke incitamenter til, at vognmændene vælger mere effektive logistiske løsninger. Det vurderes, at forslaget vil medføre en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen fra de tunge køretøjer på 10-20 pct. Dansk vejtransport står ifølge DMU for 20 pct. af Danmarks samlede CO<sub>2</sub>-udslip, hvoraf ca. 15 pct. kommer fra lastbiler og godt 16 pct. fra varevogne.

For det andet vil der skabes et mere enkelt system for vognmændene, hvis Tyskland, Sverige og Danmark benytter det samme afgiftssystem. Bedst ville det selvfølgelig være, hvis der blev indført en fælles ordning på EU-niveau, men det har som bekendt meget lange udsigter. Næstbedst er det derfor at sikre et fælles system med de lande, som danske vognmænd har mest samkørsel med.

For det tredje vil et afgiftssystem i lighed med den tyske Maut være en distancebaseret direkte afgift frem for et tidsbaseret afgiftssystem, hvilket sikrer, at de eksterne omkostninger forbundet med transporten pålægges forureneren i forhold til det faktisk antal kørte

kilometer. Man følger altså princippet om, at forureneren betaler.

For det fjerde vil man ved at indføre et Maut-lignende afgiftssystem som erstatning for vejbenyttelsesafgiften (EU-vignetten) og vægtafgiften stille de danske vognmænd lige med deres udenlandske konkurrenter. I dag skal de danske vognmænd betale både vignetordning og vægtafgift i Danmark og kørselsafgifter i udlandet, mens udenlandske vognmænd alene betaler kørselsafgifter i deres eget land og vignetordning i Danmark.

### Metode

Forslagsstillerne ønsker, at et nyt afgiftssystem skal erstatte den eksisterende vejbenyttelsesafgift og vægtafgift.

Den nye vejafgift skal omfatte det overordnede vejnet, hvilket dækker over motorveje, Europaveje samt visse parallelle veje, f.eks. defineret som alle de veje, der overgår til staten i forbindelse med kommunalreform. Det foreslås desuden, at forslaget i første omgang – i lighed med det tyske system – kun dækker lastbiler over 12 tons. Forslagsstillerne anbefaler, at afgiftsniveauet følger det tyske, som ligger på ca. 0,89 kr. pr. km., men kan afhænge af lastbilens miljøbelastning. Afgiften kan betales kontant i automater, via internettet og via de online units, som anbefales for de faste brugere. Systemet skal drives og kontrolleres af staten.

Med hensyn til den tekniske implementering af systemet vil det være muligt at drage nytte af de tyske erfaringer. Den tyske Maut har været undervejs i flere år og været præget af tekniske problemer, men disse er nu løst og systemet taget i brug.

### Økonomiske konsekvenser

Der er forslagsstillerne bekendt ikke foretaget officielle beregninger af proventuet ved et nyt afgiftssystem, men skønsmæssigt kan det sættes til cirka 900 mio. kr., hvis der vælges samme afgiftsniveau som i Tyskland, svarende til 0,89 kr. pr. km. Til gengæld afskaffes den nuværende vignetordning, der indbringer

340 mio. kr., og vægtafgiften fjernes for tunge køretøjer, hvilket letter vognmandserhvervet for 200 mio. kr. Hermed bliver nettoprovenuet omkring 350 mio. kr., hvoraf cirka halvdelen kommer fra udenlandske vognmænd.

Forslagsstillerne er fleksible over for anvendelsen af dette provenu, da det er selve indførelsen af et bedre afgiftssystem, der er formålet. Således kan provenuet benyttes til at sænke skat på arbejde, til at sænke taksterne i den kollektive trafik, eller det kan – som det måske mest oplagte – benyttes målrettet til at forbedre sikkerheden for tunge køretøjer og begrænse støjgener fra disse. Således kunne provenuet f.eks. fordeles på følgende måde:

- 150 mio. kr. til støjbekæmpelse,
- 150 mio. kr. til trafiksikkerhed med vægt på udbedring af »sorte pletter« og
- 50 mio. kr. til forskning.

Det væsentligste for forslagsstillerne er at ændre beskatningen af godstransport på vej, så beskatningen fremmer miljørigtig adfærd og modarbejder trængsel i modsætning til den nuværende beskatning, som ikke er kørselsafhængig. Med hensyn til størrelsen af afgiften og anvendelsen af provenuet er forslagsstillerne indstillet på ændringer, hvis det kan øge mulighederne for tilslutning til beslutningsforslaget.

### *Skriftlig fremsættelse*

**Martin Lidegaard (RV):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af kørselsafgifter på tunge køretøjer.*

(Beslutningsforslag nr. B 59).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.