

Beslutningsforslag nr. B 50. Fremsat den 5. februar 2008 af Klaus Hækkerup (S), Poul Andersen (S), Nick Hækkerup (S) og Jens Christian Lund (S)

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af vejbenyttelsesafgift (roadpricing) for lastbiler

Det pålægges regeringen inden udgangen af 2008 at fremsætte lovforslag om indførelse af en afstandsrelateret vejbenyttelsesafgift for lastbiler over 12 t, hvor provenuet fra en sådan afgift

skal reserveres til anvendelse i forbindelse med en omlægning af de danske bilafgifter samt tilskud til anskaffelse af lastbiler, der overholder Euro VI-standarden.

Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er en let revideret genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 85 fra Folketingsåret 2006-07, jf. Folketingstidende tillæg A side 4904.

Sliddet på de danske veje skyldes næsten ene og alene de lastbiler, der benytter vejene, mens sliddet fra personbiler er forsvindende lille. Socialdemokraterne forslår derfor, at der indføres en ny afstandsrelateret vejbenyttelsesafgift for lastbiler over 12 tons, svarende til den i Tyskland fra den 1. januar 2005 indførte Maut.

De tyske erfaringer er, at der er sket en overflytning af gods fra vej til jernbane på 7 pct., at 90 pct. af lastbilerne anvender GPS-baseret betaling, at der er meget få klager over opkrævningerne, at udenlandske lastbiler står for 35 pct. af indbetalingerne, og at der har været en mindre tilbagegang i tomkørslerne.

Specielt mellem Danmark og Tyskland er der i dag en betydelig skævhed i afgifterne for vejbenyttelse.

En tysk vognmand med en lastbil på 12 t eller derover skal – som alle andre vognmænd – betale vejbenyttelsesafgift (vignetafgift), når han kører på de danske veje. For en stor lastbil svarer denne til ca. 9.300 kr. om året. Alternativt kan vognmanden købe en dagsvignet, der koster 59 kr., og som giver ret til ubegrænset kørsel inden for 1 døgn.

En dansk vognmand med samme type lastbil, der kører i Tyskland, skal betale Maut ud fra det antal kilometer, han tilbagelægger på de afgiftspligtige motorveje. Satsen pr. km varierer fra 9 til 14 cent (fra 68 øre til 1,05 kr.). Den samlede vejafgiftsbetaling afhænger således af kørselsomfanget, antal aksler og emissionskategori og er derfor ikke umiddelbart sammenlignelig med den danske vignetafgift.

En dansk vignetafgift til ét døgnskørsel i Danmark svarer til den afgift, en dansk vognmand skal betale for at køre mellem 56 og 88 km (afhængig af takst) på de tyske motorveje.

Kørsel i Danmark med dansk og udenlandsk indregistrerede lastbiler er opgjort til 2.400 mio. km i 2003 (på alle typer veje). Indførelse af en fuld afgift svarende til den tyske Maut vil derfor indbringe mellem 1,6

og 2,5 mia. kr., såfremt den indføres for kørsel på alle vejtyper.

Inden for EU er der allerede tre lande, der har indført vejbenyttelsesafgift på hele eller centrale dele af deres vejnet. Ordningen er indført i Schweiz og Østrig for køretøjer over 3,5 t og i Tyskland for køretøjer over 12 t. Holland har vedtaget at indføre vejbenyttelsesafgift for alle køretøjer i 2012, og i Sverige overvejes indførelse af vejbenyttelsesafgift for tunge køretøjer efter afslutning af en igangværende analyse af konsekvenserne for regionerne og erhvervet af en sådan afgift. Målet er, at afgiften skal modsvare afgiften i andre EU-lande.

EU (Rådet for Transport, Telekommunikation og Energi) har den 27. marts 2006 vedtaget et rammedirektiv, der fastsætter regler for indførelsen af kørselsbaserede vejafgifter, hvis medlemslandene vælger at benytte denne afgiftsform i fremtiden. Samtidig er vægtgrænsen for afgiftspligtige køretøjer sænket fra 12 t til 3,5 t med virkning fra 2012.

Den bærende teknologi ved en vejbenyttelsesafgift vil være GPS-enheder installeret i de enkelte biler. Det er målet, at de enkelte biler samtidig tilkøbes et elektronisk trafikinformationssystem, så oplysninger om priser, ruter og trængsel/fremkommelighed bliver tilgængelige for chaufføren.

Forslagsstillerne vil lade det afhænge af de tyske erfaringer, om en sådan Mautlignende afgift skal gælde for alle vejtyper eller f.eks. kun motorveje, men ekstraprovenuet fra indførelse af afgiften (dvs. afgiften fratrukket den eksisterende vignetafgift) skal reserveres til en snarlig omlægning af de danske bilafgifter, der skal være såvel provenuneutral som miljøfremmende. Endvidere foreslås det, at provenuet skal kunne anvendes til tilskud til anskaffelse af lastbiler, der overholder Euro VI-standarden.

Efter udskillelsen af Banedanmark fra DSB og indførelse af en ordning, hvor der af togoperatøren skal betales for brugen af skinnenettet, vil det være relativt billigere at foretage transport ad vej i forhold til transport via jernbane, således at f.eks. godstransport i stigende omfang vil blive overflyttet fra jernbane til vej.

Med indførelse af en kilometerbaseret vejbenyttelsesafgift vil en sådan uheldig udvikling blive modvirket.

I regeringsgrundlaget fra februar 2005 er følgende anført: »Omlægning af bilbeskatningen. Regeringen vil nedsætte et udvalg, som skal undersøge mulighederne for over en længere årrække at foretage en provenuneutral og miljøfremmende omlægning af den

samlede bilbeskatning«. Dette forslag til folketingsbeslutning er således i overensstemmelse med skattestoppet.

Socialdemokraterne finder, at overvejelserne om den nærmere udformning af afgiften bør indgå i Skattekommisionens arbejde.

Skriftlig fremsættelse

Klaus Hækkerup (S):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af vejbenyttelsesafgift (roadpricing) for lastbiler.

(Beslutningsforslag nr. B 50).

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