

Det kan endvidere oplyses, at EU-kommissionen den 18. juli 2001 har vedtaget en række pejlemærker for den fremtidige europæiske transportpolitik. Det fremgår af kommissionens vedtagelse, at der forberedes et nyt direktiv til afløsning af vejbenyttelsesafgiftsdirektivet. Et af formålene er, at sikre en bedre sammenhæng mellem prisen på transport og de samfundsmæssige omkostninger, transporten medfører.

Regeringen vil indtil videre afvente kommissionens udspil til et ændret direktiv på området.

Spm. nr. S 3637

Til trafikministeren (21/8 01) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Vil regeringen undersøge mulighederne for, at Danmark kobler sig på det nye tyske vejafgiftssystem for lastbiler, og hvilke fordele og ulemper vil der umiddelbart vurderet være ved at »kopiere« og koordinere med det tyske system frem for, at Danmark på linje med en række andre EU-lande udvikler sit eget afgiftssystem?«

Svar (3/9 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Der henvises til besvarelsen af S 3636 af dags dato.

Spm. nr. S 3638

Til trafikministeren (21/8 01) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Hvad kan ministeren oplyse om det forventede provenu, såfremt Danmark indfører en vejafgift på lastbiler svarende til det tyske system, der træder i kraft fra år 2003 og som ifølge et Ritzau-telegram den 16. august 2001 forventes at indbringe 28 mia. kr. de første fire år?«

Svar (3/9 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Skatteministeriet, der oplyser følgende:

»Tyskland har – den 15. august 2001 – vedtaget en ny transportafgiftslov (»kilometerskat« på motorveje), der vil gælde for alle lastbiler over 12 ton. Udover totalvægten vil antal aksler og graden af luftforurening fra udstødningen også have betydning. Den tekniske udformning af den »nye tyske kilometerskat« er ikke fastlagt endnu, men vil i gennemsnit ligge mellem 27 og 37 pfening pr. km, svarende til ca. mellem 1 og 1,50 kr. pr. km. ved kørsel på motorveje. Der er heller ikke viden om, hvorvidt tyske vognmænd vil blive kompenseret ved nedsættelse af andre afgifter.

På nuværende tidspunkt er det vanskeligt, at beregne, hvor meget provenuet vil være, hvis Danmark indførte en »kilometerskat«, som den tyske. Såfremt Danmark indførte en »kilometerskat« ville den eksisterende vejbenyttelsesafgift formentlig skulle ophæves ligesom der ville blive behov for at tilpasse dieselafløsten til et lavere niveau end det ellers ville have været.

Udformningen af en »kilometerskat« i Danmark ville også kunne blive noget anderledes end den tyske. Eksempelvis ville man i Danmark formentlig lade »kilometerskatten« omfatte kørsel på alle landeveje på samme måde som den eksisterende vejbenyttelsesafgift. Et sådan mere omfattende afgiftsgrundlag kunne begrunde en lavere sats end den tyske, f.eks. 0,50 kr. pr. km.

Det kan oplyses, at de danske vognmænd nationalt har kørt ca. 1.500 mio. km. i alt i 2000. Heraf har lastbiler over 12 ton kørt de ca. 1.400 mio. km. Ligeledes kan det oplyses, at udenlandske lastbiler, der kører i Danmark tilbagelagde ca. 600 mio. km. på disse ture i 2000. Størstedelen af disse lastbiler var over 12 ton. Heraf skønnes det, at lastbiler over 12 ton kørte de ca. 500 mio. km.

På baggrund af de ovenstående oplysninger, kan provenuet med stor usikkerhed opgøres til knap 1 mia. kr., såfremt »kilometerskatten« blev på 0,50 kr. Det samlede provenu vil dog blive mindre som følge af bortfald af den nuværende vejbenyttelsesafgift på ca. 300 mio. kr. og evt. yderligere mindre provenu af dieselafløsten eller andre afgifter.

Endelig vil indførelse af en »kilometerskat« givetvis medføre adfærdsændringer, hvorved f.eks. færre svenske vognmænd vil benytte Danmark som transitland, hvilket vil kunne reducere provenuet yderligere.«