

Lad mig indlede med at definere nogle begreber, som jeg så vil vende tilbage til senere. En afgift baseret på retten til at bruge et vejnet i et bestemt tidspunkt, f.eks. i et år, kaldes ofte for en vejbenyttelsesafgift, og den type afgift har vi for tunge køretøjer i Danmark. I Tyskland eksisterer der en afgift, normalt kaldet for Maut, der baserer sig på det faktisk antal kørte kilometer. Den type afgift kaldes ofte for en vejafgift. Jeg forstår på forslagsstillerne, at det er en sådan vejafgift, der ønskes indført i Danmark. Og lad mig så gentage, at kørsel med tunge køretøjer allerede er beskattet i Danmark. Biler på 12 t eller derover skal købe vejbeviser, de såkaldte eurovignetter, der giver betaleren ret til at bruge det danske vejnet i en specificeret periode. Det gælder både for danske og for udenlandske køretøjer. Da afgiften er etableret i et samarbejde med Benelux-landene og Sverige, giver den samtidig de danske køretøjer ret til at køre i disse lande, og omvendt kører disse landes køretøjer i Danmark, når de har betalt i hjemlandet. Den danske vejbenyttelsesafgift fungerer meget effektivt. I 2005 var provenuet på 478 mio. kr., og omkostningerne til systemet var stærkt begrænsede. Desuden har systemet fungeret i nogle år og er en velfungerende regulering set fra dansk side.

Skal der omvendt indføres en vejafgift, der baserer sig på antallet af kørte kilometer, er man nødt til at overveje, om den nye afgift vil blive lige så velfungerende. Det er Skatteministeriets vurdering, at udgifterne til etablering og drift af systemet muligvis vil kunne blive markant større og også store set i forhold til provenuet. Det er samtidig vigtigt at huske på, at meromkostningerne til systemet skal afholdes af nogle. I første omgang vil afgiften blive pålagt transportørerne, men i sidste ende vil den blive væltet over på forbrugerne.

Forslagsstillerne begrundede vejafgiften med, at der eksisterer en skævhed i afgiftsniveauet mellem Danmark og Tyskland. Det fremføres, at den danske vognmændskørsel i Tyskland beskattes hårdt på grund af den høje tyske vejafgift, Maut, og tysk kørsel i Danmark er omvendt mildt beskattet på grund af den lavere danske vejbenyttelsesafgift.

Jeg mener ikke, at man kan lave en sammenligning af de to systemer. Som jeg nævnte i indledningen, er de netop meget forskellige i strukturen. Samtidig kan man ikke isoleret se på danske og tyske vognmænd. Systemerne overholder EU's krav om ikke at diskriminere på tværs af nationalitet.

Forslagsstillerne fremfører også, at andre lande har eller planlægger at indføre kilometerbaserede vejafgifter. Dertil skal siges, at Danmark følger udviklingen nøje. Vejafgifter eksisterer, som det er forslagsstillerne bekendt, i en række europæiske lande. Flere af disse lande har en særlig stor andel af transittrafik med lastbiler. I Danmark er vi ikke i nær samme grad belastet af transittrafik, men vi ved på den anden side, at de internationale transportmængder har været stigende, og at stigningen formodentlig vil fortsætte.

Vi må naturligvis indtænke, at de teknologiske muligheder for at opkræve og kontrollere vejafgifter for lastbiler til stadighed udvikles. De tekniske systemer, der anvendes i lande som Tyskland, Østrig og Schweiz, er dog karakteriseret ved at være meget forskellige fra land til land. Andre landes indførelse af nye systemer har da også vist, at nye problemstillinger rejser sig. En teknisk udfordring vil således være, hvorledes man sikrer, at alle køretøjer udstyres med elektroniske enheder, der er nødvendige, for at systemet fungerer. Udenlandske vognmænd, der kun kører en enkelt tur igennem Danmark og derfor ikke har installeret en elektronisk enhed, skal jo kunne tilbydes en løsning af de danske myndigheder. I f.eks. Tyskland har netop det problem været meget omkostningskrævende at løse.

Forslaget nævner også et nyt EU-direktiv, der muliggør indførelsen af vejafgifter og sænker grænsen for, hvilke køretøjer der kan omfattes. Det er vigtigt at understrege, at der med direktivet stadig ikke er et krav om at indføre kørselsbaserede vejafgifter. Hvis man dog gør det, er der nogle krav til, hvorledes afgiften skal konstrueres, således at nationale systemer ikke virker forvridende over for involverede køretøjer.

Et argument for en ny vejafgift er tilsyneladende, at den vil fremme brugen af transport på jernbane, da vejtransport kan gøres relativt dyrere. Andelen af godstransport med jernbane er imidlertid meget lille i dag, og det er næppe klart, at en vejafgift nødvendigvis vil overføre gods til bane. Det vil kræve en nærmere forundersøgelse af trafikmønstrene, hvis man skulle indføre en vejafgift.

Jeg ser derfor ikke umiddelbart et behov for, at der indføres en vejafgift baseret på kørte kilometer som den foreslåede. Det er min opfattelse, at det kræver en nærmere undersøgelse af afgiftens virkninger og konsekvens for at kunne vurdere, hvorvidt Danmark bør indføre en sådan