

type vejafgift. Overvejelserne om eventuelt at indføre en afstandsrelateret vejbenyttelsesafgift bør derfor efter min mening indgå i Skattekommisionens arbejde. Regeringen ser desuden i forbindelse med det igangværende arbejde med en investeringsplan for transportinfrastrukturen og en CO₂-strategi for transportsektoren bredt på de instrumenter, der kan tages i brug i den forbindelse.

Beslutningsforslaget om nu at beslutte indførelsen af en vejafgift afvises derfor af regeringen.
Kl. 13:08

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er en kort bemærkning fra hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:09

Klaus Hækkerup (S):

Der er flere ting i det, ministeren var inde på, som kunne kræve en bemærkning. Ministeren nævner, at der skulle laves en meget dyr ordning, forstår jeg, for biler, der kom fra udlandet og skulle køre i Danmark bare en enkelt tur om året. Så vil jeg bare spørge ministeren, hvordan det adskiller sig fra den nuværende ordning og det, vi skal debattere i forbindelse med digitalisering af eurovignetafgiften. Der kommer jo også biler fra udlandet, der kommer biler fra Polen, Tjekkiet og andre lande, der skal ind og køre inden for området. Hele systemet med, hvor de skal købe deres eurovignet, står beskrevet.

Hvorfor kunne man ikke bruge det system til også at betale her, ligesom de i Tyskland har et system, hvor de betaler for biler, der ikke har en elektronisk opkobling til GPS? Hvorfor kan man ikke bruge det system?

Kl. 13:10

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ministeren.

Kl. 13:10

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Det er et meget godt spørgsmål. For det rammer ned i hele forskellen på en vejbenyttelsesafgift og en vejafgift. En vejbenyttelsesafgift betyder, at du en gang for alle betaler for at benytte vejen i et bestemt tidsrum, og så behøver du ikke registrere, hvor mange kørte kilometer det måtte dreje sig om. En vejafgift, som foreslået af Socialdemokratiet, kræver, at du kan registrere, hvor mange kørte kilometer det drejer sig om. Det kræver altså en anden teknisk enhed, der følger med det køretøj, hvis fører skal betale afgiften. Der kan man bare se fra de erfaringer, som f.eks. Tyskland har gjort sig, at det har været utrolig omkostningskrævende at finde en løsning for

den chauffør og det køretøj, som kun har enkeltstående ture gennem landet. Derfor er det vigtigt at lære af de erfaringer og få dem gennemarbejdet, inden der eventuelt skal træffes en beslutning om indførelse af vejafgift i Danmark.

Kl. 13:11

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:11

Klaus Hækkerup (S):

Den argumentation kan jeg jo sagtens følge ministeren i. Nu er det bare sådan i det tyske system, at hvis en vognmand skal på en enkelttur, kobler han sig op, og han har endda to muligheder for at kunne købe. Han kan sige, at han hopper på et sted, og at han står af et andet sted, og så betaler han for den strækning, han vil køre. Hvorfor kan man ikke lige så godt bruge det ene system som det andet system, når man har bygget det op til at kunne give en elektronisk formidling? Den danske vognmand, der kun skal på en enkelt dagstur gennem Tyskland, har jo det system, at han enten kan betale over internettet, eller at han kan køre ind og trække en billet, som så viser, at han står på i f.eks. Stuttgart og stiger af et andet sted på motorvejen, og så betaler han for det. Hvorfor kan man ikke lige så vel anvende det system, som vi nu skal til at modernisere elektronisk, til også at give den anden kørselsinformationsformidling?

Kl. 13:11

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ministeren.

Kl. 13:12

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Se, det, vi skal til at digitalisere, er en ordning, som er lavet i samarbejde med fire andre lande, og som er så tæt knyttet sammen, at vi faktisk overlader det til hollænderne at stå for den administrative del af det. Derfor er det klart, at vi ikke med en fælles løsning pludselig kan sige, at vi nu vil have en særlig dansk model. Derfor kan digitaliseringen af vejbenyttelsesafgiften, som den kører nu, og som er en rigtig god idé og en meget mere effektiv måde at sørge for administrationen og sikkerheden af, at der bliver betalt vejbenyttelsesafgift, ikke rumme det at skulle ændres til at blive en vejafgift med bestemte afstandskriterier. Og jeg må bare igen minde om, at de erfaringer, der er blevet refereret til mig, om den tyske indførelse af Mauten, var, at det var en af de store, omkostningstunge opgaver at få indført den for enkelt dagskørsler.