

afklaret, hvad resultatet af EU's holdning bliver, og endelig må vi også spørge til, hvad der er af erfaringer med trafik på parallelveje både i Tyskland og i Frankrig.

Kl. 12.20

Det er alt sammen ting, der må indgå. Der kan også være andre spørgsmål. Dem er vi selvfølgelig interesserede i at få belyst, for vi tror, at det her er en ordning, der kommer i EU, og som også på et eller andet tidspunkt kommer i Danmark. Så vi kan lige så godt forberede os på den så grundigt og omhyggeligt som muligt.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Tak til ordføreren. Den næste ordfører, som jeg giver ordet, er hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

Dansk Folkeparti konstaterer, at beslutningsforslaget indebærer kørselsafhængige afgifter på tunge køretøjer over 12 t i lighed med den tyske Maut. Danmark, Sverige, Luxembourg, Holland og Belgien er dags dato tilsluttet eurovignetsystemet, som indebærer betaling af fælles brugsafgifter for benyttelse af deres motorveje, dvs. pr. dag, uge, måned eller år og differentieret efter køretøjernes forureningskategorier, hvilket gælder for tunge lastbiler over 12 t.

Vejbenyttelsesafgiften afhænger således af lastbilens motor, affjedring – luft eller fjeder – samt antal aksler. Den mest anvendte lastbil med Euro 3-miljønormmotor samt tre aksler betaler således 9.318 kr. pro anno til eurovignetten.

Endvidere har EU for at undgå afgiftsmæssig dumping mellem medlemsstaterne indført en harmonisering af de årlige vægtafgifter på tunge køretøjer over 12 t, således at der fastsættes minimumssatser, der gælder for hele EU. Vægtafgiften for lastbiler varierer efter størrelse fra 882 kr. til 6.905 kr. pro anno. Derudover har vejtransportvirksomhederne en betragtelig udgift, ca. 15-20 pct. af deres driftsudgifter, i form af brændstofafgifterne. Og punktafgifterne, der kan udgøre op til 60 pct. af prisen for dieselolie, afviger kraftigt fra det ene land til det andet.

Siden den 1. januar 2004 har der i princippet været en minimumssats på 302 euro pr. 1.000 l dieselolie, men der er stadig store forskelle, som medfører ulige konkurrencevilkår, der er til stor skade for sektoren.

Eurovignetten kræver i særdeleshed, at den kontrolmæssige funktion til alle tider er optimal, således at medlemslandene bliver behandlet ensartet med hensyn til fordeling af provenu.

Administration og udvikling af eurovignetten udgør ca. 20 pct. af indtægterne.

Dansk Folkeparti kan konstatere, at vejbenyttelsesafgiften, som de danske vognmænd betaler dags dato, stadig væk er det samme beløb som før Tysklands udtræden af eurovignetten qua den tyske Maut. Vejbenyttelsesafgiften bør sænkes som konsekvens heraf.

Danmark betalte endvidere ca. 20 mio. kr. til Tyskland under den tidligere ordning, grundet at flere danske lastbiler kørte i Tyskland end tyske lastbiler i Danmark. Disse ca. 20 mio. kr. skal vel tilbageføres til vognmandserhvervet.

Da flere og flere udenlandske vognmænd kører over den danske grænse, må man vel formode, at indtægten fra vejbenyttelsesafgiften er steget mærkbart. Dansk Folkeparti savner i den forbindelse en redegørelse for eurovignettægtene for året 2004. Endvidere savner Dansk Folkeparti en redegørelse for antallet af udenlandske vognmænd, der har krydset vor grænse i år 2004, gerne opdelt på nationalitet.

Dansk Folkeparti erfarer, at kontrollen med udenlandske biler næsten ikke finder sted, hvilket er ganske uacceptabelt. Med det ulykkelige Schengensamarbejde er Danmarks grænser åbne som ladeporte. Dansk Folkeparti ønsker en tilbunds gående undersøgelse af dette problem. I Tyskland er det reglen at kontrollere danske vognmænd. Dette skal også være tilfældet med udenlandske vognmænd i Danmark.

Dansk Folkeparti mener, at der skal arbejdes hen imod et mere retfærdigt afgiftssystem som et væsentligt element i en generel langsigtet politik inden for transportsektoren i EU. Der skal være en gennemskuelig og ikke forskelsbehandling.

Dansk Folkeparti har noteret sig transport- og energiministerens udtalelser efter hans hjemkomst fra rådsmødet om eurovignetdirektivet i Luxembourg den 21. april:

»Jeg er meget tilfreds med, at der nu kommer klarere regler for opkrævning af vejbenyttelsesafgifter, der kan sikre, at de danske vognmænd ikke skal betale unødvendigt høje afgifter på de europæiske veje.«

Til trods for Dansk Folkepartis alvorlige kritiske bemærkninger om eurovignetten kan Dansk Folkeparti ikke stemme for Det Radikale Venstres forslag af følgende grunde:

Den tekniske implementering af et system i lighed med den tyske Maut i Danmark frygter vi i Dansk Folkeparti vil blive meget kostbar. Såfremt man indfører et distancebaseret afgifts-