

dags, men ikke side 2 i tirsdags, hvor der var en rettelser, og hvor Jyllands-Posten beklagede, at de havde taget fejl af reguleringen af skattepligtig indkomst og det eventuelle skattemæssige provenu, der måtte være.

Der, hvor artiklen i det hele taget tager fejl, er, at den ikke tager højde for, at vi gennem den indsats, vi laver, har sikret, at der kommer flere penge i statskassen i form af skatteindtægter i 2006 end i noget tidligere år i danmarkshistorien.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 85:

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

Af Klaus Hækkerup (S) m.fl.
(Fremsat 6/2 2007).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Socialdemokratiet har fremsat forslag om at indføre en vejbenyttelsesafgift for lastbiler over 12 t, og provenuet skal anvendes til en generel omlægning af bilafgifterne. Baggrunden for forslaget er ifølge forslagsstillerne, at Tyskland har en kilometerbestemt afgift på tunge køretøjer, og tysk vognmandskørsel i Danmark er derfor i forslagsstillernes øjne mildt beskattet i forhold til dansk vognmandskørsel i Tyskland.

Det fremføres, at der ved at indføre en tilsvarende dansk afgift kan rettes op på den aktuelle skævhed mellem de to lande, og samtidig vil det

styrke brugen af transport på jernbane. Forslagsstillerne henviser til, at en omlægning af bilafgifterne er en del af regeringsgrundlaget.

Lad mig indlede med at definere nogle begreber, som jeg senere kan vende tilbage til.

En afgift baseret på retten til at bruge vejnettet i et bestemt tidsrum – f.eks. i 1 år – kaldes ofte en vejbenyttelsesafgift. Den type afgifter har vi for tunge køretøjer i Danmark. I Tyskland eksisterer en afgift, også kaldet en Maut, der er baseret på det faktiske antal kørte kilometer. Den type afgifter kaldes ofte for vejafgifter. Jeg forstår på forslagsstillerne, at det er sådan en vejafgift, der ønskes indført i Danmark.

Kl. 17.50

Først må jeg 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 danske og udenlandske køretøjer. Da afgiften er etableret i et samarbejde med Beneluxlandene og Sverige, giver den samtidig den danske chauffør ret til at køre i disse lande, og omvendt kører de andre landes chauffører i Danmark, når de har betalt i hjemlandet.

Den danske vejbenyttelsesafgift fungerer meget effektivt, og i 2005 var provenuet 456 mio. kr., og omkostningerne til systemet var ganske begrænset. Desuden har systemet kørt i en del år og er dermed en velfungerende regulering for Danmark.

Skal der omvendt indføres en vejafgift, der baserer sig på antallet af kørte kilometer, er man nødt til at overveje, om en ny afgift vil være lige så velfungerende. Det er Skatteministeriets vurdering, at udgifterne til etablering og drift af systemet sandsynligvis vil kunne blive store set i forhold til et tilvejebragt provenu. Det skyldes, at der skal udvikles og etableres et helt nyt teknisk system, der består af både centralt udstyr og elektroniske enheder i hver enkelt lastbil. Desuden er opgaven forbundet med omkostninger til kontrol.

Det vil samtidig være vigtigt at huske på, at meromkostninger ved systemet skal afholdes af nogen. I første omgang vil afgiften skulle pålægges transportørerne, men vil i sidste ende blive væltet over på forbrugerne.

Forslagsstillerne begrundet vejafgiften med, at der eksisterer en skævhed mellem afgiftsniveauet i Danmark og Tyskland. Det fremføres, at danske vognmænds kørsel i Tyskland beskattes hårdt på grund af den høje vejafgift, den såkald-