



DTLs holdning til Forslag til ændring af Eurovignette direktiv – Internalisering (KOM(2008)436)

Samlet set er DTL kritisk overfor forslaget. Der findes allerede i dag mange muligheder for medlemslandene for at indføre skatter og afgifter på vejtransport og for at målrette disse skatter og afgifter til at gøre vejtransport endnu mere miljøvenlig. Der er ikke behov for yderligere skatter og/eller afgifter.

Kommissionens forslag tager ikke hensyn til anbefalingerne fra Kommissionens egen analyse af konsekvenserne. Først og fremmest viser analysen, at internalisering vil have en negativ virkning på den økonomiske vækst i EU. DTL mener, at miljøgevinstene kan opnås på andre måder end internalisering, og det burde undersøges nærmere, om alternativerne til internalisering ikke er bedre for væksten og beskæftigelsen i EU. For det andet er fordelene fra internalisering i konsekvensanalysen knyttet til anvendelsen af princippet for alle transportformer og til øremærkningen af de opkrævede midler – begge elementer, der ikke er fuldt ud dækket i forslaget.

Konsekvensanalysen fremviser også de enorme vanskeligheder, der er ved at indsamle og anvende korrekte og præcise data. Dette betyder, at det er vanskeligt at fastsætte den præcise grad af internalisering og vanskeligt at fastsætte det korrekte niveau for en afgift for at opnå mere bæredygtighed på lokalt og nationalt niveau. Vanskeligt, hvis ikke umuligt!

Endelig kan det konstateres, at det ofte er en meget dyr måde at beskatte på at lade det ske via vejafgifter. Udgifterne til administration og til investeringer ender med at anvende væsentlige dele af indtægterne uden at det kommer miljøet til gode.

Særlige bemærkninger:

- **Trængsel:** De foreslåede ændringer om indførelsen af afgifter for trængsel vil ikke bidrage til at reducere trængslen. Forslaget anerkender endda, at trængselsafgifter kun vil have effekt, hvis der findes alternativer for transporten. For godstransporten ad vej er dette som oftest ikke tilfældet. Hertil kommer, at forslaget kun omfatter en del af trængslen (lastbiler) og ikke alle elementer (privatbiler).
- **Anvendelsesområde:** Det er uforståeligt, hvorledes Kommissionen på den ene side kan påstå, at forslaget er godt og vil være effektivt, og på den anden side tillade medlemslandene at fortsætte med at undtage køretøjer under 12 tons, hvis forslagets bestemmelser vil skade mobiliteten, støj, trængslen eller miljøet (art 7.5).
- **Kørselsrestriktioner:** Kommissionen anfører, at det må forventes, at antallet og omfanget af kørselsrestriktioner i EU vil stige, hvis forslaget vedtages. DTL kræver derfor modsætningsvis, at hvis forslaget vedtages, tager Kommissionen initiativ til at fjerne eller harmonisere kørselsrestriktioner i EU.
- **Mark-up:** DTL fastholder sin modstand mod muligheden for at anvende mark-ups i særlige egne, f.eks. Alperne. Anvendelsen af mark-up er krydssubsidiering fra en transportform til en anden, og dette er som sådan ikke acceptabelt. At fastholde og endda udvide denne mulighed for anvendelsen af mark-up er derfor heller ikke ac-

ceptabelt. Det er ligeledes vanskeligt at se, hvorledes der kan være behov for både mark-up og internalisering.

- Øremærkning: Som det fremgår af konsekvensanalysen, er det en forudsætning for at opnå bæredygtigt transport, at provenuet anvendes til at forbedre de vilkår, der forårsager afgifterne i første omgang: støj, emissioner, trængsel. I sidste ende bør dette medføre, at afgifterne falder bort, når disse forhold forbedres og/eller forsvinder. En obligatorisk og målrettet øremærkning er derfor afgørende for at opnå bæredygtighed.
- Beregning af omkostninger: Forslaget bygger på en simpel tilgang til omkostninger og gevinster. Trængsel bliver således kun betragtet som en omkostning for samfundet, og ikke som en privat omkostning i form af løn, brændstof osv. for operatørerne. Dette er særligt besynderligt, når forslaget kun vil pålægge trængselsafgifter på lastbiler.

Forslaget åbner op for betydelige konsekvenser for danske vognmænd. Den danske økonomi og de danske vognmænd er afhængige af en effektiv og omkostningseffektiv adgang til de centrale dele af EU's indre marked. Med Danmark beliggende i de ydre dele af EU, vil effekten af yderligere afgifter på transport i EU medføre større omkostninger og lavere konkurrencefordel i forhold til udenlandske konkurrenter.

EU's medlemslande har en lang række muligheder for at fremme bæredygtig transport til rådighed, også for vejtransport. Det gældende Eurovignette direktiv tillader således omfattende differentiering til fordel for renere EURO-norm køretøjer. De omfattende nedskæringer i forskellige udslip, der er opnået for vejtransport, må betragtes som et resultat af blandt andet disse tiltag.

En yderligere anvendelse af disse muligheder, et bedre fokus på hurtigere anvendelsen af ny og renere teknologi, forskning og udvikling, anvendelse af ITS i transportsystemerne, er alt sammen initiativer, der kan anvendes og indføres med det samme uden behov for yderligere og dyr lovgivning, der har en negativ virkning på væksten i EU.