



Overborgmester Ritt Bjerregaard
Rådhuset
1599 København V

Finansministeren

11 FEB 2009

J.nr. 0113-8

Kære Ritt Bjerregaard

Tak for din henvendelse af 19. januar 2009 vedrørende trafik i hovedstaden, som jeg besvarer på vegne af regeringen.

Som du skriver, har regeringen med udspillet "Bæredygtig Transport – Bedre infrastruktur" foreslået, at der gennemføres en fundamental grøn omlægning af bilbeskatningen, hvor der indføres en kilometerbaseret grøn kørselsafgift. Den grønne kørselsafgift vil blive forskellig, afhængigt af hvordan de kørte kilometre påvirker det omgivende samfund.

Ved at lade kørselsafgiften variere i forhold til tid og sted vil det være muligt at reducere trængslen i myldretiden og på de mest belastede vejstrækninger. Det vil ikke mindst få effekt i de største byer, hvor kørselsafgifter vil mindske støj og luftforurening. Samtidig skal det være billigere at køre steder, hvor der er plads på vejene. Endvidere skal de mest miljøvenlige biler betale mindst. Dermed vil kørselsafgifterne bidrage til at reducere CO₂-udledning og luftforurening.

Omlægningen af bilbeskatningen vil ske inden for rammerne af skattestoppet. Indførelsen af den grønne kørselsafgift skal derfor ledsages af en modsvarende nedsættelse af registreringsafgiften.

Den grønne kørselsafgift skal omfatte lastbiler allerede fra 2011 og personbiler fra 2015, idet indførelsen for personbiler kan ske over en årrække. Tidsplanen afspejler, at der skal være tilstrækkelig tid til, at de rette tekniske løsninger kan udvikles og implementeres.

Til sammenligning skal der fra 2011 til 2016 gradvist indføres en kørselsafgift i Holland. Den hollandske kørselsafgift bliver kilometerbaseret, og ledsages af en reduktion af registreringsafgiften.

Regeringen er således enig med Kommuneforum i, at det er nødvendigt at gøre en indsats for målrettet at påvirke adfærden i den individuelle vejtrafik. Det er regeringens vurdering, at kilometerbaserede kørselsafgifter vil sikre, at beskatningen målrettes eksternaliteterne forbundet med vejtrafikken i hele landet.

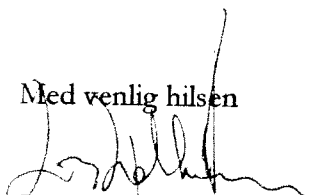


En betalingsring om f.eks. København vil i henhold til regeringens tidsplan kun være en midlertidig foranstaltning. Det er regeringens vurdering, at omkostningerne forbundet med etablering og drift af en midlertidig betalingsring ikke står mål med de gevinster, der vil kunne opnås frem til indførelsen af en egentlig kilometerbaseret kørselsafgift.

For så vidt angår trafikplanlægningen i hovedstadsområdet, så er regeringen enig i, det er vigtigt med en samlet plan for hovedstadsområdet for at imødegå de trafikale udfordringer i regionen på bedst mulig måde. Og i aftalen om en grøn transportpolitik, som regeringen netop har indgået med bredt flertal af partier, indgår en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i hovedstadsområdet. Analysen skal behandle overordnede, langsigtede muligheder og problemstillinger, herunder den fremtidige kollektive trafikbetjening i Ring 3-korridoren og anlæg af en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel.

Jeg vil afslutningsvis takke for jeres tilbud om at stille jeres undersøgelser til rådighed for det videre arbejde. Det er et tilbud, som vi i regeringen gerne vil benytte os af.

Med venlig hilsen



Lars Løkke Rasmussen