



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2009-101-0112

Dato: 29. marts 2010

Til

Folketinget - Trafikudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 876 af 12. februar 2010 og omtrykt til ny adressat (Skatteministeren) den 25. februar 2010. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Klaus Hækkerup (S).

(Alm. del).

Troels Lund Poulsen

/Jan Cilius Nielsen

Spørgsmål:

Opfylder det GPS-baserede tyske MAUT-system regeringens ambitionsniveau for indførelse af "Grønne bilskatter", jf. Regeringens "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur" fra december 2008 samt aftalen af 29. januar 2009 om "En grøn transportpolitik", hvor der i punkt 5 er aftalt "Principper for en grøn kørselsafgift". Såfremt det tyske MAUT-system ikke opfylder regeringens ambitionsniveau, ønskes det oplyst, på hvilke punkter ambitionsniveauet ikke opfyldes.

Svar: Følgende kan oplyses om regeringens ambitionsniveau for indførelse af en klog, grøn kørselsafgift:

1. Afgiften skal være **kilometerbaseret og dække alle veje**
2. **Trængsel:** Afgiften skal variere i forhold til tid og sted.
3. **CO₂ og miljø:** De mest miljøvenlige biler og lastbiler skal betale mindst.
4. **Håndtering af udenlandske lastbiler:** Udenlandske lastbiler skal være omfattet af kørselsafgiften med de samme takster, som danske lastvogne skal betale. Udenlandske person- og varebiler skal omfattes af kørselsafgiften på samme niveau som danske. Opkrævningen skal kunne fungere nemt og enkelt.

Ad 1: Det tyske Maut-system er et GPS-baseret system til opkrævning af kørselsafgifter for lastbiler på motorvejene og nogle få landevejsstrækninger. Maut-systemet er segment-baseret og ikke km-baseret, dvs. at betalingen sker på baggrund af kørte vejstykker. Hver gang en lastbil passerer et foruddefineret punkt i landskabet - en virtuel port - skal der betales en afgift for kørsel på hele vejsegmentet. Hver virtuel port kræver en fri radius på 100-150 meter plus fejltolerance, hvor der med sikkerhed ikke er anden trafik. Det betyder, at systemet primært kan anvendes på motorveje og på større landevejsstrækninger med lange vejsegmenter og fri plads omkring vejen. Systemet kan ikke anvendes på et mere finmasket vejnet, da de virtuelle porte vil overlape hinanden og opkræve forkerte takster.

Hvis man indfører et system svarende til den tyske Maut i Danmark, vil systemet således kunne dække op til 3.500 kilometer ud af det samlede danske vejnet på 160.000 kilometer. Mindre veje og byområder kan ikke dækkes. Det betyder, at Maut-systemet ikke opfylder regeringens ambition om, at kørselsafgiften skal være kilometerbaseret og dække alle veje.

Ad 2: Operatøren af Maut-systemet oplyser, at Maut'en forventes at kunne bringes til at differentiere afgiften efter kørselstidspunktet. Indføres et system svarende til den tyske Maut i Danmark skal denne egenskab tilføres systemet, før det lever op til regeringens ambitionsniveau om, at afgiften skal variere i forhold til tidspunkt på dagen og sted.

Ad 3: Den tyske Maut kan differentiere kørselsafgiften efter køretøjstype. Indføres et system svarende til den tyske Maut i Danmark, vil det kun opfylde regeringens ambition om at kunne håndtere en afgiftsstruktur, hvor de mest miljøvenlige biler og lastbiler skal betale mindst, for så vidt angår kørsel på det overordnede vejnet. Da systemet ikke kan omfatte byområder, vil det ikke være egnet til at håndtere miljøbelastningen ved kørsel i disse.

Ad 4: Det tyske Maut-system giver mulighed for frit at vælge mellem at anvende en elektronisk databoks i bilen eller at foretage manuel booking af hele den planlagte rute. Indføres et system, der svarer til det tyske Maut-system, i Danmark, vil det kunne sikre, at udenlandske lastbiler og personbiler bliver omfattet af kørselsafgiften med de samme takster, som danske lastvogne vil blive. Tilføres systemet funktionaliteten med differentiering af afgiften efter tid og sted vil det imidlertid ændre situationen. Det forudsætter formentlig, at det gøres obligatorisk for alle udenlandske chauffører og bilister at have en OBU i køretøjet. Det vil kræve et markant andet organisatorisk set-up end det eksisterende tyske system.