

Åbent samråd med skatteministeren

- Samrådsspørgsmål: Hvilke konsekvenser vil det få, hvis man indfører yderligere kørselsafgifter på lastbiler med en forudsætning om at netto provenuet .. på 1,5 mia om året.
- Kim Kristiansen:
 - o Et spørgsmål er stillet lidt på baggrund af at vi har hørt socialdemokratiet og socialistisk folkeparti vil finansiere bl.a. takstnedsættelser vha. blandt andet afgifter på lastbiler mens også en betalingsring omkring København. Men jeg har altså spurgt specifikt til lastbiler. Og så synes jeg det er interessant at høre fra skatteministeren hvad konsekvenser det kan få, både for erhverv og så videre ved at man vil finansiere kollektiv trafik ved at (brand)beskatte et erhverv, så det er egentlig baggrunden for spørgsmålet:
- Skatteministeren:
 - o Jamen, tak for invitationen til at komme til trafikudvalget. Kørselsafgifter for lastbiler indføres for at sikre at lastbilerne i højere grad end i dag skal betale for vejslid og den miljøvirkning af omgivelserne, som de giver anledning til. Og vi vil også gennem takststrukturen give incitamentter til en grøn omlægning af lastbilflåden. Kørselsafgiften skal sikre et årligt provenubidrag til forårspakke 2.0 på 0,6 mia. kroner samt 1 mia. kroner i årene frem til 2020 til infrastrukturfonden. Vi har også besluttet at den danske model for kørselsafgifter for lastbiler skal baseres på erfaringer fra eksisterende systemer, der i dag er i drift. Herved, der reducerer vi risikoen i et stort projekt og vil hurtigere kunne hente provenuet. Det indebærer i praksis af ordningen for at være baseret på afprøvet teknologi maksimalt kan udstrækkes til statsvejnettet, det vil sige ca. 3800 km. Kilometersatsen forventes at udgøre 1 krone per kilometer. S og SF's forslaget om at hente yderligere et afgiftsprovenu på 1,5 mia. fra grønne kørselsafgifter på lastbiler vil indebære en fordobling af afgiftssatsen til 2 kroner per kilometer i forhold til regeringens beslutning. Dette er problematisk af flere årsager. For det første så vil en afgiftssats på 2 kroner ligge over de omkostninger der er forbundet med lastbilernes vejslid, og også ud over de omkostninger som er forbundet med lastbilernes støj og luftforurening. Der medgår S og SF langt videre end hvad regeringen har til hensigt. For det andet lægges S og SF's øgede afgift på det i forvejen effektive erhverv. Derfor vil afgiftsforhøjelsen alt overvejende betyde højere priser for forbrugerne, men det betyder også stigende omkostninger til transport for de

eksportorienterede erhverv hvis konkurrenceevne og succes i Danmark skal leve af frem til og efter 2020. For det tredje fastlægger et EU direktiv at provenuet fra vejstrækningen, der indgår i det såkaldte transeuropæiske vejnet ikke må overstige omkostningerne ved at anlægge og vedligeholde de samme veje. Regeringens sats på 1 krone vil overholde EU reglerne, mens S og SF's sats på 2 kroner, kan komme i konflikt med direktivet med mindre altså at man inkluderer en betydelig større del af vejnettet. S og SF's forslag kræver med andre ord at en hel ny teknisk løsning udvikles som ikke er set noget sted i verdenen hvis det ekstra provenu skal hentes. En sådan løsning vil formentlig have en længere tidshorizont og administrative omkostninger i en helt anden størrelsesorden end regeringens forslag. Omkostninger som enten må lægges oven i afgiften eller som reducerer provenuet mærkbart. Jeg kan derfor konkludere at der i regeringens plan er fuld sikkerhed for lastbilernes bidrag til forårspakke 2.0 og transportaftalen fra 2009. Det gør sig derimod ikke gældende for Socialdemokratiet og SF's forslag.

- Kim Kristiansen

- Tak for det og tak for en glimrende redegørelse. Når jeg har stillet dette her, så er det selvfølgelig også bekymring omkring at man, i hvert fald i min optik i hvert fald, blander en lille smule pærer og æbler sammen. Fordi hvis man afkræver, og det har Dansk Folkeparti selv været med til at aftale, så er det jo netop vigtigt, som ministeren også giver udtryk for, at det bruges til at rode bod på det vejslid, der reelt er. Derfor synes jeg personligt, at det er problematisk, at man i S og SF planen vil anvende dette her til billigere priser i den kollektive trafik. Jeg vil lige høre ministerens holdning til dette, og så netop også det med de administrative omkostninger fordi jeg tror vi alle sammen har en intention om, at skal vi lave sådan en løsning her, så skal det vel være for, at der kommer nogle penge ind, som netop kan bruges blandt andet til at udbedre vejsystem og ikke bare fordi at vi kan skabe en eller anden overadministration af et system. Så det synes jeg i hvert fald er vigtigt at holde fast i, at vi kigger på, at netop hvad findes der på området i forvejen, så vi ikke kommer ud i noget, hvor det reelt ender med at æde sig selv op.

- Jonas Dahl

- Jeg er helt på det rene med at det jo sådan lidt er et drille-samråd, som man gerne vil indkalde fra regeringens side og det synes jeg sådan set er en fin ting, så kan vi også

få en debat omkring det. Jeg bed meget mærke i, at det kan komme i konflikt og det understreger med al tydelighed, at det har man sådan set ikke helt klarhed overovre i ministeriet. Og det kan man jo så over hvad man vil. Jeg undrer mig lidt over at ministeren siger, der er behov for en ny teknisk løsning såfremt det er oppositionens forslag, der skal vedtages, fordi der ligger allerede, som ministeren også var inde på (ikke til at høre) grønne transportpolitik fra 2009 som i øvrigt er en fælles aftale blandt alle folketingspartier med undtagelse af Enhedslisten. Der ligger jo sådan set allerede en aftale om at man skal have kørselsafgifter, og så er det vel måske lidt interessant at høre ministerens forklaring på, hvad der rent teknisk vil være af forskel på at inddrive 600 mio., eller 1,5 eller 2,1 mia. Det er vel sådan teknologisk set nogenlunde det samme man er ude i, og – jeg kan se ministeren ryster på hovedet – men jeg sidder også her med et lille afsnit, som er skrevet af Venstres trafikordfører, som jo selv er ude her, og beskriver det i sin egen bog, at man sagtens kan opkræve noget sådan ved hjælp af GPS baseret teknologi. Så der er jo allerede åbenbart i venstres rækker ganske vid udstrækning åbnet op for at det her sådan set er lade sig gøre. Så jeg vil bare høre, er ministeren uenig med venstres trafikordfører eller er det regeringen der er uenig med sig selv eller hvor er den uenighed som ministeren prøver at italesætte.

- (Speaker) Jeg skal lige for god ordens skyld gøre opmærksom på, at det ikke er regeringen, der har indkaldt til noget samråd, det er trafikudvalget som har gjort det, efter ønske fra et medlem, Kim Kristiansen.
- Kristian P. Lorentzen:
 - o Jeg vil også gerne sige tak for ministerens besvarelse, og så lige kommentere om det skulle være et drille samråd – nej – det er det ikke. Jeg synes det er helt relevant at Kim Kristiansen har rejst dette her samråd, for der er faktisk tale om en alvorlig sag. Vi har jo fået præsenteret en plan her, fair leasing 2020, som er en meget omfattende plan, og nærmest en drejebog. Den vækker mindelser om Anders Fogh Rasmussen. Det er også blevet sagt, at man ikke har til sinds at ændre et komma i denne her – den skal gennemføres som den ligger. Og derfor er det jo utrolig vigtigt, vi får belyst konsekvenserne af de forslag. Man kan jo ikke bare slynge sådan nogle forslag til flere milliarder kroner ud i luften, uden at vi får en grundig belysning af dem. Jeg forstår at det provenue på 1,5 mia. der så skal opkræves yderligere fra lastbilerne i

kørselsafgift, det skal bruges til at styrke den kollektive trafik. En kunstig sænkning af billetpriserne som i øvrigt har været prøvet tidligere og som har vist sig virkningsløse. Det er tankevækkende. Men men, der hvor jeg er meget bekymret for konsekvenserne, det er jo også når ministeren nu oplyser, at med de afgifter vi har vedtaget og også aftalt og også er den del af den grønne trafikaftale til finansiering af det. Det er jo så rundt regnet en krone per kilometer, der skal opkræves, når vi nu får det system som er teknologisk holdbart og har det rigtige omkostningsniveau. Hvorimod dette forslag vil indebære det dobbelte per kilometer, og det er vel noget nær europarekord i kilometerafgift for lastbiler. Derfor synes jeg det er meget interessant at dvæle ved, hvad det betyder for Danmarks konkurrenceevne, bliver den bedre eller dårligere kunne jeg så spørge ministeren. Hvad betyder det for pris niveauet i Danmark fordi alle de varer vi har på hylderne, uanset hvad det er, er altså blevet transporteret på et eller andet tidspunkt. Vil det medføre højere eller lavere priser og i sidste ende vil det her betyde vi styrker væksten, som jo er et erklæret mål, specielt for dem der har skrevet denne her plan, eller vil det svække væksten og dermed jobskabelsen. Det var mine spørgsmål til ministeren, jeg godt lige vil have kommenteret på, og så til Jonas Dahl venlige omtalelser af min private bog "Hvor der er vilje er der vej". Det er altså ikke en Venstre bog. Jeg har selv skrevet den og står selv til regnskab for hvad der står i den, hvilket også er præciseret i forordet. Og der nævner jeg rigtig nok en GPS baseret teknologi men det er ingen hemmelighed at det ønsker Venstre introduceret når engang det er markedsklar, og i øvrigt er det små biler der tales om her. Så når engang den teknologi er klar til den rigtige pris, og så vi ikke skal betale 20-30 procent af det der opkræves i omkostninger, så tror jeg at alle partier er klar til at kigge på det når det er pålideligt. Men det har slet ikke noget med denne sag at gøre.

- Skatteministeren:

- Jamen tak for det. Der er ingen tvivl om, at man skal være opmærksom på, når man lægger afgifter på transport, at der er en nær sammenhæng mellem vækst i et samfund og så den mængde af transport, der er. Og derudaf kan man jo også lede at hvis man gør transporten dyrere, så har det en negativ side i forhold til væksten. Jonas Dahl spørger ud fra en helt udmærket logik og siger, at hvis man har et system hvor man vil opkræve det der svarer til en krone, hvad er så problemet i at have et system

der skal opkræve to kroner. Er det ikke kun et politisk spørgsmål grundlæggende, hvor meget man vil malke koen, hvis jeg må bruge det udtryk. Der er pointen netop, at hvis du skal ind og hente det beløb som i SF lægger op til, så er du nødt til at tage en større del af vejnettet med og det har altså den tekniske udfordring, at så skal du ned og have et vejnet med, som er meget mere finmasket og det er der ikke noget GPS system der kan håndtere i dag, sagt mere lavpraktisk, at hvis du kommer ind på villavejene så kan man ikke skille ad, hvor nøjagtigt er bilen har været. Og og det er ikke noget jeg finder på, det er noget vi ved, fordi vi har været optaget af at se om vi kunne overtage et teknisk system som var derude. Det ved i jo i trafikudvalget bedre end jeg om, hvad man har gjort sig af erfaringer i Holland og andre steder. At man må opgive de her tanker, at udviklingen af systemerne blev for store og for dyre og hvor vi har den politiske holdning, at vi tør altså ikke kaste os ud i at udvikle et system selv, så vi vil overtage kendt teknologi. Men den kendte teknologi, selvom den er GPS båret, måtte man vælge den der er i dag, så har den altså også den svaghed, at den, den, ja jeg ved ikke om vi er ovre i noget google earth agtigt, der er begrænset for, hvor nøjagtigt den kan sige, hvor bilen er. Jeg sidder ikke her for at drille nogen, tror jeg var den indledende replik. Men at det man bare må slå fast ud over de politiske diskussioner man kan have, det er, at det område er også udfordret på tekniske, altså tekniske udfordring og i høj grad som her Kristian Pihl var inde på, at man har øje for, hvad er omkostningerne ved at indkræve de her kørselsafgifter. Og det er jo nogle af de ting, som regeringen også sidder og gør sig nogle overvejelser om. Altså hvilke systemer er den mest omkostningseffektive måde at gøre det på men også hvilke systemer vil tage mest højde for hvad der måtte ske af fremtidigt udviklinger, og det er ikke så lige til, tror jeg, jeg bare vil nøjes med at sige.

- Henriette Kjær

- Jeg synes jo, dette her er brandbeskatning i meget vidt omfang af et specifikt erhverv. Det er jo sådan sjældent set at man udvælger sig et særligt erhverv og så lægger ekstra mange skatter og afgifter på det. Men det gør man jo så her i forhold til vognmændene, der i forvejen er nødlidende i og med at vi jo har haft den her økonomiske krise, og vi ved, at der er mange som har måttet dreje nøglen rundt. Men det kan vi jo så sikkert se frem til at endnu flere må gøre, hvis socialdemokraterne og SF får magt, som de har agt. Men det jeg vil spørge om, det er om man i skatte ministe-

riet har regnet på, hvad det samlede skattetryk på det her specielle erhverv, det vil blive. Altså de betaler jo, alt efter hvordan de er organiseret i selskabsform, skatte som andre virksomheder gør og som enkelt virksomheder gør, og så får de den her meget kraftige afgift oveni. Er det noget man har regnet på eller kan man lave nogle beregninger til udvalget?

- Magnus Heunecke (??)

- Lad os prøve at gå lidt konstruktiv til værks. Det er også det jeg fornemmer at ministeren er i humør til. Det synes jeg nemlig er rigtig godt. Vi ved jo, og det sagde ministeren også jo, at vi i 2012 skal have 600 mio. kroner ind. Det er regeringen egen politik, 600 mio. kroner ind fra lastbilerne og så er en del af trafikforliget jo også at vi skal have derudover frem til 2020 1 mia. ekstra. Men det er jo ikke kun det - der skal jo flere penge ind – sådan forstod jeg det på ministeren. Så hvad er den årlige indtægt, er den 600 mio. om året eller en den mere i regeringens plan. Hvis den er 600 mio. kroner om året, hvis det er det, det er jo det første år i hvert fald og så sagde ministeren også at det er en krone per kilometer. Jeg ved ikke hvor mange lastbil kilometer der er i Danmark, men jeg ved der er lidt over 1,25 mio. lastbiler der bare krydser Storebælt om året, så der er rigtig mange lastbiler på vejen, så jeg tror det er langt mere end det. Men det kunne være spændende altså at vide – er det en krone per kilometer, ligger dette fast og hvor mange penge bliver det så ud over de 600 mio. og så selvfølgelig i den forbindelse – det ministeren selv er inde på – omkostninger. For at få 600 mio. kroner ind i 2012, hvor mange penge skal man så kræve ind, altså hvor meget går til omkostningerne. Er det 10 mio., 100 mio., er det endnu mere. Hvad er omkostninger for at få de her 700 mio. som regeringen vil kræve ind. Og bare lige den sidste ting – i trafikudvalget, som ministeren er inde på, så har vi jo rejst rundt og talt med selskaber der har erfaring med præcis det her, og det er også det ministerens egen arbejdsgruppe, tvær-ministriel, tror jeg også er i dialog med de her selskaber. Det vi har fået at vide af nogen af dem der virkelig er førende, tror det er dem der laver det nede i Tjekkiet, Kapsch, de har fortalt os, at deres erfaringer fra Tjekkiet er følgende at 95 procent af indtægten fra denne her afgift, kørselsafgift for lastbiler, 95 procent af indtægten kommer fra 5 procent af vejnettet. Så de siger altså, hvis man skal op og have 100 procent af vejnettet, så er du, de sidste 95% af vejnettet netop de små veje, som ministeren er inde på, der får du kun ekstra 5% af indtæg-

terne, hvilke jo tilsiger at der ingen grund er til at være så forhoppet på at få den mindste vej med, hverken når det gælder roadpricing for personbiler eller kørselsafgifter for lastbiler. Så giver det bare ingen mening i forhold til ministerens svar til Jonas Dahl, som jo var at et S /SF forslag vil kræve at man skal ud og have de sidste 5%. Det kan jeg næsten ikke se for mig, hvis det altså er, at Kapsch tal er rigtige, altså 95% af indtægten kommer fra kun 5% af vejene.

- Kristian P- Lorentzen

- Jeg vil godt lige dvæle lidt ved udenlandske lastbiler, fordi det er også en del af det her, og der er det jo velkendt at det ikke er alle udenlandske lastbiler der husker at holde ind nede ved grænsen eller hvor de nu passerer, og så købe den her euro vignet. Og jeg forstår at det er noget af det regering jo arbejder med, at vi sikrer, når en gang det nye system skal indføres, så opkrævning af de afgifter der er besluttet, altså det der kommer til at koste cirka en krone kilometeren. Der skal vi sørge for at alle udenlandske lastbiler kommer til at betale, og der er jo så en styrende ting for det her system, så ingen kan snyde på vægten. Og der kan jeg da bekræfte det, Magnus Heunecke sagde, at vi hørte nede i Østrig, vi hørte om det Kapsch system, som angiveligt udmærker sig ved højest at have 10 procent i omkostninger, så begynder det at lyde lidt interessant fx i sammenligning med det tyske MAUT system, hvor vi er oppe på en 20-30 procent, så der spidsede vi jo lidt ører, og det er også rigtigt at de sagde noget om at over 90% af det, der opkræves kommer fra 5% af vejnettet og det flugter jo fuldstændig med det ministeren sagde, at man satser på statsvejnettet for det er jo sådan cirka den procentdel, så det er jo det vi arbejder med. Men jeg kunne godt tænke mig ministerens kommentar om ikke det indgår som en væsentlig ting, at alle udenlandske lastbiler kommer til at betale, så de ikke snyder på vægten og dermed undergraver danske vognmænd i konkurrence, unfair konkurrence. Og så vil jeg godt lige vende tilbage til S og SF's forslag, fordi nu kan jeg forstå på det ministeren oplyser, det reelt, eller sandsynligvis i strid med EU's regler. Altså at man opkræver så mange penge at det langt overstiger, hvad der reelt er af omkostninger og af slitage på vejnettet. Og hvad er konsekvensen af det, altså det kan vi vel ikke bare overheadet lancere, så derfor er det en lidt barok situation, at vi har sådan et forslag her, som er meget konkret, må man indrømme, lige på det her punkt, som åbenbart er i fuldstændig strid med EU's regler udover det, at det erhvervsfjendtlige og vækst-

hæmmende element som vi har været inde på, så det kunne jeg også godt tænke mig ministerens kommentar til, om det overhovedet kan gennemføres det her.

- Skatteministeren

- Fru Henriette Kjær siger om det, at gå ind og lave en brandbeskatning på et erhverv om det ikke har nogle negative konsekvenser, og altså det vil det have. Der er jo altid en bagside når man opkræver skat. Den gode side det er jo så de fælles ting man kan få for pengene, men den negative side af enhver skat er at det skaber noget forvriddning. Og lægge en skat på transport, det vil i sidste ende være at sætte sig i en beskatning af produkterne, og dermed også i sidste ende ude ved arbejdspladserne. Så jeg, det er ikke denne her model, vi sidder og taler om, der er svaret på vækst. Det er klart, det der kan afveje sådan en afgift, det er jo hvis du så bruger pengene til noget der skaber vækst. Så er det jo en vækstgunst(?)-betragtning man ender med at have. Men hvis man bruger pengene på øgede offentlige udgifter, så tipper vægtskålen selvfølgelig.
- Hr. Magnus Heunicke spørger til omkostningerne. Altså det vi vurderer, altså provenuet vurderes ud fra at være forårspakken 600 mio. kr. Trafikaftalen – udenlandske lastbiler 150 mio. Vignetten det er 450 mio. kr. Omkostninger er 300 mio. kr. Så det i alt er 1,5 mia. kroner der bliver hentet ind frem til 2020. Og jeg ved ikke rigtig hvordan jeg skal forstå spørgsmålet, men hvis det Socialdemokratiet fisker lidt efter, det er at hvis man bare øger afgiftens størrelse så falder omkostningerne relativt i forhold til det provenu man får ind. Så vil det jo, vil jeg hurtigere kunne sige ja ud fra en ren matematisk betragtning, men jeg synes jo det er et lidt farligt argument, at man skal til at øge afgifterne fordi det mindsker omkostningerne ved at kræve dem ind. Det vil kunne føre os et frygteligt sted hen, så det vil jeg nu advare mod, at man gør det til en politisk tænkning. Men hele pointen er sådan set – jeg sidder ikke og argumenterer for at man skal tage de små veje med. Jeg fastholder mig bare til - forholder mig til at når EU direktivet siger, at man må ikke tage større provenu end det det koster at anlægge og vedligeholde vejene. Der er min pointe sådan set, at hvis man vil ind og opkræve så mange penge som S og SF vil, så enten skal man bryde direktivet ellers skal man tage nogle flere kilometer vej med ind. Og det kan man også, men det giver bare et andet problem. Hvis man går væk fra hovedvejnettet, som regeringen lægger op til, og skal ind og have de små veje med, jamen så begynder vi

at få tekniske problemer, fordi der ikke er et system i dag, der sådan set kan håndtere og skelne, altså veje der ligger så tætte ad, og så kan du ikke registrere hvor køretøjet er, og det vil sige såh, ja så kan systemet ganske enkelt ikke fungere. Og det er sådan set derfor at udover de politiske bekymringer, man måtte have ved at S og SF vil lægge så store omkostninger på transporterhvervet, det er sådan set at det ikke kan lade sig gøre. Det er sådan set min hovedpointe, medmindre at man vil bryde EU direktivet eller at det selvfølgelig er fordi man siger, så venter vi så længe, at vi kan få en teknologi der kan levere det, og det kan jeg jo ikke sidde og afvise, at verdenen ikke vil se anderledes ud om ti år.

- Hr. Kristian Pihl spørger til om udenlandske lastbiler. Jamen, det er jo klart et element og en del af det politiske ønske bag, at gå i gang med at indføre en kørselsafgift. Det er jo sådan set at sikre, at når også danske vognmænd kører i andre lande, at man er med til at betale en del af de omkostninger, der er i disse lande, at så også udenlandske lastbiler selvfølgelig skal betale for at benytte vejnettet i Danmark. Og det er en meget central del af det, og altså uanset hvilken model man måtte nede ud med at vælge, så kommer udenlandske lastbiler til at betale deres del.

- Jens Kristian Lund

- Jeg synes altid det er spændende at vi diskuterer dette her, for jeg kan huske, at da vi startede herinde, og vi overhovedet startede med at diskutere vejafgift, der var nogle af mine særdeles gode venner, som sidder ovre på den anden side, der fik de jo nærmest ondt i maven, så snart vi talte om at det kunne lade sig gøre. Dette har dog trods alt ændret sig, så nu er vi jo sådan set alle sammen enige om, at det er et godt system og så kan der godt være, der er et spørgsmål vi er uenige om taksten, men det er da trods alt positivt at vi er enige om, at vi skal arbejde med det. Det jeg har lidt svært ved at forstå. For det første blev der sagt til mig om forvridding. Jeg læste økonomi engang, det gik jeg jo fra. Det var fordi jeg ikke forstod det hele. Men, noget som, hvis der skal være en forvridding, det er klart, at hvis der er øgede udgifter, uanset om det er en krone eller to kroner, så bliver det lagt på varernes pris, men hvis det skal være forurening, så skal der være et andet transportmiddel, der skal kunne konkurrere med lastbilerne. Og der må vi sige vel, at der er ministeren vel enig i, at der ikke er et alternativ til lastbiler. Lastbilerne er noget genialt, fordi de vinder enhver konkurrence, uanset hvad udgifterne er. Det jeg synes, der er rigtig positivt her, det

er det Kristian Piohl Lorentzen fik ind, men de udenlandske lastbiler, fordi de er virkelig en konkurrence, der kan forvrilde med de muligheder de har i øjeblikket. Hvor vi kan se, når vi kører henover Sjælland, hvordan de holder omkring de forskellige rasteplasser og misbruger det. Derfor synes jeg, at forvriddning, det det, man kan diskutere om omkostninger på tingene bliver dyrere, men det kan ikke være en forvriddning. Og så det jeg synes, der også er lidt interessant her, det er jo at vi snakkede så meget om at de her systemer, der kan kræve op, de ikke findes. Jeg synes, det der inspireret mig i hvert fald, og nu skal vi ikke sige men, det østrigske system har været meget klart sådan at det kan bruges både til hovedlandevejene og men også til nogle udvalgte veje, hvor der er megen trængsel på – og jeg vil vove den påstand at det er nogle fremragende embedsmænd, der er med her, så har vi ikke lavet beregninger, der i detaljer kan bevise, at det vi vil gøre i Socialdemokraterne det er ulovligt, fordi hvis vi får trængselsvejene og hovedlandevejene, så tror jeg sådan at det her vil leve helt klart op til EU direktivet, og vil i hvert fald have svært ved at tro at ministeren kan overbevise mig om, at det ikke gør det.

- Speaker

- Det er da glædeligt at der er så meget Jens Kristian Lund forstår, når nu han indrømmer, han ikke forstår sig på økonomi.

- Jens Kristian Lund

- Nu når vi siger, så er jeg da glad ved hvis nogen de kan lære mig noget om det der med forvriddning, fordi det mener jeg nu det var rigtigt, hvad jeg sige

- Henriette Kjær

- Ja, men det kan da være, det bliver billigere at sende sit gods med fly. Der har i jo ikke fundet på en afgift på gods, det er jo kun en passagerafgift, der blev foreslået fra S og SFs side. Så det kan da være, der er nogle lastbiler, der må vige i forhold til flyene, og det er vel ikke det, der er jeres ønske. Men det jeg vil spørge om, det er sådan set de administrative omkostninger. Fordi, vi har været lidt inde på det, men vi har, vi har ikke fået sådan et slag på tasken i forhold til, hvor mange procent man kunne forestille sig, at de indtægter staten vil få på de afgifter som Socialdemokratiet og SF de foreslår der vil gå til administration. Og jeg tror, der er mange, vi sidder og snakker om at det kan være dyrt at administrere, men jeg tror ikke, der er så mange der forestiller sig, hvor dyrt det egentlig kan være. Og jeg fik da i hvert fald et chok og

tænkte, det var godt nok nogle mærkelige politikere, der findes i Sverige fordi den betalingsring, de har lavet i Sverige omkring Stockholm, der er det jo nærmest 50% der går til administration. Så altså, at man vil bruge så mange penge på at genere så mange mennesker, det synes jeg jo godt nok man skal have en særlig tankegang for at kunne finde på. Men det jeg er bange for, det er jo at Socialdemokraterne og SF's forslag her, det vil være noget af det samme. At vi simpelthen vil komme op i et administrationsgebyr kan man sige på omkring 50% eller måske mere, fordi de løsninger vi taler om nu, det er jo at der fysisk skal sættes nogle standere op med nogle aflæsningsenheder på, og hvis de skal op, ikke bare på motorvejsnettet, men også på alle hovedvejen og ringveje, jeg er enig i at vi behøver ikke køre ned på villavejene og sætte dem op, men det må være rigtig meget der skal sættes op og vedligeholdelse og selvfølgelig også skal være sikker på en korrekt aflæsning og dokumentation af de regninger man sender ud.

- Jonas Dahl

- Man kan jo se næsten, at man er åbenbart ved at tage forskud på glæderne i forhold til hvem der er i samråd, men det må jo være en erkendelse man er nået til i borgerlig lejr. Jeg skal forsøge i hvert fald at stille spørgsmål til ministeren, det er vel det vi er indkaldt til, eller der er indkaldt til samråd omkring, men i forhold til det notat som finansministeriet selv har udarbejdet i forhold til Fair Løsning, som jeg går ud fra Skatteministeren er bekendt med, der skriver man jo netop også i forhold til de her 2,1 mia. Men man jo også gå tilbage til regeringens plan, hvor man i Grøn transportpolitik jo egentlig aftalte, at den her afgift skulle indføres i samlingen 2009-2010. Det var så ikke muligt, så i december 2010, så aftale aftalepartnerne så at det skulle skubbes fremadrettet. Regeringen indregner det så i regeringsplanen for 2013 hvis jeg ikke husker helt forkert. Men så er det man måske bliver lidt usikker på, fordi regeringen indregner 600 mio. kr. Er det provenuet, der ligger i det eller, og hvor stort et provenu indregner regeringen så her i forhold til det at opkræve det. Det synes jeg ikke helt skatteministeren sådan kunne svare helt konkret på, hvor det tal kom fra og så vil jeg bare høre, om ministeren ikke også vil bekræfte, at når han nu begynder at sætte spørgsmål i forhold til EU-direktivet, vil ministeren så ikke bare bekræfte at det niveau man fra S og SF's side foreslår, det ligger sådan set en anelse over det ty-

ske Maut-niveau, men ellers så ligger det meget på niveau med det man allerede i dag opkræver i Tyskland, som mig bekendt ikke er i strid med EU direktivet.

- Speaker
- Skatteministeren
 - o Jeg er ikke bekendt med tallene fra Tyskland for at starte med det sidste spørgsmål først, men det kan meget vel være rigtigt. Men det er sådan set heller ikke pointen, at der er et EU direktiv, der siger, at der er et fast eurobeløb som loft for, hvor meget man må tage per kilometer. Det direktivet slår fast, det er, at det må ikke være mere end det, som omkostningerne har været til at bygge og vedligeholde vejene. Og jeg er helt sikker på, at Tyskland overholder det direktiv, og det må jo så betyde, at har de et højere beløb så må de jo have et bredere vejnet med ind over for at følge logikken. Og det kan man så sagt godt – udbrede vejnettet – det vil så have den bagside, at der på nuværende tidspunkt kan gives nogle store udfordringer i forhold til om der overhovedet er nogle teknologier, der kan håndtere det, som jeg har været inde på tidligere. Et slag på tasken er, at hvis du skal ud og have hele vejnettet med i Danmark, jamen så vil administrationsomkostningerne stige til 5-600 mio. kr. Altså, tæt på det dobbelte af det, som regeringens model estimeres til at blive. Jeg beklager, hvis jeg har været upræcis, men det mener jeg nu ikke jeg var i forhold til provenuberegninger. Vi regner med at få 1,5 mia. kr. ind frem til 2020 og ud af det, omkostningerne på omkring 300 mio. kr. Derudover, jeg tror ikke jeg vil forholde mig til, hvor følsom trafikudvalgets medlemmers mave er eller har været. Jeg vil sige, at der er sådan set udmærket grund til at væ opmærksom på dette projekt, fordi der er masser af udfordringer gemt i at indføre dette her system. Det er noget vi bruger nogle kræfter på, også for at sikre at omkostningerne ikke bliver for høje. Og at det har en forvridding at lægge en kørselsafgift på transport, det er helt klart, fordi varegrupper har jo ikke den samme transportomkostning bundet til sig, og det vil sige, jo dyrere du gør at transportere et produkt, ja så sker der forvriddinger over til andre varegrupper. Det vil også påvirke eksporten. Det vil jeg fastholde det synspunkt. Ikke kun i forhold til kørselsafgifter, men der er altid en forvridding når man indfører skat og afgifter. Jeg tror, en af de mindst-forvriddende afgifter vi har, det er moms'en, men der findes stadig forvridding. Det hedder så grænsehandel i den sammenhæng.
- Speaker.

- Kristian P Lorentzen:

- Ja tak. Jamen jeg synes jo, det her er en god og vigtig debat. Jeg synes allerede nu, man kan konkludere at det er et skadeligt forslag, når man nu taler om muligheden for at skabe jobs og erhvervsvækst i Danmark. Men der er lige en flig mere, jeg gerne vil have belyst og have ministerens kommentar. Det er jo faktisk min gode ven, Jens Kristian Lund, som i hvert fald er en dygtig chef, selvom han ikke er økonomiprofessor. Men Lund var inde på det der med forvridning, og det synes jeg jo er et utroligt vigtigt aspekt. Alle partier har et mål, Danmark i bedre balance. Vi ved, der er nogle dele af Danmark, hvor man kæmper meget med at få skabt vækst, få skabt nye jobs, og det er jo af den simple grund, at det ligger langt fra alting og det ligger langt fra de markeder, hvor man skal afsætte sine produkter. Og nogle gange er det også svært at få folk til at køre, at pendle, til arbejde de steder. Derfor, hvis vi tager det tankeeksperiment, at vi gennemfører dette her forslag som det ligger. Opkræver yderligere 1,5 mia. mere, nu har vi så allerede fået afdækket, så vil det komme til at blive en betydelig højere kilometerpris, alternativ skal det ud på de små veje. Det vil sige, og derfor vil jeg gerne spørge ministeren, hvad vil det komme til at betyde for virksomheder, som placerer sig i Thisted, Tarm, Thyborøn, og andre steder, hvor der er forholdsvis langt ud. Vil de ikke blive ramt forholdsvis højere, fordi de har jo de enorme afstande, hvis det er en kilometerafsat, man går efter – og det er det jo, det er den måde man opkræver det på. Vil det ikke sige, at virksomheder som er placeret ude sådan nogle steder, bliver ramt særdeles hårdt, i forhold til virksomheder der ligger i tætbefolkede områder. Det synes jeg vil være godt lige at få ministerens vurdering af og så vil jeg pege på sådan et erhverv som vores landbrugserhverv, som jo i den grad bidrager til vores valutaindtjening. De har jo et enormt transportbehov rent decentralt i form af afhentning af mælk, levende dyr, levering af foderstoffer, gødning og så videre. Det er jo utroligt, hvad der transporteres hver eneste dag for at vi kan have den der eksportindtægt på langt over 100 mia. fra landbrugserhvervet. Om ikke også sådan et erhverv vil blive ramt uhyggeligt hårdt, hvis man introducerer den her ekstraskat på 1,5 mia. kr.

- Kim Kristiansen

- Tak for det. Grunden til at jeg lige tog ordet igen, det er fordi at Jens Kristian Lund henviste lidt til at der var nogen ovre på den her side, som tidligere har haft ondt i

maven. Det er ikke nogen hemmelighed at DF, at det ikke er vores kop te at brandbeskatte hverken bilisme eller erhverv mere end de bliver i forvejen. Men en ting er at have ondt i maven, men med S / SF's forslag så taler vi om et blødende mavesår. Ikke kun for os som politikere på den her side af bordet, men også for en stor del af erhvervet. Og det ønsker vi ikke. Når vi overhovedet har været inde over det her, så er det selvfølgelig fordi, at vi ser gerne, at de udenlandske biler begynder at betale på det slid de gør på de danske veje. Og os har det også været meget magtpåliggende, det er så der jeg kommer lidt ind på spørgsmålet, at jeg håber da, at når vælgerne nu har været til stemmeurnerne inden for det næste halve år, så håber jeg da, at man sender et meget klart signal om, at rød blok ønsker altså at brandbeskatte et erhverv og privat bilisme for at man kan køre billigere med metroen og s-togene i København, hvorimod blå blok, de ønsker en moderat beskatning i første omgang af transportsektoren for at vi kan tilvejebringe dels måske lavere afgifter i sidste ende ved at opkræve indtægter fra udenlandske bilister, men også for at vi så kan vedligeholde vores vejnet så vi får bedre veje og mere sikre veje. Det håber jeg, ministeren kan bekræfte, det er sådan verdenen ser ud.

- Jonas Dahl

- Men jeg vil da sige til Kim Kristiansen at hvis han har et blødende mavesår, så vil jeg foreslå at gå i behandling som sundhedsordfører. Så har han da sat mig lidt ind i det og blødende mavesår kan være yderst farligt for ens helbred, så det vil jeg da foreslå hr. Kim Kristiansen at søge læge i hvert fald. Det er der måske brug for. I forhold til de her 300 mio. kr., som ministeren var inde på. Jeg vil bare høre, jeg går ud fra at ministeren antyder eller henviser til, at det er de 300 mio. kr. det vil koste at opkræve, er det korrekt forstået, så må man vel også antage, at hvis man, lad os sige, havde en højere takst eller udvidet ramme, så ville omkostningerne selvfølgelig være højere, men det er nok begrænset hvor meget højere. Det går jeg også ud fra at ministeren vil anerkende. Og så tror jeg måske vi kan lukke den af det. Jeg synes EU-direktivdiskussionen, den vil jeg godt vende lidt tilbage til, for jeg synes faktisk det var rigtig interessant, at ministeren mente, at fordi omkostningerne til den tyske del, hvor man er dækket af maut'en, der var (...) omkostningerne, jeg ved ikke om det er fordi ministeren mener det må være billigere at bygge en motorvej i Tyskland. Men der var det i hvert fald ikke noget problem, men hvis man overførte den samme takst

til dansk niveau, så var det et problem fordi den var foreslået af S og SF. Det argument, det gik ikke rent hjem, og det vil jeg bare høre, om ministeren ikke kan uddybe en ekstra gang. Og så vil jeg også gerne vende lidt tilbage til hele den der bompunge diskussion, for den kom ministeren lidt let omkring ved. Jeg går ud fra at ministeren, også selvom man køre i ministerbiler osv., stadig skal overholde færdselsreglerne og dermed også kender til problemerne i forhold til at køre ind i Københavnsområdet. Det er i øvrigt også et problem i andre byer i Danmark. Men jeg synes ikke rigtig jeg har fået et svar på, eller der er kommet noget svar på, hvordan regeringen ellers har tænkt sig at løse, den trængselsproblemstilling der er. Når vi foreslår fra S og SF side at indføre bompunge, så er det jo ja, netop fordi vi gerne vil flytte noget af trafikken over i den kollektive trafik. Der kan der simpelthen være flere mennesker per kvadratmeter og det er hurtigere og billigere måde at flytte mennesker på effektivt. Det er jo sådan set et fint rationale. Jeg kan forstå regeringen jo så er imod de her bompunge og det må være ud fra at man synes der er plads på vejene. Jeg vil bare høre; er det fordi regeringen vil bygge andre, nye indfaldsveje til Københavnsområdet eller hvad har man i tankerne på den front fra regeringens side.

- Skatteministeren

- Det er jo rart at komme i et udvalg, hvor der er så stor omsorg for hinanden, men – jeg synes altså, at SFs logik, den den den bekymrer mig lidt fordi den bygger grundlæggende på, at for at få systemomkostninger ned så skal vi bare tage noget mere ind i skatter og afgifter. Altså, det kunne vist føre vidt omkring især når man ikke er bremset af et skattestop. Altså, så er der vist ikke nogen grænse for hvor mange skatteafgifter man kan kræve ind, hvis det eneste man skal argumentere for, det er, at det vil få systemomkostningerne til at falde. Når jeg siger, at systemomkostningerne vil stige, som følge af at skulle gennemføre det, som Socialdemokratiet og SF foreslår, så er det jo fordi at igen, i forhold til EU's direktiv. Så er man altså nødt til at tage nogle flere kilometer vej med. Så hvis det eneste, -- det er klar, hvis man bare skruer op for satsen på de samme antal kilometer vej. Så er det klar, så stiger omkostningerne ikke tilsvarende, og så falder omkostninger i forhold til det provenu, man får ind. Det er nu skatteyderne virkelig skal blive bekymret, hvis de lytter med her. Det kan jeg kun advare imod. Men hele logikken er sådan set, at det vil stride mod EU's direktiv, fordi så når vi op på et niveau, der er over det, det koster at etablere og dri-

ve vejene. Ergo, så er vi nødt til at tage mange flere kilometer vej med og så er det klart, så stiger systemomkostningerne tilsvarende. Og det vil nogenlunde være det dobbelte af det, regeringen lægger op til, altså en 5-600 mio. kr. Så blev jeg spurgt om, hvad regeringen har tænkt sig at gøre ved trængselsproblemer. Det vil overlade tryk til min kollega, trafikministeren. Jeg er inviteret her i udvalget for at sige lidt om skat, det ved jeg noget om. Det andet vil jeg ikke sidde og komme med (...) fordi, så ville det blive mit eget personlige bud. Men det jeg kan afvise, det er, at vi går ind og vil støtte en betalingsring eller en pendler-afgift, vil det jo blive i praktisk, fordi mange tusinder af danskere, som hver dag tager ind til hovedstaden for at arbejde med de enorme omkostninger, det vil have for dem. Og igen, også den store forvridding, det vil medføre. Så var der lidt diskussion, jeg har bare skrevet eksport som stikord. Det man skal være opmærksom på, jo det var i forhold til virksomheder, som i en situation, hvor man er nødt til at have hele vejnettet med, som ligger langt fra de lidt større trafiklinjer, at jamen altså, det er klart. Deres omkostninger vil jo stige tilsvarende, og når det har en forvridding og jeg fastholder at der er negativt for væksten, så er det jo fordi, at når man er inde og kigger på et eksporterhverv – de kan nødvendigvis vælte alle omkostninger af på deres kunder, fordi hvis du er i forvejen er ude på et internationalt marked, så er det marked næppe interesseret i at høre, at der er kommet en stor kørselsafgift i Danmark og derfor så synes de, at fordi produktet er fra Danmark, så må betalingen hellere stige lidt. Det er jeg ret overbevidst om, at det internationale marked er ligeglad med, fordi de får det til den pris, de i forvejen får det til, og vil fastholde, det er den pris de vil købe varerne til. Så, ja, det har en bagside, og den skal man være opmærksom på.

- Magnus Heunicke

- Tak for det. Nu har vi to gange – jeg skal bare lige vide om det er helt rigtigt. Jeg er ved at lave min egen, hvad kan man sige, slå to streger under, hvad jeg får ud af det her samråd. Men selvfølgelig kan det fortsætte, det er ikke det. Men jeg har nu to gange hørt ministeren nævne, redegør for, hvor meget provenu regeringen regner med at få ud af lastbilafgiften, lastbilkørselsafgiften frem til 2020. Det var så vidt jeg husker 600 mio. kr. plus en 1 mia. kroner. Og så var der noget udenlandsk, og så noget som går op med noget, nogen omkostninger. Og der sidder i hvert fald, ved jeg da, både i rummet her og formentlig også ude bag skærmene folk fra lastbilerhver-

vet, som er meget interesseret i det. Er det sådan at, er det så regeringen, der siger, at frem til 2020 vil vi ikke opkræve mere. Altså, systemet skal kun opkræve de ting og ikke mere. Så det vil sige, det første år 2012 skal der opkræves 600 mio. mens der de næste syv år frem til 20 skal opkræves 170 mio. kr. Er det sådan, det skal forstås? Eller skal det forstås sådan at regeringen vil opkræve 600 per år men kun har øremærket brugen til de ting, som ministeren nævnte. 600 til skattereformen, 1 mia. til trafik. Det der provenu, det vil være ærgerligt, hvis vi går fra hinanden i dag i hvert fald uden at have klarlagt om regeringen, det kan også være den ikke ved det endnu, det kan da også godt være. Har regeringen tænkt sig at opkræve flere pengene end (uklart evt. "det ministeren har sagt") indtil nu eller har den ikke tænkt sig at gøre det. Jeg håber, det er klarlagt – og kunne spørge om det – det er jo simpelthen af den grund, at det er meget rart at have klarhed over det, over den politik som ligger.

- Henriette Kjær.

- Jamen, jeg vil godt vende tilbage til EU spørgsmålet, hvor ministeren jo siger, at man ikke må opkræve flere afgifter end det kan dække det, det koster at etablere og drive vejene. Nu er det jo ikke en afgift i den størrelsesorden som den her regering har tænkt sig at indføre. Det er jo hvis der kommer en socialdemokratisk ledet regering, man så vil opkræve de her 2 kr. per kørte kilometer. Og så går jeg ikke ud fra at en socialdemokratisk ledet regering vil gå ned til EU og spørge om det er i orden, så tror jeg sådan set bare de vil indføre det. Ved ministeren så, om det er muligt for vognmandsorganisationer eller andre at gå til EU og bede dem rejse en sag mod Danmark eller hvordan fungerer det. Hvad kan vi se frem til i den henseende?

- Jens Kristian Lund

- Jeg vil lige spørge skatteministeren, er vi enige om, nu talte vi om det der udkantsområde og konkurrenceforvridning, det er afgørende hvilket system der bliver valgt. Hvis man vælger fx det østrigske system, så er det vel kun de veje, hvor det østrigske system er sat på, at (uklart). Og hvis det nu er, at de veje i udkantsområdet er områder, der ikke kan betale sig at have på, så ville det i hvert fald ikke være nogen ulempe for udkantsområdet, så vil det måske endda kunne være en fordel for udkantsområdet. Jeg har ikke sagt, det bliver sådan, men jeg synes ministeren konkluderer meget dramatisk, måske inspireret af en udmærket kollega.

- Skatteministeren

- Først til Hr. Heunicke omkring provenuet. Altså, det der bliver lagt op til, det er de 600 mio. kr. årligt i forhold til forårspakken, og så er der trafikaftalen. Der nævnte jeg de 150 mio. kr. Men det er jo ikke et varigt provenu. Det er jo så fra 2014, hvor vi forventer systemet skal være i gang til 2020 og målet er der, at der skal findes 1 mia. kr. til trafikaftalen. Og så havde vi vignettet og omkostningssiden på de 300 mio. kr. Men jeg sætter det meget gerne over skriftligt. Og så havde du, undskyld hr Heunicke, spørgsmålet om, hvad hvis det måtte give lidt mere end det. For det er jo et skøn, man sidder og estimerer ud fra. Det har regeringen ikke taget stilling til endnu, men altså det er, det er kvalificerede skøn, som embedsfolkene har siddet og lavet. Så var der fru Henriette Kjær spørger til, om berørte parter kan rejse en sag ved Kommissionen eller EF domstolen, hvis man ikke mener, at direktiverne bliver overholdt. Det kan alle berørte parter jo gøre, og den kan også blive rejst politisk af Kommissionen, og så er det jo processen med åbningsskrivning og hvad det medfører, hvis man ikke overholder EU fællesskabets regler. Og så fik jeg som det sidste at vide, at jeg havde konkluderet lidt for hurtigt. Jeg tror, jeg forstod pointen til sådan at hvis man ikke lagde afgifter på de små veje, så skete der ikke noget, eller hvordan. Jeg tror ikke helt, jeg forstod problematikken. Men det ændrer sådan set ikke ved, at det eneste der var min pointe, det er, at jo højere kørselsafgift man lægger på og jo længere du har, ja jo større er forvridningen selvfølgelig og jo dårligere konkurrencesituation vil sætte en sådan virksomhed i. Det siger sig selv.

- Speaker runder af.