



Indfør nationale kørselsafgifter for alle køretøjer

84 mio. timer og 28 mia. kroner – det er, hvad vi som samfund hvert år taber på trængsel på vejene! Det svarer rundt regnet til 43.600 fuldtidsstillinger.

Med Infrastrukturaftalen fra 2021 har man politisk forsøgt at imødegå det ved at investere 161 mia. kroner i at udvide infrastrukturen. Det er nødvendigt og har stor betydning, men kan ikke stå alene. Eldrup-kommissionen viste, at der i 2030 forventes at være 600.000 flere biler, der skal brydes om vejbanerne, og i Energistyrelsens seneste klimafremskrivning forventes over 800.000 flere biler i 2035.

84 millioner timer 28 milliarder kroner

Taber samfundet hvert år på trængsel på vejene

En analyse DI har lavet, på baggrund af en opgørelse fra Vejdirektoratet, understreger, at der skal andet og mere til; effekten af de 161 mia. er i bedste fald en reduktion i trængslen på 6 til 7 %. Vi skal derfor sikre, at vi får mere mobilitet ud af den infrastruktur, vi allerede har, og som vi bygger fremover.

For at dette kan ske, bliver vi alle nødt til at ændre vores trafikale valg om at komme fra a til b. Fra lastbiler og varebiler, der skal ud – i regn eller slud, til privatbilister, der med den rette hjælp kan rykke turen en smule. Vi skal med andre ord ændre vores trafikvaner – det gør vi økonomisk bedst ved at flytte prisen på vores køretøjer fra købet til vores brug. Det må nødvendigvis være dyrere at køre i myldretiden de steder, hvor alternativerne er til stede og gode.

I DI anbefaler vi derfor, at regeringen indfører en kørselsafgift for alle køretøjer, der benytter vejene, som led i en samlet omlægning af eksisterende afgifter på køb, brug og ejerskab. Løsningen skal være enkel, og samlet set skal trafikanterne ikke betale flere afgifter end i dag.

Det tager tid og kræver stor grundighed, og derfor er det rettidig omhu, hvis regeringen påbegynder arbejdet med en intelligent kørselsafgift.

DI anbefaling

DI anbefaler, at det politisk besluttes at indføre nationale kørselsafgifter i Danmark som led i samlet en omlægning af de eksisterende afgifter på køb, brug og ejerskab. Det er afgørende at mobiliteten i samfundet fastholdes og under ét ikke gøres dyrere.

Det politiske arbejde bør derfor intensiveres ved at nedsætte en kommission, med henblik på hurtigst muligt at fastlægge rammerne for at indføre nationale kørselsafgifter.

DI har analyseret, at nationale kørselsafgifter rummer betydelige økonomiske fordele for virksomheder, borgere og samfundet som helhed, såfremt det sker som led i en samlet omlægning af afgifter på køretøjer og brændstof. Indførelse af nationale kørselsafgifter vurderes endvidere at bidrage til at fremme en mere bæredygtig anvendelse af infrastruktur og køretøjer.

Kommissionens arbejde skal danne grundlaget for den politiske beslutning om nationale kørselsafgifter. DI vurderer, at kommissionens arbejde bør afsluttes senest i 2026, såfremt nationale kørselsafgifter skal kunne indføres omkring 2030.

For at sikre, at nationale kørselsafgifter kan implementeres på en bæredygtig måde, er det derfor nødvendigt at igangsætte arbejdet med omfattende analyser af virkningerne allerede nu.

DI anbefaler at bilafgifterne omlægges til kørselsafgifter.

Regeringen bør allerede i dette folketingsår nedsætte en kommission, der skal analysere muligheder og effekter samt fastlægge rammerne for, hvordan nationale kørselsafgifter for alle køretøjer kan introduceres i Danmark.



Trængsel er et stigende problem

Trængsel på vejnettet udfordrer i stigende grad samfundet. Virksomhedernes muligheder for at generere vækst og beskæftigelse påvirkes negativt.

Mulighederne for at transportere, afsætte varer og services hos kunderne begrænses, og det bliver vanskeligere at tiltrække medarbejdere.

Vejdirektoratets seneste opgørelse viser, at trængsel medfører et årligt tidstab på 84 mio. køretøjstimer og et årligt samfundsøkonomisk tab på 28 mia. kr.*

De trafikale udfordringer forventes at blive forstærket frem mod 2035, med fortsat stigende trængsel mellem og i de større byer.

Infrastrukturaftalen fra 2021 afsatte 161 mia. kr. til nyanlæg og vedligehold. Kørselsafgifter kan ikke erstatte behovet for at foretage investeringer i vedligehold, forbedring og nødvendig udbygning af infrastrukturen.

*Vejdirektoratet 2022, opgjørt for 2019

At udbygge og optimere infrastrukturen er dog kun en del af løsningen, og særligt i byerne kan det være for dyrt eller så vanskeligt at udbygge, at det ikke er en reel eller ønsket mulighed.

Der er derfor brug for at se på, hvordan samfundets investeringer i infrastrukturen anvendes bedst, og så vi får mest mulig mobilitet. Her er nationale kørselsafgifter en oplagt løsning.

Nationale kørselsafgifter kan konkret medvirke til at reducere trængslen og forbedre udnyttelsen af kapaciteten på vejnettet.

Løsning af udfordringerne med trængsel skal også ses i sammenhæng til løsning af andre aktuelle problemstillinger, som relaterer til brug og etablering af infrastruktur, eksempelvis klimapåvirkning, samt anvendelse og tilgængelighed af energi, råstoffer og arealer.



Mobiliteten skal øges

Det er DI's vision, at trafikale og arbejdsmarkedsrelevante mobilitet kan fastholdes på et højt niveau. Det kræver, at trængselsudfordringerne aktivt afhjælpes.

Mobilitet spiller en afgørende rolle for at skabe økonomisk fremgang ved at muliggøre handel, transport af varer og services samt tilgang til arbejdsstyrken. Ligeledes giver mobilitet adgang til uddannelse og arbejde på tværs af geografiske områder.

DI opfordrer derfor til, at der fra Regeringen og Folketinget påbegyndes en proces, der skal lede til indførelse af nationale kørselsafgifter for alle køretøjer.

En tydelig proces vil bidrage til at kunne håndtere de mange spørgsmål og overvejelser, som logisk vil følge en ændring af måden samfundet beskatter transporten på.



DI mener også, at indførelse af kørselsafgifter skal suppleres med tiltag, der sikrer, at borgere og virksomheder i højere grad end i dag har adgang til attraktive transportformer, der tilbyder alternativer for den enkelte.

Herunder hører et effektivt kollektivt transportsystem, et veludbygget vejnet, gode og trygge cykelmuligheder samt tilgængelige deleløsninger.

Det er væsentligt at fremhæve, at det ikke er muligt at indføre tiltag af denne type og opnå gevinster for samfundet som helhed, uden at der er borgere eller virksomheder, som vil skulle betale mere for netop deres transportbehov.

Med udspillet tager DI ikke endelig stilling til, hvordan en konkret løsningsmodel ser ud. Dertil er der for endnu for mange forhold, der skal afklares. I stedet sættes fokus på behovet for en løsning samt på centrale forhold, der skal afklares, inden kørselsafgifter kan introduceres.

Positive effekter for samfundet

DI har gennemført en trafik- og samfundsøkonomisk analyse, som viser et betydeligt potentiale for samfundet som helhed og for virksomhederne under ét, ved at erstatte den nuværende beskatningsform på køretøjer og brændstof med nationale kørselsafgifter.

Den centrale forudsætning for beregningerne er, at de nuværende afgifter på køretøjer reduceres fra ca. 42,5 mia. kr. til ca. 13,8 mia. kr. i 2030.

De reducerede afgifter omlægges i stedet til kørselsafgifter i form af kilometertakster for kørsel i en enkel takststruktur ud fra tidspunkt og geografi. Samlet set bliver det omkostningsneutralt for trafikanterne, hvorved statens provenu mindskes en smule med 0,1 mia. kr.

Konkret forventes en markant reduktion i trængsel på omkring 40 %, som følge af ændrede trafikmønstre, der vil følge af kilometertakster og lavere afgifter.



Værdien af den mindre trængsel er opgjort til 12 mia. kr. i 2030 samlet set. Erhvervslivets andel af værdien af mindre trængsel udgør 47 %.

Antallet af personkilometer i den kollektive trafik stiger med 7 %. Det vil efter alt at dømme kræve, at der investeres i at udvide kapaciteten på visse tidspunkter og på visse strækninger. Tilsvarende øges antallet af gang- og cykelture.

Primære effekter:

Trængsel **reduceres** med **ca. 40 %**

Flere ture til fods, på cykel og i **kollektiv trafik.**

Samfundsøkonomisk gevinst på **12 mia. kr.**

En kommissions opgave

DI foreslår, at der nedsættes en kommission, som skal analysere forudsætninger, rammer og konsekvenser nærmere. En kommission vurderes som nødvendig, da der er tale om en meget kompliceret øvelse, med en stor omlægning af afgiftsstrukturen.

Kommissionens arbejde skal kunne danne grundlaget for en politisk beslutning om at indføre nationale kørselsafgifter for alle køretøjer.

Kommissionen bør iværksættes således, at resultaterne fra udviklingsforsøget for roadpricing for personbiler kan indgå. Udviklingsforsøget gennemføres i 2022-2024 og afrapporteres i 2025.

Kommissionen skal endvidere afdække behovet for overgangsordninger mellem afgiftssystemerne. Overgangsordningerne skal fastlægges og udmeldes i god tid inden et kørselsafgiftssystem træder i kraft, og kommissionen bør fremkomme med løsninger herfor.

Kommission bør vurdere nærmere, hvor og i hvilket omfang der skal investeres i at styrke de alternative transportmuligheder til kørsel i egen bil.

En kommission skal definere grundlaget yderligere, ved at vurdere og fastlægge:

- Analyser og forudsætninger for indførelse, fx takstniveauer og -struktur.
- Analyser af bredere effekter for bl.a. arbejdsmarked og boligmarked.
- Overgangsordninger mellem det nuværende og fremtidige afgiftssystem.
- Behov for forbedringer af og investeringer i mobilitetsalternativer.
- Et samlet roadmap frem mod implementering.

Tidsperspektiv for indførelse

Det er svært at sætte en præcis tidshorisont for, hvornår et nationalt kørselsafgiftssystem kan være igangsat. En del af dette skyldes hensynet til de politiske processer, samt indholdet i den foreslåede kommissions arbejde.

En anden del skyldes at selve implementeringen af systemet ventes at tage en årrække, da det vil indvirke på mange eksisterende forhold.

Kendte milepæle i 2025

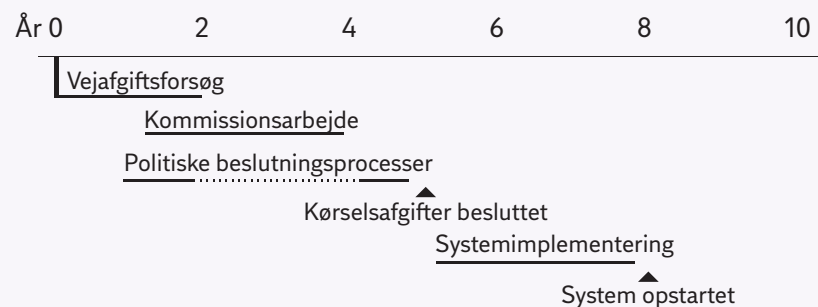
Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler indføres.

Udviklingsforsøg med national kilometerbaseret vejafgift for personbiler afrapporteres.

Bilafrale fra 2020 ventes genforhandlet.

I 2025 er en række relevante milepæle (se boks modsatte side), hvorfor det er nærliggende at sætte dette år som et muligt tidspunkt for en centralt politisk forhandling. Kommissionens arbejde bør endvidere afsluttes senest i 2026, såfremt nationale kørselsafgifter skal kunne indføres omkring 2030.

DI vurderer, at en samlet procestid på op til otte år er realistisk for at have tid til at lave det rette forarbejde. En simplificeret tidsplan vurderes at indeholde en række delprocesser, som illustreret nedenfor.



Principper for nationale kørselsafgifter

For at opnå størst muligt effekt og accept af tiltaget, anbefaler DI nedstående principper som forudsætning:

- 1.** At hovedformålet med at indføre kørselsafgifter er at reducere de tiltagende trængselsudfordringer.
- 2.** At indførslen sker som led i en samlet og samtidig om-lægning af brændstofafgifter og øvrige afgifter på køretøjer.
- 3.** At omlægningen af afgifterne fra køb til brug ikke øger omkostningerne for trafikanterne samlet set og ikke øger statens samlede indtægter.
- 4.** At kørselsafgifter som udgangspunkt omfatter alle køretøjer; private som offentlige, person-, vare- og lastbiler, nationale som internationale.
- 5.** At der etableres en passende overgangsordning for om-lægningen med henblik på at modvirke dobbeltbeskatning af ejere af køretøjer.

6. At usikkerheden for trafikanter og erhvervsliv mindskes ved først at melde tidspunktet for indfasning ud, når en overgangsordning er fastlagt.

7. At takster holdes enkle, primært differentieres efter tidspunkt og geografi, og kan fastlægges forskelligt for erhvervsliv og private.

8. At afgifterne indrettes med hensyn til at begrænse social og geografisk skævvridning samtidigt med, at effekten bevares mest muligt.

9. At der investeres i at etablere, udvikle og fastholde gode alternativer til privatbilen, så mobiliteten opretholdes.

10. At tekniske og organisatoriske systemer holdes simple, med høj transparens og lav administrationsbyrde for trafikanterne.

De enkelte principper

1

Hovedformålet med at indføre kørselsafgifter er at reducere de tiltagende trængselsudfordringer

Det er afgørende at finde en balance, hvor mobiliteten øges uden at trængslen samtidig øges.

Udfordringerne forventes at blive forstærket frem mod 2030, hvor Eldrup-kommissionen vurderer, at der i forhold til 2020 vil være 600.000 flere biler på de danske veje. Ekspertgruppen "Mobilitet for fremtiden" forventede i 2018, at trængslen i de største byer vil stige med yderligere 149 % frem mod 2030.

Energistyrelsen har senest i 2023 fremskrevet bilparken til 3,6 mio. i 2035, en stigning på 33 % i forhold til 2022. Med aftalen om Infrastrukturplan 2035 fra 2021 bliver der investeret 161 mia. kr. i udbygninger af infrastrukturen. Investeringerne vurderes imidlertid samlet set – og i bedste fald – kun at kunne nedbringe trængslen med 6-7 % ifølge DI's beregninger.

2

Indførelse skal ske som led i en samlet og samtidig omlægning af brændstofafgifter og øvrige afgifter på køretøjer

Ved indførelse af kørselsafgifter vil der skulle ske en samtidig omlægning af køretøjsbeskatningen således, beskatningen flyttes fra selve købet til den løbende brug.

Denne omlægning medfører dog en risiko for, at der sker en u hensigtsmæssig dobbeltbeskatning af de eksisterende køretøjer, som skal håndteres gennem passende overgangsordninger.

De reducerede afgifter omlægges til kilometertakster, så det er omkostningsneutralt for trafikanterne. Ved den samtidige omlægning sikres det, at mobiliteten kan fastholdes samlet set.

Grundet EU-lovgivning kan brændstofafgiften ikke fjernes helt. Denne forsvinder potentielt over tid i takt med nedgangen i antallet af konventionelt drevne køretøjer.

De enkelte principper

3

Omlægningen af afgifterne fra køb til brug ikke øger omkostningerne for trafikanterne samlet set og ikke øger statens samlede indtægter

De nuværende afgifter på køretøjer vurderes at kunne kan reduceres med ca. to-tredjedele fra 42,5 mia. kr. til 13,8 mia. kr. i 2030.

Over tid vil den generelle inflation udhule de fastsatte kørselstaksters effekt. Tilsvarende kan en ændret betalingsvilje over tid mindske effekten. Det vil derfor være nødvendigt, at taksterne over tid kan justeres, for at effekten kan fastholdes.

Principperne for justeringer, herunder definerende og udløsende faktorer, bør fastlægges som en del af det forbedrende arbejde. Dette også for at modvirke, at kørselsafgifterne kan udvikle sig som en skatteskrue, som ureguleret kan øges.

4

Kørselsafgifter skal som udgangspunkt omfatte alle køretøjer; private som offentlige, person-, vare- og lastbiler, nationale som internationale

For at opnå de positive samfundsøkonomiske gevinster ved kørselsafgifter er det væsentligt at udgangspunktet er at alle køretøjer bidrager. Kun helt særlige kategorier som brand- og redningskøretøjer bør kunne undtages.

Af hensyn til konkurrencesituationen for transporterhvervene, er det endvidere afgørende at også international køretøjer som transporter af gods og varer bidrager ligeligt.

De enkelte principper

5

Der etableres en passende overgangsordning for omlægningen med henblik på at modvirke dobbeltbeskatning af ejere af køretøjer

For danske køretøjer, bør det bør som udgangspunkt kun være køretøjer, der er indregistreret i Danmark efter tidspunktet for omlægningen, der vil skulle betale den nye løbende årlige afgift.

Det hænger sammen med, at de nuværende køretøjs-ejere ellers vil blive dobbeltbeskattet, hvis der skulle gælde samme ordning for allerede eksisterende køretøjer.

En løsning for eksisterende køretøjer er, at betalingen fra registreringen af køretøjet i stedet indsættes på en konto, hvorfra den nye, løbende kørselsafgift derefter kan trækkes. Når kontoen er opbrugt betales herefter den nye kørselsafgift. Der bør undersøges, om der skal findes en model for nedskrivning af registreringsafgiften alt efter alder og kørselsomfang.

6

Usikkerheden for trafikanter og erhvervsliv mindskes ved først at melde tidspunktet for indfasning ud, når en overgangsordning er fastlagt

Den specifikke udformning af en overgangsordning mellem afgiftssystemerne bør fastlægges i god tid, inden kørselsafgiften lanceres. Den umiddelbare vurdering er, at en lancering bør ske med tre til fire års varsel, for at sikre en passende overgang.

Der vil kunne være andre forhold, hvor brugen af overgangsordninger vil være nødvendige for at sikre mod uhensigtsmæssige følgevirkninger. Det vurderes, at dette bør behandles af en den foreslåede kommission i forbindelse med det videre arbejde.



De enkelte principper

7

Takster skal holdes enkle, primært differentieres efter tidspunkt og geografi, og kan fastlægges forskelligt for erhvervsliv og private

Der bør som udgangspunkt laves et system med så få undtagelser og særløsninger som absolut muligt. Eksempelvis bør der være neutralitet i forhold til drivmidler, og som udgangspunkt bør CO₂-beskatningen løses gennem CO₂-afgifter direkte på drivmidlerne.

Selv om afgiften ikke CO₂-differentieres, vurderes omlægningen til kørselsafgifter at have en afledt positiv klimaeffekt, når afgiften flyttes fra køb til forbrug.

Kilometertaksterne anbefales omlagt for personbiler, varebiler og lastbiler hver for sig, for ikke at ændre på balancen i beskatningen mellem personer og gods.

Endvidere bør et afgiftssystem tage de fornødne geografiske hensyn og ikke overbelaste brugere, som på grund af deres placering i landdistrikter eller vanskeligt tilgængelige områder, er nødt til at benytte afgiftsbelagte veje mere regelmæssigt.

8

Afgifterne skal indrettes med hensyn til at begrænse social og geografisk skævvridning, samtidigt med at effekten bevares mest muligt

Det er i relation til nationale kørselsafgifter relevant at forholde sig til, hvordan et system kan fremme miljømæssig, økonomisk og social bæredygtighed inden for transporten. Ved at anvende kørselsafgifter og fastlægge de rette principper, kan der opnås flere positive effekter.

Eksempelvis kan kørselsafgifter bidrage til at reducere forurening og CO₂-emissioner ved at tilskynde til brug af mere samkørsel og fremme skiftet til anden transport som kollektiv transport, cykling eller gang. Ligeledes kan kørselsafgifter føre til en mere effektiv udnyttelse af infrastrukturen.

Kørselsafgifter kan have en socialt retfærdig dimension ved at sikre, at lavindkomstgrupper ikke belastes urimeligt og samtidig tilskynde til mere lige adgang til transportmuligheder. Løsningen skal understøtte, at det er muligt at drive virksomhed og bo i hele Danmark.

De enkelte principper

9

Der skal investeres i at etablere, udvikle og fastholde gode alternativer til privatbilen, så mobiliteten opretholdes. Det forventes med den ændrede betalingsstruktur for bilkørsel, at flere vil søge alternative transportmuligheder end kørsel i egen bil

Modelberegninger viser, at flere vil benytte den kollektive transport, hvorfor der kan opstå et behov for øget kapacitet. Behovet er formodentligt særligt stort i hovedstadsområdet, omkring de større byer og mellem landsdele.

Samlet set tegner sig derfor et behov for at vurdere, hvor og i hvilket omfang det bliver nødvendigt at investere i at styrke de alternative transportmuligheder til privatkørsel i egen bil.

Det indbefatter både kollektive løsninger og cykelinfrastruktur, men også styrkelse af trafikale knudepunkter som togstationer og lignende samt understøttelse af mere samkørsel.

10

Tekniske og organisatoriske systemer skal holdes simple, med høj transparens og lav administrationsbyrde for trafikanterne

Udgangspunktet for at indføre generelle kørselsafgifter er, at alle løsninger, valg og beslutninger bør understøtte, at systemet kan holdes så simpelt som muligt. Det vil derfor være nødvendigt at træffe en række principielle valg og fravalg i forhold til eksempelvis, hvor mange undtagelser der skal være til reglerne, detaljering af takster og grad af håndhævelse mod snyd.

Endeligt er det vigtigt at have fokus på, at jo mere kompliceret man laver IT-systemet og designet af opkrævningssystemet, desto dyrere vil det blive at gennemføre. Derfor skal udgangspunktet for designet være, at det holdes simpelt og enkelt fra et brugerperspektiv.