

Vejen til grøn biltrafik

Radikale Venstre vil skabe en grønnere trafik i Danmark. Vi vil reducere bilernes CO₂-udledning med 20 pct. i 2020, gøre byernes luft renere og trængslen mindre. Det kræver en grøn revolution af transporten. Det kræver, at det mest effektive middel tages i brug: skatten. Radikale Venstre vil sænke afgiften på de miljøvenlige biler, så de bliver markant billigere. Til gengæld indføres en kilometerafgift på bilkørsel, så trængslen og forureningen bliver mindre. Samtidig vil Radikale Venstre øge investeringerne i en bedre og billigere kollektiv trafik.

Ifølge trafikforliget skal regeringen fremlægge en model for roadpricing i 2010. Men de ansvarlige ministre strides, og regeringen synes mere optaget af at få udsendt projektet, end af at præsentere en effektiv løsning.

Mens regeringen er fodslæbende vil Radikale Venstre handle nu. Vi præsenterer her 10 konkrete tiltag, der tilsammen udgør et fuldt finansieret bud på en lavteknologisk, men effektiv omlægning af bilbeskatningen, der kan gennemføres nu, hvis den politiske vilje er tilstede.

Den nuværende bilkørsel skader klimaet, forurener og skaber trafikøer

Trafikken er en af de værste klimasyndere. CO₂-udledningen fra bilkørslen er stigende, og står i dag for en tredjedel af den samlede udledning i Danmark. Kurven skal knækkes, så Danmark bidrager til at holde den globale opvarmning under 2 grader. Dermed bliver Danmark i stand til at nå EU's krav om en reduktion af den samlede CO₂-udledning på 20 pct. i 2020.

De øgede trafikmængder skaber samtidig trængsel på vejene, ikke mindst i hovedstadsområdet. Bilister spiller hvert år millioner af timer og milliarder af kroner på at holde i endeløse køer på vejene. Tid og penge, der kunne bruges på familien og arbejdet.

Derudover overskrider Danmark EU's grænseværdi for partikelforurening, hvilken hvert år er skyld i op mod 500 for tidlige dødsfald bare i København. De høje registreringsafgifter gør det alt for dyrt at investere i en klimavenlig bil. Til gengæld er det for billigt at anvende bilen, hvilket fører til overflødig og overdreven megen kørsel, når først den er købt.

En grønnere beskatning er løsningen

Radikale Venstre vil med markante omlægninger vende op og ned på bilbeskatningen. Det er kørsel, som forurener og skaber trængsel. Derfor skal det fremover koste penge at køre i bilen. Til gengæld skal det være billigere at købe den og afgiftsfrit at eje den.

For Radikale Venstre er det afgørende, at omlægningen overholder følgende krav:

- **Den skal virke.** CO₂-udledningen skal simpelthen falde så det kan mærkes og måles, så vi i Danmark bidrager til at holde klodens opvarmning under 2 grader.
- **Den skal være økonomisk ansvarlig.** Omlægningen skal være fuldt finansieret og omlægningen må heller ikke midlertidigt være underfinansieret.
- **Trafikanter skal under ét ikke beskattes hårdere.** For at tilskynde til grønne transportvaner vil dem kører meget i bil, betale mere, mens andre vil spare penge. Men trafikanterne skal under et ikke beskattes hårdere, end de bliver i dag.

Vores udspil består af følgende 10 konkrete tiltag:

1. Indførelse af en lavteknologisk løsning nu. Det ideelle ville være en avanceret teknologisk løsning, roadpricing, hvor GPS-systemer automatisk registrerer folks bilkørsel, men den løsning er endnu ikke køreklar.

Radikale Venstre foreslår derfor en lavteknologisk løsning baseret på kilometertælleren, som findes i alle biler. Omlægningen kan derfor indføres i morgen. Den lavteknologiske løsning afløses af ægte roadpricing, når teknologien er klar til anvendelse. Ingen ved reelt hvornår teknologien er moden, derfor må vi starte lavteknologisk.

2. Indførelse af en afgift pr. kørt kilometer. Afgiften skal være 50 øre per kørt km. I overgangsfasen betaler kun nyere biler købt med den lave afgift fuld takst. Gamle biler starter på 10 øre per kørt kilometer. Som nævnt ovenfor baseres afgiften på den lavteknologiske løsning, hvor kilometertælleren aflæses indtil en GPS-løsning kan erstatte den.

3. Nedsættelse af registreringsafgiften for klimavenlige biler. Registreringsafgiften sænkes med 25 pct. for klimavenlige biler, og fjernes helt for elbiler og andre der udleder mindre end 65 g CO₂ per kørte kilometer.

4. Ejerafgiften afskaffes. Afgiftssystemet forenkles gennem ejerafgiftens afskaffelse, så man kun betaler to afgifter: En forureningsafhængig registreringsafgift, når man køber en bil, og en forbrugsafhængig kilometerafgift, når man anvender den.

5. En retfærdig omlægning af transportfradraget. Det skal stadig være rentabelt at pendle i Danmarks udkantsområder. Derfor skal der være en kompensation for dem, som pendler meget, men ikke har adgang til gode bus- eller togforbindelser til arbejdet.

6. Indførelse af en skrotningspræmie. Bilerne i Danmark skal være nyere og mere miljøvenlige. Derfor skal skrotning af gamle forurenende biler præmieres.

7. Etablering af en betalingsring rundt om hovedstaden. Afgifter på kørsel ind i hovedstaden skal begrænses trængsel og sikre indtægter til investeringer i en bedre kollektiv trafik.

8. Investeringer i en bedre kollektiv trafik. Mens kørselsafgifter skal skabe incitament til at bruge bilen mindre, skal en udbygning af den kollektive trafik tiltrække flere brugere. Med provenue fra afgiftsomlægningen kan investeringerne øges markant.

9. Forhøjelse af benzin- og dieselaftgifter. Afgifterne forhøjes, men i balance med vores nabolande, så man undgår øget grænsehandel.

10. Indførelse af en maut-afgift på lastbiler. Transport på lastbiler skal begrænses af miljøhensyn. For så vidt angår erhvervslivets transport i øvrigt (varebiler mv.), vil Radikale Venstre se særskilt på beskattningen heraf, så der ikke er utilsigtede skævheder for erhvervskørsel.

På de følgende sider uddybes de enkelte forslag og økonomien.

Uddybende om de enkelte forslag:

1. Lavteknologisk løsning – aflæsning af kilometertæller

Radikale Venstre vil indføre en afgift for hver kørt kilometer, så man som bilist betaler mere, jo mere man kører. Vi foreslår en aflæsning af kilometertælleren med en forskudsregistrering og løbende a conto betaling for den forventede kørsel. Modellen skal udformes med stikprøve og kontroller, så mulighed for snyd minimeres.

Det er en metode, der allerede kendes fra fx aflæsning af elmålere, vand og fjernvarme. Desuden anvender flere forsikringsselskaber allerede kilometeraflæsning ved beregning af forsikringspræmie og udbetaling af forsikringssum.

Kilometertælleren kan plomberes ved førstkommende bilsyn og kontrolleres i forbindelse med efterfølgende syn og afhændelse af køretøjet. Nye biler "fødes" med plomberingen.

2. Kørselsafgift

Der indføres en kørselsafgift på 50 øre per kørte kilometer for alle nye personbiler. Gamle biler skal betale 10 øre per kørte kilometer stigende til 50 øre over 5 år.

Afgiften beregnes på baggrund af bilejernes indberetning af antal kørte kilometer.

Kørselsafgiften medfører et øget statsligt provenu på omkring 17,5 mia. kr., jævnfør tabel 3.

Kilometerafgiften skal ses i sammenhæng med befordringsfradraget, der sikrer mobiliteten på arbejdsmarkedet og kompenserer borgere, der har ringe udgang til kollektiv trafik. Med indførelse af kørselsafgiften er der behov for yderligere kompenserende i landets udkantsområder (Se punkt 5).

3. Nedsættelse af registreringsafgiften

Radikale Venstre vil have en grøn bilpark bestående af energieffektive biler, der udleder mindre CO₂ eller kører på vedvarende energi. Bilproducenterne er på vej med smarte og behagelige biler, der udleder langt mindre CO₂ og skadelige partikler. De skal erstatte de forældede benzinslugende biler på vejene.

Men for at hjælpe udviklingen på vej, bør de høje registreringsafgifter sænkes. Det skal kunne svare sig at købe en miljøvenlig bil. Radikale Venstre vil nedsætte registreringsafgiften med 25 pct. på de energieffektive biler. Således bliver de biler, der er mest energieffektive, afgiftsfritaget helt, og de biler, der sviner mest, får ingen reduktion.

Reduktionen i registreringsafgift beregnes efter CO₂-udledningen. Biler, der udleder under 130 g CO₂ per km får en afgiftsrabat afhængigt af, hvor klimavenlig den er. Det gælder fx Hondas nye hybridbil, der udleder 117 g per km, men har samme køreegenskaber som en sportvogn. De biler, der udleder mindre end 65 g CO₂ per km afgiftsfritages helt. Det gælder elbiler, der kan køre på vindmøllestrøm og dermed være helt CO₂-frie.

Omlægningen vil for alvor få elbilerne ud på vejene. Udover at gavne klimaet og bymiljøet er elbilerne med til at give fleksibilitet i vores e-net og dermed øge værdien af den vedvarende energi. Elbilerne kan i et fleksibelt el-system oplades om natten, når vinden blæser mest, og dermed aftage vindmøllernes overskudsstrøm.

Den nuværende registreringsafgift bidrager i gennemsnit med 20 mia. kr., og en reduktion af denne med 25 pct. for klimavenlige biler svarer hermed til maksimalt 5 mia. kr.

4. Fjern ejerafgiften

Den ejerafgift, som bilejere betaler 2 gange om året, afskaffes. Provenuet skal erstattes af indtægter fra kilometerafgiften. Som bilist kan man med omlægningen således spare penge, hvis man har en begrænset kørsel. Staten mister hermed et provenu på 10 mia. kr. årligt.

5. Øget befordringsfradrag

Radikale Venstre ønsker ikke, at omlægningen skal medføre en økonomisk belastning for pendlere, der ikke har adgang i til velfungerende offentlig transport, men har brug for at tilbagelægge lange afstande til og fra arbejde. Det er typisk pendlere bosat uden for storbyerne. Ind til den kollektive trafik her er veludbygget, har pendlere kun bilen som transportmiddel. Og de skal ikke rammes af en forhøjelse af omkostningen pr. kørt kilometer i form af kørselsafgift.

Radikale Venstre foreslår derfor en omlægning og forhøjelse af befordringsfradraget for dem, der ikke har tilstrækkelig adgang til kollektiv trafik. Fradraget skal differentieres, således at dets størrelse afhænger af muligheden for anvendelse af det kollektive alternativ. Det er muligt at opdele befolkningen i tre grupper afhængigt af adgangen til kollektiv trafik, jævnfør tabel 1.

Tabel 1: Differentieret befordringsfradrag

Gruppe 1: Transporten mellem hjem og arbejde tager *under 100 pct. længere tid* med kollektiv trafik end med bil. Befordringsfradraget *øges ikke*, og personer i denne gruppe vil få samme befordringsfradrag som i dag.

Gruppe 2: Transporten mellem hjem og arbejde tager *100-200 pct. længere tid* med kollektiv trafik end med bilen. Befordringsfradraget *øges med 1 kr.* pr kilometer over 24 kørte kilometer.

Gruppe 3: Transporten mellem hjem og arbejde tager *over 200 pct. længere tid* med kollektiv trafik end med bilen. Befordringsfradraget *øges med 2 kr.* pr kilometer over 24 kørte kilometer.

Opgørelsen laves for hver adresse ved hjælp af rejseplanen.dk og krak.dk, og den vil automatisk blive opdateret i takt med at adgangen til den kollektive trafik eller vejnettet ændres.

Tabel 2: Eksempler på befordringsfradrag

1: Pendling mellem Hillerød (Vest butikscenter/bibliotekerne) og København K (Studiestræde 6): Afstanden er ca. 38 km og rejsen er ca. 35 minutter med bil. Tager man i stedet kollektiv transport bliver rejsen ca. 1 time ifølge rejseplanen.dk. Denne pendler får ikke ekstra befordringsfradrag, fordi rejsen med kollektiv transport tager under 100 pct. længere tid end med bilen.

2: Pendling mellem Billund (Grindsted Privatskole) og Århus Centrum: Afstanden er ca. 108 km og rejsen er ca. 1 time og 17 minutter med bil ifølge krak.dk. Med kollektiv transport er rejsen ca. 2 timer og 32 min ifølge rejseplanen.dk. Denne pendler får 1 kr. ekstra per kørt kilometer oven i satsen i dag, fordi rejsen med kollektiv transport er mellem 100-200 pct. (156 pct.) længere end rejsen med bil.

3: Pendling mellem Middelfart (Emtekær Gade 4, Ejby) og Odense Station: Afstanden er ca. 40 km og rejsen med bil er ca. 37 min ifølge krak.dk. Med kollektiv transport er rejsen ca. 2 timer ifølge rejseplanen.dk. Denne pendler får 2 kr. ekstra per kørt kilometer oven på satsen i dag, fordi det tager mere end dobbelt så lang tid med kollektiv trafik end med bilen.

Danskerne opgiver årligt ca. 12 mia. kr. til Skat i befordringsfradrag. Ved at øge befordringsfradraget for de danskere, der har utilstrækkelig adgang til kollektiv trafik skønnes et mindreprovenu på omkring 2,5 mia. kr. årligt.

6. Indførelse af en skrotningspræmie

Samtidig indføres en skrotningspræmie for 10 år gamle biler. Den danske bilpark er blandt de ældste i Europa, og det er med til at øge forureningen. Med skrotningspræmien skabes et incitament til at få smidt de gamle og forurenende biler i metalpressen. Der afsættes som udgangspunkt en årlig pulje på 100 mio. kr. til formålet.

7. Betalingsring i København

Der indføres en automatisk betalingsring i København med samme teknologi som i en BroBizz. Teknologien kan bidrage væsentligt til at løse hovedstadens problemer med trængsel på vejene. Ifølge kommuneforums modelberegninger vil en betalingsring nedsætte kørslen indenfor ringen med 23 pct. og for hele hovedstadsområdet 4 pct.

Der anvendes en model, foreslået af Kommuneforum, der indebærer tidssafhængige afgifter for passage af ringen i begge retninger for alle typer motorkøretøjer. Taksterne varierer således fra 0 kroner i weekender og helligdage til 25 kr. i myldretiden.

Ringens foreslås placeret inde i Københavns kommune på ydersiden af ringbanen med linjeføring langs Øresundsvej på Amager (se bilag).

Provenuet anvendes i første omgang til opførelse af anlægget. Kommuneforum vurderer omkostningerne til 230 mio. kr. Det resterende provenu anvendes til at forbedre den kollektive transport i hovedstadsområdet, således at borgerne sikres attraktive alternativer til bilen. Investeringerne skal således sikre billigere og flere afgangene med busser, tog eller metro. Det vurderes at en betalingsring vil kunne implementeres på under 2 år fra beslutningen tages.

8. Investeringer i en bedre og billigere kollektiv transport

Den kollektive trafik skal gøres til et reelt alternativ til bilen. Radikale Venstre vil anvende indtægter fra kørselsafgifter til årlige ekstra investeringer på 1,7 mia. kr. (når modellen er fuldt indfaset) i en bedre kollektiv trafik og nedsættelse af taksterne relevante steder i den kollektive trafik.

9. Øget benzin- og dieselaftgift

En forøgelse af benzinaftgiften er en enkel og billig måde at gøre bilbeskattningen grønnere på. Afgiften rammer automatisk de største benzinslugere og man betaler reelt per kørt kilometer. Derudover fritager afgiften automatisk elbiler og elhybridbiler.

Der er grænser for, hvor meget man kan hæve afgiften af hensyn til grænsehandelen, men afgiften på benzin og diesel i Danmark er lavere end i lande som England, Tyskland og Sverige. Ved at forhøje afgiften med ca. 50 øre pr. liter bringes afgiftsniveauet i bedre overensstemmelse med omkringliggende lande. Afgiften skaber et provenu på 0,1 mia. kr.

Derudover skal Danmark arbejde for at forhøje og harmonisere benzin- og dieselaftgifterne i EU.

10. Afgift på lastbiler

Lastbiler er en af de store miljøsyndere. Derfor vil Radikale Venstre flytte godstransporten fra vejnettet til jernbane og søtransport. Vi foreslår, at der indføres en ekstra vejafgift på lastbiler svarende til den tyske kørselsafgift, MAUT'en.

Tyskland har meldt sig ud af eurovignetten, der er en tidsbaseret vejbenyttelsesafgift fælles for Holland, Belgien, Luxembourg, Sverige og Danmark. I stedet betaler alle lastbiler over 12 ton en afgift per kørt kilometer ved hjælp af GPS-teknologi. Teknologien er velkendt og kan overføres direkte til Danmark.

På lignende måde skal Danmark ophæve eurovignetten og indføre en kilometerbaseret afgift for lastbiler. Afgiften gradueres med tiden, så den også gælder for lastbiler, der vejer mellem 3,5 og 12 ton. Radikale Venstre skønner et merprovener på 200 mio. kr.

BILAG 1

Sådan virker omlægningen – økonomi og mindre udledning

Antagelser

For at beregne økonomien og CO₂-effekten af afgiftsomlægningen, er der gjort en række antagelser.

Det antages, at en gennemsnitlig reduktion af registreringsafgiften medfører øget bilsalg med 5 pct. på langt sigt, idet Arbejdernes Erhvervsråd og CONCITO har vurderet, at en reduktion af registreringsafgiften på 50 pct. øger bilsalget med 8,5 pct.

Det antages endvidere, at den gennemsnitlige kørsel per bil er 17.000 km om året, at der årligt sælges 100.000 nye biler, og at den samlede bilpark er på 2 mio. biler, og at der samlet køres 35 mia. km om året.¹

Desuden antages det, at en kørselsafgift på 50 øre per kørte km reducerer bilkørslen med 20 pct., idet Arbejdernes Erhvervsråd og CONCITO vurderer, at en afgift på 35 ører reducerer kørslen med 15 pct.

Endelig antages det, at den gennemsnitlige CO₂-udledning per bil er 120 g CO₂/km faldende til 105 g/km efter 5 år.²

Økonomi

Virkemidlerne indføres med fuld finansiering i alle årene. Af tabel 3 fremgår statens indtægter og udgifter ved omlægningen.

Mia. kr. (2009-priser)	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5
Kørselsafgift på 50 øre/km for nye biler	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0
Kørselsafgift på 10 øre/km stigende til 50 øre/km for gamle biler	3,3	6,2	8,7	10,8	12,5
I alt, fuldt indfaset kørselsafgift på 50 øre/km					17,5
Afskaffelse af ejerafgift	- 2,0	- 4,0	- 6,0	- 8,0	- 10,0
25 pct. reduktion af registreringsafgift	- 1,0	- 2,0	- 3,0	- 4,0	- 5,0
Forhøjelse af befordringsfradrag	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0
Investeringer i kollektiv trafik	- 0,5	- 1,2	- 1,7	- 1,7	- 1,7
Forhøjet benzin- og dieselaftgift	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Skrotningspræmie	- 0,1	- 0,1	- 0,1	- 0,1	- 0,1
Indtægter fra maut afgifter	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
I alt	0,0	0,2	0,2	0,3	0,0

¹ Danmarks Statistik, 2008. ² CONCITO, 2009.

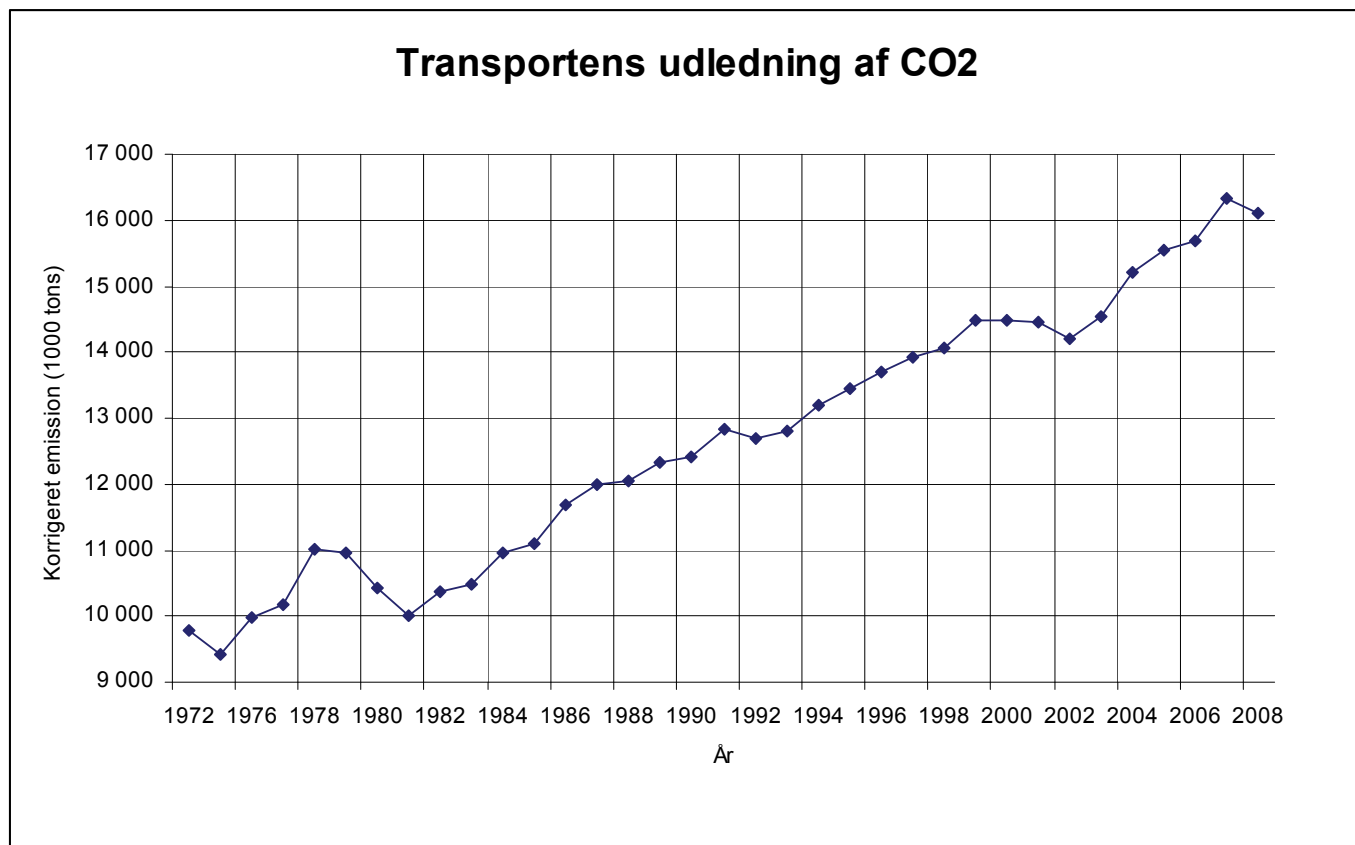
CO₂-effekt

Den samlede effekt af afgiftsomlægningen er en CO₂-reduktion fra bilismen på 20 pct. i 2020 i forhold til 2011. Effekten over 10 år fremgår af tabel 4.

Tabel 4: CO₂-effekt

	År 1	År 2	År 2	År 4	År 3	År 6	År 7	År 8	År 9	År 10
CO ₂ -udledning, basis-scenarie for personbiler (mio. ton)	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8
Øget bilsalg (pct.)	2,0	4,0	6,0	8,0	10,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Øget CO ₂ -udledning fra øget bilsalg (mio. ton)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Reduktion af kørte km, nye biler (pct.)	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Reduktion af kørte km, gamle biler (pct.)	0	4	8	12	16	20	20	20	20	20
Reduktion af CO ₂ -udledning (ton)	0,0	0,2	0,5	0,7	0,9	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Reduktion af CO₂-udledning (pct.)	0	4	8	12	16	20	20	20	20	20

BILAG 2
Fakta om transportens udledning af CO₂

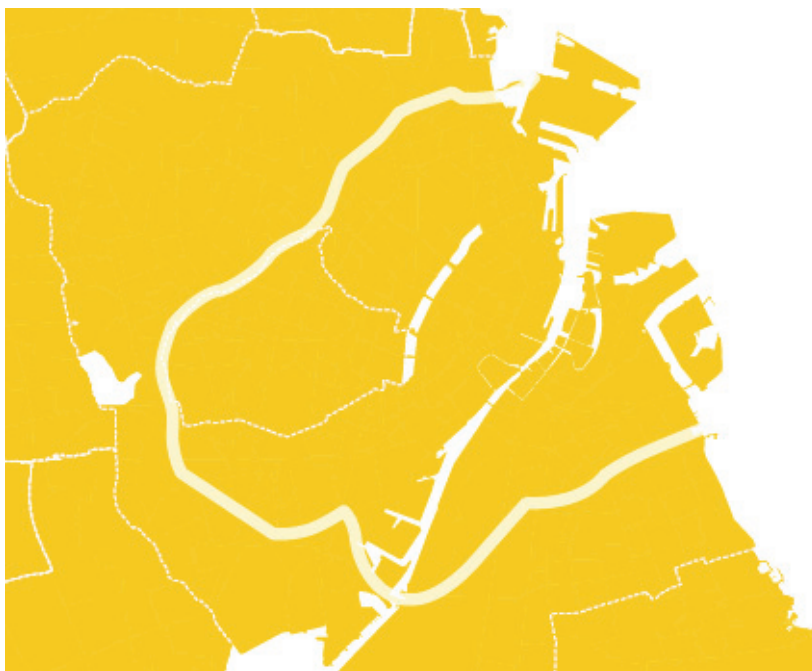


Kilde: Energistyrelsen, 2009.

BILAG 3

Placering af en betalingsring om Københavns Centrum

Trængselsafgifterne vil konkret fungere som en betalingsring rundt om Københavns centrum. Borgmestre fra 16 kommuner i hovedstadsområdet – kaldet Kommuneforum – har i samarbejde med rådgivere fra bl.a. COWI lavet nedenstående forslag til ringens konkrete placering.



Kilde: Trængselsafgifter i Hovedstadsområdet, Kommuneforum, 2008.