

# **Konsekvenser for Danmark af indførelse af tysk kilome- terafgift for tunge køretøjer**



Trafikministeriet

# Indhold

1	INDLEDNING .....	3
2	DET TYSKE LOVGRUNDLAG .....	5
2.1	EU lovgivningen .....	7
3	TEKNISK UDFORMNING AF DET TYSKE SYSTEM.....	8
3.1	Kontrol.....	9
3.2	Omkostninger ved systemet.....	9
3.3	Interoperabilitet.....	10
4	KONSEKVENSER FOR DANSK ERHVERVSLIV.....	11
4.1	International konkurrence .....	12
4.2	Forskelle i omkostninger .....	13
4.3	Konsekvenser for logistik og specielle transportere .....	14
4.4	Større samarbejde i dansk godstransport .....	14
4.5	Større omkostningseffektivitet og miljøgevinst i vognmandserhvervet .....	15
4.6	Internationalisering .....	16
4.7	Udvalgte brancher og produkter.....	16
5	MODAL SPLIT OG RUTEVALG.....	20
5.1	Ændret fordeling mellem transportformerne .....	20
5.2	Analysen af specifikke korridorer.....	21
6	SAMMENFATNING .....	24
	BILAG 1 KOMMISSORIUM.....	26
	Baggrund .....	26
	Udvalgets opgaver .....	26
	Organisering af arbejdet .....	27
	Finansiering .....	27

# 1 Indledning

Den tyske regering har besluttet at indføre en kilometerafgift for lastbiler over 12 tons, der anvender det tyske motorvejsnet. Afgiften forventes at træde i kraft pr. 31. august 2003.

Det danske vognmandserhverv har udtrykt bekymring for konsekvenserne af kilometerafgiften for erhvervets internationale konkurrenceevne. Det har ligeledes være fremført, at visse brancher kunne blive hårdt ramt af forøgelsen af transportomkostningerne.

Indførelsen af den tyske kilometerafgift sker samtidig med, at andre europæiske lande ud fra forskelligartede motiver planlægger at indføre eller har indført kilometerafgifter for tunge køretøjer. Denne tendens har sat gang i Europakommissionens arbejde med at fremskaffe et fælles grundlag for fastsættelse af afgifter for brug af transportinfrastruktur.

På denne baggrund har regeringen nedsat et udvalg til at belyse konsekvenserne af den tyske kilometerafgift og forberede regeringen på de forventede kommende drøftelser på EU-niveau om infrastrukturafgifter. Udvalgets kommissorium er vedlagt i bilag 1.

Denne rapport sammenfatter elementer udført som led i fase 1 af kørselsadfærdsudvalgets arbejde. Rapporten giver en gennemgang af det tyske beslutningsgrundlag, som ligger til grund for vedtagelsen af det retlige grundlag for indførelse af kilometerafgifter. EU-retten har udgjort en vigtig ramme for udformningen af det tyske system, hvorfor der også gives en kort gennemgang af de muligheder og begrænsninger, EU-retten stiller for kilometerafgifter. Endelig giver rapporten på basis af det bedst tilgængelige datagrundlag et skøn over konsekvenser for det danske godstransporterhverv, udvalgte brancher og samfundsøkonomien samt konsekvenserne for godsstrømmene til og fra Danmark.

Kørselsadfærdsudvalget vil i den næste fase af udvalgets arbejde beskrive konsekvenser af forskellige scenarier for udviklingen af afgiftssystemet for tunge køretøjer i EU og Danmark. Denne rapport vurderer således ikke langsigtede handlemuligheder baseret på vurderinger af alternativer til det nuværende afgiftssystem, men ser alene på konsekvenser i dagens situation, når Tyskland indfører afgifter for tunge køretøjer – altså en ”alt andet lige” vurdering.

Denne opsummerende rapport bygger på tekniske rapporter med mere dybdegående beskrivelser af de enkelte problemstillinger. De tekniske rapporter er udarbejdet af konsulentfirmaet TetraPlan under følgende overskrifter:

De tyske kilometerbaserede afgifter

Analyse af effekten af de tyske afgifter – International sammenligning

Analyse af effekten af de tyske afgifter – Modal split og rutevalg

Analyse af effekten af de tyske afgifter – Korridoranalyse

Rapporterne kan fås ved henvendelse til Trafikministeriets Planlægningskontor.

Udvalget ønsker at takke repræsentanterne for Dansk Transport og Logistik, Railion Danmark samt Danmarks TransportForskning for deres konstruktive bidrag til udarbejdelse af rapporten.

## 2 Det tyske lovgrundlag

Lov om indførelse af afstandsafhængige infrastrukturafgifter for lastbiler på 12 t og derover blev efter forelæggelse i Bundestag og Bundesrat endeligt vedtaget den 12. april 2002.

Loven er en rammelov, der giver mulighed for at opkræve en afstandsrelateret infrastrukturafgift for tunge køretøjer. I indledningen til loven henvises til EU's direktiv 1999/62/EC om brugerafgifter for tunge lastbiler, og det pointeres, at reglerne om afgifter skal være i overensstemmelse hermed.

Den tyske lov indeholder ikke det præcise afgiftsniveau, men stiller kun krav om en passende og rimelig kalkulation af afgiften. Selve afgiftsniveauet fastsættes i en bekendtgørelse og vil kunne ændres administrativt. Det ligger endnu ikke fast, om der vil blive opkrævet moms af afgiften, men det vurderes ikke at blive tilfældet. Den 23. maj 2003 har et flertal i begge kamre (Bundestag og Bundesrat) vedtaget forslaget om Mauten. I forhold til de tidligere forslag er den gennemsnitlige afgift nu sat til 12 Eurocent pr. km, idet den årlige kompensation vil andrage 600 mio. € mod tidligere anslået 300 mio. €, og fordi kompensationen i første runde udmøntes som et nedslag i afgiften. I løbet af år 2004 forventes afgiften igen at blive hævet til det oprindeligt fastsatte niveau på i gennemsnit 15 Eurocent, og den årlige kompensation på 600 mio. € vil blive givet i form af afgiftsreduktioner og tilskud.

Loven omfatter køretøjer på mindst 12 tons, men undtager busser, militære køretøjer, politiets køretøjer, brandvæsen og andre nødtjenester, offentlige køretøjer til vejreparation, vejvedligeholdelse og vejrengøring samt cirkuskøretøjer. Da loven kun omhandler tunge lastbiler på 12 t og derover, vil det kræve en ny politisk behandling at lade loven omfatte andre typer køretøjer.

Loven vedrører udelukkende motorveje, men giver mulighed for at udvide afgiften til specificerede dele af landevejsnettet, hvis det skønnes nødvendigt af hensyn til trafiksikkerheden. Sådanne udvidelser skal være i overensstemmelse med EU direktiv 1999/62/EC og skal godkendes af Bundesrat. Desuden undtages kørsel på enkelte motorvejsstykker ved grænseovergange for afgift.

Ifølge loven beregnes afgiften for det enkelte køretøj efter den strækning, der er kørt, antallet af aksler og efter køretøjets emissionsklasse. Niveaut bestemmes ud fra de omkostninger, lastbilen forårsager i forhold til bygning, vedligeholdelse og den videre udbygning og drift af forbundsmotorvejsnettet. Regeringen kan derudover på et senere tidspunkt også fastsæt-

te afgiften efter hvilken strækning, der køres og efter tidspunktet, hvis det er i overensstemmelse med de europæiske forskrifter i øvrigt. På nuværende tidspunkt er det efter direktivet kun muligt at differentiere efter tid på dagen og ikke efter eksempelvis urbanitet eller geografiske forhold.

Den afgiftspligtige er den person, der ejer køretøjet, den person, der bestemmer over benyttelse af lastbilen, eller den person, der kører lastbilen. Hvis det er forskellige personer, hæfter de i fællesskab.

Hvis lastbilen har installeret et særligt anlæg, der registrerer den konkrete kørsel på afgiftsbelagte vejstrækninger, kan der være tale om periodiske afregninger eller forudbetalinger på en konto, hvor restbeløbet vil fremgå af apparatet. Chaufføren vil ikke komme til at hæfte her, med mindre chaufføren har slået apparatet fra, har kunnet konstatere, at apparatet ikke virker, eller at det fremgår af det installerede apparat, at der ikke længere er dækning på kontoen. Chaufføren vil i disse tilfælde være forpligtet til at dreje fra motorvejen ved først givne lejlighed.

Hvis der derimod vælges at anvende det manuelle system, kan der eksempelvis vælges forudbetaling fra gang til gang. Chaufføren vil kun komme til at hæfte, hvis han kører på en afgiftsbelagt vejstrækning uden at have sikret sig, at forudbetalingen har fundet sted evt. ved træk på konto.

Bundesamt für Güterverkehr (Direktoratet for lastbilkørsel) har med hjemmel i loven overladt drift af anlægget og selve opkrævningen til et privat selskab. Selskabet kan til brug for afgiftsopkrævningen indsamle og benytte oplysninger om kendetegn ved køretøjet, samt om tid og sted, hvor afgiften opkræves. Derudover kan der til brug for kontrol indsamles oplysninger om navn på personen, der fører køretøjet, tid og sted for motorvejsbenyttelsen, samt kendetegn ved køretøjet. Der kan desuden tages et billede af køretøjet. Systemet har imidlertid andre anvendelsesmuligheder end som opkrævningssystem. Platformen vil kunne anvendes af transportører og speditører til løsning af en række opgaver udover opkrævning af Mauten, eksempelvis logistiske opgaver. Desuden vil systemet muliggøre indsamling af køretøjsdata til statistikformål og lignende.

Loven fastlægger, at gebyret går til Forbundsrepublikken, og at pengene – efter fradrag af udgifter til det selskab, der opkræver afgiften, overvejende skal bruges til forbedring af infrastrukturen.

Loven fastlægger ikke igangsættelsestidspunktet. Systemet forventedes oprindeligt igangsat august 2003, og på trods af problemer i forbindelse med udbuddet af det tekniske system forventes det nu, at systemet igangsættes pr. 31. august 2003.

Loven er notificeret overfor Europakommissionen. En udtalelse fra Kommissionen foreligger endnu ikke, men de foreløbige vurderinger i Kommissionen tyder på, at loven ikke strider imod EU-retten. Ni måneder før

igangsættelse af afgiftssystemet skal Tyskland meddele Kommissionen, som deponent for samarbejdsaftalen om eurovignetten, at man ikke længere vil opkræve vignetten. Det er sket med brev af 28. november 2002 fra det tyske transportministerium til Kommissionen og eurovignettesamarbejdspartnerne. Ifølge EU's direktiv om brugerafgifter for tunge lastbiler må der nemlig ikke opkræves både faste afgifter og kilometerbaserede afgifter for samme vejstrækning (undtagen tunneler, broer og lignende).

## 2.1 EU lovgivningen

EU lovgivningen på området består først og fremmest af Rådets og Europaparlamentets vejafgiftsdirektiv 1999/62/EC. Direktivet vedrører godskøretøjer på mindst 12 tons og omfatter kun motorveje og under visse forudsætninger parallelle landeveje. Direktivet danner baggrund for eurovignetteordningen, men giver også mulighed for at opkræve afstandsafhængige afgifter. Sidstnævnte skal være baserede på omkostningerne til at bygge, vedligeholde og udvikle infrastrukturen og skal fordeles på lastbiler efter deres andel af omkostningerne.

Tyskland agter at anvende proventet fra kilometerafgiften til finansiering af ny infrastruktur i det såkaldte Anti-Stau program. Dette program vil hovedsageligt gå til udvidelse af tyske motorveje og udbygning af kapaciteten for bane og søveje. Direktivets Artikel 9, stk. 2 åbner op for på denne måde at anvende en ikke-defineret procentdel af proventet til at sikre en balanceret udvikling af transportnetværket.

De seneste meldinger fra Tyskland vedrørende en evt. kompensation for den tyske kilometerafgift tyder på, at regeringen arbejder med en løsning, der går ud på, at vognmænd med biler indregistreret i Tyskland vil kunne få nedsat vægtafgiften samt få del i en række tilskudsordninger. Det endelige indhold i ordningen er dog endnu ikke kendt.

## 3 Teknisk udformning af det tyske system

Selskabet Toll Collect som ejes af DaimlerChrysler og Deutsche Telekom samt det franske Cofiroute er efter udbud valgt til at udvikle og drive det tekniske system. Toll Collect er indgået i et public/private partnership med den tyske stat og har fået en kontrakt, som løber i 12 år. Selskabet skal udvikle og implementere det tekniske system, levere en On Board Unit (OBU) til lastbilerne, opkræve infrastrukturafgiften og sikre kontrol af, at afgiften betales. Toll Collect er ansvarlig for, at systemet kan fungere pr. 31. august 2003.

Toll Collect modtager hvert år maksimalt 600 mio. € fra den tyske stat for at drive systemet. Beløbet er afhængigt af performance, hvilket var specificeret præcist i udbudsmaterialet. Toll Collect hæfter dog ikke for det samlede provenu, hvis eksempelvis systemet ikke er oppe pr. 31. august 2003. Den tyske stat vil i så fald lide det største økonomiske tab svarende til det tabte provenu minus betalingen til Toll Collect. Efter de 12 år skal systemet og installationer overdrages til staten. Staten kan derefter vælge at foretage et nyt udbud. Investeringerne til udvikling af systemet er anslået til omkring 1,2 mia. €.

Det forventes, at der årligt vil blive opkrævet 3,4 mia. € i infrastrukturafgift. Toll Collect opkræver beløbet, og afleverer det til myndighederne. Selskabet er ikke ansvarligt for beløbets størrelse eller afgiftens konsekvenser for trafikniveauet. Toll Collect vil således de første 12 år modtage ca. 17 pct. af indtægterne for at udvikle, installere og drive opkrævningssystemet.

Opkrævningssystemet vil operere uden betalingsstationer, som f.eks. det der er på de franske motorveje. Dette skal sikre, at trafikstrømmene ikke hindres af selve opkrævningen. Betalingen kan ske på to principielt forskellige måder: Automatisk via OBU'en eller manuelt ved at hver enkelt tur med lastbilen registreres og betales. Den manuelle betaling er tilvejebragt for at sikre, at der ikke sker diskrimination mod lejlighedsvis brugere.

Ved det automatiske system vil lastbilens OBU registrere bilens position ved hjælp af signaler fra GPS (satellit baseret Global Positioning System). Chaufføren skal på OBU'en for den enkelte tur registrere antallet af aksler, og om vægten er over 12 t. OBU'en beregner derefter den afgift, der skal betales, og trækker beløbet automatisk. Det forventes, at omkring 80 pct. af lastbilerne i Tyskland vil anvende en OBU.



OBU'en stilles gratis til rådighed, men tilhører staten. Der skal betales 500 € for modtagelse af en OBU, men disse penge kan bruges til at dække vejafgiften. Vognmanden skal selv betale for installationen, som forventes at tage i gennemsnit 2-4 timer. Det er planlagt, at der vil blive oprettet 1.000 steder i Tyskland og 200 steder uden for Tyskland, som vil blive autoriseret til at installere enheden. Det vurderes, at det er hensigtsmæssigt for alle lastbiler, der kører mere end 5.000 km på de tyske motorveje at installere en OBU.

Enheden er opbygget så den teknisk er konvertibel med andre systemer, idet OBU'en kan registrere GPS, mikrobølger og infrarøde stråler. Den schweiziske OBU opererer på de samme tre tekniske niveauer, mens den østrigske OBU kun opererer med mikrobølger og infrarøde stråler. Dermed kan den tyske OBU teknisk set anvendes i disse lande, mens det teknisk set synes mere vanskeligt at gøre den østrigske OBU kompatibel med de mere avancerede systemer.

Spørgsmålet om den faktiske anvendelse i andre betalingssystemer afhænger af, om Toll Collect indgår aftaler med de relevante selskaber i de øvrige lande, herunder om systemer til at overføre betaling til de relevante myndigheder. Det er der ikke taget skridt til på nuværende tidspunkt, og indtil da må danske vognmænd indstille sig på at operere med forskellige betalingssystemer på turen gennem Europa. Den tyske regering har dog indledt drøftelser med den østrigske regering om indgåelse af en sådan aftale.

### 3.1 Kontrol

De tyske myndigheder har tillagt et højt sikkerhedsniveau for betaling og retssikkerhed stor vægt i udbudsprocessen. Det valgte fire-strengede system vurderes af Toll Collect til at have et meget højt sikkerhedsniveau. Foruden registrering af lastbilens position via GPS vil der blive oprettet ca. 3.000 automatiske kontrolsteder med videoovervågning. Disse vil bestå af portaler over vejen, som kan registrere, om der er en aktiv OBU – eller alternativt er registreret en manuel indbetaling samt køretøjets størrelse og antal aksler.

Derudover vil der blive indført en mobil kontrol. Den vil blive udført ved hjælp af 275 biler betalt af Toll Collect. Personalet vil få politimyndighed. Endelig vil der være kontrol via tyske transportvirksomheders regnskaber for at se, om virksomhederne har betalt en afgift, der har et rimeligt niveau i forhold til virksomhedens omsætning.

### 3.2 Omkostninger ved systemet

600 mio. € eller ca. 17 pct. af det samlede årlige provenu fra kilometerafgiften synes umiddelbart som en meget høj omkostning pr. opkrævet

skattekrone. Hvis man skal forstå den valgte tyske løsning, må man derfor se det i et industripolitisk perspektiv. En meget stor del af de årlige udgifter går ifølge Toll Collect til afskrivninger på investeringer i udvikling og implementering af teknologien. Den tyske trafikminister vurderer, at denne investering i det første satellitbaserede system til opkrævning af kørselsafgifter vil give tysk industri en konkurrencefordel på et voksende marked. Dertil kommer muligheden for at udbyde andre serviceydelser over den nyudviklede teknologiske platform.

En anden del af forklaringen på det tyske omkostningsniveau skal findes i det faktum, at risikoen er delt i et public/private partnership. Som det også fremgik af interessetilkendegivelsesrunden vedr. en Femern Bælt forbindelse, må man regne med en ikke ubetydelig ekstra omkostning til at dække den private partners risiko for finansielle tab.

Sammenlignet med det schweiziske system, hvor der på alle veje opkræves en kilometerafgift, som er differentieret efter køretøjets totalvægt, er det tyske system tilsyneladende dyrere. Det schweiziske system giver også mulighed for betaling enten via en OBU eller manuelt. Før iværksættelsen af det schweiziske system forventedes, at driftsomkostningerne til systemet kun ville udgøre 4-6 pct. af proventet. Til sammenligning kan også nævnes, at ca. 10 pct. af proventet bliver anvendt til drift af bompenge systemet i Oslo.

### 3.3 Interoperabilitet

Teknikken til betalingsopkrævning vil i det tyske system være baseret på en standard kaldet GNSS/CN. Dermed adskiller det tyske system sig fra de fleste øvrige betalingsystemer i Europa, der er baseret på forskellige udgaver af den såkaldte DSRC standard. Da den tyske standard yderligere ikke er en åben standard, der frit kan benyttes af andre udbydere end Toll Collect, giver det anledning til visse bekymringer vedr. etableringen af et muligt monopol på afgiftsopkrævning og afledte tjenesteydelser i dele af Europa.

Kommissionen har tilkendegivet, at man vil undersøge denne problemstilling. Endvidere forventes det, at Kommissionen i det forventede forslag til direktiv om interoperabilitet for elektronisk afgiftsopkrævning, vil søge langsigtede løsninger på problemet.

## 4 Konsekvenser for dansk erhvervsliv

Overordnet set må det konstateres, at den tyske kilometerafgift ikke vil få større betydning for dansk erhvervslivs samlede omkostninger.

De samlede meromkostninger for de vognmænd, der servicerer danske virksomheder forventes at ville andrage op til maksimalt 850 mio. kr./år. Beløbet inkluderer udgifter til betaling af den tyske kilometerafgift samt alle direkte og indirekte udgifter ved installation af OBU'en. Dertil kommer omkostninger til administration af betalinger og kontraktforhold i forbindelse med afgiften, som dog ikke vurderes at være væsentlige i forhold til ovennævnte beløb. Eventuelle gevinster i form af formindsket trængsel og hurtigere transporttider gennem Tyskland er ikke forsøgt inddraget i beregningen. De direkte og indirekte udgifter i forbindelse med installation af OBU'en kan skønsmæssigt opgøres til mellem 17 og 18 mio. kr., beregnet ud fra en bestand på 8.000 køretøjer. I dette beløb er indregnet det tab, der er forbundet med, at bilen er uproduktiv i tilknytning til installationen af OBU'en, samt et beløb til afinstallation af OBU'en, når bilen ophører med international kørsel.

Af de 850 mio. kr. vil danske vognmænd på grund af deres relativt store andel af den internationale godstransport til og fra Danmark få meromkostninger på op til 500 mio. kr./år ved en Mautbetaling på 0,15 € pr. km, og ca. 400 mio. kr. ved en Mautbetaling på de nu vedtagne 0,12 € pr. km for internationale vogntog. Hovedparten af disse omkostninger forventes viderefaktureret til transportkøberne, mens en mindre del vil kunne neutraliseres ved forbedringer i vognmandserhvervets effektivitet. Set i forhold til værdien af den samlede danske import og eksport, der i 2001 androg ca. 795 mia. kr., er der tale om en beskedne omkostningsforøgelse.

For en typisk transport, der går igennem Tyskland vil omkostningsforøgelsen blive på ca. 5 pct. For de forskellige varegrupper vil dette slå meget uens igennem. Et kilo leverpostej fragtet til Verona vil for eksempel få en omkostningsforøgelse i første led på ca. 5 øre. En potteplante fragtet til samme destination vil blive ca. 10 øre dyrere i første led. Der er således ikke tale om markante omkostningsstigninger for de enkelte varer, men det kan omvendt ikke udelukkes, at sådanne marginale omkostningsændringer kan have betydning for varer med gode substitutionsmuligheder eller for lavværdivarer i hård konkurrence.

Den tyske kilometerafgift kommer til at indtage en tredjeplads på listen over omkostninger i tilknytning til international kørsel i Tyskland. De vigtigste poster vil fortsat være chaufførlønnen og brændstofomkostning-

gen. Vognmandserhvervet har tidligere oplevet omkostningsstigninger, der svarer til eller ligger over den tyske kilometerafgifts størrelse, primært i forbindelse med stigninger i omkostningerne på diesel. Større ændringer i olieprisen medfører som hovedregel en ændring i transportprisen. Eksempelvis har brancheorganisationen ITD indbygget muligheden for at forhandle dette i sin standardkontrakt, ligesom en række speditører ofte annoncerer med et olietillæg eksempelvis på deres hjemmeside.

## 4.1 International konkurrence

Danmark bliver, som det fremgår af tabel 1, relativt mere påvirket af de kommende afgifter end Tysklands øvrige nabolande. Tabellen viser den danske turandel på ture i Tyskland samt ture, der berører Tyskland. Selvom tallene, der er baseret på kørebøgerne, skal tages med et vist forbehold, indikerer det den tyske kilometerafgifts berøringsflade i relation til det danske vognmandserhverv.

*Tabel 1 Fordelingen af ture for de enkelte lande udført i forbindelse med international godstransport til forskellige områder i Europa, eksklusiv cabotage og 3. landes kørsel.*

Land	Procentfordeling					Antal ture (1.000)
	Nord for D	Syd for D	Øst for D	Vest for D	D	
Danmark	29 pct.	7 pct.	1 pct.	15 pct.	48 pct.	1.046
Sverige	76 pct.	2 pct.	1 pct.	8 pct.	13 pct.	426
Tyskland	5 pct.	29 pct.	6 pct.	60 pct.	0 pct.	7.678
Holland	2 pct.	3 pct.	1 pct.	48 pct.	45 pct.	6.551
Belgien	0 pct.	3 pct.	0 pct.	73 pct.	24 pct.	2.741
Luxembourg	0 pct.	4 pct.	0 pct.	60 pct.	36 pct.	395
Spanien	0 pct.	8 pct.	1 pct.	79 pct.	12 pct.	2.543

Kilde: Danmarks Statistik

Danmarks geografiske placering samt erhvervslivets stærke internationale orientering betyder, at en stor del af den samlede godstransport går til/fra eller gennem Tyskland. I runde tal kan det opgøres, at knap halvdelen af de samlede internationale ture udført med danske biler går til eller fra Tyskland. Hertil skal så lægges de øvrige ture som transiterer Tyskland på vej til andre destinationer i Europa. Samlet bliver der tale om, at omkring to tredjedele af de internationale ture på danske biler vil blive berørt af den tyske kilometerafgift.

Til sammenligning kan anføres, at der alene opgjort på de direkte ture til og fra Tyskland med hollandske biler er tale om ca. 45 pct., mens der eksempelvis for svenske biler er tale om lidt over 13 pct. For spanske biler ligger den direkte andel på knap 12 pct. Selv for Luxembourg ligger den direkte andel lavere end for Danmark. Danske vognmænd har således i

en europæisk sammenhæng den relativ største andel af den samlede internationale kørsel på tyske veje.

Det kan dog ikke på den baggrund konstateres, at dansk erhvervsliv generelt vil blive dårligere stillet i den internationale konkurrence. Der vil være en tendens til, at Danmark vil være lidt dårligere stillet på markeder Vest og Syd for Tyskland, mens man relativt set vil få en mindre fordel på de Nordiske og Østeuropæiske markeder. Vægtmæssigt er den danske eksport koncentreret omkring de nordiske lande (35 pct.) og Tyskland (36 pct.), mens eksporten til Vest- og Sydeuropa vægtmæssigt kun udgør henholdsvis 11 og 7 pct. af den danske eksport til Europa. De anførte procenter er fastlagt eksklusiv vægten af olie, gas og kul. Derimod udgør værdien af eksporten til de to sidstnævnte områder henholdsvis 17 pct. og 16 pct. af den danske eksport til Europa. Der er derfor i langt højere grad tale om højværdiprodukter, som generelt set ikke bør være så følsomme overfor ændringer i transportpriserne.

## 4.2 Forskelle i omkostninger

Som tabel 2 nedenfor viser, er der et vist spænd ved opgørelsen af de kilometerbaserede omkostninger ved vognmandskørsel i de enkelte lande. Forskellen i omkostningerne er en god indikator på, hvorfor svenske vognmænd klarer sig relativt dårligt i konkurrencen på de sydlige relationer og ligeledes, hvorfor der fra flere sider er en vis bekymring for konkurrencen fra de østeuropæiske og spanske vognmænd, specielt på de traditionelle hellast transporter fra A til B.

*Tabel 2 Sammenligning af omkostning pr. km i Tyskland (€).*

Land	Danmark	Tyskland	Sverige	Holland	Polen
<b>Samlede omkostninger pr. km i €</b>	<b>0,98</b>	<b>0,99</b>	<b>1,14</b>	<b>0,93</b>	<b>0,66</b>
Den tyske kilometerafgifts (0,15 €) andel af de nuværende transportomkostninger	15 pct.	15 pct.	13 pct.	16 pct.	23 pct.

For danske vognmænd er en omkostningsstigning på 15 pct. kun relevant for den del af transporterne, der udelukkende går på tyske motorveje. I gennemsnit for alle internationale transporter er omkostningsstigningen for danske vognmænd ca. 5 pct.

Relativt set viser tabel 2 klart, at vognmænd med lave (løn)omkostninger vil blive hårdest ramt af den tyske kilometerafgift. For Polen vil den tyske kilometerafgifts andel af omkostningerne ved kørsel på det tyske motorvejsnet eksempelvis udgøre hele 23 pct. af de samlede omkostninger. Kilometerafgifter som den tyske er således med til at skabe mere lige konkurrenceforhold mellem lande med høje og lave (løn)omkostninger.

### 4.3 Konsekvenser for logistik og specielle transportere

Hellaster og dellaster vil blive påvirket forskelligt af den tyske kilometerafgift. For hellaster med et af- og pålæsningssted og lille tomkørsel er det forholdsvis simpelt at opgøre og identificere en betaler af den tyske kilometerafgift. For dellaster er problemet større, idet den sidste vare på bilen i teorien vil kunne komme til at skulle stå for en relativt stor del af afgiftsbetalingen. Problemet er tidligere blevet løst ved at anvende en såkaldt mark-up faktor for tomkørsel.

Det er derfor meget sandsynligt, at der specielt for disse transportere vil kunne ske ændringer i logistikken i Tyskland, således at der i langt højere grad end i dag benyttes et "hub and spoke" system, hvor de store biler kører mellem terminalerne, og der efterfølgende benyttes biler med en totalvægt på mindre end 12 tons til slutdistributionen. Dette vil kunne betyde bortfald af kørsel for udenlandske biler, og en vækst i kørslen for tyske distributionsbiler.

De realistiske muligheder for at undgå brug af det tyske motorvejsnet anses for at være meget begrænsede. I enkelte tilfælde vil det være muligt at benytte det underliggende vejnet, og i situationer hvor Tyskland er transitland, kan ruter vest og øst for Tyskland vælges. I praksis anses det dog kun for at være muligt i få tilfælde, og vil især kunne gavne hollandske og belgiske transportører vest for Tyskland, og eksempelvis polske øst for. Erfaringerne fra Frankrig og Italien indikerer da også, at selv om der specielt i Frankrig findes et godt underliggende vejnet som supplement til betalingsmotorvejene, anvendes de sidstnævnte i høj grad af transportørerne. I de gennemførte korridoranalyser er forskellige ruter beskrevet og analyseret og de tilhørende transportomkostninger er vurderet. Det er ikke muligt at opstille overordnede kriterier for, hvornår en given transport vil vælge et alternativt ruteforløb, idet dette vil være bestemt af de konkrete karakteristika for den enkelte transport.

### 4.4 Større samarbejde i dansk godstransport

Der er for øjeblikket en tendens til en større grad af samarbejde om logistikløsninger på det danske godstransportmarked. Den tyske kilometerafgift vil kunne medvirke til at styrke denne proces, og dermed på sigt udvikle det danske transporterhverv i en retning væk fra de meget traditionelle A til B transportere henimod ydelser, hvor bl.a. logistik og værdiskabelse spiller en større rolle. Og der er næppe tvivl om, at virksomheder, der satser på disse områder, rammes mindre hårdt af tiltag, der primært er rettet mod transportydelsen.

Det er også forventeligt, at store transportvirksomheder lettere vil kunne håndtere såvel de administrative, de likviditetsmæssige som de transportmæssige aspekter af den tyske kilometerafgift, herunder yderligere

optimering af konsolideringen. Desuden er det vurderingen, at speditører uden eget materiel lettere vil kunne agere i forhold til den tyske kilometerafgift, idet de vil kunne afvise transportopgaver uden nødvendigvis at komme i klemme på samme måde som transportørerne. Det skal dog i denne sammenhæng erindres, at mange vognmandsvirksomheder i Danmark samtidig agerer som speditører, hvilket naturligvis medfører en række bindinger.

## 4.5 Større omkostningseffektivitet og miljøgevinst i vognmandserhvervet

Erfaringerne fra introduktionen af den schweiziske kilometerafgift viser, at der er sket en betydelig effektivisering af transporterne, hvad angår kapacitetsudnyttelse og et forstærket skift mod mere miljøvenlige lastbiler. Den tyske kilometerafgift kan give incitamenter til effektivisering i det danske vognmandserhverv. En sådan udvikling ville medvirke til at reducere omkostningerne for det samlede erhvervsliv.

En oplagt mulighed er en fortsat forbedring af kapacitetsudnyttelsen på bilerne, dels gennem reduktion af tomturene, dels gennem en mere optimal konsolidering på ture med læs. Den officielle kørebogsstatistik viser, at bilerne på ture med læs kun udnyttes lidt over 60 pct., når der ses på godsets vægt. Tages der hensyn til volumengods vil kapacitetsudnyttelsen reelt være bedre end dette tal viser, men der er stadig et stykke op til fuld kapacitetsudnyttelse. Markante fremtidige forbedringer af kapacitetsudnyttelsen vil forudsætte et nært samarbejde mellem de parter, som bestiller, tilrettelægger og udfører transporterne, idet forbedringsmulighederne først og fremmest er knyttet til de organisatoriske sider af transportkæden mere end til de tekniske.

Skulle effekterne af den tyske kilometerafgift elimineres på en tysklands-tur, hvor al kørsel foregår i Tyskland, skal kapacitetsudnyttelsen forbedres med ca. 15 pct., svarende til ca. 10 pct.-point. Er der tale om en tur, hvor kun halvdelen af kørslen foregår i Tyskland, vil en forbedring på ca. 8 pct. – svarende til ca. 4 pct.-point – kunne eliminere de forøgede omkostninger.

Tal fra Holland og Tyskland indhentet i forbindelse med Trafikministeriets rapport fra 2000 om "Lastbilerhvervets internationale konkurrenceevne" indikerede ikke, at kapacitetsudnyttelsen i disse lande var bedre end tilfældet er i Danmark. Der er altså ikke mere at hente for danske vognmænd end for de andre nævnte.

En anden oplagt mulighed er at skifte fra lastbiler, der opfylder Euro-norm 2 eller 3 til lastbiler, der opfylder Euronorm 4. Disse mere miljøvenlige lastbiler begunstiges i det tyske system med en lavere kilometerafgift.

Over en periode på fire til fem år kan det give en vognmand en besparelse på 80-100.0000 kroner på kilometerafgiften (ved 0,15 € pr. km). Euronorm 4 træder først i kraft for alle nye tunge lastbiler fra 2006, men ifølge de tyske myndigheder vil det være muligt allerede i dag at få en Euronorm 4 lastbil godkendt, hvis emissionsværdierne i direktiv 1999/96/EC er overholdt. Bilerne er dog endnu ikke på markedet, og der er usikkerhed med hensyn til deres anskaffelsespris, samt hvilket energiforbrug de vil have.

## 4.6 Internationalisering

Den tyske kilometerafgift forventes ikke i sig selv at få producerende virksomheder til at flytte ud af landet, men kan afhængig af leverings- og afsætningsforhold være et medvirkende element hertil, herunder til en revurdering af lagerstruktur m.m.

Blandt transportvirksomhederne skønnes den tyske kilometerafgift heller ikke i sig selv at medføre etablering i andre lande, men kan accelerere en igangværende proces med etablering af afdelinger i Østeuropa. Polen og andre landes indtræden i EU fra 2004 skønnes dog at være af langt større betydning for skridt af denne karakter.

## 4.7 Udvalgte brancher og produkter

Forskellige brancher og produkter vil blive påvirket af den tyske kilometerafgift i forskellig grad. Højværdiproduktet med et lille volumen eller vægt pr. enhed berøres kun i meget begrænset omfang (designermøbler, dyr elektronik mv.), mens et produkt med stor volumen/vægt parret med en relativ lille værdi (visse råvarer, fødevarer og halvfabrikata) vil kunne mærke øgningen.

I den danske udenrigshandelsstatistik er det muligt at få et forhold mellem værdi og vægt opdelt på NSTR varegrupper, og derigennem få et indtryk af transportmiddelfordelingen udtrykt ud fra varens værdi-vægt forhold. I nedenstående tabel fremgår værdi-vægt-forholdet for Danmarks samlede udenrigshandel 2000 opdelt på NSTR varegrupper.



Tabel 3 Danmarks udenrigshandel 2000.

Varegruppebetegnelse	Vareværdi (kr./ton)	Vægtfordeling
Sand, grus, ler, slagger; Salt, svovlkis og andre naturlige jernsulfider, svovl; Andre sten- og jordarter og mineraler; Gips	230	8 pct.
Stenkul; Brunkul og tørv; Koks	270	8 pct.
Jernmalme; Skrot og støv fra højovne	850	1 pct.
Naturlige gødningsstoffer; Bearbejdede gødningsstoffer	1.050	2 pct.
Korn	1.190	3 pct.
Cement, kalk; Andre byggematerialer, bearbejdede	1.310	4 pct.
Cellulose og affald deraf	1.350	1 pct.
Kulkemiske produktet	1.430	0 pct.
Råolie	1.660	19 pct.
Afledte energiprodukter; Energetiske carbonhydrider, luftfornige, flydende eller komprimerede; Andre afledte produkter	1.890	13 pct.
Træ og kork	2.830	2 pct.
Olieholdige frø og frugter, fedtstoffer	3.370	1 pct.
Kartofler; Andre friske eller frosne grønsager og friske frugter	5.080	1 pct.
Ikke-jernholdige mineraler og affald derfra	5.510	0 pct.
Glas, glasvarer, keramiske produkter	6.760	1 pct.
Ubearbejdet støbejern og stål, jernlegeringer	6.810	4 pct.
Sukker; Drikkevarer; Nydelsesmidler og kolonialvarer	10.290	11 pct.
Tekstilvarer og affald; Andre råmaterialer af animalsk eller vegetabilsk oprindelse i. a. t.	12.730	1 pct.
Særligt fragtgods (inkl. Stykgods)	13.540	5 pct.
Levende dyr; Sukkerroer	14.900	0 pct.
Kemiske basisprodukter; Oxid og hydroxid af aluminium; Andre kemiske produkter	19.490	5 pct.
Metalvarer	24.440	1 pct.
Læder, tekstiler, beklædning; Diverse bearbejdede varer	27.060	6 pct.
Køretøjer og transportmidler; Traktorer, landbrugsmaskiner og -materiel; Andre maskiner, motorer og dele dertil	80.720	3 pct.

Som tabel 3 illustrerer, er der stor forskel på værdien af de enkelte varegrupper. Massegodsvarer ligger i den lave ende af prisskalaen, mens bearbejdede varer ligger i den høje ende. Andelen af massegodsvarer transporteret på lastbil er begrænset, mens andelen af de bearbejdede varer med en høj værdi transporteret med lastbil er høj.

Ind imellem disse "yderpunkter" findes en mængde varegrupper, hvor det valgte transportmiddel ikke er entydigt, og hvor der er potentiale for overflytning af gods fra lastbil til andre transportmidler. Umiddelbart vurderes det, at der primært findes et overflytningspotentiale fra vej til anden transportmiddel indenfor følgende meget overordnede varegrupper: Lettere massegodsvarer, holdbare fødevarer samt kemiske produkter

og metalvarer med lav værdi. Derudover kan findes enkelte forarbejdede varer med forholdsvis lav værdi, der kan have overflytningspotentialer.

De produkter for hvilke den tyske kilometerafgift kan tænkes at betyde en svækkelse af afsætningsmulighederne på en række udenlandske markeder er typisk produkter, hvor transporten udgør en relativ stor del af de samlede omkostninger, dvs. råvarer og mindre forarbejdede produkter.

Af tabel 3 fremgår, at handel med råvarer og mindre forarbejdede produkter udgør lidt under halvdelen af værdien af den danske udenrigshandel, hvis man ser bort fra handel med olie og andre energiprodukter.

Den tyske vejafgift indebærer en vis omkostningsforøgelse for dansk erhvervsliv, som derfor vil se sin konkurrenceevne svækket. Omkostningsforøgelsen vil sandsynligvis kun i begrænset omfang kunne imødegås gennem omlægning af transportmønstre og effektiviseringer.

Når omkostningsforøgelsen for en af de mest udsatte varer, som i eksemplet nedenfor, imidlertid ikke er større end angivet, synes der dog overordnet ikke grund til at være stærkt bekymret for dansk erhvervslivs evne til at tilpasse sig den nye situation.

### Eksempel: Potteplanter

Et specielt segment inden for produktion og den dertil hørende transport omfatter en række grøntprodukter, herunder potteplanter. Hovedproducentmarkedet herfor er placeret på Fyn, og blandt de store formidlere kan peges på GASA og Bøgh Madsen, begge beliggende i Odense. Begge virksomheder benytter sig af transport udført af en række vognmandsvirksomheder, der i større eller mindre grad har specialiseret sig i transport af potteplanter. Desuden er systemerne hos vognmændene i en vis udstrækning bygget op omkring en geografisk specialisering med hensyn til kørsel til Norden eller Syden. Det betyder, at den tyske kilometerafgifts betydning for vognmændene på disse markeder er ganske forskellig.

Kravene til transporterne har givet sig udslag i en teknisk specialisering af køretøjerne, idet der er tale om brug af temperaturregulerede enheder (ca. 16 grader), idet potteplanterne kræver dette klima for at kunne overleve. Samtidig er også denne branche i høj grad præget af kundeønskerne om minimering af lagre, og dermed hyppige og hurtige leverancer. Samtidig udmærker planterne sig ved at være relativt transporttunge (vægt/værdiforholdet), hvilket naturligvis også har indflydelse på de fremtidige afsætningsmuligheder i en situation, hvor prisen på transport forventelig vil stige.

Specielt eksportandelen på planterne er stor, idet eksempelvis GASA afsætter ca. 80 pct. på eksportmarkedet. Heraf går ca. 25 pct. til Norden, mens resten går sydover. Blandt de store markeder er Tyskland, Frankrig, Østrig og Schweiz. Også UK udgør et stort marked.

De store krav til hurtig levering (eksempelvis ca. 24 timer eller mindre til Schweiz eller UK) medfører, at det såvel blandt distributører som transportører anses for relativt urealistisk at anvende andet end bil til transporterne på langt de fleste destinationer. Dog anses det i visse sammenhænge som værende realistisk at anvende tog på de fjernere distancer, eksempelvis Italien, såfremt rejsetid og kvalitet kan sikres. Derimod anses transport på skib som værende fuldstændig urealistisk pga. rejsetiden og de logistiske problemer.

Selvom den tyske kilometerafgift i sig selv kun vil have en beskedent betydning for prisen på blomsterne, i størrelsesordenen 10 øre pr. styk, er vurderingen hos producenterne og distributørerne knyttet til det forhold, at der er tale om et ganske konkurrenceudsat produkt (ikke mindst på de centraleuropæiske markeder, hvor hollænderne har en stærk position med lignende produkter). Her anses en hollandsk konkurrents kortere afgiftsbelagte transportafstand at kunne have betydning.

Som et positivt aspekt anses det blandt distributørerne ikke for fuldstændigt urealistisk at forskyde en del af afsætningen til Norden, idet der i dag er stærk konkurrence her fra hollandsk side. Og hollænderne vil i modsætning til danskerne blive afgiftsbelastede på disse destinationer, hvilket kan øge den danske konkurrenceevne.

## 5 Modal split og rutevalg

Med udgangspunkt i en godstransportmodel for Nordeuropa er der gennemført beregninger af, hvorledes den tyske afgift kan forventes at påvirke transportmiddelvalg og rutevalg for lastbiltrafikken ved ordningens ikrafttræden.

I de gennemførte beregninger er det forudsat, at den tyske kilometerafgift er på 0,15 € pr. køretøjskm. Afgiften gælder kun for køretøjer med totalvægt over 12 tons, men det antages, at alle internationale transporter udføres med biler, der opfylder denne betingelse. Beregningerne er udført på godsmængder mellem Skandinavien og Kontinentet. Godsmængderne refererer til 1999.

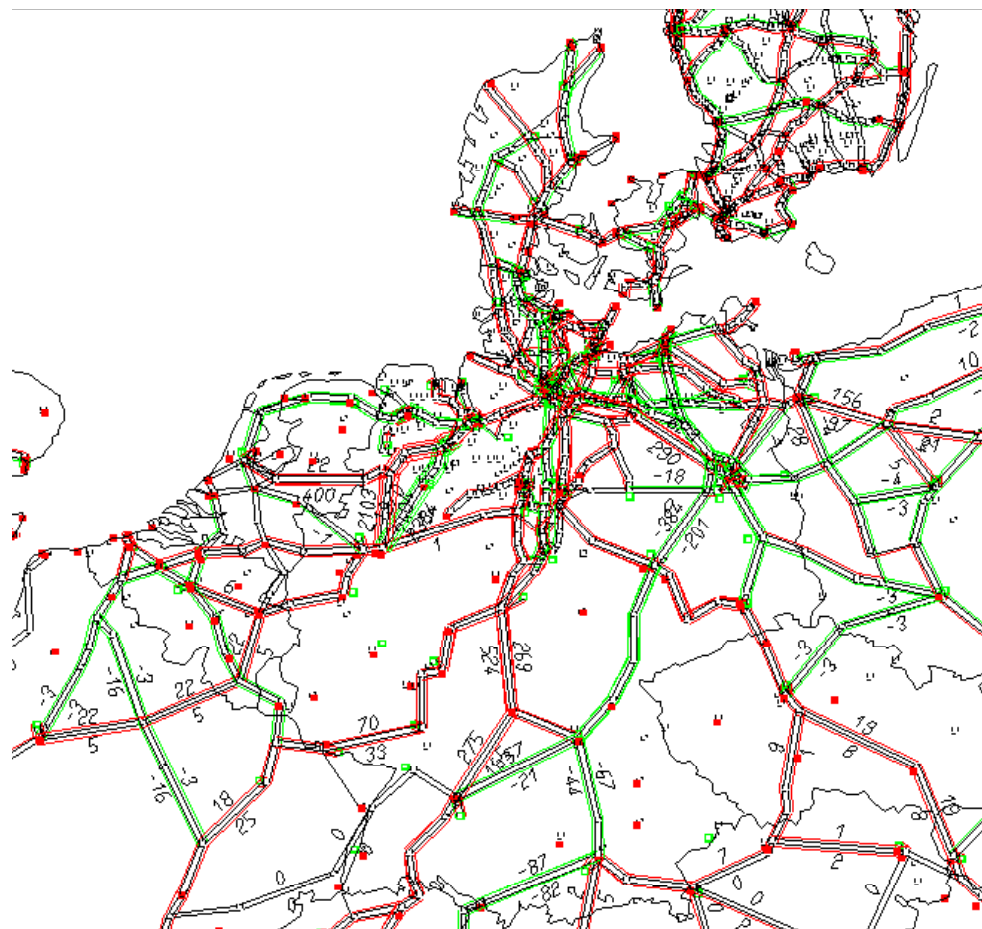
### 5.1 Ændret fordeling mellem transportformerne

Resultatet af simuleringerne indikerer, at den tyske afgift har såvel en modal split effekt som en rutevalgseffekt. Resultaterne viser, at der kan forventes ændringer i det internationale transportarbejde, der udføres med de forskellige transportmidler i Danmark og i Tyskland. Som følge af den tyske afgift vil det internationale transportarbejde i tonkm udført med lastbil i Danmark blive reduceret med ca. 1 pct. I Tyskland vil reduktionen være på 3 pct.

Jernbanetransport i tonkm vil øges betydeligt, med 12 pct. i Danmark og 6 pct. i Tyskland. Den høje vækst i Danmark skyldes for det første, at en del af transittrafikken med lastbil gennem Danmark, der i vid udstrækning benytter den direkte rute fra Helsingør til Rødby, vil blive omlagt til jernbanetransport via Storebælt. Den rute er ca. 100 km længere end lastbilruten, og dermed vil der med samme godsmængde opstå et større transportarbejde. For det andet viser beregningerne, at noget af den direkte lastbiltrafik mellem Sverige og Tyskland vil skifte transportmiddel til tog, og dermed også til en rute, der passerer gennem Danmark. Det vil medføre et mertransportarbejde for bane gennem Danmark.

Der vil også ske en forøgelse af godstransportarbejdet med nærsøfart. Relativt er der tale om en marginal forøgelse af nærsøfartens godstransportarbejde.

Figur 1 Effekt på belastningen på det tyske vejnet af en lastbilafgift. Figuren viser forskelle i belastning med og uden afgift



Note: Rød angiver at strækningsbelastningen bliver forøget efter den tyske kilometerafgift, grøn angiver at strækningsbelastningen falder efter den tyske kilometerafgift. Tallene angiver forskelle i lastbiler pr. døgn.

Modellen giver til resultat, at der overflyttes en vis beskeden mængde af trafikken til ruter parallelt med motorvejene. I nogle få relationer er overflytningen mere markant. Således peger modellen på et ændret rutevalg fra korridoren Rostock-Berlin og Lübeck-Hamburg-Hannover til korridoren Lübeck-Lüneburg-Hannover, dvs. fra motorveje til mindre veje. Dette berører ca. 6-700 lastbiler i døgnet. Igen er en vigtig årsag, at parallelle veje bliver interessante. I de fleste tilfælde er der imidlertid tale om små overflytninger, der dog kan anvendes som begrundelse for at udvide betalingsvejnettet.

## 5.2 Analyser af specifikke korridorer

For at kunne give et mere konkret billede af mulighederne for overflytning af internationalt gods mellem transportformerne er der indsamlet informationer om transportomkostninger for forskellige transportmidler i fire overordnede korridorer. De analyserede korridorer er Oslo-Duisburg, Göteborg-Milano, København-Budapest og Århus-Manchester. Derudover

analyseres delkorridorerne København-Duisburg og København-Milano. I hver korridor er der udvalgt minimum to transportkæder.

Korridorerne er valgt under hensynstagen til forskellige kriterier som eksempelvis; Tyskland og Danmark skal indgå, transittrafik skal belyses, korridorerne skal være af varierende længde, intermodale transportløsninger skal indgå mv. Nogle af de analyserede korridorer er forholdsvis lange, men de er alle karakteriseret ved ganske store produktions- og afsætningsområder undervejs i korridoren. Den forventede trafik i de enkelte korridorer er dermed ikke nødvendigvis fastlagt af trafikken mellem korridorens endepunkter, men er i langt højere grad bestemt af de områder, korridorerne betjener undervejs.

I nedenstående tabel er transportpriserne angivet. For vejløsningerne er angivet transportpriser med og uden den tyske afgift. Den tyske afgift berører omkostningsmæssigt ikke de intermodale løsninger. Det skal bemærkes, at nedenstående transportpriser er estimeret på baggrund af listepriiser, og det kan naturligvis ikke udelukkes, at man i praksis kan forhandle sig til lavere priser som følge af stor volumen, specielle varestrømme, konkurrenceforhold, etc.

Tabel 4 Transportpriser i € for hver korridor

Omkostninger angivet i Euro	Korridor							
	Oslo-Duisburg	København-Duisburg	Gøteborg-Milano	København-Milano	København-Budapest		Århus-Manchester	
					via Østrig	via Slovakiet	via Rotterdam	via Esbjerg
<b>Pris vejløsning</b>								
Ekskl. tysk afgift	2014,1	1197,5	2954,7	2519,0	2594,8	2023,8	2258,6	1777,9
Inkl. tysk afgift	2101,3	1284,7	3125,3	2689,5	2772,7	2105,5	2314,2	1777,9
Absolut prisstigning	87,2	87,2	170,5	170,5	177,9	81,7	55,6	0,0
I procent	4,3%	7,3%	5,8%	6,8%	6,9%	4,0%	2,5%	0,0%
<b>Pris intermodal løsning</b>	1398,6	916,9	1786,5	1654,4	1694,0		1322,7	
<b>Forskel i pris</b>								
Absolut , ekskl. afgift	615,5	280,6	1168,2	864,5	900,8	329,8	935,9	455,2
I procent	44%	31%	65%	52%	53%	19%	71%	34%
Absolut , inkl. afgift	702,7	367,8	1338,7	1035,1	1078,7	411,5	991,5	455,2
I procent	50%	40%	75%	63%	64%	24%	75%	34%
<b>Andel kørt på afgiftspligtig tysk motorvej</b>	38%	67%	51%	59%	57%	34%	22%	0%
<b>Transportlængde, km</b>								
Vejløsning	1356	773	2002	1718	1870	1418	1511	1208
Intermodal løsning	1689	966	2236	1872	2248	2248	1668	1668
<b>Varighed (ca.), dage</b>								
Vejløsning	2	1	3	2½	2½-3		2	
Intermodal løsning	3	3	4	4	5		5	

Indførelsen af den tyske infrastrukturafgift medfører en prisstigning i vejløsningerne på 2,5 pct. til 7,3 pct. I udgangspunktet er vejløsningerne i alle korridorer, som ventet, markant dyrere end den tilsvarende intermodale løsning. Prisniveauet ligger mellem 19 pct. og 71 pct. over transportprisen for den intermodale løsning, når den tyske afgift ikke er medregnet. Indførelsen af den tyske infrastrukturafgift gør ikke prisspændet mellem vejløsningen og den intermodale løsning mindre, og vejløsningen bliver herefter mellem 24 pct. og 75 pct. dyrere.

Prisforskellen mellem vej- og intermodale transportløsninger, som den fremgår af tabel 4, er i forholdsvis god overensstemmelse med varigheden af transporterne, idet de vejledende transporttider for de intermodale løsninger er 1-3 dage langsommere end de tilsvarende vejløsninger. Især når "langsom" skibscontainertransport inkluderes i den intermodale transportkæde (Århus-Manchester) er forskellen markant. Relativt findes den største forskel i transporttiden dog i den korteste korridor fra København til Duisburg, hvilket er i god overensstemmelse med hypotesen om, at intermodale transporter først er konkurrencedygtige over længere transportafstande.

Samlet set vurderes den forholdsvis lille stigning i transportpriserne på vej dermed kun at få beskedent indflydelse på transportmiddelvalget. Konkret vurderes det umiddelbart, at der kun findes et overflytningspotentiale fra vej til andet transportmiddel inden for følgende meget overordnede og aggregerede varegrupper: Lettere bulkvarer, holdbare fødevarer samt kemiske produkter og metalvarer med lav værdi. Derudover kan findes enkelte forarbejdede varer med forholdsvis lav værdi, der kan have overflytningspotentiale.

## 6 Sammenfatning

Tyskland indfører pr. 31. august 2003 kørselsafgifter for tunge køretøjer over 12 ton på de tyske motorveje. Tyskland har netop vedtaget afgiften og en kompensationsordning på ca. 600 mio. €. Afgiften bliver i starten 0,12 € pr. km for internationale eksportlastbiler, i stedet for de 0,15 €, der var annonceret oprindeligt. Dette skal ses som en kompensation til transporterhvervet på ca. 600 mio. €. Kompensationen forventes senere ændret efter politiske forhandlinger i Tyskland og godkendelse i Europa kommissionen, så afgiften øges til 0,15 € pr. km, idet kompensationen vil ske ved kombination af et eller flere af følgende elementer: Refusion af tysk dieselafgift, sænkning af vægtafgiften for tyske lastbiler og et innovationsprogram med tilskud til indkøb af Euronorm 4 eller 5 lastbiler.

Danmark er et af de lande, der har den største eksportandel gående til eller gennem Tyskland. Regeringen finder det derfor vigtigt, at det belyses, hvilke konsekvenser en afgift på de tyske motorveje har for det danske eksporterhverv og de danske eksportvognmænd.

Denne afrapportering udgør de første konklusioner fra udvalgets arbejde. Der er i denne første fase set på konsekvenserne af de tyske afgifter i en situation, hvor de øvrige europæiske lande fortsætter med de gældende afgiftssystemer – herunder det eksisterende eurovignet-samarbejde.

Det vurderes generelt, at omkostningsstigningen – set i relation til andre omkostningselementer i internationale transporter, som eksempelvis lønomkostninger – er begrænset. Afgiften på 0,15 € pr. km vil betyde en gennemsnitlig forøgelse af transportomkostningerne på vejgods, der berører Tyskland, på 5 pct.

Der vil dog være forskel på, hvordan forskellige brancher rammes af afgiften. Eksport til det øvrige Skandinavien fra Danmark vil således få en konkurrencemæssig fordel af den tyske afgift, mens tunge, lavværdi varer til Tyskland eller længere sydpå relativt set må ventes at blive belastet hårdere.

Det forventes samlet set ud fra en gennemsnitlig afgift på 0,15 € pr. km, at afgiften vil koste det danske eksporterhverv ca. 850 mio. kr. årligt og vognmandserhvervet ca. 500 mio. kr. årligt. I starten vil afgiften ved et niveau på 0,12 € pr. km for internationale lastbiler koste det danske eksporterhverv ca. 700 mio. kr. årligt, og vognmandserhvervet ca. 400 mio. kr. årligt.

Det vil i visse tilfælde være muligt at reducere afgiftsbetalingen ved eksempelvis at skifte til en mere miljøvenlig emissionsklasse. Således vur-



deres det, at en vognmand ved at skifte fra en Euronorm 2 eller 3 til en norm svarende til Euronorm 4 kan spare 80-100.000 kr. på afgiften i løbet af 4-5 år. Euronorm 4 lastbilerne forventes at blive markedsført ultimo 2005.

Et andet alternativ er en egentlig effektivisering af vejgodstransporten, så den enkelte bil udnyttes bedre, eksempelvis gennem eksport af flere producenters varer på samme lastbil eller øget samarbejde vognmændene imellem.

Det vurderes, at afgiften vil betyde en betydelig forøgelse af jernbanetransporten i Danmark på omkring 12 pct. svarende til en mindre reduktion af trafikarbejdet på vejene på ca. 1 pct. Den øgede jernbanetrafik skyldes først og fremmest svenske eksportørers øgede brug af jernbane gennem Danmark.

Udvalget vedrørende kørselsadfærd er aktuelt ved at analysere forskellige scenarier for afgiftssystemerne i Danmark og Europa. Konklusionerne af disse analyser foreligger i anden halvdel af 2003.

# Bilag 1 Kommissorium for udvalg vedr. kørselsadfærd på godsområdet, mv.

## Baggrund

Tyskland har meddelt, at landet udtræder af Eurovignet-ordningen i 2003 for at indføre en national kilometerafgift på tunge køretøjer. Delvist foranlediget af dette har Kommissionen i sin hvidbog om fællesskabets transportpolitik annonceret, at man i 2002 vil fremsætte et forslag til rammedirektiv<sup>1</sup> om infrastrukturafgifter for alle transportformer. Direktivforslaget forventes at indeholde kilometerbaserede afgiftsværdier baseret på de enkelte transportformers samfundsøkonomiske omkostninger under forskellige forhold.

Begge tiltag må forventes at have konsekvenser for det danske vognmandserhverv og den danske eksportsektor. Der er derfor et behov for at søge afklaret, hvori disse konsekvenser består. En sådan viden er afgørende for at kunne levere et kvalificeret beslutningsgrundlag både i forbindelse med det danske EU-formandskab og i forbindelse med den videre dialog med Kommissionen og relevante medlemsstater om sagen.

I forlængelse af dette arbejde vurderes det at være nyttigt at udarbejde et forbedret modelgrundlag, som kan belyse, hvordan bilpark og transportadfærd kan påvirkes via afgiftsinstrumentet. Formålet er at styrke det generelle vidensgrundlag, hvorpå analyser af forskellige trafikpolitiske tiltag baseres. Dette skal ses i lyset af en målsætning om, at afgiftsstrukturen på transportområdet (person og godstransport) på længere sigt tilpasses så den bedst muligt fremmer energieffektiv transport og tilskynder til god fremkommelighed.

## Udvalgets opgaver

Med henblik på at styrke den danske position i relation til de videre forhandlinger i EU-regi omkring afgiftsreguleringen af tunge køretøjer og styrke det generelle vidensniveau om konsekvenser af afgiftsændringer

---

<sup>1</sup> Et rammedirektiv er ikke bindende for medlemslandene.

på trafikområdet, skal udvalget, under iagttagelse af regeringens skattestop:

Belyse og analysere konsekvenser for dansk eksport og det danske gods-transporterhverv af den tyske vejafgift og Kommissionens forslag til afgiftsregulering.

Belyse og analysere konsekvenserne for konkurrenceforholdet mellem transportformerne af de nævnte tiltag.

Udvikle et modelværktøj på godsområdet.

## Organisering af arbejdet

Der nedsættes et udvalg under ledelse af Trafikministeriet med deltagelse af Økonomi- og Erhvervsministeriet, Miljøministeriet, Finansministeriet og Skatteministeriet. Relevante interessenter, herunder Danmarks Transportforskning og som repræsentanter for transporterhvervet Railion Danmark samt Dansk Transport og Logistik, vil blive inddraget efter behov.

Arbejdet opdeles i to delvist sideløbende faser:

*Fase 1* dækker punkt 1 og 2 i ovenstående. Arbejdet fokuserer på konsekvenserne af Tysklands udtræden af eurovignetten i en situation, hvor Danmark fortsætter i ordningen foreløbigt. Ligeledes vurderes alternativer til dette scenario, særligt i lyset af konsekvenserne af en fælles EU-ramme for infrastrukturafgifter.

Arbejdet i fase 1 iværksættes i foråret 2002 og afsluttes ultimo 2002 med fremlæggelse af vidensgrundlag for formulering af dansk holdning vedrørende infrastrukturafgifter på godsområdet og vurderinger af det videre behov for modeludvikling. Samtidig vurderes, hvorledes man i 2. fase kan evaluere de i fase 1 forventede konsekvenser, når den nye ordning i Tyskland er trådt i kraft.

I *Fase 2* fokuseres på modeludvikling, som formuleret i punkt 3 i ovenstående. Arbejdet vil også kunne understøtte fase 1 og igangsættes derfor i foråret 2002 og afsluttes i foråret 2003.

## Finansiering

Arbejdet finansieres af de på finansloven afsatte midler til kørselsafgifter (kontornr. 28.11.01.66).