



**SKATTEMINISTERIET**

J.nr. 2006-518-0171

Dato:

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 284-286 af 4. april  
2006.

(Alm. del).

Kristian Jensen

/John Fuhrmann

**Spørgsmål 284:**

I besvarelsen af spørgsmål nr. 202 (alm.del) af 8. februar 2006 er det oplyst, at EU-forslaget om afgifter på tunge køretøjer snarest kan vedtages endeligt. Det ønskes oplyst, om forslaget er endeligt vedtaget.

**Svar til spørgsmål 284:**

Forslaget om ændring af det oprindelige direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (1999/627EF) blev vedtaget af Rådet (transport) 27. marts 2006 med kvalificeret flertal. Dermed godkendte Rådet Europa-Parlamentets ændringer, og ændringsforslaget er således endeligt vedtaget.

### **Spørgsmål 285:**

Der ønskes en uddybende redegørelse for indholdet i EU-forslaget om afgifter på tunge køretøjer.

### **Svar til spørgsmål 285:**

Direktivet – inklusive de vedtagne ændringer - er fortsat et rammedirektiv, der fastsætter regler for indførelsen af kørselsbaserede vejafgifter, hvis medlemsstaterne vælger at benytte denne afgiftsform i fremtiden. Dermed bevares grundlæggende set landenes suverænitet til inden for nogle rammer selv at bestemme, om eller i hvilket omfang de vil beskatte tunge køretøjers brug af vejnettene.

Da der er tale om et rammedirektiv, sikres det samtidig, at landene til gengæld ikke ubegrænset kan pålægge køretøjerne afgifter. Der er således indført begrænsninger på, hvor høje vejafgifter må være, og måden at pålægge dem er også fastsat til at være den samme i alle medlemsstaterne.

Med hensyn til afgiftsgrundlaget for brug af afgifter, der er strækningsbaserede, giver ændringsdirektivet mulighed for at lade afgifterne dække infrastrukturomkostningerne inklusive historiske anlægsomkostninger 30 år tilbage i tiden. Dvs. at statens opkrævede provenu skal svare til de omkostninger, staten har afholdt ved konstruktion af det aktuelle vejstykke, hvor det er muligt at medregne omkostninger afholdt inden for de sidste 30 år.

Med hensyn til metoden for afgiftsberegningen er der opstillet en række grundprincipper, der nærmere specificerer de historiske omkostninger, vedligeholdelses- og reparationsomkostninger mv.

Med hensyn til muligheden for brug af afgifter, der er tidsbaserede, er de maksimale niveauer for satserne hævet 10-50 pct. i forhold til tidligere.

Desuden er det nu muligt at medtage vejstrækninger i det transeuropæiske vejnet, men med muligheden for at udvide til at medtage alle veje.

Samtidig er køretøjer fra 3,5 tons totalvægt og opefter omfattede, men ændringsdirektivet giver mulighed for at landene fremover kan bibeholde den eksisterende grænse på 12 tons totalvægt. Det kræver, at medlemslandet vurderer, at en nedsættelse af vægtgrænsen enten vil medføre væsentlige, negative effekter på trafikflow, miljø, støjniveau, trængsel eller sundhed eller vil medføre omkostninger på mere end 30 pct. af det genererede merprovenu.

Ændringsdirektivet tillader også medtagelse af eksterne omkostninger i grundlaget for afgifterne. Det er derfor muligt at forhøje satserne på særligt miljøfølsomme vejstrækninger eller på strækninger med særlig tæt trængsel.

Generelt vil de opkrævede vejafgifter ikke være øremærket til særlig brug med undtagelse af de forhøjede satser i særligt miljøfølsomme bjergområder, hvor provenuet skal anvendes til forbedring af infrastrukturen.

**Spørgsmål 286:**

I besvarelsen af spørgsmål nr. 202 (alm.del) af 8. februar 2006 er det oplyst, at vægtgrænsen for afgiftspligtige køretøjer sænkes fra 12 tons til 3,5 tons fra 2012 og at grænsen på 12 tons kan bevares, hvis nedsættelsen er forbundet med væsentlige gener for trafikstrømmen, miljø, støjniveau, trængsel eller sundhed og/eller forbundet med væsentlige administrative omkostninger, samt at Danmark vil bruge dette grundlag til at bevare vægtgrænsen på 12 tons.

På baggrund heraf ønskes det oplyst, hvilke af de anførte begrundelser Danmark vil påberåbe sig for at bevare vægtgrænsen på 12 tons.

**Svar til spørgsmål 286:**

Der er ikke udarbejdet analyser af størrelsen af de negative effekter eller af de administrative omkostninger ved nedsættelse af den eksisterende vægtgrænse på 12 tons totalvægt.

Det vurderes, at det vil være forbundet med relativt store administrative omkostninger at udvide grundlaget til også at omfatte lastbiler ned til 3,5 tons totalvægt. Dette skyldes, at der er forholdsvis få køretøjer i kategorierne mellem 3,5 og 12 tons totalvægt.

Det er samtidig fortsat vurderingen, at de nævnte undtagelser dækker så bredt, at 12 tonsgrænsen i praksis stadig kan opretholdes i Danmark.