



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2010-518-0148

Dato: 7. december 2010

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 150 af 12. november 2010. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

(Alm. del).

Troels Lund Poulsen

/Klaus Østergaard Jensen

## Spørgsmål:

Ministeren bedes kommentere artiklen ”Drop danske kørselsafgifter” i DTL-magasinet, november 2010.

## Svar:

Med ”Aftale om en grøn transportpolitik” fra januar 2009, blev der truffet beslutning om omfattende investeringer i vej- og jernbaneinfrastrukturen, og der blev sat fokus på at styrke samspillet mellem transportformerne i godstransporten. I den forbindelse har Regeringen besluttet at indføre grønne kørselsafgifter for lastbiler i Danmark hurtigst muligt. Denne beslutning understøtter den igangværende omlægning af rammebetingelserne i godstransport-erhvervet.

Det, jeg særligt hæfter mig ved i artiklen i DTL-magasinet, er:

- For det første DTLs udgangspunkt om, at regningen skal være så lille som muligt for transportbranchen.
- For det andet, forslaget om at opjustere den nyværende vejbenyttelsesafgift (Eurovignetten) og de nuværende diesel- og benzinafgifter,
- For det tredje henvisningen til det Hollandske program, der nu er nedlagt,
- Og endeligt det samlede provenu på 1,4 milliarder kr.

I forhold til det første punkt, er det for så vidt naturligt, at branchen har et ønske om, at holde den samlede regning for transportbranchen så lille som muligt. Regeringens fokus er imidlertid mere nuanceret – nemlig at skabe bedre sammenhæng mellem på den ene side transportformernes miljøbelastning og slid på infrastrukturen og på den anden side den afgift, der skal betales. Det opnår vi ikke blot ved at forhøje brændstofafgifterne.

Regeringens seneste grænsehandelsrapport viser, at det vil påvirke det danske salg af brændstoffer negativt, hvis afgifterne på brændstof sættes op. Det vil give anledning til, at flere lastbiler fylder tankene, inden de krydser grænsen til Danmark. Det kan betyde, at særligt de udenlandske lastbiler vil lægge brændstofafgiften i udlandet, men fortsat vil slide på de danske veje, udlede CO<sub>2</sub>, partikler mv.

Dertil kommer, at en forhøjelse af brændstofafgifter ikke kun vil have en effekt for lastbiler men – som artiklen også viser – især vil ramme personbilerne.

For så vidt angår forslaget om Eurovignetten forholder det sig således, at Eurovignetten er en vejbenyttelsesafgift i samarbejde med fire andre lande, og Danmark derfor ikke ensidigt kan forhøje taksterne udenom de andre lande. Endvidere lægger EU-regler et loft over, hvor højt satserne kan sættes.

Det er rigtigt, at det Hollandske program er blevet skrinlagt. Det Hollandske program var en frontløber på det tekniske område og derfor interessant set fra dansk side, men ikke afgørende for de danske planer om at indføre en kørselsafgift for lastbiler. Regeringen har valgt at basere det danske system for lastbiler på kendt og afprøvet teknologi. Vi skal ikke

være tekniske frontløbere. Der findes andre europæiske kørselsafgiftssystemer, der allerede fungerer og er i drift, som kan være inspiration for det danske system.

I forhold til DTLs anslåede provenu på 1,4 milliarder kr., er det rigtigt, at der er væsentlige udgifter forbundet med at implementere og drive et kørselsafgiftssystem. Det viser erfaringerne fra andre lande, der har valgt at indføre kilometerbaserede kørselsafgifter for lastbiler også. Det er imidlertid væsentligt at holde sig for øje, at et kørselsafgiftssystem er et skatteinstrument, der peger fremad mod nye måder at opkræve afgifter på.