



SKATTEMINISTERIET

J.nr.: 2011-518-0185

Dato: 27.06.2011

Til

Folketinget - Trafikudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 1490 af 3. juni 2011.

(TRU Alm. del)

Peter Christensen

/Klaus Østergård Jensen

## Spørgsmål:

Ministeren bedes tilsende udvalget sit talepapir fra besvarelsen af TRU alm. del – samrådssp. AN om kørselsafgift for lastbiler.

## Svar:

Kørselsafgifter for lastbiler indføres for at sikre, at lastbilerne i højere grad end i dag skal betale for det vejslid og den miljø-virkning af omgivelserne, de giver anledning til. Vi vil også gennem takststrukturen give incitament til en grøn omlægning af lastbilflåden. Kørselsafgiften for lastbiler skal sikre et årligt provenubidrag til *Forårspakke 2.0* på 0,6 mia. kr. samt 1 mia. kr. i årene frem til 2020 til Infrastruktur-fonden.

Vi har også besluttet, at den danske model for kørselsafgifter for lastbiler skal base-res på erfaringer fra eksisterende systemer, der i dag er i drift. Herved reducerer vi risikoen i et stort projekt og vil hurtigere kunne hente provenuet. Dette indebærer i praksis, at ordningen for at være baseret på afprøvet teknologi maksimalt kan ud-strækkes til statsvejnettet, dvs. ca. 3.800 km.

Kilometersatsen ventes at udgøre ca. 1 kr. pr. kilometer.

S-SF forslaget om at hente et yderligere afgiftsprovenu på 1,5 mia. kr. fra grønne kørselsafgifter på lastbiler vil indebære en fordobling af afgiftssatsen til 2 kr. pr. km. i forhold til regeringens beslutning.

Dette er problematisk af flere årsager:

For det *første* vil en afgiftssats på 2 kr. ligge over de omkostninger, der er forbundet med lastbilernes vejslid; og også ud over de omkostninger, som er forbundet med lastbilernes støj og luftforurening. Dermed går S & SF langt videre end hvad rege-ringen har til hensigt.

For det *andet* lægges S og SF's øgede afgift på et i forvejen effektivt erhverv. Derfor vil afgiftsforhøjelsen alt overvejende betyde højere priser for forbrugerne, men det betyder også stigende omkostninger til transport for de eksportorienterede erhverv, hvis konkurrenceevne og succes Danmark skal leve af frem til og efter 2020.

For det *tredje* fastlægger et EU-direktiv, at provenuet fra vejstrækninger, der indgår i det såkaldte transeuropæiske vejnet, ikke må overstige omkostningerne ved at an-lægge og vedligeholde vejene. Regeringens sats på 1 kr. vil overholde EU-reglerne. S og SF's sats på 2 kr. kan komme i konflikt med direktivet. For at undgå det, må S og SF inkludere en betydelig større del af vejnettet, således at løsningen dækker fle-re kørte kilometre til den tilladte sats for at indbringe det forudsatte provenu. Der findes endnu ikke en teknisk løsning, der kan omfatte så stort og tæt et vejnet.

S og SF's forslag kræver med andre ord, at en helt ny teknisk løsning udvikles, som ikke er set noget sted i verden, hvis det ekstra provenu skal hentes. En sådan løsning vil formentligt have en længere tidshorisont og administrative omkostninger i en helt

anden størrelsesorden end regeringens forslag - omkostninger som enten må lægges oveni afgiften eller som reducerer provenuet mærkbart.

Jeg kan derfor konkludere, at der i regeringens plan er fuld sikkerhed for lastbilernes bidrag til Forårspakke 2.0 og Transportaftalen fra 2009. Det gør sig derimod ikke gældende for S og SF's forslag.

Tak.