



Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 295 af 22. februar 2013. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Torsten Schack Pedersen (V).

(Alm. del).

Holger K. Nielsen

/Jesper Skovhus Poulsen

Spørgsmål: Vil ministeren i forlængelse af samrådet om kørselsafgifter afholdt torsdag den 21. februar 2013 oversende de analyser af flere forskellige modeller for kørselsafgiften, som, regeringen har foretaget i løbet af 2012, og som er omtalt i pressemeddelelsen af 20. februar 2013 ”Regeringen indfører ikke kørselsafgifter for lastbiler”? Analyserne bedes dateret.

Svar: Med henblik på, at implementere en model for kørselsafgifter for lastbiler har regeringen undersøgt forskellige scenarier for omfanget og karakteren af det vejnet, der skulle afgiftsbelægges. I undersøgelserne indgik tre hovedscenarier:

*Motorveje + parallelveje (2.500 km):*Udgangspunktet er motorvejsnettet. Herudover er der medtaget en række vejstrækninger, som i dag fungerer som parallelruter til motorvejsnettet. Det skønnes, at ca. 55 pct. af den samlede lastbiltrafik på 12 tons og derover finder sted på dette vejnet. Ved at lade disse parallelruter indgå i det afgiftsbelagte vejnet elimineres den største del af den såkaldte sivetrafik, det vil sige lastbiltrafik, som skifter rute for at undgå at betale kørselsafgift.

*Statsvejnettet (3.800 km):*Udgangspunktet er statsvejnettet, der består af de vigtigste høj-klassede vejforbindelser med stor fremkommelighed og høj trafiksikkerhed, dvs. motor- og motortrafikveje samt de større landeveje. Op mod 65 pct. af den samlede lastbiltrafik på 12 tons og derover finder sted på statsvejnettet. I dette scenarium er ikke medtaget parallelle kommuneveje, hvorfor en vis mængde sivetrafik må forventes til disse veje.

*Statsvejnettet + parallelveje (6.200 km):*Udgangspunktet er statsvejnettet. Herudover er medtaget de mest oplagte kommunale parallelveje. Det skønnes, at ca. 75 pct. af den samlede trafik med lastbiler på 12 tons og derover afvikles på dette vejnet. Ved at lade disse kommunale veje indgå i det afgiftsbelagte vejnet elimineres en del af den potentielle sivetrafik. Der forventes dog at være nogen tilbageværende sivetrafik, hvor der mere lokalt er attraktive rutevalg uden for det afgiftsbelagte vejnet.

Omfanget af det afgiftsbelagte trafikarbejde med lastbiler i 2015 samt trafikale effekter og effekter på klima og miljø i de tre vejnetscenarier er anført i tabel 1. Det skal understreges, at der er usikkerhed forbundet med opgørelsen af lastbiltrafik i 2015 og de trafikale effekter. Usikkerheden knytter sig til bl.a. opgørelsen af den samlede trafik med lastbiler på 12 tons og derover, herunder specielt lastbiltrafik på kommuneveje. Endvidere kan ændringer i kørselsmønstre som følge af kørselsafgiften ikke beskrives ensartet i hele landet.

Table 1: Hovedscenarier for det afgiftsbelagte vejnet – kørselsafgift for lastbiler med en maksimal tilladt totalvægt på 12 tons og derover, helårsvirkning 2015 (årets priser)

| Afgiftsbelagt vejnet | Motorvejsnettet + parallelveje (2.500 km) | Statsvejnettet (3.800 km) | Statsvejnettet + parallelveje (6.200 km) | | | |
|--|---|---------------------------|--|-----------|-----------------|-----------|
| Lastbiltrafik før afgiftens trafikale effekter | 1,4 mia. km. | 1,6 mia. km. | 1,9 mia. km. | | | |
| Andel af lastbilernes samlede trafikarbejde | 55 pct. | 65 pct. | 75 pct. | | | |
| Afgiftens trafikale effekter | | | | | | |
| Efterspørgselseffekt: | 13 mio. km | 16 mio. km | 21 mio. km | | | |
| Overflytningseffekt: | 1 mio. km | 2 mio. km | 2 mio. km | | | |
| Sivetrafik: | 47 mio. km | 91 mio. km | 77 mio. km | | | |
| Lastbiltrafik efter afgiftens trafikale effekter | 1,3 mia. km | 1,5 mia. km. | 1,8 mia. km. | | | |
| Infrastrukturomkostning, gennemsnit | 1,71 kr. pr. km | 1,71 kr. pr. km | 1,71 kr. pr. km | | | |
| Miljøomkostning, gennemsnit | 0,10 kr. pr. km | 0,10 kr. pr. km | 0,10 kr. pr. km | | | |
| Gennemsnitstakst, infrastrukturomkostning og miljøomkostning | 1,81 kr. pr. km | 1,81 kr. pr. km | 1,81 kr. pr. km | | | |
| Eksterne omkostninger | 2,4 mia. kr. | 2,7 mia. kr. | 3,3 mia. kr. | | | |
| Klima- og miljøeffekter er opgjort som ændring i pct. af den samlede udledning fra lastbiltrafikken i 2015 | CO ₂ | -1,3 pct. | CO ₂ | -1,7 pct. | CO ₂ | -2,1 pct. |
| | SO ₂ | -1,3 pct. | SO ₂ | -1,7 pct. | SO ₂ | -2,1 pct. |
| | VOC | -2,3 pct. | VOC | -2,5 pct. | VOC | -2,8 pct. |
| | CO | -1,5 pct. | CO | -1,8 pct. | CO | -2,3 pct. |
| | PM | -6,6 pct. | PM | -6,9 pct. | PM | -7,3 pct. |
| | NO _x | -5,6 pct. | NO _x | -5,9 pct. | NO _x | -6,2 pct. |

Kilde: Vejdirektoratet, Incentive, COWI og egne beregninger.

De enkelte elementer i tabellen gennemgås, herunder:

Lastbiltrafik før afgiftens trafikale effekter: Den årlige lastbiltrafik i 2015 er opgjort på baggrund af en fremskrivning af de løbende trafiktællinger på statsvejnettet samt vurderinger af lastbiltrafikken på kommunale veje. Der foreligger ikke trafikdata, der præcist kan identificere trafik med lastbiler på 12 tons og derover, og opgørelsen er således behæftet med en vis usikkerhed. Scenarierne viser en helårsvirkning for 2015. Ved vurdering af trafikken i efterfølgende år skal der tages højde for vækst i lastbiltrafikken efter 2015.

Andel af lastbilernes samlede trafikarbejde: Her vises lastbiltrafikken på det afgiftsbelagte vejnet som procentvis andel af den samlede lastbiltrafik i Danmark

Afgiftens trafikale effekter: En kilometerbaseret kørselsafgift vil forhøje prisen for at transportere gods på det afgiftsbelagte vejnet. Det vil alt andet lige medføre en reduceret efterspørgsel efter vejgodstransport. Hovedeffekterne ventes at være:

- (1) Efterspørgselseffekt, der betyder, at en lille del af lastbiltransporten vil forsvinde, fordi forbrugerne og virksomheder vil efterspørge varer med et mindre transportind-

hold. Desuden bliver det relativt dyrere for vognmanden at køre uden gods, hvilket kan påvirke erhvervets samlede kapacitetsudnyttelse positivt. Efterspørgselseffekten er i alle tre scenarier begrænset, hvilket stemmer overens med erfaringer fra udlandet.

- (2) Overflytning, dvs. at en del af godstransporten vil anvende fx bane og søfart, fordi vejgodstransporten bliver relativt dyrere end de øvrige transportformer. De gennemførte analyser viser, at potentialet for overflytning til fx banetransport er begrænset, hvilket bl.a. hænger sammen med relativt korte fragtafstande i Danmark. Det betyder, at banetransport kun i få tilfælde vil være et oplagt alternativ til vejgodstransporten.
- (3) Sivetrafik, dvs. at en del af vejgodstransporten finder andre ”afgiftsfrie” ruter. Omfanget af sivetrafik vil afhænge dels af takstniveauet for afgiften, og dels af valget af konkrete vejstrækninger, der omfattes af afgiften. Eksempelvis vil der langs de danske motorveje være oplagte ruter, der i nogle tilfælde kan fungere som et afgiftsfrit alternativ, såfremt disse ikke medtages. Det har ud fra hensynet til trafiksikkerhed, miljø og sikring af selve afgiftsprovenuet været en central parameter at reducere sivetrafik mest muligt.

En udfordring ved vurderingen af de trafikale effekter er, at der ikke foreligger erfaringer fra andre afgifter af denne karakter, og derfor er det vanskeligt at estimere, hvordan eksempelvis vognmand og chauffør vil lade sig påvirke af en kørselsafgift.

Lastbiltrafik efterafgiftens trafikale effekter: Tallene er udtryk for den lastbiltrafik, der forbliver på det afgiftsbelagte vejnet, efter at der er taget højde for ovennævnte effekter på efterspørgsel, overflytning og sivetrafik.

Infrastrukturomkostning: Der er gennemført en opgørelse af lastbilernes infrastrukturomkostning pr. km.påmotorvejsnettet. Af hensyn til at holde kørselsafgiftsordningen simpel for brugerne har det været udgangspunktet, at taksten ikke skulle differentieres efter vejtype. Derfor er infrastrukturomkostningen for motorvejsnettet anvendt for alle afgiftsbelagte vejtyper. Opgørelsen tager hensyn til de metodemæssige bindinger, der ligger i EU's regulering af kørselsafgifter for lastbiler. Der har været en dialog med EU-Kommissionen om den anvendte metode.

Miljøomkostning: Miljøomkostningerne baserer sig på detaljerede beregninger af de samfundsøkonomiske omkostninger ved lastbilernes bidrag til luftforurening og støj på motorvejsnettet i Danmark. I beregningen af de samfundsøkonomiske omkostninger er der taget hensyn til de metodiske bindinger, der ligger i EU's regulering af kørselsafgifter for lastbiler. Direktivet indeholder således en maksimal takst for forskellige miljøklasser. Jo højere euronom, jo renere er lastbilen, og jo lavere miljøbegrundet kilometertakst skal der maksimalt betales. Den viste kilometertakster udtryk for en gennemsnitstakst pr. kørt kilometer på tværs af den samlede lastbiltrafik på motorveje i 2015. Der har ligeledes været en dialog med EU-Kommissionen om den anvendte metode.

Gennemsnitstakst, infrastrukturomkostning og miljøomkostning: Gennemsnitstaksten er udtryk for omkostningen pr. kilometer i forhold til de anslåede infrastruktur- og miljøom-

kostninger. Denne takst kan med afsæt i EU-reglerne på området siges at være fastsat ud fra ”forureneren - betaler” princippet.

I henhold til EU-reglerne er det tilladt for medlemslandene at lade kørselsafgiftens administrative omkostninger indgå som et element i infrastrukturomkostningen. Regeringen havde ikke truffet beslutning om, hvorvidt de administrative omkostninger skulle indgå i taksten, hvorfor disse omkostninger ikke er indeholdt i gennemsnitstaksten eller i det viste bruttoprovenu fra kørselsafgiften. Som det fremgår af mit svar på SAU nr. 297 skønnes de administrative omkostninger at udgøre 300–420 mio. kr. pr. år.

Eksterne omkostninger: Opgørelsen af de eksterne omkostninger er, ud fra de valgte forudsætninger om vejnet og gennemsnitstakst, et udtryk for det bruttoprovenu der skulle opkræves for at dække de eksterne omkostninger, som lastbilerne giver anledning til ved deres kørsel på det afgiftsbelagte vejnet i 2015. Opgørelsen viser alene de samlede infrastruktur- og miljøomkostninger, men er ekskl. Administrationsomkostninger, jf. ovenfor. Opgørelsen kan *ikke* betragtes som en egentlig provenuvurdering af kørselsafgiften.

Klima- og miljøeffekter (i pct. af den samlede udledning fra lastbiltrafikken): Der er gennemført helt foreløbige beregninger af klima- og miljøeffekterne i de tre vejnetscenarier. Opgørelsen er sket ud fra effekterne i 2.500 km-scenariet, hvorefter der er sket en skalering til de øvrige scenarier.

Reduktioner i lastbiltrafikkens miljøpåvirkning hidrører delvist fra en differentiering af kørselsafgiften ud fra lastbilernes miljønorm. Opgørelsen forudsætter, at taksten differentieres maksimalt inden for rammerne af EU’s regulering, dvs. 100 pct. forskel i taksten mellem reneste og mest forurenende miljøklasse. Det skal understreges, at effekten i form af reduceret luftforurening er størst de første 3-4 år efter indførelse af en kørselsafgift differentieret på baggrund af miljø. Herefter vil påvirkningen aftage i takt med, at effekten af anden EU-regulering af miljønormer for nye lastbiler slår igennem.

I forbindelse med opgørelsen af klima- og miljøeffekter skal det bemærkes, at datagrundlaget for vurdering af energiforbrug i den reneste miljønorm (Euro VI) endnu er ufuldstændigt, hvorfor en evt. klimageffekt af skift til lastbiler i Euro VI beregningsmæssigt ikke giver anledning til en klimagevinst. Den samme konservative antagelse er valgt for lastbilernes udledning af svovldioxid, der ligesom CO₂ følger lastbilens forbrug af brændstof. En mere detaljeret beregning af klima- og miljøeffekterne af en kørselsafgift kræver bl.a. mere viden om energiforbruget i gamle og nye lastbiler.