



Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 297 af 22. februar 2013. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikke medlem af udvalget (MFU) Henning Hyllested (EL).

(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 beregninger og forudsætninger, der liggertil grund for regeringens vurdering af, at de administrative omkostninger ved kørselsafgiften ikke står mål med de fordele, som afgiften medfører?

**Svar:** Skatteministeriet har ikke kunnet trække på tidligere danske erfaringer med at indføre kørselsafgifter. Blandt andet derfor er skønnet for kørselsafgiftens administrative omkostninger behæftet med usikkerhed. Skatteministeriet har imidlertid gennem dialog med relevante myndigheder i flere europæiske lande, og gennem brug af et internationalt hold af rådgivere, skabt grundlag for at foretage en konkret omkostningsberegning for driften af en dansk kørselsafgiftsordning. Ud fra den foreløbige specifikation af den samlede opgave er det beregnet, at de administrative omkostninger ville ligge i intervallet 300–420 mio. kr. pr. år.

I beregningen af de administrative omkostninger er det forudsat, at driften af kørselsafgiftsordningen varetages i et Offentlig-Privat Partnerskab (OPP), hvor staten betaler de samlede investerings- og driftsomkostninger i form af et fast årligt beløb. Der er grundlæggende tre hovedopgaver i et OPP om kørselsafgifter:

- Myndighedsopgaver som i nogle tilfælde kun kan løses af offentlige danske myndigheder.
- Opkrævningstjenesten som varetager opkrævning af afgift hos danske og udenlandske vogtmænd.
- Overholdelsestjenesten som varetager den automatiserede kontrol af, om afgiftspligten bliver overholdt

Det fremgår af tabel 1, at opkrævningstjenesten med ca. 57 pct. af de samlede administrative omkostninger ville blive det største omkostningselement. En del af opkrævningstjenestens opgaver ville fra ordningens start blive at investere i indkøb af i størrelsesorden 165.000 betalingsbokse til brug for danske og udenlandske lastbiler.

<b>Politi, SKAT, Vejdirektoratet</b>	<b>16</b>
<b>Opkrævningstjenesten</b>	<b>57</b>
Heraf:	
- Investeringsomkostninger	17
- Driftsomkostninger	40
<b>Overholdelsestjenesten</b>	<b>20</b>
Heraf:	
- Investeringsomkostninger	5
- Driftsomkostninger	15
<b>Leverandørens indtjening</b>	<b>8</b>
<b>I alt</b>	<b>100</b>

Overholdelsestjenesten ville skønsmæssigt udgøre ca. 20 pct. af de administrative omkostninger. Overholdelsestjenesten skulle blandt andet investere i opsætning af kontrolportaler på vejnettet, som ville få til formål på vegne af SKAT at foretage automatiseret kontrol med lastbilernes overholdelse af afgiftspligten. Endeligt blev det vurderet, at indtjeningen til den private leverandør i OPP'et ville udgøre ca. 8 pct. af de samlede administrative omkostninger.

Det skal bemærkes, at de såkaldte programrelaterede opgaver, som skulle udføres inden driften af kørselsafgiftsordningen fuldt ud kunne overlades til OPP'et, ligger uden for det angivne omkostningsskøn for administrative omkostninger. Det omfatter bl.a. specifikation af den tekniske løsning, EU-udbud, indgåelse af kontrakter, tilpasning af offentlige myndigheders it-systemer samt gennemførelse af test. Fra og med 3. kvartal 2012 og frem mod den forventede idriftsættelse i løbet af 2015 skønnedes de programrelaterede omkostninger at ville udgøre godt 300 mio. kr. Kun en mindre del af disse omkostninger var afholdt, da regeringen traf beslutning om ikke at indføre kørselsafgiften.