



J.nr. 13-0068872
Den 27. juni 2013

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes supplerende svar på spørgsmål S 1195 af 22. februar 2013, indleveret af Per Clausen (EL).

Holger K. Nielsen / Lene Skov Henningsen

Spørgsmål

Er ministeren enig i, at kørselsafgifter for lastbiler i Tyskland og andre europæiske lande har givet et provenu og har medført omlægninger af transporten, som har reduceret forureningen.

Svar

Spørgsmålet er besvaret den 6. marts 2013. I den forbindelse anførte jeg, at Skatteministeriet ikke er i besiddelse af dokumentation, ud fra hvilken det kan afgøres, om kørselsafgifter i andre europæiske lande isoleret set har medført reduceret forurening fra transport. Som anført i besvarelsen har jeg derfor bedt mine embedsmænd rette henvendelse til de rette myndigheder i Tyskland og andre lande, som har erfaringer med drift af kørselsafgiftsordninger for lastbiler.

Der er rettet henvendelse til de relevante myndigheder i Tyskland og Slovakiet, der begge har kilometerbaserede afgifter for lastbiler, samt til Frankrig, hvor sådanne afgifter er under indførelse. Skatteministeriet har indtil videre modtaget svar fra Tyskland og Slovakiet. Besvarelsen her er baseret på svarene fra disse to lande. Hvis der senere kommer svar fra de franske myndigheder, vender jeg tilbage med information om vurderingerne herfra.

Tyskland:

Fra de tyske myndigheder er der modtaget oplysninger om en undersøgelse af udviklingen i fordelingen af godstransporten på forskellige transportmidler i perioden fra 2000 til 2011. Undersøgelsens resultater findes i rapporten "Entwicklung des Modal Split auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt unter besonderer Berücksichtigung der Binnenschifffahrt" udgivet af Bundesamt für Güterverkehr i juni 2012. Heraf fremgår det, at godstransporten samlet set er øget i perioden fra 2000 til 2011 samt, at vejgodstransportens andel er øget i perioden fra omkring 68 til 71 pct. Jernbanetransportens andel er øget fra omkring 16 til 18 pct. Andelene for vej og bane er øget primært på bekostning af andelen for transport ad indenlandske vandveje. Andelen for denne transportform er reduceret i perioden fra 13 til 9 pct. Selv om undersøgelsen ikke specifikt vedrører vejtransport, viser den alligevel, at de tyske kilometerbaserede afgifter for lastbiler, som blev introduceret i 2005, ikke har medført en faldende tendens i godstransporten på vej. Det noteres imidlertid også, at der ikke er viden om, hvorvidt godstransporten på vej ville have været øget yderligere uden introduktion af kilometerbaserede afgifter.

Skatteministeriet har yderligere fået oplyst, at der kan noteres en effekt af kilometerafgifterne på indfasningen af mere miljøvenlige køretøjer. Siden introduktionen af kilometerafgifterne i 2005 er andelen af transport udført med miljøvenlige køretøjer steget fra 0,84 pct. (Euro V og EEV) til 82,75 pct. (Euro V, Euro VI og EEV). Der foreligger dog ikke umiddelbart oplysninger fra de tyske myndigheder om, hvor stor en del af denne stigning, der kan tilskrives indførelsen af kilometerafgiften samt differentieringen heraf på køretøjernes miljøklasser.

Slovakiet:

Fra myndighederne i Slovakiet har Skatteministeriet fået oplyst, at introduktionen af kilometerafgifter for lastbiler ikke har medført signifikante ændringer i fordelingen af godstransporten på transportformer. Som i Tyskland noteres også i Slovakiet en positiv miljøeffekt som følge af en stigning i andelen af mere miljøvenlige køretøjer. Som i det tyske tilfælde er der heller ikke her umiddelbart oplysninger om, hvor stor en del af denne udvikling, der kan tilskrives introduktionen af kilometerafgifter og differentieringen heraf på miljøklasser.