



**Skatteministeriet**

30. november 2021  
J.nr. 2021 - 8647

Til Folketinget – Transportudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 69 af 8. november 2021 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Niels Flemming Hansen (KF).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Kan ministeren bekræfte, at en diesellastbil på 8 ton totalvægt uden partikelfilter koster 3.200 kr. om året i afgift, mens en diesellastbil på 3,5 ton totalvægt med partikelfilter, som kører længere på literen, koster 14.000 kr. om året i afgift? Og i så fald hvad er ministerens holdning til, at en vognmand pålægges en større afgift ved at eje en mere miljørigtig lastbil?

## Svar

Det skal indledningsvist bemærkes, at et køretøj kun betragtes som en lastbil, såfremt totalvægten er over 3.500 kg, mens der ellers er tale om en varebil. Det lægges derfor til grund, at den af spørger omtalte diesellastbil på 3,5 ton totalvægt med partikelfilter reelt identificeres som en varebil i afgiftsmæssig sammenhæng.

For lastbiler betales der en årlig vægt- og udligningsafgift. Det fremgår af vægtafgiftsloven, at en dieseldreven lastbil med højst to aksler med en totalvægt mellem 7.001-8.000 kg betaler 2.052 kr. i vægtafgift samt 1.150 kr. i udligningsafgift, hvilket samlet giver 3.202 kr. i afgifter om året.

Varebiler, der er registreret første gang efter den 18. marts 2009, betaler ejerafgift efter brændstofforbrugsafgiftsloven. Ejerafgiften er for nye biler differentieret efter gram CO<sub>2</sub> udledt pr. kilometer. Det er muligt, at en dieselvarebil med en totalvægt på 3.500 kg samlet skal betale en årlig ejer- og udligningsafgift på 14.000 kr., hvilket dog afhænger af bilens CO<sub>2</sub>-udledning. Såfremt en dieselvarebil betaler en årlig afgift på over 14.000 kr., vil det indebære en CO<sub>2</sub>-udledning på mindst 290 gram CO<sub>2</sub> pr. km, svarende til en brændstoffeffektivitet på ca. 9-10 km/l.

Afgifterne på lastbiler er således lavere end afgifterne på varebiler, hvilket bl.a. skyldes hensynet til erhverv. Afgifter på varebiler skal dog også ses i sammenhæng med afgifterne på personbiler, da varebiler i en række tilfælde er nære substitutter. Derudover skal den lavere udligningsafgift ses i lyset af, at der for lastbiler ikke vurderes at være samme benzindrevne alternativer, som der er for varebiler.

For dieseldrevne varebiler uden godkendt partikelfilter betales der desuden et tillæg på 1.000 kr. årligt. Der er intet tillæg for partikeludslip for diesellastbiler med en totalvægt over 3.500 kg, hvorfor der ikke er nogen afgiftsmæssig forskel på lastbiler med og uden partikelfilter. Det skal bl.a. ses i lyset af, at de dansk indregistrerede lastbiler er i konkurrence med udenlandske lastbiler. Såfremt danske diesellastbiler skulle betale afgift for manglende partikelfilter, vil det forværre deres konkurrenceevne. Indførelsen af en tilsvarende afgift, der også gælder for udenlandske lastbiler i Danmark, vurderes at indebære betydelige administrative og kontrolmæssige omkostninger.

Endeligt bemærkes det, at aftalepartierne bag *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten* blev enige om, at Danmark fra 2025 træder ud af samarbejdet om eurovignetten (vejbenyttelsesafgiften) mhp. at indføre en CO<sub>2</sub>-differentieret kilometerbaseret vejafgift for lastbiler. Afgifter på lastbiler er i dag fastsat betydeligt under de samfundsøkonomiske

omkostninger, som opstår gennem lastbilernes slid på infrastrukturen, ulykker, støj, luftforurening, bidrag til trængsel og udledning af CO<sub>2</sub>. Derved vil der være væsentlige samfundsøkonomiske fordele ved at indføre en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler. Den nye afgift vil således være målrettet lastbilernes CO<sub>2</sub>-udledning, og mere miljørigtige lastbiler vil tilgodeses afgiftsmæssigt.