



Skatteministeriet

17. maj 2023
J.nr. 2022 - 13238

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 74 - Forslag til Lov om vejafgift.

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 3 af 17. april 2023. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Niels Flemming Hansen (KF).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Vil ministeren forholde sig til, at DTL – Danske Vognmænd i sit høringssvar af 7. oktober 2022 anfører, at de må stille et meget stort spørgsmål ved lovforslagets antagelse om, at vejafgiften vil reducere trafikarbejdet med lastbiler med ca. 9 pct. i 2025 og ca. 10 pct. i 2030 på baggrund af de opgjorte omkostninger og forudsatte elasticiteter. Ifølge DTL – Danske Vognmænd lyder det som meget store reduktioner i lastbilernes trafikarbejde, og der må ligge en forudsætning om en priselasticitet nær -1. Efter DTL – Danske Vognmænds viden og med henvisning til COWI (2021) vil et centralt bud på priselasticiteten på vejgodstransport være -0,22 inden for et interval fra -0,13 til -0,58? Vil ministeren desuden bekræfte, at der ikke ventes et fald i trafikken på 10 pct. men nærmere 2 pct. (inden for et interval på 1-6 pct.)? Vil ministeren i forlængelse heraf vurdere, i hvilket omfang faldet vil ske i yderområder i Danmark sammenholdt med mere centrale dele af landet, og i hvilket omfang faldet i trafikken skyldes, at erhvervsaktivitet helt forsvinder fra Danmark?

Svar

Regeringen har med regeringsgrundlaget sat de mest ambitiøse klimamål for Danmark nogensinde. Hvis Danmark skal leve op til de CO₂-reduktioner, der følger heraf, er der også behov for en grøn omstilling af den tunge vejtransport. En ny kilometerbaseret og CO₂-differentieret vejafgift for lastbiler bidrager til denne omstilling.

En kilometerbaseret vejafgift skønnes at indebære en CO₂-reduktion på ca. 0,2 mio. ton i 2025 og ca. 0,3 mio. ton i 2030. Samtidig ønsker regeringen at implementere ændringer i de nationale regler om vægt og dimensionering af lastbiler. Det indebærer effektivisering af vejgodstransporten til glæde for transporterhvervet og bidrager med CO₂-reduktioner på ca. 0,1 mio. ton årligt og mindsker samtidig de erhvervsøkonomiske omkostninger.

Skatteministeriet har udviklet en model mhp. at kunne vurdere de provenumæssige konsekvenser og effekter på CO₂-udledningen ved en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler. Vurderingen af disse effekter er baseret på det forventede trafikarbejde (det samlede antal kørte kilometer) for lastbiler, den gennemsnitlige omkostning pr. kørt kilometer samt den forventede bestand og salg af lastbiler.

En kilometerbaseret vejafgift øger omkostningen pr. kørt km med en lastbil, hvilket forventes at indebære en reduktion i trafikarbejdet. Denne effekt er modelleret på baggrund af udviklingen i det forventede trafikarbejde med lastbiler, der er opgjort på baggrund af oplysninger fra Vejdirektoratet, og den gennemsnitlige omkostning pr. kørt km, der bl.a. er baseret på de Transportøkonomiske Enhedspriser. Det skønnes således, at vejafgiften reducerer trafikarbejdet med lastbiler med ca. 10 pct. årligt på baggrund af de opgjorte omkostninger og forudsatte elasticiteter. Skønnet er dog forbundet med væsentlig usikkerhed. Reduktionen i trafikarbejdet forventes at ske på tværs af landet, og det er umiddelbart ikke muligt at opdele reduktionen på forskellige dele af Danmark. Endvidere skønnes nedgangen i trafikarbejde dels at skyldes en bedre kapacitetsudnyttelse af lastbiler, dels at der vil være kørsler, der ikke længere er rentable.

En kilometerbaseret vejafgift vil øge totalomkostningerne over en lastbils levetid, hvilket forventes at påvirke salget og sammensætningen af lastbiler, der også bliver påvirket af CO₂-differentieringen af afgiften. Denne effekt er modelleret på baggrund af en opstillet repræsentativ bilpark. Bilparken er opstillet på baggrund af den eksisterende danske bestand af lastbiler og det forventede salg af lastbiler, der til og med 2020 var omfattet CO₂-emissionsmålingerne ifølge EU-forordning 2018/956.

Med udgangspunkt i Klimastatus og -fremskrivning 2022 (KF22) skønnes det forventede salg af nulemissionslastbiler uden vejafgift at udgøre knap 2.000 stk. frem mod 2030. Det skønnes med betydelig usikkerhed, at antallet øges til knap 3.000 stk. som følge af vejafgiften, svarende til godt 10 pct. af bestanden.

En nærmere redegørelse for forudsætningerne bag den forventede CO₂-reduktion af vejafgiften fremgår af de økonomiske bemærkninger til lovforslaget om vejafgift.