



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. 69 af 2. maj 2023. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Kristian Skibby (DD).

Jepp Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Det fremgår af lovforslaget, at afgifter på lastbiltrafik i dag er fastsat betydeligt under de samfundsøkonomiske omkostninger (slid, støj, trængsel mv.). Kan ministeren redegøre for de politiske grunde og årsager til, at dette hidtil har været tilfældet (fx konkurrencekraft mv.)? Kan ministeren i forlængelse heraf redegøre for, hvorfor disse forhold ikke længere er tungtvejende hensyn?

Svar

Danmarks opkrævning af vejgifte for lastbiltransporten på 12.000 kg eller derover følger i dag af Eurovignettesamarbejdet, der har sin baggrund i direktiv (EØF) 93/89 af 25. oktober 1993, der efterfølgende blev erstattet af direktiv (EF) 1999/62 af 17. juni 1999 (Eurovignettedirektivet).

Det følger af direktivets betragtninger, at to eller flere medlemsstater bør have mulighed for at samarbejde om at indføre en fælles brugsafgiftsordning. Danmark, Tyskland, Nederlandene, Belgien og Luxembourg har benyttet sig af denne mulighed og har på denne baggrund indgået aftale af 9. februar 1994 om opkrævning af afgifter for tunge erhvervs-køretøjers benyttelse af visse veje. Aftalen blev indgået med det formål at regulere parternes opkrævning af en fælles brugsafgift på køretøjer, der benytter visse veje inden for parternes territorium, samt for at fastsætte betingelserne og proceduren for fordelingen af afgiftsindtægterne.

Aftalens indhold, heriblandt indtræden af afgiftspligt, de afgiftspligtige parter, fritagelse for afgift, og afgiftssatserne er reguleret i overensstemmelse med betingelserne i Eurovignettedirektivet. Den gældende vejbenyttelsesafgiftslov er ratificeringen af denne aftale og afspejler således aftalens indhold.

Danmarks opkrævning af vejafgifter følger dermed Eurovignettedirektivet og de ændringer og hensyn der følger af denne.

Eurovignettedirektivet er senest ændret ved direktiv 2022/362 af 24. februar 2022. Det fremgår blandt andet af ændringsdirektivet, at tunge køretøjer som følge af deres betydelige indvirkning på vejinfrastrukturen og deres bidrag til luftforurening bør være omfattet af nøjagtige afgiftssystemer. Med henblik på at fremme renere og mere effektiv transport bør periodebaserede vejafgifter gradvist udfases på det transeuropæiske hovedtransportnet under hensyntagen til de trafikale behov, da dette net indeholder de strategisk vigtigste knudepunktet og forbindelser i det transeuropæiske transportnet. Det følger også af ændringsdirektivet, at der skal ske en obligatorisk CO₂-differentiering af vejafgifter på baggrund af de såkaldte fem CO₂-emissionsklasser.

Med dette lovforslag foreslås derfor en kilometerbaseret vejafgift for lastbiltrafik, der er CO₂-differentieret efter lastbilernes udledning i overensstemmelse med de EU-retlige rammer. En kilometerbaseret vejafgift indebærer desuden incitamenter til den grønne omstilling og en mere præcis beskættning af lastbiltrafikkens andre påvirkninger af omgivelserne, herunder slid på vejnettet, ulykker, støj, luftforurening og bidrag til trængsel.