



Skatteministeriet

1. maj 2023
J.nr. 2023 - 3722

Til Folketinget – Transportudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 154 af 3. april 2023 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Niels Flemming Hansen (KF).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Kan man i stedet indføre en forhøjet dieselafgift på for eksempel 40 til 50 øre? I givet fald, kan ministeren bekræfte, at en forhøjet dieselafgift vil give en tre gange så stor klimaeffekt som den foreslåede vejafgift?

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 allerede fra 2024. Det indebærer effektivisering af vejgods-transporten til glæde for transporterhvervet og bidrager med CO₂-reduktioner på ca. 0,1 mio. ton årligt og mindsker samtidig de erhvervsøkonomiske omkostninger.

En kilometerbaseret vejafgift indebærer både incitament til den grønne omstilling og en mere præcis beskatning af lastbiltrafikkens andre påvirkninger af omgivelserne, herunder slid på vejnettet, ulykker, støj, luftforurening og bidrag til trængsel. Afgifter på lastbiltrafik er i dag fastsat betydeligt under disse omkostninger for samfundet.

En forhøjelse af afgiften på diesel indebærer en indirekte beskatning af kørsel og derved også afledte omkostninger for samfundet. En forhøjelse af afgiften på diesel vil også indebære en CO₂-reduktion fra lastbiltrafikken mv.

Det skønnes med betydelig usikkerhed, at en forhøjelse af energiafgiften på diesel til vejtransport med 40 øre pr. liter (før moms) vil reducere CO₂-udledningerne i 2030 med 0,4 mio. ton. Imidlertid vil størstedelen af reduktionerne vedrøre et skift i grænsehandlen med diesel, hvorved der ikke må forventes samme påvirkning af kørslen i Danmark som ved en kilometerbaseret vejafgift.

Som følge af effekterne ved et skift i grænsehandlen med diesel, skønnes det, at en forhøjelse af afgiften på diesel med fx 40 øre pr. liter (før moms) vil indebære et mindreprovenu. Det er således umiddelbart ikke muligt at opnå samme provenu og CO₂-reduktioner ved en forhøjelse af afgiften på diesel, som ved en kilometerbaseret vejafgift. En forhøjelse af afgiften på diesel fremfor indførelsen af en kilometerbaseret vejafgift vil således medføre, at der mangler finansiering til *Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten (december 2020)* og til de offentlige merudgifter som følge af initiativerne om effektivisering af vejgodstransporten fra 2025 og frem, som aftalt med *Aftale om Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler (marts 2023)*.