


Skatteministeriet

20. april 2023
J.nr. 2022 - 13238

Kontor:
Miljø, Energi og Motor [MEM]

Initialer:
CKH

Samrådsspørgsmål A (L 74)

- Tale til besvarelse af spørgsmål A (L 74) den 20. april 2023.

Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for, hvordan regeringen vil sikre, at den kommende kilometerafgift på lastbiler ikke vil flytte transporterhvervet væk fra yderområderne og ikke vil svække Danmarks internationale konkurrenceevne gennem forringede rammevilkår for erhvervet, som erhvervsministeren udtrykker er en prioritet for regeringen? Der henvises til erhvervsministerens udtalelser i artiklen »Morten Bødskov: ”Erhvervspolitik er vigtigere end nogensinde”«, Dansk Erhverv Magasinet, den 13. marts 2023. Det bemærkes, at blandt andet Dansk Erhvervs direktør Brian Mikkelsen har udtalt, at den kommende kilometerafgift kun vil gøre det dyrere og ikke grønnere for transporterhvervet, jf. artiklen »Ny vejafgift gør ikke transporten grønnere, kun dyrere« Finans, den 28. marts 2023.

Svar

Jeg vil gerne indlede med at takke for invitationen til det her samråd om en kilometerbaseret vejafgift og konsekvenserne af den.

Grøn omstilling af den tunge vejtransport

Regeringen har med regeringsgrundlaget sat de mest ambitiøse klimamål for Danmark nogensinde. Hvis Danmark skal leve op til de mål, er der også behov for en grøn omstilling af alle sektorer, herunder den tunge vejtransport.

Regeringen ønsker sammen med et flertal i Folketinget at indføre en ny kilometerbaseret og CO₂-differentieret vejafgift for lastbiler, der kan bidrage til den omstilling.

Derfor har regeringen, SF, RV, EL og Alternativet indgået *aftale om Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler* den 29. marts 2023. Med aftalen er vi blevet enige om en konkret model for en kilometerbaseret vejafgift.

Beskatning ved en kilometerbaseret vejafgift

En kilometerbaseret vejafgift indebærer både incitamentet til den grønne omstilling og en mere præcis beskatning af lastbiltrafikkens andre påvirkninger af omgivelserne.

Det gælder for eksempel slid på vejnettet, ulykker, støj, luftforurening og bidrag til trængsel. Afgifter på lastbiltrafik er i dag fastsat betydeligt under disse omkostninger for samfundet.

Med en kilometerbaseret vejafgift indfører vi en afgiftsbetaling, som i højere grad end i dag tager afsæt i et forureneren-betaler-princip. Dermed sikrer vi, at det kan betale sig at gå foran i den grønne omstilling. Samtidig vil princippet afspejle sig i en større afgiftsbetaling, jo længere der køres med en lastbil.

Konsekvenser for yderområderne

En kilometerbaseret vejafgift indebærer dog samtidig erhvervsøkonomiske konsekvenser, da den øger den samlede beskatning af lastbiltrafikken.

Vejafgiften bliver i første omgang pålagt transportvirksomhederne og øger jo dermed transportomkostningerne. Vi må dog forvente, at virksomhederne i sidste ende overvælter afgiften i forbrugerpriserne, men det forventes at udgøre en relativ begrænset stigning på den enkelte vare.

Det skal ses i lyset af, at transportomkostningerne i det hele taget udgør en relativ begrænset andel af de samlede omkostninger til produktion. Vi forventer derfor også, at vejafgiften kun får meget begrænsede konsekvenser for lokalisering af virksomheder i Danmark.

Vejafgiften vil desuden blive differentieret efter lastbilens CO₂-udledning. Nulemissionslastbiler som for eksempel el-lastbiler vil derfor betale mindst i afgift. Konkret udgør besparelsen ca. 1,1 kr. pr. km. ved at køre i en el-lastbil frem for en lastbil på diesel.

En ny vejafgift øger således erhvervets incitament til at investere i nulemissionslastbiler. Det er dog korrekt, at grønne lastbiler i dag er dyrere at indkøbe end tilsvarende konventionelle lastbiler. Men det er rimeligt at forvente, at prisforskellen løbende vil udligne sig i takt med, at

efterspørgslen og dermed produktionen af den type køretøjer vokser som følge af blandt andet EU-reguleringen.

Udover vejafgiften ønsker regeringen og aftalepartierne også at implementere ændringer i de nationale regler om henholdsvis vægt og dimensionering af lastbiler.

Det indebærer effektivisering af vejgodstransporten til glæde for transporterhvervet og bidrager med CO₂-reduktioner. Samtidig med at det mindsker de erhvervsøkonomiske omkostninger.

Regeringen ønsker at fremrykke implementeringen af ændringerne, så erhvervet kan få glæde af effektiviseringen af vejgodstransporten allerede fra 2024. Dermed får erhvervet også tid til at omstille sig.

Det er også værd at nævne, at udenlandske lastbiler på lige fod med danske lastbiler skal betale den nye vejafgift for kørsel i Danmark. Vejafgiften vil dermed ikke påvirke konkurrenceevnen negativt for danske vognmænd i forhold til udenlandske vognmænd.

Løbende status på aftalen

Det kommer til at tage noget tid at implementere vejafgiften helt, men når ordningen er rullet helt ud, er der endvidere aftalt en række løbende udvidelser af den. Det gælder både i forhold til de køretøjer, som er omfattet af ordningen, og det vejnet, som den gælder på.

Det ligger derfor også i aftalen, at aftalepartierne mødes hvert halve år i Skatteministeriet for at gøre status på implementeringen - herunder om der er behov for justeringer. Regeringen vil således sammen med de øvrige aftalepartier løbende følge udviklingen på området – ikke mindst konsekvenserne for yderområderne i Danmark.

Regeringens erhvervspolitik

Lad mig slutte af med at understrege, at regeringen – selvfølgelig - ønsker et sammenhængende Danmark, hvor der er gode vilkår for at drive virksomhed og skabe arbejdspladser i hele landet. Det har vi skrevet i regeringsgrundlaget, og det står vi ved.

Det står dog ikke i modsætningsforhold til, at der samtidig er en række vigtige hensyn, som jeg har nævnt i dag, der taler for at indføre en kilometerbaseret vejafgift.

Et driftigt erhvervsliv kan sagtens være et grønt erhvervsliv. Det skal det faktisk. Det er den opgave, vi har givet os selv.

Tak for ordet!