



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. 23 af 19. april 2023.

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 18. april 2023 fra DI Transport, DI Handel og DI Produktion vedrørende foretræde om lovforslagets negative effekt for dansk konkurrenceevne og vækst, jf. L 74 - bilag 4.

Svar

DI Transport, DI Handel og DI produktion (herefter DI) udviser bekymring over forslag til lov om vejafgift.

DI er især bekymrede over, at afgiften vil ramme geografisk skævt, og at omkostningerne ved at drive virksomhed i Nord- og Vestjylland vil stige. Det bemærkes samtidig, at vejafgiften ikke vil fungere som en klimaafgift, da den beskatter kørsel i lastbiler i stedet for CO₂-udledning.

DI bemærker, at lovforslaget ikke er teknologineutralt, og at det ikke gøres attraktivt at anvende grønne løsninger.

DI anfører endvidere, at lovforslaget gør det dyrere at køre i el-lastbil end i dag, selv om der er stor rabat på vejafgiften. Det bemærkes, at der er under 100 el-lastbiler i Danmark, fordi de koster 3 gange så meget som en tilsvarende lastbil. DI bemærker også, at der ikke er en tilstrækkelig offentlig ladeinfrastruktur.

DI bemærker, at der er offentlige tilskud til både el-lastbiler og ladeinfrastruktur i vores nabolande Tyskland og Sverige. DI nævner, at Folketinget og regeringen bliver nødt til at skabe rammebetingelser, der gør det lige så attraktivt at investere i grøn transport i Danmark som i vores nabolande.

DI foreslår, at Folketinget og regeringen udskyder vejafgiften for lastbiler, til et samlet roadpricing-system for personbiler, varebiler og lastbiler er på plads.

For at opnå 6 gange så store CO₂-reduktioner som en vejafgift, foreslår DI:

- 1) Skru helt ned for afgifterne for de grønne drivmidler, så det bliver attraktivt at køre på biodiesel og biogas i stedet for fossil diesel.
- 2) Højere dieselafgift på 40 øre/l i stedet for vejafgiften på lastbiler.
- 3) Øget vægt- og dimensioner for lastbiler og mere energieffektivitet skal fremrykkes i stedet for at vente til 2025.
- 4) Fast tilskud til køb af grønne lastbiler på el, brint eller biogas frem mod 2030.
- 5) Pulje til ladestandere hos virksomhederne.
- 6) Straksafskrivninger på 100 pct. af grønne investeringer i lastbiler, ladestandere, stikledninger og tilslutningsbidrag.

Kommentarer

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. *Med aftale om Kilometerbaseret*

vejafgift indgået den 29. marts 2023 mellem regeringen, SF, RV, EL og ALT er vi enige om en konkret model for en ny kilometerbaseret og CO₂-differentieret vejafgift for lastbiler, der bidrager til denne omstilling.

En kilometerbaseret vejafgift indebærer incitamentet 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. Dermed vil der kunne opnås en samfundsøkonomisk gevinst ved afgiften. Udenlandske lastbiler skal på lige fod med danske lastbiler betale den nye vejafgift for kørsel i Danmark, hvormed vejafgiften som udgangspunkt ikke vil påvirke konkurrenceevnen negativt for danske vognmænd.

Ad 1)

Det vurderes ikke muligt at justere afgiftsstrukturen for den kilometerbaseret vejafgift, så den tilgodeser anvendelsen af alternative drivmidler såsom biobrændstoffer. Der lægges op til en digital kontrol af ordningen, hvorfor det umiddelbart ikke vil være muligt at kontrollere, hvilket brændstof en given lastbil kører på. Det bemærkes dog, at biobrændstoffer ikke pålægges CO₂-afgift, og dermed giver afgiftssystemet en tilskyndelse til at anvende klimaneutrale brændstoffer.

Ad 2)

Der henvises til TRU alm. del – svar på spm. 154, hvor det fremgår, at 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.

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, vil der dog ikke kunne tilvejebringes samme merprovenu som forudsat.

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, som aftalt med *Aftale om Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler* (marts 2023).

Ad 3)

Regeringen har besluttet at fremrykke implementeringen af ændringerne i de nationale regler om vægt og dimensionering af lastbiler fra 2025 til 2024. Det indebærer effektivisering af vejgodstransporten til glæde for transporterhvervet og bidrager med CO₂-reduktioner fra 2024. Derudover står det klart, at en veludbygget ladeinfrastruktur er en forudsætning for, at der kan ske en grøn omstilling af vejgodstransporten. Transportministeriet vil derfor offentliggøre en strategi for udrulning af drivmiddelinfrastruktur til tung vejtransport.

Ad 4)

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.

Det følger af regeringsgrundlaget, at regeringen ønsker at fremskynde udviklingen af grøn transport i Danmark frem mod 2030, og at regeringen vil sætte yderligere handling bag fremme af nulemissionslastbiler med afsæt i puljen til drivmiddelinfrastruktur til tung vejtransport fra Infrastrukturforliget i 2021.

Ad 5 og 6)

Regeringen præsenterer snarest en strategi for udrulning af drivmiddelinfrastruktur til tung vejtransport, der blev aftalt i Infrastrukturplan 2035. Herefter vil aftalepartierne mødes og udmønte puljen på 275 mio. kr. (313 mio. kr. i 2023-pl) til drivmiddelinfrastruktur til tung vejtransport.