



Skatteministeriet

16. maj 2023
J.nr. 2022 - 13238

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 74 - Forslag til Lov om vejafgift.

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 15 af 19. april 2023. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Niels Flemming Hansen (KF).

Jeppe Bruus

/ Kathrine Waage



Spørgsmål

Kan ministeren redegøre for Danmarks minimumsforpligtelser til at indføre en kilometerbaseret vejafgift med hensyn til årstal og vejnet? Det vil sige, hvornår er Danmark ifølge EU-reglerne senest forpligtet til at have indført en kilometerbaseret vejafgift? Og på hvilket vejnet gælder der en eksplicit forpligtelse hertil, og på hvilket vejnet er der valgfrihed?

Svar

Eurovignettedirektivet, der senest er ændret ved direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar 2022, fastsætter rammerne for, hvordan vejafgifter i EU skal udformes både for tunge og lette køretøjer. Det tilkommer medlemsstaterne selv at træffe beslutning om indførelse af vejafgifter på deres område. Hvis en medlemsstat vælger at indføre og opkræve afgifter, skal dette dog ske efter de regler, der er fastsat i Eurovignettedirektivet.

Med vedtagelsen af det reviderede Eurovignettedirektiv må der kun i behørigt begrundede tilfælde, anvendes periodebaserede vejafgifter for tunge køretøjer, jf. artikel 7 stk. 10-12. Det betyder, at den gældende vejbenyttelsesafgiftslov, der er periodebaseret og gælder for tunge godskøretøjer, skal ophæves eller ændres senest i 2032. En undtagelse hertil er, hvis landene i Eurovignettesamarbejdet (Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige) kan leve op til kravene for behørigt begrundede tilfælde, hvor anvendelsen af en vejafgift vil:

- a) medføre uforholdsmæssigt store administrations-, investerings- og driftsomkostninger i forhold til det forventede provenu eller de forventede fordele, som en sådan vejafgift ville medføre, f.eks. på grund af de pågældende vejafsnits begrænsede længde eller den relativt lave befolkningstæthed eller den relativt lave trafikintensitet, eller
- b) føre til, at trafikken flytter til en anden rute med negative følger for færdselssikkerheden eller folkesundheden.

Hvis landene i Eurovignettesamarbejdet kan leve op til ovenstående krav og dermed fortsætte med en periodebaseret vejafgift, vil der dog fortsat være behov for lov- og praksisændringer for opkrævningen af vejafgifter. Det følger bl.a. af det reviderede Eurovignettedirektiv, at der skal ske en obligatorisk CO₂-differentiering af afgiften på baggrund af de såkaldte fem CO₂-emissionsklasser.

Eurovignettedirektivet har fokus på sikring af lige konkurrencevilkår i vejgodstransporterhvervet på tværs af medlemslandene og sikring af ikke-diskrimination af godskøretøjer fra udlandet. Direktivet sætter jf. artikel 7, stk. 1, forholdsvis snævre rammer for elementerne i vejafgiftsordninger, der gælder for trafikken på det vejnet, der er nærmere defineret som det Transeuropæiske vejnet (TEN-T). Det vil i praksis sige motorvejsnettet og øvrige veje, som har størst betydning for vejgodstransporten mellem EU's medlemsstater. På vejnettet uden for TEN-T er der som udgangspunkt national kompetence at bestemme elementerne i kilometerbaserede vejafgiftsordninger, jf. artikel 7, stk. 2. En vejafgiftsordning på dette vejnet må dog ikke forskelsbehandle den internationale trafik og ikke medføre konkurrenceforvridning mellem virksomheder.