



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. 5 af 17. april 2023. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Niels Flemming Hansen (KF).

Jepp Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Hvordan ser regeringen på den enkelte vognmandsvirksomheds mulighed for at opnå CO₂-emissionsklasse 5, dvs. at skifte til et nulemissionskøretøj ift. deres og deres kunders (afsenders og modtagers) geografiske beliggenhed, størrelse af lastbil/vægt af gods, tur-længder og forudsigelighed af turmønstre?

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. Regeringen ønsker at indføre en ny kilometerbaseret og CO₂-differentieret vejafgift for lastbiler, der kan bidrage til denne omstilling.

En kilometerbaseret vejafgift indebærer både incitamenter 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 kilometerbaseret vejafgift vil blive differentieret efter lastbilernes CO₂-udledning i form af deres såkaldte CO₂-emissionsklasse. Derved vil nulemissionslastbiler, såsom fx el-lastbiler, skulle 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.

Lastbiler i CO₂-emissionsklasse 5 (nulemissionslastbiler) forventes at kunne opnå en lavere omkostning til drivmidler og vejafgift end lastbiler i CO₂-emissionsklasse 1. En ny vejafgift øger således erhvervets incitament til at investere i nulemissionslastbiler. Til gengæld har lastbiler i CO₂-emissionsklasse 5 højere omkostninger til afskrivninger, fordi el-lastbiler på nuværende tidspunkt og i en overskuelig fremtid er dyrere i indkøb.

Derudover vil der for el-lastbiler være omkostninger til ladetid, der vil afhænge af udbygning af ladeinfrastrukturen og lastbilens turmønstre. Øvrige omkostninger til fx dæk og chaufføraftlønning forudsættes omtrent ens mellem forskellige typer af lastbiler.

Den enkelte vognmands mulighed for at anskaffe sig nulemissionslastbiler vil afhænge af en lang række konkrete forhold for den pågældende vognmand, hvorfor det ikke er muligt at vurdere nærmere.