

Grøn skat på vejgodstransport

Regeringen lægger op til en omlægning af beskatningen af vejgodstransport, hvor der bl.a. betales vejafgift ud fra køretøjets udledning af CO₂.

I dag betales der periodebaseret vejbenyttelsesafgift for lastbiler og vogntog (lastbil med påhængs- eller sættevogn) med en tilladt totalvægt på 12 tons og derover. Afgiften omfatter både danske og udenlandske køretøjer og indbringer et provenu på ca. 500 mio. kr. årligt. Heraf udgør indtægterne fra udenlandske køretøjer omtrent 200 mio. kr. Ordningen er et samarbejde mellem Danmark, Luxemburg, Nederlandene og Sverige og betegnes Eurovignet-ten. Betaling af Eurovignetten omfatter vejnettet i alle fire lande.

Regeringen lægger op til at erstatte den eksisterende vejbenyttelsesafgift med en grøn kilometer-baseret vejafgift. En kilometerbaseret afgift vil være et mere målrettet instrument end den periodebaserede afgift til at beskatte lastbiltrafikens direkte omkostninger til vejslid og eksterne omkostninger. Ved at differentiere afgiften på geografi og CO₂-udledning fra køretøjet vil afgiften kunne medvirke til at drive den grønne omstilling af den tunge transport.

Afgifterne på lastbiltrafik (overvejende brændstofafgifter og vejbenyttelsesafgiften) vurderes at være betydeligt lavere end de eksterne omkostninger, lastbiler påfører samfundet i form af slid på infrastrukturen, ulykker, støj, luftforurening, trængsel og CO₂-udledning mv. Der vil derfor være potentielle samfundsøkonomiske fordele forbundet med at indføre en kilometer-baseret afgift. Adærdsmæssige konsekvenser i form af højere forbrugerpriser, hvis afgiftsforhøjelsen overvælttes i priserne, flytning af kørsel til evt. ikke-afgiftspålagte veje og administrative omkostninger, trækker dog i den modsatte retning.

Samtidig lægges der op til en geografisk differentiering af taksterne samt differentiering efter det pågældende køretøjs CO₂-udledning. Det vil skabe et klart incitament i retning af grønne lastbiler og kan være en medvirkende faktor til at drive den tunge transport i en CO₂-neutral retning og medføre yderligere CO₂-besparelser, end vejafgiften i sig selv vil føre med sig.

Flere EU-lande har kilometerbaserede vejafgiftsordninger for alle køretøjer for benyttelse af motorvejsstrækninger. Andre lande, herunder Belgien, Tyskland og Østrig, har kilometerbase-rede vejafgifter for lastbiler på dele af vejnettet.



En kilometerbaseret vejafgift for lastbiler vurderes at kunne etableres fra 2025. Det forudsætter, at der træffes politisk beslutning herom i 2020, og at det beslutes at lægge opgaven med implementering af projekterne i en eksisterende organisation, som råder over kompetencerne til at gennemføre opgaven. I forbindelse med etableringen skal det overvejes, hvordan der kan undgås, at der sker en uhensigtsmæssig overflytning af transport fra lastbiler til varebiler.