



*Arbejdsrapport*

## **Analyse af beskatningsmodeller for lastbiler til understøttelse af Grøn Roadmap 2030**

Dette notat beskriver principper for beskatning af lastbiltransport og kommer på den baggrund med oplæg til omlægninger af det eksisterende afgiftssystem, som vurderes at kunne understøtte det grundscenarie for transportsektoren, som er opstillet for 2030.

Udgangspunktet er, at omstillingen af transportsektoren skal ske med så lave samfundsøkonomiske omkostninger som muligt. Øvelsen sigter derfor mod et afgiftssystem, der medfører så få forvridninger af økonomien som muligt, og som i vidt omfang internaliserer de eksternaliteter, der er forbundet med godstransport på lastbiler.

Ligesom notatet om beskatning af personbiler er notatet struktureret omkring følgende delafsnit:

1. Beskrivelse af det nuværende afgiftssystem
2. Opgørelse af eksternaliteter fra personbiltransport
3. Fordele og ulemper ved forskellige beskatningsmåder
4. Forslag til omlægning af beskatningsstrukturen.

### **Det nuværende afgiftssystem**

Det nuværende beskatningssystem består af to hovedkomponenter:

- Afgifter ved brug af køretøj
  - brændstof og CO<sub>2</sub>-afgifter
  - vejbenyttelsesafgift
- Afgift ved ejerskab af køretøj (vægtafgift)

Lastbiler svarer som udgangspunkt ikke afgifter i købsituationen, idet køretøjer til godstransport med tilladt totalvægt på over 4 tons samt påhængs og sættevogne er fritaget for registreringsafgift.

## Brændstof og CO2-afgifter

Lastbiler svarer de samme brændstof- og CO2-afgifter som personbiler. Se notat.

## Vejbenyttelsesafgift

For lastbiler og lastvognstog mv. til vejgodstransport, der har en tilladt totalvægt på 12 tons eller derover, betales vejbenyttelsesafgift. Afgiften betales for retten til benyttelse af vejnettet og gælder såvel danske som udenlandske lastbiler.

Afgiften betales for kørsel på motorveje i Danmark, Sverige (herunder visse hovedveje i Nordsverige), Belgien, Holland og Luxemburg. Når vejafgiften er betalt, sker der en digital registrering i en fælles database mellem Danmark, Sverige, Holland, Belgien og Luxemburg (Kilde: Skatteministeriets juridiske vejledning).

Satserne afhænger af antallet af aksler på køretøjet og dets udstødningsklasse (Euro norm).

Afgiftssatser	2014 og 2015					
	Ikke euro		Euro I		Euro II og renere	
Udstødningsklasse:	Højest 3 aksler	4 aksler eller mere	Højest 3 aksler	4 aksler eller mere	Højest 3 aksler	4 aksler eller mere
Køretøjer med:						
Pr. år	7.156 kr.	11.555 kr.	6.336 kr.	10.437 kr.	5.591 kr.	9.318 kr.
Pr. måned	715 kr.	1.155 kr.	633 kr.	1.043 kr.	559 kr.	931 kr.
Pr. uge	193 kr.	305 kr.	171 kr.	275 kr.	149 kr.	246 kr.
Pr. dag	59 kr.	59 kr.	59 kr.	59 kr.	59 kr.	59 kr.

Tabel 1: Vejbenyttelsesafgifter for lastbiler (Kilde: Skatteministeriets hjemmeside. <http://www.skm.dk/skattetal/satser/satser-og-beloebsgraenser/vejbenyttelsesafgiftsloven/>)

## Vægtafgift

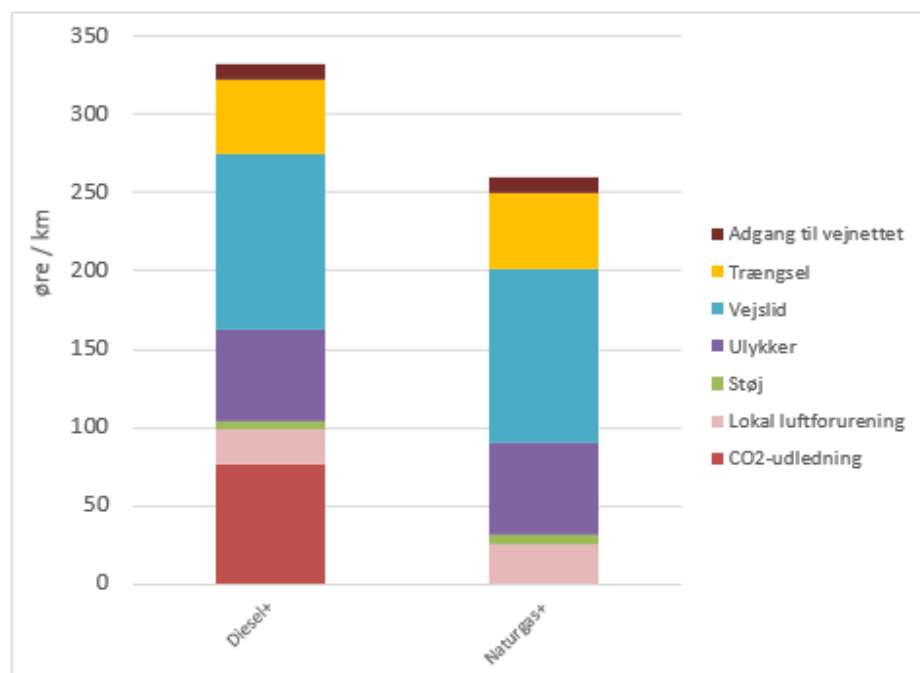
Vægtafgiften for lastbiler afhænger både af lastbilens vægt, antallet af aksler og hvilket affjedringssystem lastbilen har. Afgiften spænder mellem 0 kr./år for de letteste to-akslede lastbiler med luftaffjedring til 6.906 kr./år. For de tungeste påhængs- eller sættevogn med 2 aksler og totalvægt over 40 ton.

## Eksternaliteter fra lastbiltransport

De væsentligste eksternaliteter fra lastbiltransport vedrører slid på veje, CO<sub>2</sub>-udledning, trængsel og ulykker. Dertil kommer lokal luftforurening, støj og brug af vejnettet. Metoden til opgørelse af eksternaliteter er som udgangspunkt baseret på Transportministeriets analyse af eksternaliteter fra 2010 (Transportministeriet 2010, Værdisætning af transportens eksterne Omkostninger). For nærmere beskrivelse af forudsætningerne henvises til arbejdsrapiret Eksternaliteter fra tung transport (Ea, 2015).

Eksternaliteterne er fordelt, som det fremgår af Figur 1. Samlet set udgør de ca. 335 øre/km for en dieseldreven lastbil. Den eksterne omkostning ved udledning af CO<sub>2</sub> er beregnet med en CO<sub>2</sub>-pris på 1000 kr./ton. For en lastbil, der kører på biogas (naturgas+ i figuren) udgør eksternaliteterne samlet set ca. 260 øre/km.

For en gennemsnitslastbil, der kører 50.000 km/år, udgør de eksterne omkostninger knap 170.000 kr. årligt for diesellastbilen, og ca. 130.000 kr. årligt for lastbilen, der kører på biogas.



Figur 1: Eksterne omkostninger for lastbil drevet på diesel hhv. biogas (naturgas+).

Dette kan sammenholdes med de afgifter lastbilen svarer i løbet af et år. Vi antager, at der er tale om en større diesellastbil med 4 aksler, under

Euronorm II eller renere samt at lastbilen betaler vejbenyttelsesafgift for et helt år. Vægtafgiften er estimeret til 3.500 kr./år.

DKK	Årlig omkostning ved 50.000 km/år
Brændstofafgift <sup>1</sup>	39.325
CO2-afgift	6.270
Vejbenyttelsesafgift	9.318
Vægtafgift	3.500
<b>I alt</b>	<b>58.413</b>

Beregningerne peger således på, at de eksterne omkostninger ved lastbiltransport er tre gange højere, end de afgifter lastbilerne svarer.

### Det ideelle beskatningssystem

Analogt til diskussion i arbejdsrapporten om beskatning af personbiler bør afgifterne lægges så tæt på skadespåvirkningen som muligt. Mange af de vigtigste eksternaliteter som uheld og trængsel vil afhænge af både kørselsmængde, geografi og tidspunkt for kørsel.

Eksternaliteter	Type af afgift
Luftforurening	Differentieret kørselsafgift, afhængig af bilens miljøperformance
Klima	Brændstofafgift
Støj	Differentieret kørselsafgift afhængig af vægt og motortype
Uheld	Differentieret kørselsafgift afhængig af vægt og sikkerhedsudstyr
Slid	Differentieret kørselsafgift afhængig af vægt, antal aksler, affjedringssystem
Trængsel	Differentieret kørselsafgift
Adgang til vejnet	Kørselsafgift

Tabel 2: Det ideelle beskatningssystem. Differentieret kørselsafgift: Afgift der afhænger af tid og geografi.

Det ideelle afgiftssystem vil således skulle bestå af tre hovedkomponenter.

- En brændstofafgift, som afspejler CO<sub>2</sub>-emissioner på ca. 74 kr./GJ (1000 kr./ton CO<sub>2</sub>). Niveaulet svarer til den nuværende brændstofafgift.

<sup>1</sup> En lastbil bruger ca. 11 MJ per km svarende til ca. 550 GJ årligt. Energiafgiften på diesel er 71,5 kr./GJ, hvilket giver en årlig afgiftsbetaling på 39.325 kr. CO2-afgiften er 11,4 kr. svarende til en årlig afgiftsbetaling på 6.270 kr.

- En differentieret kørselsafgift på gennemsnitligt ca. 260 øre/km, som tager hånd om de øvrige eksternaliteter.

Tidligere politiske  
initiativer

VK-regeringen vedtog i 2009 i forbindelse med Forårspakke 2.0 og Aftale om en grøn transportpolitik at indføre kørselsafgifter for lastbiler.

Efterfølgende arbejdede SR regeringen i 2012 på en model for faktisk at kunne implementere afgiften. Planerne for kørselsafgiften blev imidlertid droppet igen i 2013. Ifølge den daværende regering pga. høje omkostninger til etablering og drift af kørselsafgiftssystemet. Kørselsafgiften mødte desuden kraftig modstand fra erhvervslivet.

Omkostningerne vedrører bl.a. investeringer i teknisk udstyr, bl.a. de betalingsbokse, der skal sidde i lastbilerne, og de kontrolporte, der skal opstilles. Samtidigt meldte den daværende regering ud, at man ville afvente erfaringer fra andre lande i Europa, og at man vil overveje muligheden for at indføre kørselsafgifter for lastbiler, såfremt det kan gøres uden væsentlige økonomiske omkostninger.

Såfremt man alligevel ønsker, at godstransport med lastbiler skal dække de eksterne omkostninger, kunne dette opnås vha. andre virkemidler, der er mindre målrettede end differentieret road-pricing. Mere simple løsninger kunne f.eks. være en kilometerbaseret afgift, baseret på aflæsning af kilometertællere eller en højere vejbenyttelsesafgift.