



Skatteministeriet

18. august 2017
J.nr. 2017 - 1851

Til Folketinget – Transport-, Bygnings- og Boligudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 425 af 22. marts 2017 (alm. del).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for, hvor stort provenuet vil være, hvis man indfører en vej-skat i Danmark svarende til den, Tyskland er nået til aftale om med EU-Kommissionen.

Svar

Indledningsvist skal jeg beklage den sene besvarelse.

Tyskland har besluttet at indføre vejafgifter for person- og varebiler. Europa-Kommissionen indledte i 2015 en traktatkrænkelssag mod Tyskland, men satte sagen i bero efter, at der i december 2016 blev nået en fælles forståelse om, at der var behov for at justere loven om afgiftsordningen. I marts 2017 har Tysklands Forbundsråd godkendt en række ændringer til loven.

Ordningen indebærer, at person- og varebiler skal betale en afgift for at benytte vejnettet i Tyskland. Tyske biler skal betale vejafgift, når de benytter de føderale vejstrækninger. Det vil i praksis sige, at alle tyske biler skal betale afgiften.

Udenlandske biler betaler alene vejafgift for at benytte det tyske motorvejsnet.

Afgiften afhænger af bilens drivmiddel (benzin eller diesel), emissionsnorm og motorstørrelse og betales for tyske biler én gang årligt med en sats på maksimalt 130 Euro pr. år. Det tyske Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur har skønnet, at den årlige sats i gennemsnit udgør godt 67 Euro i 2019.

Tyske biler kompenseres gennem de løbende bilafgifter 1:1 for vejafgiften, idet dog de mest miljøvenlige biler, der opfylder den nyeste EURO 6 emissionsnorm, bliver overkompenseret. For tyske bilister er der på denne måde samlet set tale om en reduktion i de løbende afgifter inklusiv vejafgiften.

For udenlandske biler kan afgiften i Tyskland betales enten årligt med satser svarende til de satser, der gælder for tyske biler, eller for en periode på enten to måneder eller 10 dage. Prisen for to måneder varierer fra 7 Euro til 50 Euro, mens prisen for 10 dage varierer fra 2,5 Euro til 25 Euro. Gennemsnitssatsen for 10 dage er af Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur skønnet til knap 12 Euro i 2019.

Den tekniske løsning vil formentlig ligge tæt på den vejbenyttelsesafgift, som danske og udenlandske lastbiler i dag betaler for at benytte vejnettet i bl.a. Danmark. Ordningen forventes således baseret på elektroniske vignetter, hvor betaling af afgiften registreres i en database sammen med bilernes registreringsnumre. Myndighederne kan ved opslag i databasen afgøre, om der er betalt afgift for de enkelte biler. Udenlandske bilister vil formentlig kunne betale afgiften på en hjemmeside, via en app på deres telefon eller på betalingssteder som tankstationer eller kiosker.

Den tyske vejafgift forventes ved introduktion i 2019 at kunne indbringe et bruttoprovenu fra udenlandske person- og varebiler på ca. 835 mio. Euro årligt. System- og administrationsomkostningerne er skønnet til ca. 210 mio. Euro årligt i 2019. Merkompensationen til indenlandske miljøvenlige biler er skønnet til ca. 100 mio. Euro i 2019. Der er ikke umiddelbart oplysninger om provenuvirkningen på længere sigt. Særligt må det bemærkes, at den samlede merkompensation til de indenlandske miljøvenlige biler forventes at stige i de kommende år, da andelen af disse biler øges i takt med, at bilparken gradvist udskiftes.

Datagrundlaget for at opgøre provenueffekterne af en tilsvarende afgift i Danmark er meget spinkelt, og det samlede provenu kan derfor alene opgøres som en størrelsesorden. Ud fra opgørelser over antallet af biler, der passerer grænsen til Danmark kan bruttoprovenuet med betydelig usikkerhed beregningsteknisk opgøres til i størrelsesordenen 500 mio. kr. årligt ved introduktion af en dansk ordning i 2020, *jf. tabel 1*.

Dette skøn er baseret på gennemsnitssatser svarende til de tyske skøn samt 1:1 kompensation via de øvrige løbende afgifter til danske bilister. Kompensationen til de danske bilister betyder, at det beregnede bruttoprovenu alene hidrører fra udenlandske bilister. Når der forudsættes 1:1 kompensation til danske bilister, kan den tyske satsstruktur ikke kopieres direkte til et dansk system. Det skyldes, at den tyske satsstruktur for visse bilmodeller indebærer en vejafgift, der overstiger de løbende afgifter i Danmark. Det er derfor beregningsteknisk forudsat, at der kan etableres en satsstruktur med fuld 1:1 kompensation til danske bilister, der samtidig genererer gennemsnitssatser svarende til de tyske.

Tabel 1. Skøn over antal ture til Danmark med udenlandske person- og varebiler, skøn over antallet af biler anvendt til turene samt skønnet salg af vignetter og bruttoprovenu herfra ved dansk vejafgift. 2020.

	10-dagsvignetter	Årsvignetter	Total
Antal ture, 1.000 stk.	4.400	3.900	8.300
Antal biler, 1.000 stk.	2.000	200	2.200
Antal vignetter, 1.000 stk.	4.400	200	4.600
Gennemsnitspris pr. vignet, kr.	90	500	-
Bruttoprovenu, mio. kr.	400	100	500

Anm.: Til brug for opgørelsen af et potentielt provenu er anvendt opgørelser over antallet af biler, der passerer Øresundsforbindelsen, landegrænsen samt færgeruterne mellem Danmark og udlandet. På baggrund af disse data er det skønnet, hv or stor en andel af de samlede trafikmængder, der har retning mod Danmark, og hv or stor en del af disse biler, der er udenlandske. Da antallet af besøg i Danmark med den enkelte bil kan variere fra et enkelt besøg og op til flere hundrede besøg (f.eks. for pendlere), er det skønnet, hv or mange unikke biler, der har udført det samlede antal ture til Danmark. Når der f.eks. skønnes 200 pendlerture ind i Danmark, skønnes det, at disse er udført med én unik bil. På baggrund heraf er skønnet et samlet salg af henholdsvis årsvignetter og 10-dages vignetter. To måneders vignetter vurderes kun at være attraktiv e i et begrænset antal tilfælde, og denne vignetty pe indgår derf or ikke i beregningen. Ved beregning af det potentielle provenu er anvendt samme gennemsnitssatser som i Tyskland. Datagrundlaget er meget usikkert, og der regnes derf or med af rundede størrelser.

Kilde: Egne beregninger, Vejdirektoratet, Danmarks Statistik og Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der må forventes adfærdseffekter i form af færre besøgende turister og transitrejsende, samt færre erhvervsrejsende og pendlere. I visse tilfælde kan afgiften forårsage et skift fra

bil til andre transportformer. Der er ikke foretaget vurderinger af omfanget af sådanne effekter. Afgiftsbeløbet er dog forholdsvist beskedent set i forhold til de samlede rejseomkostninger, hvorfor adfærdseffekterne forventes at være begrænsede.

Det er ligeledes meget vanskeligt at skønne over omkostningerne ved ordningen, da disse bl.a. afhænger af antallet af biler, infrastruktur og geografi mv. Hvis systemomkostningerne – ligesom i den tyske ordning – udgør ca. 25 pct. af bruttoprovenuet fra udenlandske biler, vil omkostningerne i den danske ordning udgøre ca. 125 mio. kr. årligt i 2020. Samlet set kan et nettoprovenu før adfærd ved en dansk ordning således opgøres til i størrelsesordenen 375 mio. kr. ved ordningens begyndelse i 2020.

Hvis det vælges i en dansk ordning at kompensere danske miljøvenlige biler svarende til kompensationen i den tyske ordning, vil merkompensationen til disse biler i Danmark udgøre i størrelsesordenen 60 mio. kr. årligt ved ordningens begyndelse. Med merkompensation til danske miljøvenlige biler kan et nettoprovenu før adfærd ved en dansk ordning således opgøres til i størrelsesordenen 300 mio. kr. årligt ved ordningens begyndelse i 2020.