

Skatteministeriet

lovgivningoekonomi@skm.dk

Kopi: moez@skm.dk og ckh@skm.dk

Deres ref.: 2021 - 119

Vor ref.: 22-142

Dato: 7.10.2022

DTL-høringssvar på forslag til lov om vejafgift

DTL er stærk skeptisk over for lovforslaget til vejafgift. Både i forhold til, at de i lovforslaget forventede positive klimagevinster langt fra vil blive opnået, og for skadevirkningerne for vognmandserhvervets økonomi herunder underminering af dets mulighed for at kunne skabe økonomisk råderum for en grøn omstilling gennem investeringer i nye teknologier.

Afgiften vil i sig selv begrænse grøn omstilling

Forslaget til vejafgift har efter DTLs opfattelse en begrænset effekt på CO₂-belastningen, ikke mindst fordi det i overskuelig fremtid kun i meget begrænset omfang vil være muligt for virksomhederne at skifte til batteri- eller brint-elektriske lastbiler og dermed opnå den lave afgift (CO₂-emissionsklasse 5). Fx fremgår det af høringsudgaven til Analyseforudsætninger til Energinet 2022 (AF22), at man ikke regner med, at el til tung transport rigtig vil tage fart før fra 2030. I analyseforudsætningerne fra Energistyrelsen forventes det, at kun 10% af transportarbejdet i 2030 udføres af el-lastbiler, og det er endda en væsentlig forhøjelse i forhold til de tidligere analyseforudsætninger. En af hovedårsagerne til stigningen er, at netop effekten af km-afgiften indregnes, ligesom der tages højde for et kommende CO₂-kvotestystem for transport i EU.

DTL skal også pege på, at el-lastbilerne i øjeblikket er mange fold dyrere end diesellastbiler idet omfang de overhovedet findes til de aktuelle transportbehov (lasteevne og rækkevidde). Det er dybt problematisk for Danmarks konkurrenceevne at ville påtvinge et erhverv med stor samfundsmæssig betydning en teknologisk løsning, som tydeligvis fortsat er under udvikling og endnu ikke konkurrencedygtig. De beskedne CO₂-gevinster, der kan opnås, risikerer at komme med en meget høj pris – dels i form af skyggeprisen på CO₂-reduktion, dels negative konkurrencemæssige effekter for hele dansk erhvervsliv.

De store årlige milliardbeløb, 3,6 milliarder kroner fra 2028, som kilometerafgiften koster transporterhvervet, bør i stedet friholdes til investering i grønne køretøjer og brændstofinfrastruktur.

Afgiften vil påvirke væksten og velfærden

DTL er særligt bekymret for de små og mellemstore virksomheder, hvor muligheden for en gradvis overgang qua kun én eller få lastbiler i virksomheden bliver økonomisk relativt

vanskeligere og mere risikofyldt end i større virksomheder med mange køretøjer. Dette forstærkes af, at en el-lastbil sjældent kan erstatte en diesel-lastbil én til én. En el-lastbil vil ikke kunne producere samme transportarbejde, og det vil derfor være nødvendigt at lægge logistikken og planlægningen af transporterne om.

Vi må stille et meget stort spørgsmål ved lovforslagets antagelse om, at vejafgiften vil reducere trafikarbejdet med lastbiler med ca. 9 pct. i 2025 og ca. 10 pct. i 2030 på baggrund af de opgjorte omkostninger og forudsatte elasticiteter.

Det lyder som meget store reduktioner i lastbilernes trafikarbejde, og der må ligge en forudsætning om en priselasticitet nær -1. Efter DTLs viden og med henvisning til COWI (2021) vil et centralt bud på priselasticiteten på vejgodstransport være -0,22 inden for et interval fra -0,13 til -0,58.

Uanset det, vurderer DTL, at der er en latent risiko for, at i det omfang det lykkes vognmandserhvervet at overvælde den øgede transportomkostning som følge af vejafgiften, så vil produktionen, beskæftigelsen og forbruget i Danmark falde så meget, at transportbehovet derfor – i hvert fald i dele af Danmark og i visse brancher – falder så drastisk som med 10 pct. eller mere. Det sker muligvis ikke meget hurtigt (i 2025) men glidende i årene derefter.

Afgiften vil ramme hårdt i yderområder

DTL skal særligt advare mod konsekvenserne af vejafgiften for virksomhederne og beskæftigelsen i yderkommunerne i Danmark. I sagens natur vil transport af varer til og fra fx de nord- og vestjyske kommuner blive relativt hårdere ramt af en kilometerafgift end mere centralt beliggende kommuner i landet. Det vil kunne reducere erhvervsaktivitet og beskæftigelse, som udflyttes til udlandet eller andre dele af Danmark, hvorved lastbilernes trafikarbejde og vejafgifter reduceres.

Netop de længere afstande fra yderområder vil i øvrigt gøre det endnu sværere at omstille til elektricitet, hvor de transportaktiviteter, der er centraliseret i Danmark, lettere kan omstilles til elektricitet. Dette kan yderligere forstærke konkurrenceforholdet til ugunst for erhvervsaktivitet og transport i yderkommuner i Danmark, og når først aktiviteterne er flyttet fra disse områder, kommer de næppe tilbage.

Ikke mindst i lyset af den økonomiske nedgang, som Danmark desværre synes at være på vej ind i, skal DTL stærkt advare mod at gå ned af den vej.

Afgiften vil kræve omfattende håndhævelse

DTL har været og er kritisk over for den svage håndhævelse af den nuværende vejbenyttelsesafgift i forhold til udenlandske lastbiler, også efter forbedringerne hvor politiet har fået ANPG-værktøjer, og at der er kommet mulighed for trinvist højere bøder ved gentagne manglende betaling af vejbenyttelsesafgiften.

Med den nye vejafgift er der lagt op til en meget betydelig forhøjelse af afgiftsniveauet fra (2028-niveau) samlet 475 mio. kr. årligt i vejbenyttelsesafgift til 3,6 mia. kr. i kilometerafgift. Dvs. en 7-8-dobling som vil have væsentlig større konkurrenceforvridende effekt, hvis ikke alle betaler.

For et typisk 56 tons vogntog, der kører på diesel og 100.000 km heraf en mindre del i miljøzoner, betyder det en årlig kilometerafgift i 2028 på ca. 140.000 kroner. Samme vogntog (Euro 6) betaler i dag 9.302 kr. årligt i vejbenyttelsesafgift, dvs. en 15-dobling. En effektiv håndhævelse er derfor helt afgørende.

Håndhævelsen over for danske vognmænd og lastbiler vil utvivlsomt være meget effektiv for den nye afgift, ligesom den er for den eksisterende vejbenyttelsesafgift, mens der synes at være flere udfordringer med håndhævelsen over for de udenlandske lastbiler. Se også afsluttende bemærkninger herunder.

Det gælder antallet og placeringen af de seks faste kontrolsteder, idet der også bør være kontrol i umiddelbar nærhed af alle grænseovergange dvs. både ved den dansk-tyske landegrænse, hvor der er flere grænseovergange og ved færgehavnene med forbindelser til Tyskland, Polen, Sverige og Norge.

Særligt bekymrende er det, at politiet ikke synes at være en integreret del af håndhævelsen. I Tyskland spiller det særlige lastbilpoliti, BAG, en meget vigtig rolle for håndhævelsen af den tyske kilometerafgift, Mauten, idet de med mobile enheder kan standse lastbiler, der måtte have undladt at betale Maut. De mobile kontrolenheder, som Sund og Bælt planlægger at sætte ind, har ingen politimæssige beføjelser til at standse køretøjer, udstede og opkræve bøder eller fx tilbageholde køretøjer indtil bøde er betalt.

I tilknytning hertil bør også Politiets kameraer (ANPG) og fx miljøzonekameraerne kunne tages i anvendelse til kontrol.

Det er også vigtigt, at udenlandske lastbiler, der gentagne gange unddrager sig betaling af vejafgiften registreres, og at politiet anvender ressourcer på at få disse standset og retsforfulgt. Ved gentagne overtrædelser og/eller manglende betaling af bøder bør politiet kunne standse og fx klampe med hjullås og tilbageholde eller evt. konfiskere et køretøj.

Det er nødvendigt at kende emissionsklasserne nu

DTL skal pege på, at det ikke er rimeligt, at en solo-lastbil betaler det samme som et vogntog jf. § 5, stk. 3.

I forhold til erhvervets investeringer i køretøjer og planlægning deraf haster det med en klarhed over CO₂-emissionsklasserne på egen nuværende flåde og køretøjer, der måtte skulle anskaffes frem til 2025. Det er fx uklart, om hvordan de nyeste Euro 6-lastbiler placeres ift. ældre lastbiler, og hvor fx lastbiler med den kommende, endnu ikke vedtagne, Euro 7-norm placeres. Det er helt afgørende for vognmandserhvervet investeringsbeslutninger.

Skal en vognmandsvirksomhed beholde en ældre lastbil og undlade at investere i en Euro 6, hvis den alligevel hører til i dyreste CO2-emissionsklasse 1, og vente på en Euro 7, hvis den ligger i en bedre CO2-klasse. Skal nuværende lastbiler generelt beholdes længst muligt, indtil der måtte blive mulighed for at anskaffe sig brint- eller el-lastbiler? Hvordan stilles gasdrevne lastbiler (CNG/CBG og LNG/LBG) i CO2-emissionsklasserne, og hvordan sikres incitamentter til at køre med CO2-llette brændstoffer, som biogas og biodiesel (HVO) eller fx kommende Power2Fuel-produkter, dvs. flydende brændstoffer til dieselmotorer produceret på fx vindstrøm?

Det bør derfor prioriteres meget højt, at CO2-emissionsklasserne betydning for den enkelte vognmandsvirksomheds nuværende (og kommende) bilpark snarest synliggøres og for de eksisterende køretøjer hurtigst muligt bliver lagt ind i Motorregistret (DMR) og i god tid før vejafgiften træder i kraft.

DTL skal også udtrykke bekymring for, at den store miljømæssige succes med udviklingen af lastbilmotorerne efter EU's Euronormer over et par årtier fra Euronorm 1 til 6 og formentlig videre til Euronorm 7, med lovforslaget helt bortkastes.

Vognmandserhvervet har investeret kraftigt i løbende at opgradere flåden af lastbiler til nyeste Euronorm. Euronormerne er også en del af differentieringen af de gældende vejbenyttelsesafgifter, og med lovforslaget sendes det signal, at Euronormerne ikke længere har værdi, og virksomheder, der har fremskyndet deres investeringer i nyeste og reneste lastbilmotorer, ikke længere skal krediteres derfor. Det skaber mistillid og usikkerhed med så skiftende politiske signaler og incitamentter for vognmandserhvervets investeringer.

Der bør være klart overblik over vejstrækningerne

I forhold til bilaget med tabeller over de afgiftsbelagte vejstrækninger må DTL konstatere, at det ikke er muligt at overskue, hvilket vejnet, der er tale om, herunder om der er strækninger, som ikke burde være med, eller strækninger som burde tilføjes fx for at undgå sivetrafik. Der burde være adgang til et digitalt, zoombart kort, hvor vejnettet kunne gennemgås visuelt. Det gælder i høringsfasen og i forhold til de konkrete, kommende brugere af vejnettet og betalere af afgiften.

Afslutningsvis må DTL konkludere, at vejafgiftsforslaget, som det foreligger, er en fiskal skat i grøn indpakning, en dyr måde at opkræve skat på, hvor vognmandserhvervet opkræves 3,6 mia. kr. til skade for erhvervets muligheder for investeringer i grøn udvikling, for at tilgodese statskassen med 1 mia. kr. (fra 2028).

Vi har søgt at summere tabel 1 og 2 fra lovforslagets side 40-41, og det virker meget voldsomt, at der forsvinder så store beløb fra den umiddelbare virkning – den afgift, som transportørerne kommer til at betale og til de beløb, som kan disponeres til udgifter til vejslid, pulje til banegods og det samlede finansieringsbidrag på bundlinjen. Det synes at være en ekstrem kostbar måde at opkræve skat på. Der synes i øvrigt at være en mindre fejl ved subtraktionerne sidst i tabellen.

Provenumæssige konsekvenser af vejafgift for lastbiler

Mio. kr. (2022-niveau)	2025	2028
Umiddelbar virkning	2.450	3.600
Tilbageløb	-500	-750
Virkning efter tilbageløb	1.950	2.850
Adfærd	-450	-850
Virkning efter tilbageløb og adfærd	1.500	2.000
Afskaffelse af vejbenyttelsesafgift	-425	-375
Udgifter til vejslid mv.	-200	-200
Administrative omkostninger	-275	-275
Pulje til bedre vilkår for banegods	-10	-10
Samlet finansieringsbidrag	600	1.125
Afvigelse i beregning!?	10	-15

Resumé af tabel 1 og 2 – udvalgte år

Kapacitetsforøgelse på køretøjer har mangler

Vi skal dog kvittere for, at der er kommet et ganske stærkt grønt element med i den politiske aftale med initiativer til øgede længder og vægte på både lastbiler og vogntog. Der er dog store mangler i de indtil videre offentliggjorte initiativer jf. den politiske aftale, idet der både mangler øget vægt på påhængskøretøjer og ikke mindst på det allervigtigste og mest anvendte vogntog med 7 aksler, som er det mest benyttede vogntog til de tungeste og mest brændstofkrævende transporter af fx industri- og landbrugsprodukter og byggematerialer. Her ligger en meget stor klimamæssig og erhvervs- og samfundsøkonomisk gevinst at hente herunder en markant negativ skyggepris på CO₂.

Klageadgang, delegation og tilsyn

Klager over afgørelser om ansættelse af afgift kan efter lovforslagets § 11, stk. 1. indbringes for transportministeren. I stk. 3, får transportministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler om adgangen til at klage. Og i § 13, stk. 1, får transportministeren mulighed for at delegere beføjelser til en myndighed under ministeriets resort, og i stk. 2, mulighed for at afskære klageadgangen.

Efter DTLs opfattelse så er bemyndigelsen i § 11, stk. 2, alt for vidtgående. Kan transportministeren fx bestemme, at der ikke kan klages vedrørende bestemte køretøjstyper eller grupper?

DTL er indforstået med, at der er mulighed for at delegere beføjelserne efter loven til en underordnet myndighed under ministeriets resort, men det forudsætter at der er

klageadgang til transportministeren/ministeriet. Så efter DTLs opfattelse så bør muligheden for at afskære klageafgangen udgå af lovforslaget.

Kontrol og håndhævelse i forhold til udenlandske køretøjer

Som tidligere nævnt så er det helt afgørende, at der også finder en effektiv kontrol og håndhævelse sted i forhold til udenlandske køretøjer.

DTL skal derfor gentage, at det er vigtigt, at udenlandske lastbiler, der gentagne gange unddrager sig betaling af vejafgiften registreres, og at politiet anvender ressourcer på at få disse standset og retsforfulgt. Ved gentagne overtrædelser og/eller manglende betaling af bøder bør politiet kunne standse og fx klampe med hjullås og tilbageholde eller evt. konfiskere et køretøj.

I forhold til opkrævning af bøder er det afgørende, at der findes et effektivt håndhævelses- og opkrævningssystem, så vi ikke ender i en situation som med p-afgifterne, hvor flertallet af afgifterne pålagt udenlandske køretøjer aldrig bliver betalt.

En helt afgørende forudsætning for en effektiv håndhævelse er således også, at de danske myndigheder, der står for udstedelse og opkrævning af bøder har adgang til retvisende motorregistre i de lande, hvis lastbiler befærder de afgiftsbelagte danske veje, hvilket ikke er tilfælde for nuværende.

Med venlig hilsen

Ove Holm