

## Special Session - Skatteministeriets kørselsafgifter for lastbiler

### Martina Zabic

- Introduktion om indholdet i blok 1 og 2

### Per Skrumsager Hansen

- Historie/tidsplan:
  - o Dec. 2008: VK-regeringen offentliggør "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur" → forslag om grønne kørselsafgifter for lastbiler i 2011 og for personbiler i 2015.
  - o Implementeringsprojekt for lastbiler placeres i Skatteministeriet medio 2010
  - o Maj 2011: Implementeringsprojekt flyttes til Sund & Bælt fordi teknisk løsning ønskes baseret på Brobizz (DSRC-teknologi)
  - o Regeringsskift: Implementeringsprojekt flyttes til Skatteministeriet. Teknisk løsning skal baseres på GNSS-teknologi
- Afgiftsordning:
  - o Forskellige modeller for vejnettet overvejes. Mindste model 2.500 km. vejnet. Stor model 5.000 km. (se slide 14)
- Roadpricing består grundlæggende af to hovedprocesser:
  - Opkrævning som varetages af operatører i konkurrence med hinanden
  - Overholdelse varetages af politiets (fysisk) og af privat leverandør på kontrakt med SKAT (administrativ overholdelse): Strengt taget ikke en nødvendig proces, hvis eller opkrævningen overholdes, men reelt nødvendigt.
- Forretningsmodel: data → opkrævning → skatteministeriet
  - o Opkrævningen varetages af private, så vognmanden selv kan bestemme, hvilken serviceleverandør der foretrækkes.
  - o Serviceleverandører fra hele Europa samt en leverandør med forsyningspligt (til eksempelvis afgiftspligtige uden kreditværdighed)

### Martina Zabic

- Behov for teknisk myndighed og etableringen af denne.
- Udbydere skal overholde EU-krav
- Kan få certificeret sit udstyr eller dokumentere, at ens udstyr overholder kravene vha. laboratoriumforsøg og brugertest.
- Opkrævning (sikring mod snyd):
  - o Registrering (GPS)
  - o Omregning til takst (område/zoner)
  - o Distance-baseret/segmentbaseret (digitalt vejnet eller geo-objekt)

### Henrik Clemmesen

- Udenlandske erfaringer (Tyskland, Østrig, Frankrig, Schweiz)
- Problematik kan være, at der kommer flere lastbiler i de mindre byer
- Dansk model:

- Motorveje + parallel veje + statsveje
- Der vil være en indkøringsperiode, idet lastbilerne vil prøve at køre nye veje.
- Længden af vejene for opkrævningen bør være min. 1 km, maks. 10 km og gennemsnitlig 4 km.
- Forslag: registrering uden for byen, betaler for et langt stykke både udenfor og lidt inde i byen, og dermed er der ingen grund til at køre en anden vej ind gennem byen, idet der allerede er betalt for en bestemt vej.
- Der fokuseres på hver enkelt by, idet hver by er unik.

### **Maria Meiner**

- Km-takster skal foregå efter EU-regler
- Opkrævningen er på TEN-veje og øvrige motorveje (der tages hensyn til miljø men ikke trængsel, ulykker og klimaet)
- Infrastrukturomkostninger:
  - Kapital (areal, jordarbejder, skilte, broer, tunneler, rasteplasser)
  - Drift og vedligeholdelse (græsslåning, hækketopning, vejbelægning)
  - Administration
- 2015 infrastrukturelle omkostninger: brutto/netto, renter, drift og vedligeholdelse (1,16 mia → 1,71 km = 0,10 kr/km)

### **Ole Kveiborg**

- Trafikgrundlaget er lavet ud fra trafiktællinger/fordelinger på vejene (de er som forventet)
- Udenlandske vs. Danske køretøjer (udenlandske er større og kører på de store veje i Danmark)
- Støjomkostninger deles ud på alle køretøjer.

### **Thomas Odgaard**

- To analyser:
  - 1. overvæltning af priser og belastninger af brancher
    - Beregningsmodel ud fra input/output
    - Graden af konkurrence
    - Disse to besvarer, hvem der ender med regningen.
      - Meromkostning i transport: 2800 mio (det er mest transportkøbere, der kommer til at betale, og det er bla handel og industri, idet de er store brancher, og de køber meget transport)
  - 2. ændring af omkostninger og overflytning til andre transportformer
    - Omkostningsstigning ved afgift fra lastbiler → afhænger af transporten (vej/kombi)
    - Vej: Efterspørgsel på lastbiltrafik falder med 1,1%
    - Kombi: samlet efterspørgsel stiger med 0,2%