

## Kommissorium for udvalg vedr. en grøn omlægning af bilbeskatningen

Det fremgår af regeringsudspillet Bæredygtig transport - bedre infrastruktur, at:

"Med en fundamental omlægning af bilafgifterne vil regeringen skabe en grønnere biltrafik. Bilisterne skal tilskyndes til at vælge miljø- og energirigtigt, både når de køber bil, og når de kører i den.

Omlægningen vil gøre det muligt for flere familier at købe en bil og gøre det mere attraktivt at købe en miljøvenlig bil. På den måde kan grønne bilskatter både øge mobiliteten og mindske miljøbelastningen fra transporten, herunder CO<sub>2</sub>- og partikelforureningen.

Regeringen vil foreslå en indsats, der målrettet kan påvirke adfærden i den individuelle vejtrafik. Det skal gøres billigere at købe en bil, men til gengæld dyrere at bruge den. Og både danske og udenlandske lastbiler skal betale for deres slid på vejene.

Regeringen vil fremsætte lovforslag i folketingssamlingen 2009-10 med henblik på at indføre en kilometerbaseret grøn kørselsafgift, der skal omfatte lastbiler allerede fra 2011 og personbiler fra 2015, idet indførelsen for personbiler kan ske over en årrække.

Tidsplanen afspejler, at der skal være tilstrækkelig tid til, at de rette tekniske løsninger kan udvikles og implementeres.

Parallelt med, at indførelsen af kørselsafgiften for personbiler forberedes, vil regeringen foretage investeringer, der målrettet forbedrer adgangen til den kollektive trafik, herunder Parkér og Rejs-anlæg, og løfter kvaliteten i den kollektive trafik.

Alle biler vil, når systemet er fuldt implementeret, skulle betale den nye grønne kørselsafgift, men afgiften vil blive forskellig, afhængigt af hvordan de kørte kilometre påvirker det omgivende samfund. Det vil samtidig give en større tilskyndelse til at anvende den kollektive transport og i højere grad få bilister til at benytte Parkér og Rejs-anlæg ved de større stationer.

De centrale elementer i indretningen af en grøn kørselsafgift skal være:

- Trængsel: Ved at lade kørselsafgiften variere i forhold til tid og sted vil det være muligt at reducere trængslen i myldretiden og på de mest belastede vejstrækninger. Det vil ikke mindst få effekt i de største byer, hvor kørselsafgifter vil mindske støj og luftforurening. Samtidig skal det være billigere at køre på steder, hvor der er plads på vejene.
- CO2 og miljø: De mest miljøvenlige og energieffektive biler skal betale mindst. Dermed vil den grønne kørselsafgift bidrage til at reducere transportsektorens CO2-udledning og luftforurening.
- Adgang til kollektiv transport: Det er vigtigt at tage et hensyn til adgangen til den kollektive transport. Afgiften skal være lavere i områder, hvor der er få kollektive transportalternativer til bilen.

Øget udbredelse af elbiler og plug-in hybridbiler vil være afgørende for, at der kan opnås væsentlige reduktioner i transportsektorens CO2-udledning, samtidig med at der oprettholdes en høj mobilitet.

Men elbiler og plug-in hybridbiler har også andre samfundsmæssige fordele i forhold til støj og lokal miljøforurening.

Indførelsen af grønne kørselsafgifter vil gøre det muligt at indrette det samlede bilbeskatningssystem, så nye transportteknologier som elbiler og plug-in hybridbiler lettere kan indpasses.

Elbiler er afgiftsfritaget frem til 2012. Regeringen vil foreslå, at elbiler i perioden 2012-15 afgiftsmæssigt begunstiges med en markant lavere registreringsafgift end andre biler i det omfang, det er nødvendigt for at sikre en introduktion og udbredelse af elbiler i Danmark. Kun hvis der er tillid til, at borgerne i større skala vil vælge elbiler, er der grundlag for de private investeringer i den nødvendige infrastruktur mv.

Beskatningen af de danske bilister er allerede i dag meget høj, og danske bilister skal samlet set ikke betale mere for at køre i bil.

Indførelsen af den grønne kørselsafgift vil ske som led i en omlægning af den samlede bilbeskatning inden for rammerne af skattestoppet. Indførelsen af den grønne kørselsafgift skal derfor ledsages af en modsvarende nedsættelse af registreringsafgiften.

Regeringen har som pejlemærke for det videre arbejde fastlagt, at omlægningen skal give en reduktion på mindst 50 pct. af det samlede provenu fra registreringsafgiften. Nedsættelsen af registreringsafgiften i forbindelse med omlægningen skal styrke tilskyndelsen til at vælge en energiøkonomisk bil.

Omlægningen af bilafgifterne skal indføres over en længere årrække, så den ikke sætter handlen med brugte og nye biler i stå. Biler, der er indregistreret før de nye regler træder i kraft, vil have betalt fuld registreringsafgift. Som led i overgangen fra registreringsafgift til grøn kørselsafgift skal der derfor udarbejdes forslag, som sikrer, at den ældre bilpark ikke "dobbeltskattes". En sådan dobbeltbeskatning er ikke rimelig og kan bidrage til, at ældre biler falder i værdi eller bliver svære at sælge.

Udenlandske lastvogne vil være omfattet af den grønne kørselsafgift med de samme takster som danske lastvogne skal betale. Udenlandske personbiler vil skulle betale kørselsafgifter på samme niveau som de danske bilister for at anvende de danske veje. Regeringen vil etablere et opkrævningssystem for udenlandske bilister og chauffører, der er nemt og enkelt.

Kloge kørselsafgifter forudsætter et satellitbaseret GPS-system med en enhed i den enkelte bil, der måler præcist, hvor, og hvor langt, bilen kører.

Regeringen vil derfor lægge afgørende vægt på, at indførelsen af grønne kørselsafgifter for personbiler ikke indebærer en registrering, der gør det muligt at følge borgernes færden. Myndighederne vil således kun automatisk modtage oplysninger på et overordnet niveau, der gør det muligt at udskrive en korrekt regning.

De detaljerede oplysninger om, hvor den enkelte bil har befundet sig, vil derimod alene blive opbevaret i den enhed, der vil skulle placeres i den enkelte bil. Kontrolmyndighederne vil kun kunne få adgang til disse oplysninger med bilejerens accept."

På baggrund af de ovenstående og af regeringen besluttede principper nedsættes et tværministerielt udvalg, der skal udarbejde et konkret forslag til en omkostningseffektiv indførelse af grøn kørselsafgift for lastbiler og personbiler, en reduktion i registreringsafgiften og en overgangsordning fra registreringsafgift til grøn kørselsafgift. Udvalget skal tillige fremkomme med forslag til den tekniske implementering af den grønne kørselsafgift og en tidsplan.

Bl.a. følgende skal indgå i udvalgets arbejde (jf. også bilag):

- Erfaringsindsamling - hvilke systemer og erfaringer har man i andre lande.
- Konkret model for en omkostningseffektiv grøn kørselsafgift for lastbiler og personbiler - herunder tekniske muligheder og vejnet.
- Konkret model for trængselselementet i den grønne kørselsafgift, herunder hvordan fremtidige beslutninger om indførelse af trængselstillæg på nye strækninger og/eller nye områder hensigtsmæssigt kan håndteres, og tillige principper og kriterier for hvornår og hvordan der fremadrettet pålægges kørselsafgift på specifikke strækninger.
- Indpasning af nye transportteknologier, herunder fx elbiler og plugin hybridbiler, i det fremtidige bilbeskatningssystem.

- Modeller for hel eller delvis overgang fra registreringsafgiften til grøn kørselsafgift.
- Analyser, krav og planlægning vedrørende de nødvendige IT-systemer.
- Forslag til organisering af implementering og drift af de tekniske systemer - hvor varetages driften af den grønne kørselsafgift bedst - offentlig, privat eller en kombination (OPS) heraf?
- Retssikkerhedsmæssige overvejelser omkring indførelse af grøn kørselsafgift.
- Afklaring af skattemæssige spørgsmål i forhold til andre dele af skattesystemet, herunder befordringsfradrag og firmabiler.
- Kortlægning af trafikale, miljømæssige og administrative konsekvenser, herunder bl.a.:

- Adfærdseffekter: Anskaffelse af biler, kørselsomfang, trafikmønstre
- Adgang til kollektive transportalternativer
- Effekt på eksternaliteter: CO<sub>2</sub>, trængsel, partikler, NO<sub>x</sub>, støj, vejslid samt ulykker
- Udbredelse af elbiler, plug-in hybridbiler osv.
- Fordelingseffekter
- Administrative konsekvenser

Det bemærkes, at det indgik i grundlaget for regeringens beslutning om at foreslå bilbeskatningen omlagt, at der skal sigtes mod, at omlægningen skal være provenuneutral. I udvalget deltager Finansministeriet, Skatteministeriet (formand), Transportministeriet, Klima- og Energiministeriet, Justitsministeriet, Miljøministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Udvalget kan inddrage forslag og anbefalinger fra eksterne interessenter i det omfang, det vurderes relevant, herunder give mulighed for, at interessenterne kan få lejlighed til at præsentere deres overvejelser over for udvalget.

Udvalget afslutter sit arbejde ved udgangen af 2009. Udvalget vil løbende udarbejde delrapporter, der efter en konkret vurdering kan forelægges Økonomiudvalget. Som noget af det første skal udvalget udarbejde en tidsplan for det videre arbejde, der forelægges Økonomiudvalget.

Udvalget kan inddrage andre interessenter i det omfang, det er nødvendigt. Udvalget kan få udarbejdet delanalyser og forundersøgelser af tekniske muligheder hos eksterne konsulenter med kompetencer på områder som ikke findes i ministerierne. Der afsættes [xxxx] kr. til indkøb af delanalyser og forundersøgelse.

Udvalget kan nedsætte arbejdsgrupper med henblik på udarbejdelse af delrapporter om afgrænsede emner - fx selve omlægningen af bilbeskatningen, systemudvikling, retssikkerhed og overvågning samt infrastruktur-mæssige konsekvenser.

## **Bilag: Forhold der undersøges som led i udvalgsarbejdet**

Nedenstående indeholder en foreløbig liste over forhold, der skal undersøges som led i udvalgsarbejdet. Listen er ikke-udtømmende, og udvalget skal drage omsorg for, at alle relevante emner og spørgsmål belyses som led i sit arbejde.

### **Erfaringsindsamling**

Hvilke systemer har man i andre lande, herunder

- Holland
- Tyskland
- Østrig
- London
- Stockholm

### **Krav til system**

Lastbiler (danske hhv. udenlandske)

Personbiler (danske hhv. udenlandske)

Vejnet

Differentiering på eksternaliteter:

- trængsel (tid/sted), bl.a. under hensyntagen til adgangen til kollektiv trafik,
- CO<sub>2</sub>,
- partikler, NO<sub>x</sub>,
- støj,
- vejslid,
- ulykker
- indpasning af elbiler, hybridbiler, plug-in hybridbiler og andre særligt brændstof-økonomiske biler,
- sikkerhedsudstyr, miljøudstyr, f.eks. partikel filtre.

Opkrævning, inddrivelse og kontrol

### **Systemtyper**

Tekniske muligheder i de forskellige systemer

Mulige systemudviklere

Behov for særlige/supplerende systemer for udenlandske personbiler

### **Organisering af implementering og drift af tekniske systemer**

.....  
Statslig opgave

.....  
Opgave udliviteret til privat aktør

.....  
OPS

## **Administrative omkostninger**

Systemudviklingsomkostninger  
Investeringer i portaler samt øvrigt kontroludstyr  
Investering i On Board Units  
Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger

## **Retssikkerhed**

Registrering  
Overvågning  
Klagemuligheder  
Indgreb i forhold til bilens ejer  
Omgåelse  
Sanktioner  
Bevisbyrde

## **Overgangsordninger**

Modeller for overgangsordninger fra registreringsafgiften til den grønne kørselsafgift

## **Skattemæssige konsekvenser**

Skattemæssig behandling af kørselsafgift  
Beregning af befodringsfradrag  
Firmabiler  
Erhvervsmæssig anvendelse

## **Konsekvenser**

Adfærdseffekter: anskaffelse af biler, kørselsomfang, trafikmønstre  
Effekt på eksternaliteter: CO<sub>2</sub>, trængsel, partikler, støj, vejslid, ulykker  
Udbredelse af elbiler, hybridbiler, plug-in hybridbiler og andre nye teknologier.  
Fordelingseffekter  
Erfaringer fra andre lande  
Forhold til EU-retten  
Opkrævning af afgift fra udenlandske køretøjer  
Passage ved grænseovergange  
Konkurrenceforhold