



**Skatteministeriet**

24. maj 2023  
J.nr. 2022 - 13238

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 74 - Forslag til Lov om vejafgift.

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 87 af 22. maj 2023. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Niels Flemming Hansen (KF).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

**Spørgsmål**

Vil ministeren oplyse, hvor stor en del af kilometerafgiftens CO<sub>2</sub>-effekt, der kan henføres til hhv. mindre kørsel (reduceret trafikarbejde) og substituering til grønnere kørsel (at en større del af trafikarbejdet sker på f.eks. eldrevne lastbiler) i alle årene fra 2025 til 2030?

**Svar**

En ny kilometerbaseret vejafgift skønnes at indebære en CO<sub>2</sub>-reduktion på ca. 0,2 mio. ton i 2025 og ca. 0,3 mio. ton i 2030.

Størstedelen af de forventede CO<sub>2</sub>-reduktioner kommer fra en reduktion i det samlede trafikarbejde og i mindre grad fra udbredelsen af energieffektive og grønne lastbiler. Det skønnes, at ca. 2/3 af de forventede CO<sub>2</sub>-reduktioner i 2030 følger af en nedgang i trafikarbejdet, mens 1/3 følger af en større udbredelse af energieffektive og grønne lastbiler, herunder flere nulmissionslastbiler (CO<sub>2</sub>-emissionsklasse 5) samt flere lastbiler i CO<sub>2</sub>-emissionsklasse 2-4. Det må forventes, at CO<sub>2</sub>-effekten i 2025 i højere grad kan henføres til nedgangen i trafikarbejdet, sammenlignet med CO<sub>2</sub>-effekten i 2030, idet udbredelsen af energieffektive og grønne lastbiler sker gradvist.

Det bemærkes, at vejafgiften skønnes at være forbundet med samfundsøkonomiske gevinster, hvormed CO<sub>2</sub>-reduktionerne skønnes at være forbundet med negative skyggepriser.