



## HØRINGSSVAR

22-08-2024

EMN-2023-01162

1714781

Morten Brønnum Andersen

### Forhøjelse af dieselaftgiften

Danske Regioner har modtaget forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motor-køretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love i høring.

Fokus: Bemærkningerne i det følgende omhandler den foreslåede forhøjelse af dieselaftgiften samt hvorledes de kompenserende tiltag (nedsættelse af udligningsafgift og vejafgift) ikke er kompenserende for de regionale trafikselskaber og den kollektive bustrafik. Der vil endvidere være ekstraomkostninger for flextrafik og redningstjenester, mens jernbanedriften ikke påvirkes.

Generelle bemærkninger: Den grønne omstilling af den kollektive bustrafik er i fuld gang. DI Transport og DPT anfører i en henvendelse til transportministeren og Transportudvalget om dieselaftgiften, at: "Ved udgangen af 2024 vil cirka 40 pct. af den kollektive rutebustrafik være omstillet til elbustrafik og der er en klar og bred hensigt hos kommuner og regioner om at fortsætte denne grønne omstilling for flere busser og for flextrafikken. Det er vores frygt, at forudsætningerne i landets trafikselskaber, regioner og kommuner for at gennemføre den grønne omstilling svækkes med den aftalte afgiftsforhøjelse, idet den alene udhuler det finansielle grundlag i kommuner og regioner."

Om regionernes grønne omstilling af bustrafikken: Af Overliggeraftale om klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik mellem regeringen og Danske Regioner fra 10. december 2020 fremgår, at:

- For den regionale bustrafik forpligter regionerne sig til: CO2-neutrale eller nulemissionsbusser (eksempelvis biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på regionale ruter fra 2021.

- Regionernes målsætninger for omstilling af den kollektive busstrafik til el er under forudsætning af, at afgiftslempelsen til minimumssatsen for el til el-busser fastholdes. Desuden er det en forudsætning for regionernes målsætninger, at den økonomiske ramme er til stede, og at det er teknisk muligt.

Angående den fortsatte tilstedeværelse af den økonomiske ramme: Sektoren er præget af lange kontrakter på op til 10-12 år. Indførelse af en ekstraafgift med kort varsel vil øge sektorens driftsomkostninger, hvilket potentielt kan tvinge regioner til at udsætte investeringer i grønne busser og tilhørende ladeinfrastruktur mhp. at betale for højere driftsomkostninger på de resterende kontraktbundne busser.

Der kan også forekomme situationer, hvor en region beder et trafikselsskab foretage reduktioner i antal køreplantimer inden for rammerne af de kontraktmæssige bindinger som kompensation for de øgede driftsomkostninger.

Formålet med dieselaafgiften er ifølge skatteministeriet, at " ... bidrage til realisering af klimalovens mål om 70 pct. drivhusgasreduktion i 2030 og regeringens mål om fremrykkelse af klimaneutralitet til 2045 fra det oprindeligt fastsatte mål om klimaneutralitet i 2050." Af ovenstående grunde mener Danske Regioner, at en dieselaafgift uden kompensation for busser i en overgangsperiode, vil forhale denne grønne omstilling af busstrafikken.

#### Økonomiske konsekvenser:

- I afsnit 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige anføres, at over perioden 2025-2030 er forslaget provenuneutralt. Endvidere at lovforslaget i øvrigt vurderes ikke at have økonomiske konsekvenser for regioner og kommuner.
- I afsnit 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. anføres, at belastningen ved forslaget om forhøjelse af dieselaafgiften og nedsættelse af udligningsafgiften og vejafgiften dækker over to modsatrettede effekter, hvor forhøjelsen af dieselaafgiften øger belastningen, mens nedsættelsen af udligningsafgiften og vejafgiften reducerer belastningen... Samlet set skønnes forslaget at medføre en uændret erhvervsbelastning for danske lastbiler i 2025 til 2028 stigende til en øget belastning på ca. 350 mio. kr. i 2029 og 2030.

Danske Regioner efterspørger: Vi deler ikke vurderingen af, at lovforslaget ikke har økonomiske konsekvenser for regionerne. Danske Regioner efterspørger, at der også for busser indføres kompenserende tiltag.

De normalt kompenserende mekanismer formodes ikke at kunne finde anvendelse. DUT-kompensation vurderes ikke at kunne finde anvendelse da der er tale om en generel afgiftsstigning. P/L-regulering fanger ikke ekstraomkostningerne, da den beregnes efter Finansministeriets omkostningsbaserede indeks for kollektiv trafik hvor udviklingen i brændstof indgår som nettoprisindeks – uden afgifter.

Danske Regioner har modtaget et estimat på ekstraomkostningerne for de regionale trafikselskaber i 2025 på 30 mio. kr., hvoraf regionerne skønsmæssigt afholder 1/3 af udgiften. Mhp. at sikre, at den økonomiske ramme for grøn omstilling fortsat er til stede foreslås, at regionerne kompenseres for den ekstra dieselaftgift på 50 øre/l diesel svarende til 10 mio. kr. i 2025, der hvert år reduceres med 25 pct. frem til og med 2030.

På vegne af Danske Regioners bestyrelse



Anders Kühnau  
Formand, Danske Regioner



Mads Duedahl  
Næstformand, Danske Regioner