

24. juni 2022

Aftaletekst

# Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler

Den grønne omstilling af den tunge vejtransport er et vigtigt og nødvendigt skridt på vejen til realisering af klimalovens mål om 70 pct. drivhusgasreduktion i 2030 og klimaneutralitet i 2050. En ny kilometerbaseret og CO<sub>2</sub>-differentieret vejafgift for lastbiler bidrager til denne omstilling.

I den nye kilometerbaserede vejafgiftsordning betaler lastbilerne afgift efter, hvor meget CO<sub>2</sub> der udledes fra kørslen. Grønne lastbiler betaler derfor mindre i vejafgift end tilsvarende konventionelle lastbiler.

En kilometerbaseret vejafgift indebærer ikke alene incitament til den grønne omstilling af den tunge vejtransport, men indebærer også en mere præcis beskatning af lastbiltrafikkens andre påvirkninger af omgivelserne, herunder slid på vejnettet, ulykker, støj, luftforurening og bidrag til trængsel. Afgifter på lastbiltrafik er i dag fastsat betydeligt under disse omkostninger for samfundet.

Med den mere præcise beskatning skønnes den nye kilometerbaserede vejafgift at indebære en samfundsøkonomisk gevinst. Der ventes ligeledes at være samfundsøkonomiske gevinster forbundet med at gennemføre en samtidig optimering og tilpasning af den nationale vægt og dimensionsregulering for lastbiler i vejgodstransporten.

Regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten er på den baggrund enige om en konkret model for en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler. Med denne aftale følges der således op på *Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten* fra december 2020.

Aftalen indebærer, at Danmark fra 1. januar 2025 træder ud af samarbejdet om den eksisterende periodebaserede vejbenyttelsesafgift for lastbiler (Eurovignetten) og erstatter den med en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler.

Aftalepartierne er endvidere enige om, at der gennemføres en ændring i de nationale regler om vægt og dimensionering af lastbiler i vejgodstransporten. Tiltaget bidrager til reduktionen i CO<sub>2</sub>-udledningen og er forbundet med samfundsøkonomiske gevinster. De forøgede længder af lastbilerne er begrænset af EU-regler på området, hvorfor disse ændringer er betinget af, at de gennemføres som forsøgsordninger, der meddeles til Europa-Kommissionen. Tiltagene træder ligeledes i kraft 1. januar 2025.

Samlet set skønnes affalen at kunne reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med ca. 0,3 mio. ton i 2025 og ca. 0,4 mio. ton i 2030. Aftalen er forbundet med samfundsøkonomiske gevinster, og CO<sub>2</sub>-reduktionerne sker således med en negativ skyggepris.

\*\*\*

Aftalepartierne er enige om, at en kilometerbaseret vejafgift skal indeholde følgende elementer:

### **CO<sub>2</sub>-differentiering af vejafgiften**

Det følger af de EU-retlige rammer for vejafgifter, at afgiften skal differentieres efter lastbilernes CO<sub>2</sub>-udledning. Aftalepartierne er enige om en maksimal differentiering inden for disse rammer for at skabe de største incitament til den grønne omstilling og derved maksimere de forventede CO<sub>2</sub>-reduktioner. Vejafgiften skønnes dermed at kunne reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med ca. 0,2 mio. ton i 2025 og ca. 0,3 mio. ton i 2030.

### **Miljøzoner**

Der er i dag etableret miljøzoner i København/Frederiksberg, Odense, Aarhus og Aalborg. Aftalepartierne er enige om at forhøje afgiftssatsen for kørsel i de byområder, der i dag er omfattet af miljøzoner.

En forhøjelse af satserne i miljøzonerne afspejler bl.a., at mange borgere i disse områder er ekstra eksponeret for luftforurening og støj fra lastbiltrafikken og færdselsuheld, hvor den tunge trafik er involveret. De forhøjede afgiftssatser i miljøzonerne medvirker til at øge vejafgiftsordningens samfundsøkonomiske gevinster.

### **Omfattede køretøjer**

Aftalepartierne er enige om, at den nye vejafgiftsordning vil omfatte lastbiler og vogntog (lastbiler med påhængs- eller sættevogn) til godstransport med en tilladt totalvægt på 12 ton og derover. Derved vil der som udgangspunkt gælde de samme afgrænsninger, som gør sig gældende i den eksisterende periodebaserede vejbenyttelsesafgift.

Aftalepartierne er dog enige om, at lastbiler med en tilladt totalvægt mellem 3,5 og 12 ton til godstransport skal omfattes af vejafgiftsordningen fra 1. januar 2027. Aftalepartierne er enige om, at fra samme dato vil lastbilerne i denne vægtkategori skulle betale vægtafgift efter samme skala, som lastbiler der i dag er omfattet af vejbenyttelsesafgiften svarende til EU-minimumssatser. Ændringen i vægtafgiften for lastbilerne i denne vægtkategori har virkning fra og med første afgiftsperiode for det enkelte køretøj fra den 1. januar 2027.

Aftalepartierne er endvidere enige om at fritage de samme køretøjer, som i dag er fritaget for vejbenyttelsesafgift, i medfør af Vejbenyttelsesafgiftsloven § 11.

### **Omfattet vejnet**

Aftalepartierne er enige om, at det afgiftspålagte vejnet i en periode på tre år regnet fra 1. januar 2025 omfatter ca. 7.300 km., som inkluderer statsvejnettet (ca. 4.000 km. herunder 1.300 km. motorveje) og dele af det kommunale vejnet (ca. 3.300 km., herunder ca. 1.000 km. i miljøzoner). Den endelige afgrænsning af det afgiftsbelagte vejnet vil fremgå af det lovforslag, der skal vedtages i forbindelse med udmøntning af ordningen.

Fra 1. januar 2028 udvides det afgiftspligtige vejnet til at omfatte hele det offentlige vejnet, der har en udstrækning på i alt ca. 75.000 km. Denne faseopdeling skal ses i sammenhæng med implementeringsmæssige hensyn, der taler for at starte med en mindre del af vejnettet og gradvist udvide det afgiftspålagte vejnet.

### **Effektivisering af vejgodstransporten**

Aftalepartierne er enige om, at der fra 1. januar 2025 sammen med den kilometerbaserede vejafgift gennemføres 11 initiativer, der giver mulighed for øget maksimalvægt eller –længde på tunge køretøjer.

De nye muligheder for at effektivisere vejgodstransport i Danmark ventes at give anledning til positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, fordi det giver mulighed for en øget mængde gods pr. lastbil. Samtidig vil godset således kunne fragtes på færre lastbiler, som derved medfører en positiv CO<sub>2</sub>-gevinst. Omvendt vokser sliddet på vejnettet.

Initiativerne vurderes fra 2025 at kunne bidrage med en reduktion af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning på ca. 0,1 mio. ton årligt, som ligger ud over effekterne af vejafgiften. I lighed med CO<sub>2</sub>-reduktionen fra vejafgiften vil CO<sub>2</sub>-reduktionen fra initiativerne, der effektiviserer vejgodstransporten, have en negativ skyggepris. Aftalepartierne er enige om, at finansieringen af de afledte konsekvenser for det offentlige fra fx øget slid sker ved at øge afgiftssatsen for den nye kilometerbaserede vejafgift for lastbiler. Det bidrager til yderligere CO<sub>2</sub>-reduktioner.

### **Bedre vilkår for banegods i Danmark**

I en overgangsperiode frem mod etablering af Femern Bælt-forbindelsen, det nye signalprogram og elektrificering af jernbanen er der særlige udfordringer for kørsel med jernbanegods, da ikke alle lokomotiver vil kunne køre med det nye signalprogram, og godsoperatørerne kan have behov for at leje diesellokomotiver på strækninger, der ikke er elektrificeret med køreledning.

Aftalepartierne er derfor enige om at afsætte en pulje på 10 mio. kr. årligt i 2023-2030 til, at godsoperatører på jernbanen vederlagsfrit kan låne lokomotiver til anvendelse på strækninger udstyret med det nye signalsystem, eller på strækninger, der ikke er elektrificerede. Den præcise udformning af låneordningen sker under iagttagelse af statsstøttere reglerne.

Aftalepartierne noterer sig, at det på trods af en række initiativer ikke er lykkedes at skabe en vel fungerende anvendelse af banegodsterminalerne i Hirtshals og Esbjerg. Parterne er på den baggrund enige om, at der med inddragelse af de to havne, godsoperatører og andre relevante aktører skal gennemføres en kortlægning af aktuelle udfordringer i forhold til anvendelsen af terminalerne. Kortlægningen gennemføres af Transportministeriet og afrapporteres medio 2023.

## Afgiftsstruktur

Den overordnede afgiftsstruktur følger af de EU-retlige rammer for vejafgifter. Affalepartierne er enige om, at afgiften vil blive differentieret efter lastbilernes CO<sub>2</sub>-udledning i form af deres såkaldte CO<sub>2</sub>-emissionsklasser. Inddelingen af lastbiler i CO<sub>2</sub>-emissionsklasser følger af de EU-retlige rammer, der også indebærer differentiering efter lastbilernes højeste tekniske tilladte totalvægt.

Affalepartierne er enige om følgende afgiftsstruktur for 2025-2027, der fremgår af tabel 1. Satserne for lastbiler mellem 3,5 og 12 ton vil først være gældende fra 1. januar 2027. Det bemærkes, at satserne vil blive konsolideret i forbindelse med fremsættelsen af et lovforslag.

**Tabel 1. Satsstruktur 2025-2027**

Kr./km (2022-niveau)	3,5-12 ton		12-18 ton		18-32 ton		Over 32 ton	
	Øvrig	Miljøzone	Øvrig	Miljøzone	Øvrig	Miljøzone	Øvrig	Miljøzone
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 1	0,82	0,93	0,89	1,01	1,00	1,13	1,07	1,22
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 2	0,73	0,83	0,80	0,92	0,89	1,03	0,96	1,12
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 3	0,63	0,74	0,69	0,82	0,79	0,92	0,86	1,01
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 4	0,43	0,53	0,47	0,59	0,52	0,66	0,56	0,71
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 5	0,16	0,26	0,16	0,27	0,16	0,29	0,16	0,30

Anm.: Satserne vil blive konsolideret i forbindelse med konsolideringen af de provenumæssige konsekvenser i forbindelse med fremsættelse af et lovforslag.

Affalepartierne er derudover enige om, at satserne øges fra 2028 i forbindelse med udvidelsen af vejnettet og det aftalte finansieringsbidrag hvorefter satsstrukturen bliver, som i tabel 2.

**Tabel 2. Satsstruktur 2028 og frem**

Kr./km (2022-niveau)	3,5-12 ton		12-18 ton		18-32 ton		Over 32 ton	
	Øvrig	Miljøzone	Øvrig	Miljøzone	Øvrig	Miljøzone	Øvrig	Miljøzone
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 1	1,01	1,12	1,08	1,21	1,19	1,32	1,26	1,42
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 2	0,89	0,99	0,96	1,08	1,06	1,19	1,13	1,28
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 3	0,76	0,87	0,83	0,95	0,92	1,06	0,99	1,14
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 4	0,52	0,63	0,56	0,68	0,62	0,75	0,66	0,81
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 5	0,21	0,30	0,21	0,32	0,21	0,33	0,21	0,35

Anm.: Satserne vil blive konsolideret i forbindelse med konsolideringen af de provenumæssige konsekvenser i forbindelse med fremsættelse af et lovforslag.

## Administrative konsekvenser

Affalepartierne er enige om, at de administrative udgifter finansieres i tilknytningen til aftalen.

Aftalepartierne er enige om, at der afsættes op til 275 mio. kr. årligt fra 2025 og frem til administration af ordningen. I den afsatte finansiering indgår udgifter på Justitsministeriets område, Transportministeriets område, herunder til Sund & Bælt, samt udgifter til Skatteforvaltningen. Den endelige fastsættelse og fordeling af de administrative omkostninger vil ske i forbindelse med fremsættelse af lovforslag.

### Offentlige finanser

De provenumæssige konsekvenser af aftalen fremgår af tabel 3.

Afgiften skønnes at indebære det aftalte finansieringsbidrag på 1/2 mia. kr. i 2025-2027 (2022-niveau) og 1 mia. kr. fra 2028 og frem, som aftalt med *Aftale om Grøn omstilling af vejtransport*.

**Tabel 3. Provenumæssige konsekvenser**

Mio. kr. (2022-niveau)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Umiddelbart provenu	-	-	2.450	2.400	2.425	3.600	3.525	3.475
Efter adfærd og tilbageløb	-	-	1.500	1.425	1.375	2.000	1.925	1.850
Udgifter til vejslid mv.	-	-	-200	-200	-200	-200	-200	-225
Afskaffelse af vejbenyttelsesafgift	-	-	-425	-400	-400	-375	-375	-350
Administrative omkostninger	-	-	-275	-275	-275	-275	-275	-275
Pulje til bedre vilkår for bane-gods i Danmark	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10
<b>Samlet finansieringsbidrag</b>	<b>-10</b>	<b>-10</b>	<b>600</b>	<b>550</b>	<b>500</b>	<b>1.125</b>	<b>1.075</b>	<b>1.000</b>

Anm.: De provenumæssige konsekvenser vil blive yderligere konsolideret i forbindelse med fremsættelse af et lovforslag. I provenuet efter adfærd og tilbageløb er medregnet mindreprovenu som følge af lavere vægtafgift for lastbiler mellem 3,5-12 ton. Udgifterne til vejslid mv. følger af den besluttede optimering af den nationale vægt og dimensionsregulering. Afgivelser i summen skyldes afrundinger.

Kilde: Egne beregninger.

### Evaluering af aftalen

Aftalepartierne er enige om, at aftalen løbende vil blive evalueret, herunder i 2023 i forbindelse med et genbesøg af *Aftale om Grøn omstilling af vejtransport*.

### Ikrafttrædelse

Den kilometerbaseret vejafgift træder i kraft 1. januar 2025. Ved samme dato vil Danmark træde ud af samarbejdet med Sverige, Nederlandene og Luxembourg om den eksisterende vejbenyttelsesafgift for lastbiler (Eurovignetten).

### Aftalens karakter

Elementerne i aftalen har karakter af en stemmeaftale. Aftalepartierne forpligter sig til at stemme for de lovforslag og bevillingsmæssige hjemler, der udmønter aftalens indhold.

Aftalepartierne noterer sig, at den samlede vejafgiftsordning skal notificeres og godkendes af EU-kommissionen inden ordningen træder i kraft.

## **Bilag 1. Administration af ordningen**

Aftalepartierne er enige om, at opgaven med implementering, herunder udvikling og indkøb af udstyr samt den efterfølgende drift af vejafgiftsordningen, herunder beregning, opkrævning og kontrol af afgiften, placeres hos Sund & Bælt.

Det vil være kommercielle udbydere af vejafgiftstjenester, der varetager tilvejebringelsen af satellitbaseret køretøjsudstyr til brugerne og står for opkrævning af vejafgifter hos brugerne, når vejafgiftsopkræveren (Sund & Bælt) har beregnet brugernes vejafgift. Vejafgiftsopkræveren stiller endvidere en rutekøbsløsning til rådighed for brugere, som ikke ønsker at anvende køretøjsudstyr, eller brugere som ikke kan anvende køretøjsudstyret, fordi det er defekt eller af andre tilsvarende grunde ikke kan anvendes. Vejafgiftsopkræveren sørger herefter for indbetaling af afregnet vejafgiftsprovenu til ejeren af ordningen (Skatteministeriet).

### *Administrativt bødeforelæg*

Aftalepartierne er enige om, at sanktioner af overtrædelser af ordningen sker gennem et administrativt bødeforelæg.

Aftalepartierne er endvidere enige om, at det vil være Færdselsstyrelsen under Transportministeriet, der bemyndiges til at udstede administrative bødeforelæg til ejere/brugere, der overtræder de foreslåede regler. Det indebærer, at Færdselsstyrelsen over for en sådan ejer/bruger tilkendegiver, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis vedkommende erklærer sig skyldig i overtrædelser og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale den bøde, der er fastsat i bødeforelægget. I modsat fald vil sagen skulle overgives til politi og anklagemyndighed med henblik på i givet fald at indbringe sagen for domstolene.