

Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler – her er hvad du skal være opmærksom på

Aftale om grøn omstilling af vejtransport blev vedtaget den 29. marts 2023 og træder i kraft den 1. januar 2025.

Vi har gennemgået aftalen og udtrykket det, du skal vide, hvis du er en del af vejtransportbranchen.



De grundlæggende initiativer i aftalen

Grundlæggende indebærer aftalen, at der fra 1. januar 2025 skal indføres vejafgift for lastbiler. Vejafgiften skal opgøres efter, hvor langt lastbilerne kører i Danmark og vil være differentieret efter lastbilernes CO₂-udledning. Grønne lastbiler vil således betale mindst i afgift. Den gennemsnitlige afgiftssats vil være ca. 1,3 kr. pr. km i 2030. Samtidig skal der ske en ændring i de nationale regler om vægt og dimensionering af lastbiler i vejgodstransporten.

Omfattede køretøjer

Den nye vejafgiftsordning vil omfatte lastbiler og vogntog (lastbiler med påhængs- eller sættevogn) til godstransport med en tilladt totalvægt på 12 ton og derover.

Fra 2025 vil afgiften gælde for lastbiler på 12 ton og derover. Fra 1. januar 2027 udvides afgiften til at gælde for lastbiler på 3,5 ton og derover.

Køretøjer, som i dag er fritaget for vejbenyttelsesafgift i medfør af vejbenyttelsesafgiftslovens § 11, vil være fritaget fra vejafgiften. Reglerne vil derfor ikke omfatte udrykningskøretøjer tilhørende det statslige redningsberedskabs, brandvæsenet, politiet og vejvæsenet.

Veje omfattet af afgiften

Afgiften vil gælde for kørsel på statsvejnettet og øvrige veje, der er oplagte i forhold til sivetraffic, samt offentlige veje i miljøzoner (ca. 10.900 km).

Fra 1. januar 2028 vil hele det offentlige vejnet være omfattet (ca. 75.000 km).

Afgiftssatsen forhøjes for kørsel i de byområder, der i dag er omfattet af miljøzone, således at det bliver 50 pct. dyrere at køre i miljøzonerne end på det øvrige vejnet.

Afgiftsstruktur

Afgiften vil blive differentieret efter lastbilernes CO₂-udledning i form af deres såkaldte CO₂-emissionsklasser. Tabellen herunder viser satserne ift. CO₂-emissionsklasser og lastbilens vægt.

Hver opmærksom på, at satserne for lastbiler mellem 3,5 og 12 ton først vil være gældende fra 1. januar 2027.

Tabel 1. Satsstruktur 2025-2027

Kr./km (2022-niveau)	3,5-12 ton		12-18 ton		18-32 ton		Over 32 ton	
	Øvrig	Miljø-zone	Øvrig	Miljø-zone	Øvrig	Miljø-zone	Øvrig	Miljø-zone
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,84	1,25	0,91	1,36	1,02	1,52	1,09	1,64
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,74	1,11	0,81	1,22	0,91	1,37	0,99	1,48
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,64	0,96	0,71	1,06	0,80	1,21	0,88	1,31
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,43	0,65	0,47	0,71	0,53	0,80	0,57	0,86
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,16	0,24	0,16	0,24	0,16	0,24	0,16	0,24

Anm.: Satserne er tilbagediskonteret fra 2030 til 2023-niveau.

Tabel 2. Satsstruktur 2028 og frem

Kr./km (2023-niveau)	3,5-12 ton		12-18 ton		18-32 ton		Over 32 ton	
	Øvrig	Miljø-zone	Øvrig	Miljø-zone	Øvrig	Miljø-zone	Øvrig	Miljø-zone
CO ₂ -emissionsklasse 1	1,04	1,56	1,11	1,67	1,22	1,83	1,30	1,95
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,91	1,37	0,99	1,48	1,09	1,63	1,16	1,74
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,79	1,18	0,85	1,28	0,95	1,42	1,02	1,53
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,54	0,80	0,58	0,87	0,64	0,96	0,67	1,01
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,21	0,32	0,21	0,32	0,21	0,32	0,21	0,32

Anm.: Satserne er tilbagediskonteret fra 2030 til 2023-niveau.

Satserne øges fra 2028 i forbindelse med udvidelsen af vejnettet.

Eurovignette og EETS-udbydere

I takt med at den nye aftale om grøn omstilling af vejtransport træder i kraft den 1. januar 2025, træder Danmark ud af den eksisterende aftale om vejbenyttelsesafgift for lastbiler (Eurovignette).

Selve implementeringen, administrationen og den efterfølgende drift af den nye vejafgiftsordning placeres hos Sund & Bælt, der blandt andet skal varetage opkrævningen og kontrol af afgiften. Ifølge Sund & Bælt vil opkrævningen af vejafgift ske via EETS-udbydere af vejafgiftstjenester, som vil varetage tilvejebringelsen af satellitbaseret køretøjsudstyr til lastbilerne. På baggrund af satellitudstyret vil det være muligt at beregne de kilometerbaseret strækninger, der skal opkræves afgift for at benytte.

Konklusion

Aftalen er fortsat ny, og der fremgår endnu ikke mange oplysninger i aftalen. Ikke desto mindre forventes den at træde i kraft allerede i 2025.

Som det fremgår, medfører afgiften en milliardbelastning af erhvervslivet og trækker penge ud af en sektor, der allerede står over for en vanskelig og omkostningstung grøn omstilling. Afgiften vil gøre det vanskeligt for vognmændene samtidigt at investere i grønne lastbiler og der er dermed en reel risiko for, at en del af vognmændene ender med at være nødt til at fortsætte i diesellastbilerne.

Manglende betaling af den nuværende Eurovignette, som altså skal afløses i Danmark af den nye afgift for vejbenyttelse, har gennem mange år været genstand for intens debat og domstolsprøvelse, da bøderne har været forhøje i forhold til den manglende afgiftsbetaling på ca. 89 kr./pr. døgn. Det bliver derfor interessant at se, hvordan manglende betaling af den nye afgift vil sanktioneres for fremtiden, når afgiften skal opgøres på baggrund af kørte kilometer. Særligt interessant bliver det at se, om Skattestyrelsen vil ændre deres vejledning om bødeudmåling efter princippet om absolut kumulation og gentagelsesvirkning for op til 10 forhold til samtidig bedømmelse.

Læs nærmere om sanktionering af vejbenyttelsesafgift i NJORDs nyhed om FOKUS på vejbenyttelsesafgift.

Vil du vide mere?

Er du vognmand eller på anden måde involveret i transportbranchen, og forventer du at blive berørt af vejafgiften? Så er du velkommen til at kontakte NJORDS transportekspert, advokat og partner, Ulla Fabricius, og advokat Sebastian Breth Arnberg, som beskæftiger sig med skatter og afgifter blandt andet inden for transportsektoren.



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 77 40 10 12
UF@NJORDLAW.COM



SEBASTIAN ARNBERG
ADVOKAT

(+45) 77 40 11 30
SBA@NJORDLAW.COM