

DANSK ERHVERV

OMKOSTNINGER VED KØRSELSAFGIFTER FOR LASTBILER

ADRESSE COWI A/S
Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Introduktion	2
2	Fakta om den kilometerbaserede vejafgift	3
3	Fakta-ark 1 – Distributionslastbil på 16 ton	8
4	Fakta-ark 2 – Lastbil på 26 tons	11
5	Fakta-ark 3 – 40 ton lastbil med hænger	12
6	Fakta-ark 4 – Sættevogntog på 50 tons	17

PROJEKTNR.

A280999

DOKUMENTNR.

VERSION

4

UDGIVELSESDATO

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

LKPD

KONTROLLERET

OLEK

GODKENDT

1 Introduktion

Fra 1. januar 2025 træder de kommende kilometerbaserede vejafgifter i kraft, som betyder, at lastbiler med en totalvægt på 12 tons og derover skal betale mere i vejafgift, end de p.t. gør. Fra 2027 er det intentionen, at lastbiler med en totalvægt på 3,5-11,9 ton også bliver omfattet af den kommende vejafgift¹.

Vejafgiften betales fra 1. januar 2025 per kørt kilometer på baggrund af en afgiftssats, der er fastsat ud fra flere parametre.

Det gør det svært at gennemskue størrelsen på den øgede omkostning, som den kommende vejafgift vil medføre. Derfor kan det være vanskeligt for operatørerne at fastsætte de kommende prisstigninger på deres services.

Det er i første omgang vognmændene, der skal betale vejafgiften, hvilket øger de samlede transportomkostninger. Selvom det forventes, at meromkostningen viderefaktureres til transportkøberne og i sidste ende til forbrugerne, har Dansk Erhverv ønsket at få belyst, hvor store meromkostningerne kan forventes at blive for transportørerne. Det ønskes belyst med forskellige cases, der varierer på en række parametre, der har betydning for vejafgiftens størrelse.

Dansk Erhverv har derfor bedt COWI om at analysere betydningen af den kommende vejafgift for transportørerne.

COWI har under analysen været i kontakt med branchen for at høre, hvordan de ønsker, at meromkostningerne knyttet til den nye vejafgift skal opgøres, så det er lettest for dem at implementere i deres nuværende prisstruktur. Til dette har dele af branchen oplyst, at de ønsker, at meromkostningen knyttet til den nye vejafgift opgøres som en procentvis stigning i de samlede omkostninger for drift af lastbilen under det nye afgiftssystem sat i forhold til alle de øvrige omkostninger, som de har ifm. drift af lastbiler. Dvs. omkostninger til finansiering af lastbil og ladeinfrastruktur (hvis ellastbil), drivmiddel (el eller diesel) chaufførlønninger, forsikring og service. De oplyser også, at der kan være forskellige måder og metoder til at opgøre, hvad stigningen i kundernes pris skal være – bl.a. afhængigt af, hvor meget der køres på det afgiftsbelagte vejnet for bestemte kunder.

¹ [provenuberegning-for-kilometerbaseret-vejafgift-for-lastbiler.pdf \(skm.dk\)](#)

2 Fakta om den kilometerbaserede vejafgift

Fra 2025 erstattes den nuværende periodebaseret vejbenyttelsesafgift for lastbiler med en totalvægt på 12 tons og over med en kilometerbaseret vejafgift. Fra 2027 er det intentionen, at små lastbiler med en totalvægt på 3,5-11,9 ton også bliver omfattet af den kommende kilometerbaserede vejafgift².

Vejafgiften betales per kørt kilometer på baggrund af en afgiftssats, der er fastsat ud fra tre parametre:

1. Det afgiftsbelagte vejnet

Fra 2025 vil vejafgiften kun gælde for statsvejnettet og øvrige veje, der er oplagte i forhold til sivetrafik, samt offentlige veje i miljøzoner (i alt ca. 10.900 km). Fra 2028 vil hele det offentlige vejnet være omfattet (i alt ca. 75.000 km). Afgiftssatsen differentieres i forhold til, om kørslen sker indenfor miljøzonerne eller ej. Kørsel indenfor miljøzoner bliver 50 procent dyrere end det øvrige vejnet.

2. Lastbilens CO₂-emissionsklasse

Afgiftssatsen differentieres desuden ud fra en ny klassificering af lastbiler kaldet CO₂-emissionsklasser. Der er ingen sammenhæng med den nuværende Euronorm og CO₂-emissionsklasserne. Lastbiler med elektrisk drivlinje vil blive indplaceret i emissionsklasse 5, som er den billigste klasse. Skatteministeriet har udtalt, at det forventes, at diesel- og biogaslastbiler indplaceres i CO₂-emissionsklasse 1, som er den dyreste klasse³.

3. Lastbilens totalvægt

Afgiftssatsen opdeles slutteligt efter lastbilens totalvægt, hvor den tungeste kategori er den dyreste:

- > Lastbiler med totalvægt mellem 3,5 og 11,9 tons (forventeligt først omfattet i 2027)
- > Lastbiler med totalvægt mellem 12 og 17,9 tons
- > Lastbiler med totalvægt mellem 18 og 32 tons
- > Lastbiler med totalvægt over 32 tons

I Tabel 1 ses afgiftssatserne. Værdierne for perioderne 2025-2027 og 2028 stammer fra DTLs (Dansk Transport & Logistik) beregninger, som følge af dialog med Skatteministeriet. Værdierne for 2029 stammer fra Skatteministeriets "*Provenuberegning for kilometerbaseret vejafgift for lastbiler*"⁴. Det bemærkes, at satserne stiger i to omgange efter indførslen. Satserne introduceres i 2025 og fastholdes derefter til 2027. De vil herefter stige i 2028 med 26-45% og igen i 2029 med yderligere 13-59% ift. 2028-niveauet. Satserne vil dermed samlet stige med 39-102% fra 2025 til 2029. Fra 2029 vil satserne fastholdes.

Satserne for perioden 2025-2027 vil i gennemsnit opnå en rabat på 19% ift. de oprindelige udmeldte priser. Ligeså vil satserne for 2028 gennemsnitligt opnå en rabat på 12% ift. de oprindelige udmeldte satser, som kompensation af stigning i dieselafgiften med 50 øre pr. liter⁵.

² [provenuberegning-for-kilometerbaseret-vejafgift-for-lastbiler.pdf \(skm.dk\)](#)

³ Se Bilag 1 i Forudsætningsnotatet.

⁴ [provenuberegning-for-kilometerbaseret-vejafgift-for-lastbiler.pdf \(skm.dk\)](#)

⁵ [Aftale om deludmøntning af Grøn Fond \(fm.dk\)](#)

Tabel 1 *Satser for kommende kilometerbaseret vejafgift angivet som kr. per kørt km (prisniveau 2025).*

Satsstruktur 2025-2027								
	3,5-11,9 ton ⁶		12-17,9 ton		18-32 ton		Over 32 ton	
	Øvrigt vejnet	Miljø-zone	Øvrigt vejnet	Miljø-zone	Øvrigt vejnet	Miljø-zone	Øvrigt vejnet	Miljø-zone
CO₂-emissionsklasse 1			0,86	1,29	1,00	1,50	1,10	1,65
CO₂-emissionsklasse 2			0,79	1,19	0,92	1,38	1,01	1,52
CO₂-emissionsklasse 3			0,69	1,04	0,82	1,23	0,91	1,37
CO₂-emissionsklasse 4			0,46	0,69	0,53	0,80	0,58	0,87
CO₂-emissionsklasse 5			0,13	0,20	0,13	0,20	0,13	0,20

Satsstruktur 2028								
	3,5-11,9 ton		12-17,9 ton		18-32 ton		Over 32 ton	
	Øvrigt vejnet	Miljø-zone	Øvrigt vejnet	Miljø-zone	Øvrigt vejnet	Miljø-zone	Øvrigt vejnet	Miljø-zone
CO₂-emissionsklasse 1	?	?	1,14	1,72	1,30	1,96	1,43	2,13
CO₂-emissionsklasse 2	?	?	1,05	1,57	1,20	1,78	1,29	1,94
CO₂-emissionsklasse 3	?	?	0,90	1,36	1,06	1,57	1,15	1,74
CO₂-emissionsklasse 4	?	?	0,62	0,92	0,70	1,04	0,74	1,11
CO₂-emissionsklasse 5	?	?	0,19	0,29	0,19	0,29	0,19	0,29

Satsstruktur 2029								
	3,5-11,9 ton		12-17,9 ton		18-32 ton		Over 32 ton	
	Øvrigt vejnet	Miljø-zone	Øvrigt vejnet	Miljø-zone	Øvrigt vejnet	Miljø-zone	Øvrigt vejnet	Miljø-zone
CO₂-emissionsklasse 1	1,29	1,94	1,38	2,07	1,51	2,27	1,61	2,42
CO₂-emissionsklasse 2	1,13	1,70	1,22	1,83	1,35	2,02	1,44	2,16
CO₂-emissionsklasse 3	0,97	1,46	1,06	1,58	1,18	1,76	1,26	1,90
CO₂-emissionsklasse 4	0,66	1,00	0,72	1,07	0,79	1,19	0,84	1,25
CO₂-emissionsklasse 5	0,26	0,39	0,26	0,39	0,26	0,39	0,26	0,39

⁶ Denne vægtklasse forventes omfattet fra 2027, men satserne er endnu ikke kendte.

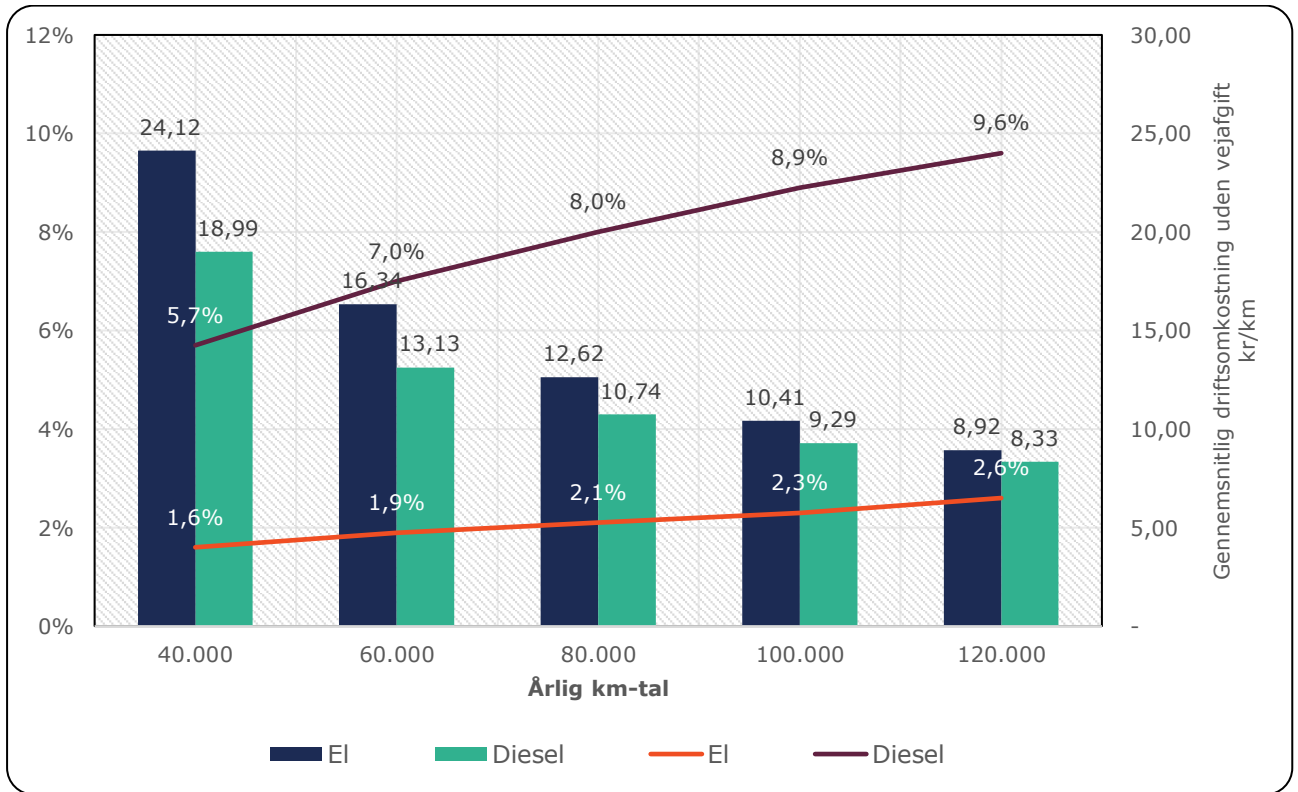
3 Sådan beregnes meromkostninger per km

Generelle overvejelser

Omkostningerne til driften af en lastbil omfatter både faste (årlige) omkostninger og nogle omkostninger, der afhænger af, hvor meget lastbilen kører. Begge dele indgår i beregningerne af, hvad omkostningerne er per kørt km. Når der fra 2025 skal betales til den kilometerbaserede vejafgift, er det væsentligt at huske på, at vejafgiften ikke differentieres alt efter, om lastbilen kører med fuld kapacitetsudnyttelse eller tom-/positioneringskørsel – vejafgiften pr. km er den samme. Det skal der også tages hensyn til i opgørelsen af, hvad stigningen i de samlede driftsomkostninger er.

Da afgiftssatsen er pr. kørt km, betyder det, at for at kunne opgøre, hvor stor stigningen i de samlede driftsomkostninger er som følge af vejafgiften, skal alle faste og variable omkostninger opgøres per kørt kilometer. Dvs. at alle omkostninger til brændstof, finansielle udgifter til leasing eller køb, chaufføromkostninger, forsikring, vejafgiften mm. omregnes til en gennemsnitlig omkostning per kørt kilometer. Denne gennemsnitlige omkostning varierer i forhold til, hvor mange km lastbilen kører om året. Da en del af omkostningerne ikke afhænger af, hvor langt lastbilen kører, vil den gennemsnitlige omkostning per km. falde jo flere km en lastbil kører om året, da den deles ud på flere kørte km. Det betyder også, at de faste omkostninger per kørt km. bliver mindre og mindre, jo mere lastbilen kører om året. Det betyder også, at alle de omkostninger, der varierer med den afstand lastbilen kører, får en relativ større betydning, jo flere km. lastbilen kører om året. Det samme gælder for den kommende vejafgift. Altså, at jo flere km lastbilen kører om året, jo højere andel af de samlede omkostninger per. km udgøres af den kommende vejafgift. Dette illustreres på nedenstående figur, som tager afsæt i en el- og diesellastbil i vægtklasse 12-17,9 ton i 2025, der kører 75% af alle kilometer på det afgiftsbelagte vejnet samt 1% i miljøzonerne. Procentforøgelsen ses i forhold til de samlede kørselsomkostninger uden vejafgift. For øvrige vægtklasser refereres der til de fire fakta-ark. Den gennemsnitlige forøgelse vokser jo flere km lastbilen kører. Det er fordi de gennemsnitlige samlede driftsomkostninger per km er faldende jo flere km. der køres. Det vises også i figuren for den udvalgte case.

Figur 1 Hvor stor er stigningen i procent i de totale omkostninger målt per kørt km. afhængigt af, hvor meget lastbilen kører om året. Der køres 75% på de afgiftsbelagte vejnet, 1% i miljøzonerne og resten udenfor det afgiftsbelagte vejnet. Beregnet for 2025.



Udregning af den gennemsnitlige vejafgift per km

Når man skal udregne, hvad den gennemsnitlige meromkostning bliver per km efter indførelsen af vejafgiften, er det væsentligt at forstå, at meromkostningen er et vægtet gennemsnit af forskellige afgiftssatser, der baserer sig på, hvilke veje lastbilen vil køre på, og hvor mange kilometer, der køres på hver af disse veje. I 2025 inddeles vejene, som tidligere nævnt, i tre kategorier; veje i miljøzoner, øvrige afgiftsbelagte veje samt veje som ikke er omfattet. Her skal man finde satsen for den CO₂-emissionsklasse, som lastbilen indplaceres i, for både veje i miljøzoner og på øvrige afgiftsbelagte veje.

For at finde den *gennemsnitlige* vejafgift pr. km, kan man derfor anvende følgende formel:

$$\text{Gennemsnitlig afgiftsomkostning per km} = \frac{(\text{Sats i miljøzoner} * \text{antal km i zone}) + (\text{sats på øvrige afgiftsbelagte veje} * \text{antal km på veje})}{\text{samlet antal kørte km (alle veje)}}$$

4 Fire cases

Til at belyse betydningen af de kommende vejafgifter for transportørerne, er der lavet beregninger på fire forskellige cases. De varierer på lastbilsstørrelse og antal kørte km og vil blive påvirket forskelligt af den kommende vejafgift, jf. dennes struktur og opdeling.

Til beregning af meromkostningen, relativ til øvrige omkostninger, har det været nødvendigt at anvende data og priser på andre omkostningselementer såsom pris på lastbil, forsikring, drivmiddel, afgifter etc. Værdierne og kilde på disse fremgår et selvstændigt Forudsætningsnotat.

Hver case er opbygget på samme måde, hvor der indledningsvis præsenteres specifikationerne for lastbilen, som har en betydning for vejafgiftens størrelse. Dernæst præsenteres vejafgiftens procentvise meromkostning ift. de samlede omkostninger for hhv. en el- og diesellastbil, som er indplaceret i hhv. CO₂-emissionsklasse 5 (billigste klasse) og 1 (dyreste klasse). Den procentvise meromkostning for diesellastbilerne vises i forhold til de samlede omkostninger, der er til kørsel med diesellastbiler i dag (2024), og det samme gælder for elastbilerne i sammenligning med omkostninger for disse i dag. Dette inkluderer også de nuværende vejbenyttelsesafgifter og dieselafgifter. Der er dermed ikke tale om en sammenligning på tværs af drivmidlerne eller CO₂-emissionsklasserne, men i stedet en sammenligning af omkostningsniveauet for den samme lastbil før og efter introduktionen af vejafgiften.

5 Case 1 – Distributionslastbil på 16 ton

I denne case tages udgangspunkt i en lastbil med en totalvægt på 16 ton med et årligt km-tal på 40.000 km. Afgiftsklasse og casens fordeling af kørsel i de forskellige afgiftszoner fremgår i nedenstående tabel.

Totalvægt	16 ton
Årlig km-tal	40.000 km
Afgiftsvægtklasse	12-17,9 ton
Fordeling af kørsel i afgiftszoner	2025-2027: 1%*, 76%** & 23%***. 2028-: 1%* & 99%**

* = Miljøzoner, ** = Øvrige zoner, *** = Ikke-omfattede zoner

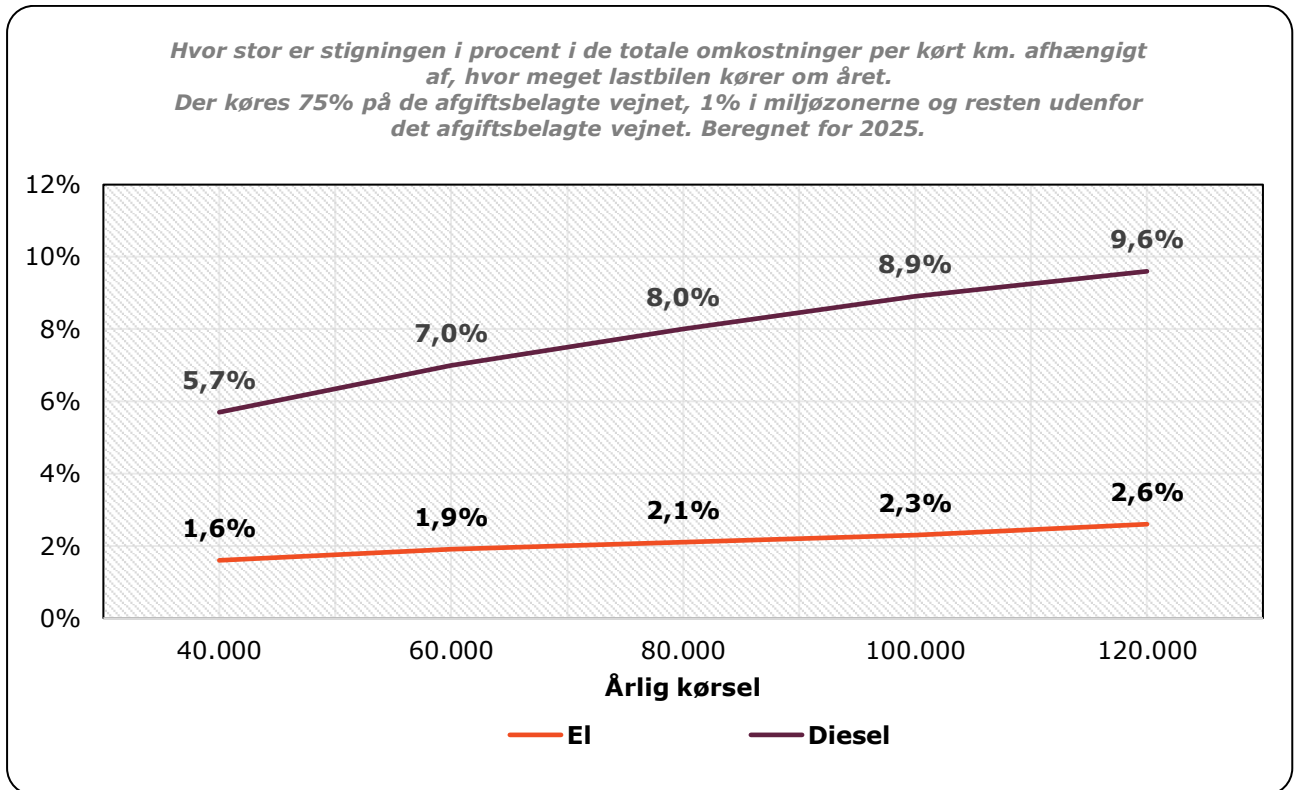
Meromkostninger som følge af vejafgiften

Tabellen viser dels, hvad den gennemsnitlige vejafgift er per kørt km, og dels hvor meget de samlede omkostninger stiger på grund af vejafgiften (inkl. omkostninger til at administrere vejafgiften). Dette fremgår for de forskellige afgiftsperioder samt for både el- og diesellastbil. I de samlede omkostninger indgår udgifter til finansiering af lastbil, ladeinfrastruktur til ellastbilen (hvis ellastbil), chaufførløn, drivmiddel (el eller diesel), service, forsikring samt administrationsomkostninger til administrering af vejafgiften.

Afgiftsperiode	2025-2027		2028		2029-	
Drivmiddel	El	Diesel	El	Diesel	El	Diesel
Gennemsnitlig vejafgift per km, i kr. (inkl. administrationsudgifter)	0,38 kr	1,03 kr	0,46 kr	1,51 kr	0,54 kr	1,75 kr
Meromkostninger ved vejafgifter, %	1,6%	5,7%	2,0%	8,4%	2,3%	9,8%

Når der fra 2025 skal betales vejafgift, er det væsentligt at huske på, at prisen ikke differentieres efter, om lastbilen kører med fuld kapacitetsudnyttelse eller tom-/positioneringskørsel – prisen per Kørt km på det afgiftsbelagte vejnet er den samme. Det skal der tages hensyn til i opgørelsen af, hvad stigningen i de samlede driftsomkostninger er, og hvad driftsomkostningerne er per kørt km.

Figuren viser, at stigningen i driftsomkostningerne per kørt km ændres afhængigt af, hvor meget lastbilen kører. Det er fordi, at når de faste omkostninger bliver fordelt på alle kørte km, så falder denne del i takt med, at der køres flere km. Dermed falder de samlede gennemsnitlige driftsomkostninger per kørt km også.



Opgørelse af det gennemsnitlige afgiftstillæg

Operatøren har flere forskellige metoder og muligheder for at udregne deres meromkostning som følge af vejafgiften. Nedenfor gennemgås én af mulighederne, der opgør en gennemsnitlig afgiftstillæg:

- > Operatøren skal først finde ud af, hvad de nuværende omkostninger per km er ekskl. vejafgift. Husk her at tage alle kørte kilometer med på både afgiftsbelagte og ikke-afgiftsbelagte veje inkl. tomkørslen.
- > Dernæst skal transportøren afklare den gennemsnitlige omkostning til vejafgift pr. km, ved at kortlægge, hvor lastbilerne kører samt lastbilernes vægt- og CO₂-emissionsklasser.
- > Herefter kan operatøren bruge følgende formel til at beregne størrelsen på et tillæg, som herefter kan tillægges de nuværende fakturabeløb.

$$\text{Tillægsprocentsats} = (\text{gennemsnitlig vejafgift pr. km}^2 / \text{nuværende omkostninger pr km}) * 100$$

Man kan også vælge andre måder at fordele meromkostningerne som følge af vejafgiften mellem kunderne ved f.eks. at tage hensyn til, hvor kørslen for den enkelte kunde foregår, eller hvor stor andel af lastbilens nyttelast, der benyttes, eller noget helt tredje.

Eksempler på viderefakturering af vejafgiften for diesel og ellastbiler

Hvilken viderefakturering der skal vælges, kan opgøres på flere måder. Her vises to eksempler, der afhænger af om der er tale om full-load eller distributionskørsel med baggrund i fordelingerne af kørsel på de forskellige afgiftsbelagte veje vist i tabellen ovenfor.

⁷ Findes ved at lave et vægtet gennemsnit af de satser fra de zoner, som lastbilen vil køre i.

Kørsel med en forsendelse for én kunde (full-load kørsel): Ved denne type kørsel kan transportøren kortlægge ruten til kunden for at afdække, hvilke vejstrækninger som er afgiftsbelagte og på den måde beregne den samlede omkostning til vejafgifter for hele ruten inkl. returkørsel.

Eksempel på beregning af afgiftstillægget til faktureringen:

En rute på 100 km inkl. returkørsel vil i 2025 for en diesellastbil resultere i en samlet vejafgift på 103,00 kr. ($100 \text{ km} * 1,03 \text{ kr./km}^8$). Udføres turen i en ellastbil vil afgiftsomkostningerne ende på 38,00 kr. ($100 \text{ km} * 0,38 \text{ kr./km}$).

Distributionskørsel: Ved distributionskørsel vil den samlede vejafgift skulle fordeles blandt potentielt mange kunder. Det kan være vanskeligt for transportøren at henføre en præcis andel af den samlede vejafgiftsbetaling til én specifik kunde pga. kompleksiteten. Det man i praksis simpelt kan gøre, er at lægge et procenttillæg til kundens nuværende omkostninger baseret på, hvor meget de samlede omkostninger stiger jf. tabellen og figuren ovenfor. Operatører kan derfor gange deres nuværende omkostninger med værdierne fra nederste linje i ovenstående tabel for at fastlægge størrelsen af afgiftstillægget til fakturering.

Eksempel på beregning af afgiftstillægget til faktureringen:

En operatør med diesellastbil vil i 2025 gange sine nuværende omkostninger med 5,7%. og med 1,6% for sine el-lastbiler.

Vægtning ved mix af el- og diesellastbiler

Hvis en transportør har både el og diesel i deres setup, kan man f.eks. bruge samme meromkostning på turene uanset drivmiddel på den enkelte lastbil. I et sådan tilfælde bør meromkostningerne som følge af vejafgiften vægtes ift. procentdel af flåden som udgøres af hhv. el og diesel. Denne tilgang kan benyttes for både full-load- og distributions-eksemplerne vist ovenfor.

⁸ Vægtet sats som følge af kørsel i miljø og øvrige zoner.

6 Case 2 – Lastbil på 26 tons

I denne case tages der udgangspunkt i en lastbil med en totalvægt på 26 ton, med et årligt km-tal på 60.000 km. Øvrige oplysninger om lastbilens specifikationer fremgår i nedenstående tabel.

Totalvægt	26 ton
Årlig km-tal	60.000 km
Afgiftsvægtklasse	18-32 ton
Fordeling mellem afgiftszoner	2025-2027: 1%*, 76%** & 23%***. 2028-: 1%* & 99%**

* = Miljøzoner, ** = Øvrige zoner, *** = Ikke-omfattede zoner

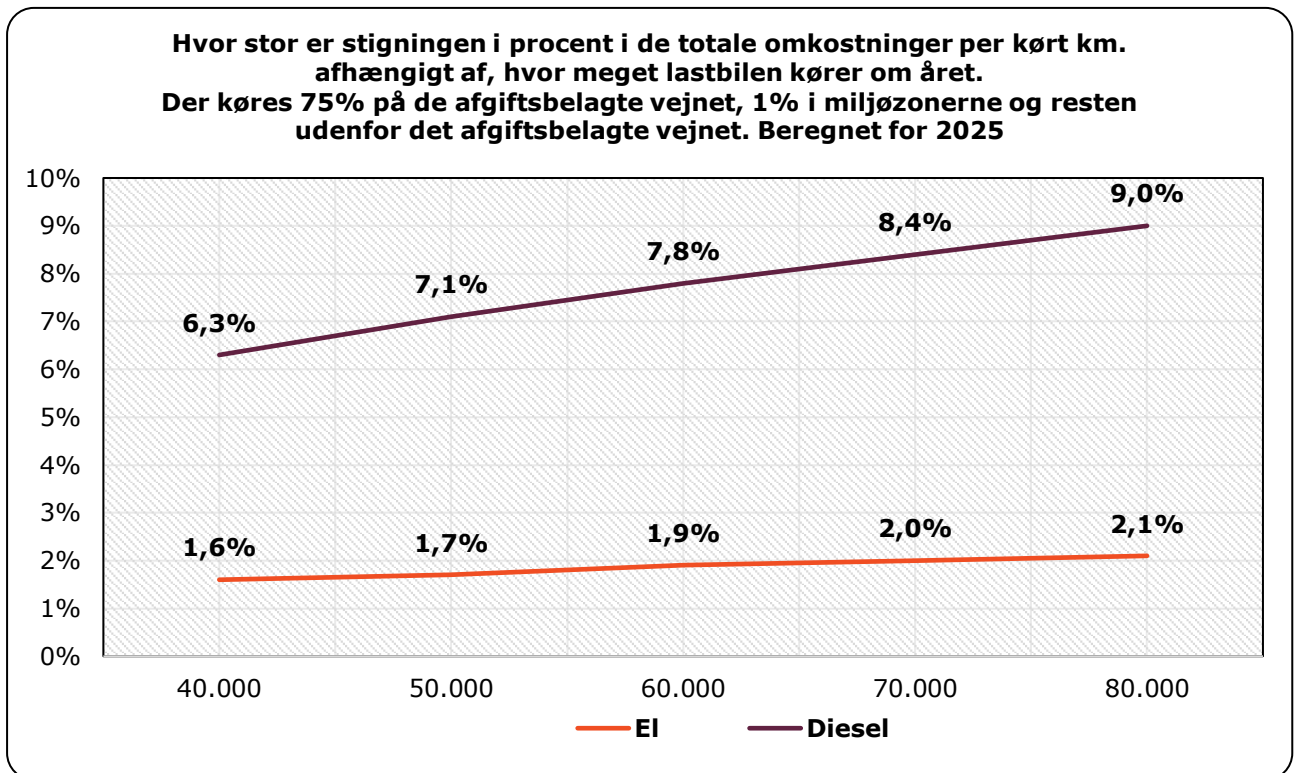
Meromkostninger som følge af vejafgiften

Tabellen viser dels, hvad den gennemsnitlige vejafgift er per kørt km, og dels hvor meget de samlede omkostninger stiger på grund af vejafgiften (inkl. omkostninger til at administrere vejafgiften). Dette fremgår for de forskellige afgiftsperioder samt for både el- og diesellastbil. I de samlede omkostninger indgår udgifter til finansiering af lastbil, ladeinfrastruktur til ellastbil (hvis ellastbil), chaufførløn, drivmiddel (el eller diesel), service, forsikring samt administrationsomkostninger til administrering af vejafgiften.

Afgiftsperiode	2025-2027		2028		2029-	
Drivmiddel	El	Diesel	El	Diesel	El	Diesel
Gennemsnitlig vejafgift pr km, i kr. (inkl. administrationsudgifter)	0,30 kr	1,03 kr	0,39 kr	1,56 kr	0,46 kr	1,77 kr
Meromkostninger ved vejafgifter, %	1,9%	7,8%	2,4%	11,8%	2,8%	13,5%

Når der fra 2025 skal betales vejafgift, er det væsentligt at huske på, at prisen ikke differentieres efter, om lastbilene kører med fuld kapacitetsudnyttelse eller tom-/positioneringskørsel – prisen per kørt km på det afgiftsbelagte vejnet er den samme. Det skal der tages hensyn til i opgørelsen af, hvad stigningen i de samlede driftsomkostninger er, og hvad driftsomkostningerne er per kørt km.

Figuren viser, at stigningen i driftsomkostningerne per kørt km ændres afhængigt af, hvor meget lastbilene kører. Det er fordi, at når de faste omkostninger bliver fordelt på alle kørte km, så falder denne del i takt med, at der køres flere km. Dermed falder de samlede gennemsnitlige driftsomkostninger per kørt km også.



Opgørelse af det gennemsnitlige afgiftstillæg

Operatøren har flere forskellige metoder og muligheder for at udregne deres meromkostning som følge af vejafgiften. Nedenfor gennemgås én af mulighederne, der opgør en gennemsnitlig afgiftstillæg:

- > Operatøren skal først finde ud af, hvad de nuværende omkostninger per km er ekskl. vejafgift. Husk her at tage alle kørte kilometer med på både afgiftsbelagte og ikke-afgiftsbelagte veje inkl. tomkørslen.
- > Dernæst skal transportøren afklare den gennemsnitlige omkostning til vejafgift pr. km, ved at kortlægge, hvor lastbilerne kører samt lastbilernes vægt- og CO₂-emissionsklasser.
- > Herefter kan operatøren bruge følgende formel til at beregne størrelsen på et tillæg, som herefter kan tillægges de nuværende fakturabeløb.

$$\text{Tillægsprocentsats} = (\text{gennemsnitlig vejafgift pr. km}^2 / \text{nuværende omkostninger pr km}) * 100$$

Man kan også vælge andre måder at fordele meromkostningerne som følge af vejafgiften mellem kunderne ved f.eks. at tage hensyn til, hvor kørslen for den enkelte kunde foregår, eller hvor stor andel af lastbilens nyttelast, der benyttes, eller noget helt tredje.

Eksempler på viderefakturering af vejafgiften for diesel og ellastbiler

Hvilken viderefakturering der skal vælges, kan opgøres på flere måder. Her vises to eksempler, der afhænger af om der er tale om full-load eller distributionskørsel med baggrund i fordelingerne af kørsel på de forskellige afgiftsbelagte veje vist i tabellen ovenfor.

⁹ Findes ved at lave et vægtet gennemsnit af de satser fra de zoner, som lastbilen vil køre i.

Kørsel med en forsendelse for én kunde (full-load kørsel): Ved denne type kørsel kan transportøren kortlægge ruten til kunden for at afdække, hvilke vejstrækninger som er afgiftsbelagte og på den måde beregne den samlede omkostning til vejafgifter for hele ruten inkl. returkørsel.

Eksempel på beregning af afgiftstillægget til faktureringen:

En rute på 100 km inkl. returkørsel vil i 2025 for en diesellastbil resultere i en samlet vejafgift på 103,00 kr. ($100 \text{ km} * 1,03 \text{ kr./km}^{10}$). Udføres turen i en ellastbil vil afgiftsomkostningerne ende på 38,00 kr. ($100 \text{ km} * 0,38 \text{ kr./km}$).

Distributionskørsel: Ved distributionskørsel vil den samlede vejafgift skulle fordeles blandt potentielt mange kunder. Det kan være vanskeligt for transportøren at henføre en præcis andel af den samlede vejafgiftsbetaling til én specifik kunde pga. kompleksiteten. Det man i praksis simpelt kan gøre, er at lægge et procenttillæg til kundens nuværende omkostninger baseret på, hvor meget de samlede omkostningerne stiger jf. tabellen og figuren ovenfor. Operatører kan derfor gange deres nuværende omkostninger med værdierne fra nederste linje i ovenstående tabel for at fastlægge størrelsen af afgiftstillægget til fakturering.

Eksempel på beregning af afgiftstillægget til faktureringen:

En operatør med diesellastbil vil i 2025 gange sine nuværende omkostninger med 5,7%. og med 1,6% for sine ellastbiler.

Vægtning ved mix af el- og diesellastbiler

Hvis en transportør har både el og diesel i deres setup, kan man f.eks. bruge samme meromkostning på turene uanset drivmiddel på den enkelte lastbil. I et sådan tilfælde bør meromkostningerne som følge af vejafgiften vægtes ift. procentdel af flåden som udgøres af hhv. el og diesel. Denne tilgang kan benyttes for både full-load- og distributions-eksemplerne vist ovenfor.

¹⁰ Vægtet sats som følge af kørsel i miljø og øvrige zoner.

7 Case 3 – 40 ton lastbil med hænger

I denne case tages der udgangspunkt i en lastbil med en totalvægt på 40 ton, med et årligt km-tal på 90.000 km. Øvrige oplysninger om lastbilens specifikationer fremgår i nedenstående tabel.

Totalvægt	40 ton
Årlig km-tal	90.000 km
Afgiftsvægtklasse	Over 32 ton
Fordeling mellem afgiftszoner	2025-2027: 1%*, 76%** & 23%***. 2028-: 1%* & 99%**

* = Miljøzoner, ** = Øvrige zoner, *** = Ikke-omfattede zoner

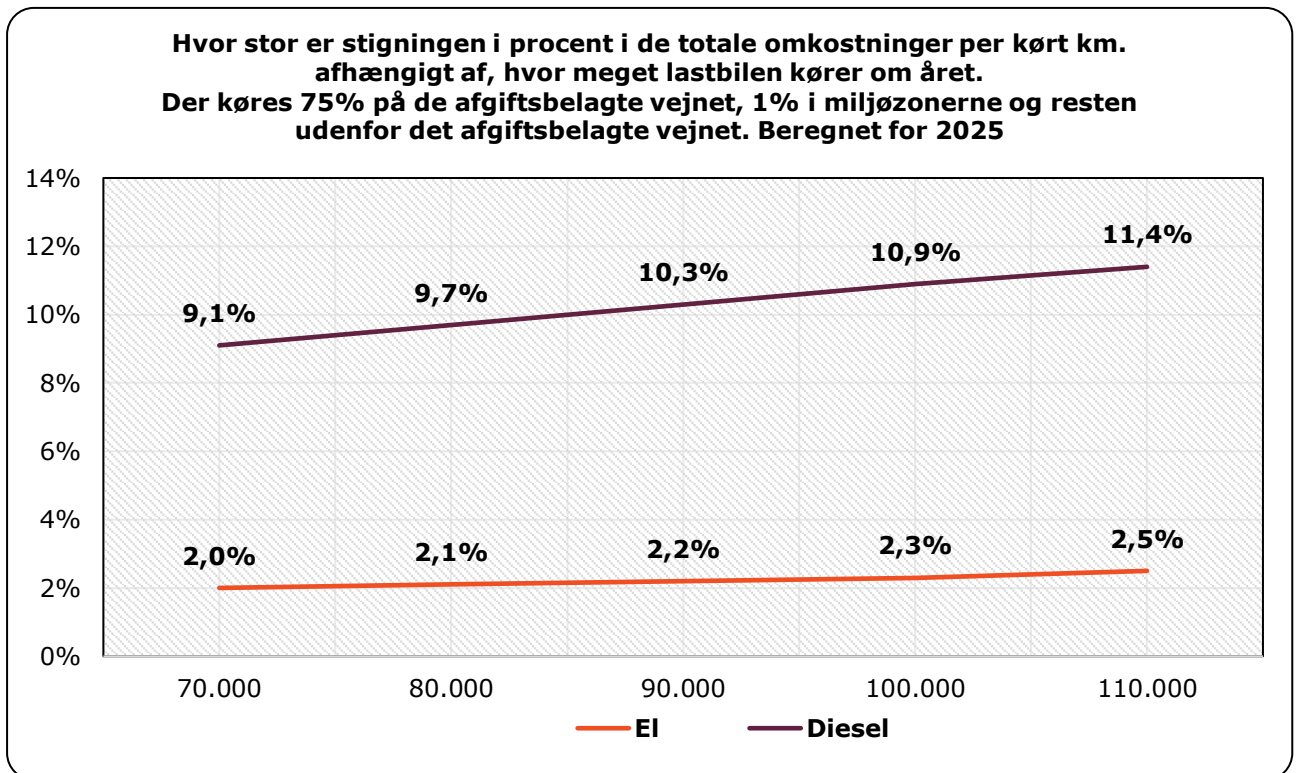
Meromkostninger som følge af vejafgiften

Tabellen viser dels, hvad den gennemsnitlige vejafgift er per kørt km, og dels hvor meget de samlede omkostninger stiger på grund af vejafgiften (inkl. omkostninger til at administrere vejafgiften). Dette fremgår for de forskellige afgiftsperioder samt for både el- og diesellastbil. I de samlede omkostninger indgår udgifter til finansiering af lastbil, ladeinfrastruktur til ellastbil (hvis ellastbil), chaufførløn, drivmiddel (el eller diesel), service, forsikring samt administrationsomkostninger til administrering af vejafgiften.

Afgiftsperiode	2025-2027		2028		2029-	
Drivmiddel	El	Diesel	El	Diesel	El	Diesel
Gennemsnitlig vejafgift pr km, i kr. (inkl. administrationsudgifter)	0,25 kr	1,03 kr	0,34 kr	1,61 kr	0,41 kr	1,79 kr
Meromkostninger ved vejafgifter, %	2,2%	10,3%	3,0%	16,2%	3,6%	18,0%

Når der fra 2025 skal betales vejafgift, er det væsentligt at huske på, at prisen ikke differentieres efter, om lastbilene kører med fuld kapacitetsudnyttelse eller tom-/positioneringskørsel – prisen per kørt km på det afgiftsbelagte vejnet er den samme. Det skal der tages hensyn til i opgørelsen af, hvad stigningen i de samlede driftsomkostninger er, og hvad driftsomkostningerne er per kørt km.

Figuren viser, at stigningen i driftsomkostningerne per kørt km ændres afhængigt af, hvor meget lastbilene kører. Det er fordi, at når de faste omkostninger bliver fordelt på alle kørte km, så falder denne del i takt med, at der køres flere km. Dermed falder de samlede gennemsnitlige driftsomkostninger per kørt km også.



Opgørelse af det gennemsnitlige afgiftstillæg

Operatøren har flere forskellige metoder og muligheder for at udregne deres meromkostning som følge af vejafgiften. Nedenfor gennemgås én af mulighederne, der opgør en gennemsnitlig afgiftstillæg:

- > Operatøren skal først finde ud af, hvad de nuværende omkostninger per km er ekskl. vejafgift. Husk her at tage alle kørte kilometer med på både afgiftsbelagte og ikke-afgiftsbelagte veje inkl. tomkørslen.
- > Dernæst skal transportøren afklare den gennemsnitlige omkostning til vejafgift pr. km, ved at kortlægge, hvor lastbilerne kører samt lastbilernes vægt- og CO₂-emissionsklasser.
- > Herefter kan operatøren bruge følgende formel til at beregne størrelsen på et tillæg, som herefter kan tillægges de nuværende fakturabeløb.

$$\text{Tillægsprocentsats} = (\text{gennemsnitlig vejafgift pr. km}^{11} / \text{nuværende omkostninger pr km}) * 100$$

Man kan også vælge andre måder at fordele meromkostningerne som følge af vejafgiften mellem kunderne ved f.eks. at tage hensyn til, hvor kørslen for den enkelte kunde foregår, eller hvor stor andel af lastbilens nyttelast, der benyttes, eller noget helt tredje.

Eksempler på viderefakturering af vejafgiften for diesel og ellastbiler

Hvilken viderefakturering der skal vælges, kan opgøres på flere måder. Her vises to eksempler, der afhænger af om der er tale om full-load eller distributionskørsel med baggrund i fordelingerne af kørsel på de forskellige afgiftsbelagte veje vist i tabellen ovenfor.

¹¹ Findes ved at lave et vægtet gennemsnit af de satser fra de zoner, som lastbilen vil køre i.

Kørsel med en forsendelse for én kunde (full-load kørsel): Ved denne type kørsel kan transportøren kortlægge ruten til kunden for at afdække, hvilke vejstrækninger som er afgiftsbelagte og på den måde beregne den samlede omkostning til vejafgifter for hele ruten inkl. returkørsel.

Eksempel på beregning af afgiftstillægget til faktureringen:

En rute på 100 km inkl. returkørsel vil i 2025 for en diesellastbil resultere i en samlet vejafgift på 103,00 kr. ($100 \text{ km} * 1,03 \text{ kr./km}^{12}$). Udføres turen i en ellastbil vil afgiftsomkostningerne ende på 25,00 kr. ($100 \text{ km} * 0,25 \text{ kr./km}$).

Distributionskørsel: Ved distributionskørsel vil den samlede vejafgift skulle fordeles blandt potentielt mange kunder. Det kan være vanskeligt for transportøren at henføre en præcis andel af den samlede vejafgiftsbetaling til én specifik kunde pga. kompleksiteten. Det man i praksis simpelt kan gøre, er at lægge et procenttillæg til kundens nuværende omkostninger baseret på, hvor meget de samlede omkostninger stiger jf. tabellen og figuren ovenfor. Operatører kan derfor gange deres nuværende omkostninger med værdierne fra nederste linje i ovenstående tabel for at fastlægge størrelsen af afgiftstillægget til fakturering.

Eksempel på beregning af afgiftstillægget til faktureringen:

En operatør med diesellastbil vil i 2025 gange sine nuværende omkostninger med 10,3%. og med 2,2% for sine ellastbiler.

Vægtning ved mix af el- og diesellastbiler

Hvis en transportør har både el og diesel i deres setup, kan man f.eks. bruge samme meromkostning på turene uanset drivmiddel på den enkelte lastbil. I et sådan tilfælde bør meromkostningerne som følge af vejafgiften vægtes ift. procentdel af flåden som udgøres af hhv. el og diesel. Denne tilgang kan benyttes for både full-load- og distributions-eksemplerne vist ovenfor.

¹² Vægtet sats som følge af kørsel i miljø og øvrige zoner.

8 Fakta-ark 4 – Sættevogntog på 50 tons

I denne case tages der udgangspunkt i en sættevognslastbil med en totalvægt på 50 ton, med et årligt km-tal på 120.000 km. Øvrige oplysninger om lastbilens specifikationer fremgår i nedenstående tabel.

Totalvægt	50 ton
Årlig km-tal	120.000 km
Afgiftsvægtklasse	Over 32 ton
Fordeling mellem afgiftszoner	2025-2027: 1%*, 76%** & 23%***. 2028-: 1%* & 99%**

* = Miljøzoner, ** = Øvrige zoner, *** = Ikke-omfattede zoner

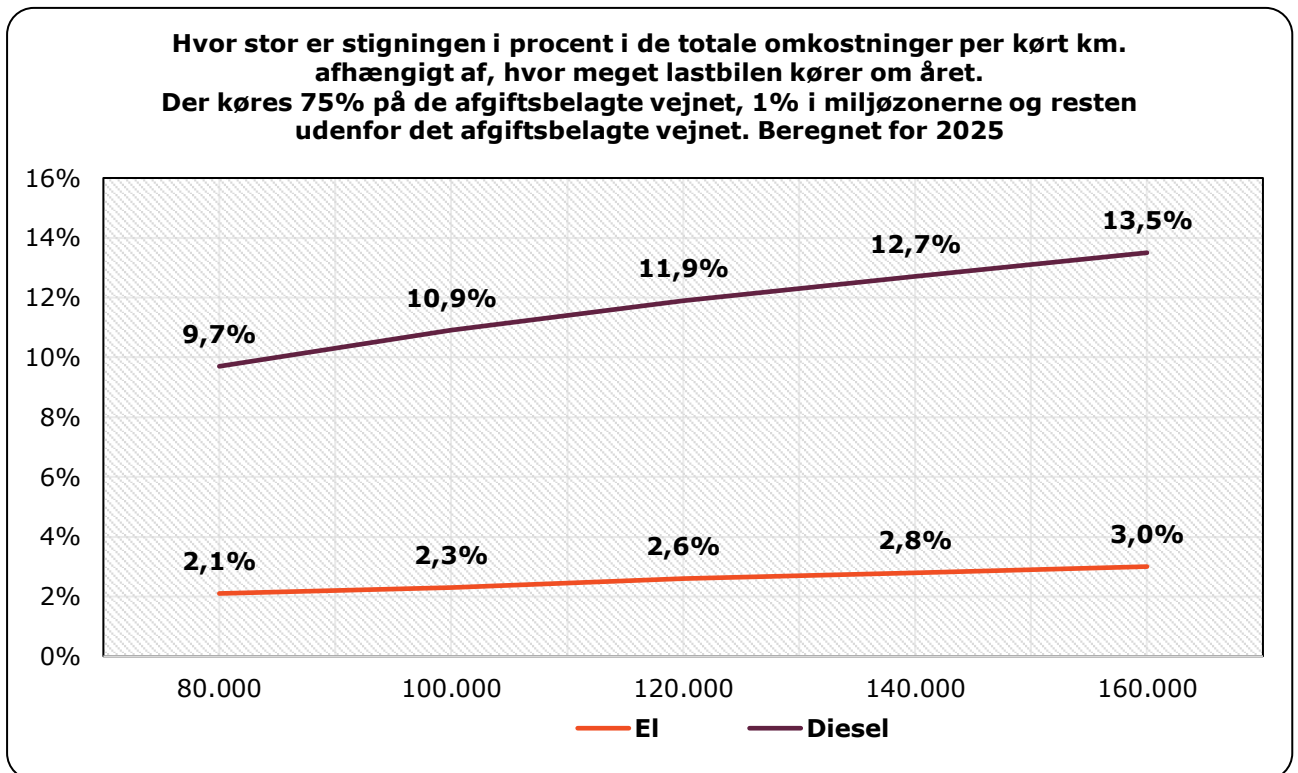
Meromkostninger som følge af vejafgiften

Tabellen viser dels, hvad den gennemsnitlige vejafgift er per kørt km, og dels hvor meget de samlede omkostninger stiger på grund af vejafgiften (inkl. omkostninger til at administrere vejafgiften). Dette fremgår for de forskellige afgiftsperioder samt for både el- og diesellastbil. I de samlede omkostninger indgår udgifter til finansiering af lastbil, ladeinfrastruktur til ellastbil (hvis ellastbil), chaufførløn, drivmiddel (el eller diesel), service, forsikring samt administrationsomkostninger til administrering af vejafgiften.

Afgiftsperiode	2025-2027		2028		2029-	
Drivmiddel	El	Diesel	El	Diesel	El	Diesel
Gennemsnitlig vejafgift pr km, i kr. (inkl. administrationsudgifter)	0,23 kr	0,99 kr	0,31 kr	1,57 kr	0,39 kr	1,75 kr
Meromkostninger ved vejafgifter, %	2,6%	11,9%	3,5%	18,8%	4,4%	21,1%

Når der fra 2025 skal betales vejafgift, er det væsentligt at huske på, at prisen ikke differentieres efter, om lastbilene kører med fuld kapacitetsudnyttelse eller tom-/positioneringskørsel – prisen per kørt km på det afgiftsbelagte vejnet er den samme. Det skal der tages hensyn til i opgørelsen af, hvad stigningen i de samlede driftsomkostninger er, og hvad driftsomkostningerne er per kørt km.

Figuren viser, at stigningen i driftsomkostningerne per kørt km ændres afhængigt af, hvor meget lastbilene kører. Det er fordi, at når de faste omkostninger bliver fordelt på alle kørte km, så falder denne del i takt med, at der køres flere km. Dermed falder de samlede gennemsnitlige driftsomkostninger per kørt km også.



Opgørelse af det gennemsnitlige afgiftstillæg

Operatøren har flere forskellige metoder og muligheder for at udregne deres meromkostning som følge af vejafgiften. Nedenfor gennemgås én af mulighederne, der opgør en gennemsnitlig afgiftstillæg:

- > Operatøren skal først finde ud af, hvad de nuværende omkostninger per km er ekskl. vejafgift. Husk her at tage alle kørte kilometer med på både afgiftsbelagte og ikke-afgiftsbelagte veje inkl. tomkørslen.
- > Dernæst skal transportøren afklare den gennemsnitlige omkostning til vejafgift pr. km, ved at kortlægge, hvor lastbilerne kører samt lastbilernes vægt- og CO₂-emissionsklasser.
- > Herefter kan operatøren bruge følgende formel til at beregne størrelsen på et tillæg, som herefter kan tillægges de nuværende fakturabeløb.

$$\text{Tillægsprocentsats} = (\text{gennemsnitlig vejafgift pr. km}^{13} / \text{nuværende omkostninger pr km}) * 100$$

Man kan også vælge andre måder at fordele meromkostningerne som følge af vejafgiften mellem kunderne ved f.eks. at tage hensyn til, hvor kørslen for den enkelte kunde foregår, eller hvor stor andel af lastbilens nyttelast, der benyttes, eller noget helt tredje.

Eksempler på viderefakturering af vejafgiften for diesel og ellastbiler

Hvilken viderefakturering der skal vælges, kan opgøres på flere måder. Her vises to eksempler, der afhænger af om der er tale om full-load eller distributionskørsel med baggrund i fordelingerne af kørsel på de forskellige afgiftsbelagte veje vist i tabellen ovenfor.

¹³ Findes ved at lave et vægtet gennemsnit af de satser fra de zoner, som lastbilen vil køre i.

Kørsel med en forsendelse for én kunde (full-load kørsel): Ved denne type kørsel kan transportøren kortlægge ruten til kunden for at afdække, hvilke vejstrækninger som er afgiftsbelagte og på den måde beregne den samlede omkostning til vejafgifter for hele ruten inkl. returkørsel.

Eksempel på beregning af afgiftstillægget til faktureringen:

En rute på 100 km inkl. returkørsel vil i 2025 for en diesellastbil resultere i en samlet vejafgift på 99,00 kr. (100 km * 0,99 kr./km¹⁴). Udføres turen i en ellastbil vil afgiftsomkostningerne ende på 23,00 kr. (100 km * 0,23 kr./km).

Distributionskørsel: Ved distributionskørsel vil den samlede vejafgift skulle fordeles blandt potentielt mange kunder. Det kan være vanskeligt for transportøren at henføre en præcis andel af den samlede vejafgiftsbetaling til én specifik kunde pga. kompleksiteten. Det man i praksis simpelt kan gøre, er at lægge et procenttillæg til kundens nuværende omkostninger baseret på, hvor meget de samlede omkostninger stiger jf. tabellen og figuren ovenfor. Operatører kan derfor gange deres nuværende omkostninger med værdierne fra nederste linje i ovenstående tabel for at fastlægge størrelsen af afgiftstillægget til fakturering.

Eksempel på beregning af afgiftstillægget til faktureringen:

En operatør med diesellastbil vil i 2025 gange sine nuværende omkostninger med 11,9%. og med 2,6% for sine ellastbiler.

Vægtning ved mix af el- og diesellastbiler

Hvis en transportør har både el og diesel i deres setup, kan man f.eks. bruge samme meromkostning på turene uanset drivmiddel på den enkelte lastbil. I et sådan tilfælde bør meromkostningerne som følge af vejafgiften vægtes ift. procentdel af flåden som udgøres af hhv. el og diesel. Denne tilgang kan benyttes for både full-load- og distributions-eksemplerne vist ovenfor.

¹⁴ Vægtet sats som følge af kørsel i miljø og øvrige zoner.