



Transportministeriet

# Kilometer-based and CO<sub>2</sub>-differentiated toll for trucks

Miljøøkonomisk konference 2022  
Chefkonsulent Per Skrumsager Hansen

# Agenda

1. Political agreement
2. Economic scope of the reform
3. How regulation impact optimal taxation – the case of truck tolling in Denmark

# Timeline



Aftale mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om:  
  
Grøn omstilling af vejtransporten  
(4. december 2020)

24. juni 2022  
**Aftale om  
Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler**

Den grønne omstilling af den lange vejtransport er et afgørende skridt på vejen til realisering af klimamålsrettede omstilling af dansk økonomi i 2030 og klimamålsrettede omstilling af dansk økonomi 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 udsendes fra køretøjet. Grønne lastbiler betaler derfor mindre vejafgift end tilsvarende konventionelle lastbiler.

En kilometerbaseret vejafgift indebærer ikke alene indtægter til den grønne omstilling af den lange vejtransport, men indebærer også en mere præcis beskæftning af lastbilparkens andre påvirkninger af omgivelserne herunder støj på vejnetet, usikker, slid, luftforurening og adgang til transport. Afgifter på lastbiltrafik er dog fastsat under disse omstændigheder for samfundet.

Med den mere præcise beskæftning sikres den nye kilometerbaserede vejafgift at indebære en samfundsøkonomisk gevinst. Den væsentligste del af denne samfundsøkonomiske gevinst forberedes med et gennemført en samfundsoptimering og tilpasning af den nationale vogn og dimensioneringsregulering for lastbilvejtransporten.

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 vejafgift for lastbiler (Eurovignetter) og erstatter den med en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler.

Aftalens indhold er endvidere enige om, at der gennemføres en ændring af nationale regler om vogn og dimensionering af lastbilvejtransporten. Tilgængelige teknologier i reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen og er forberedt med samfundsøkonomiske gevinster. De forudgående ændringer af lastbilerne er begyndelsen af EU-indsatsen på området, hvorfor disse ændringer er vigtige til, at de gennemføres som forudsigt i den medlemsstat i Europa Kommissionen. Tilgængelige teknologier i kraft 1. januar 2025.



September 2020

December 2020

June 2022

November 2022

January 2025

## Scope of the reform

DKK mio.	2025	2030
Gross revenue	2.450	3.475
Net revenue after spillover	1.500	1.850
Road maintenance	-200	-225
Abolition of the Eurovignette charge	-425	-350
Administrative cost	-275	-275
Rail freight subsidy	-10	-10
<b>Public finances</b>	<b>600</b>	<b>1.000</b>

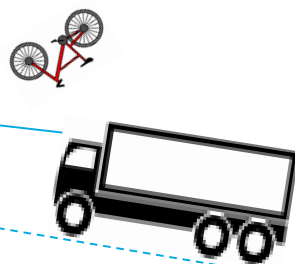
# TEN-T



Grundkort copyright Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering. Øvrige data: Copyright Vejdirektoratet (125)

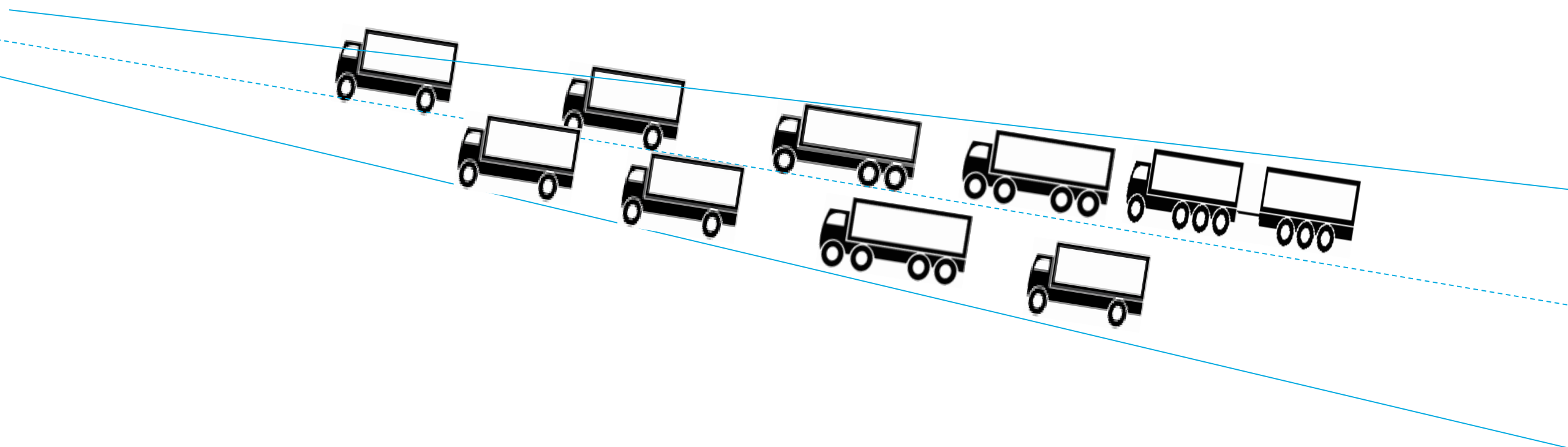
# Accidents

DKK 2,13 per kilometer



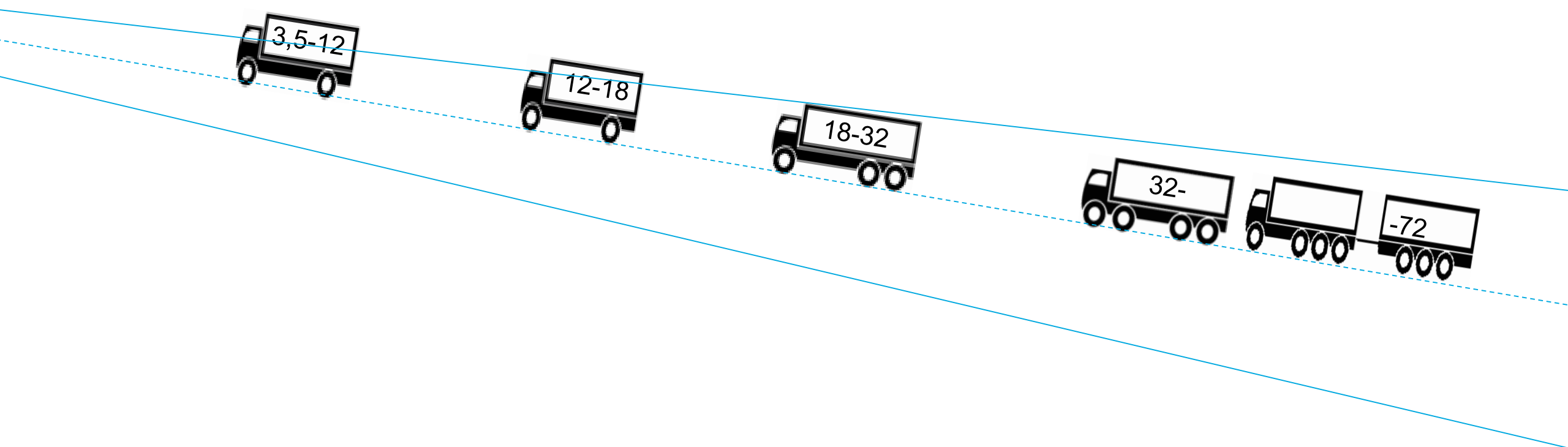
# Congestion

DKK 1,56 per kilometer



# Infrastruktur

DKK 1,38 per kilometer



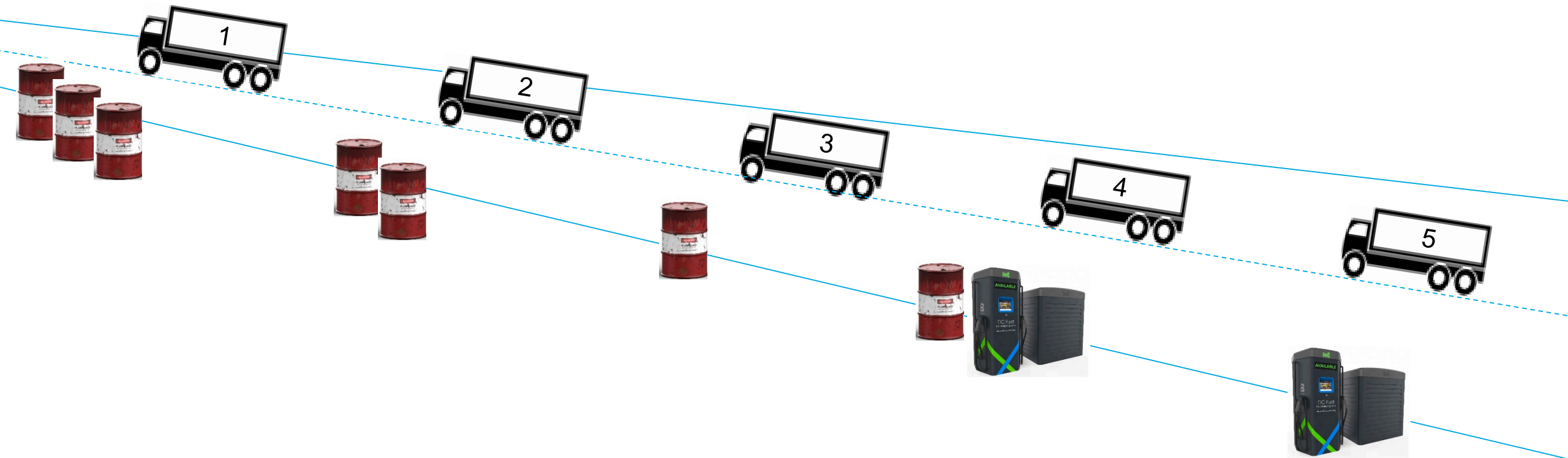


# Fee versus tax (and the Constitution)



# Climate change

DKK 0,31 per kilometer



# Air pollution

DKK 0,37 per kilometer

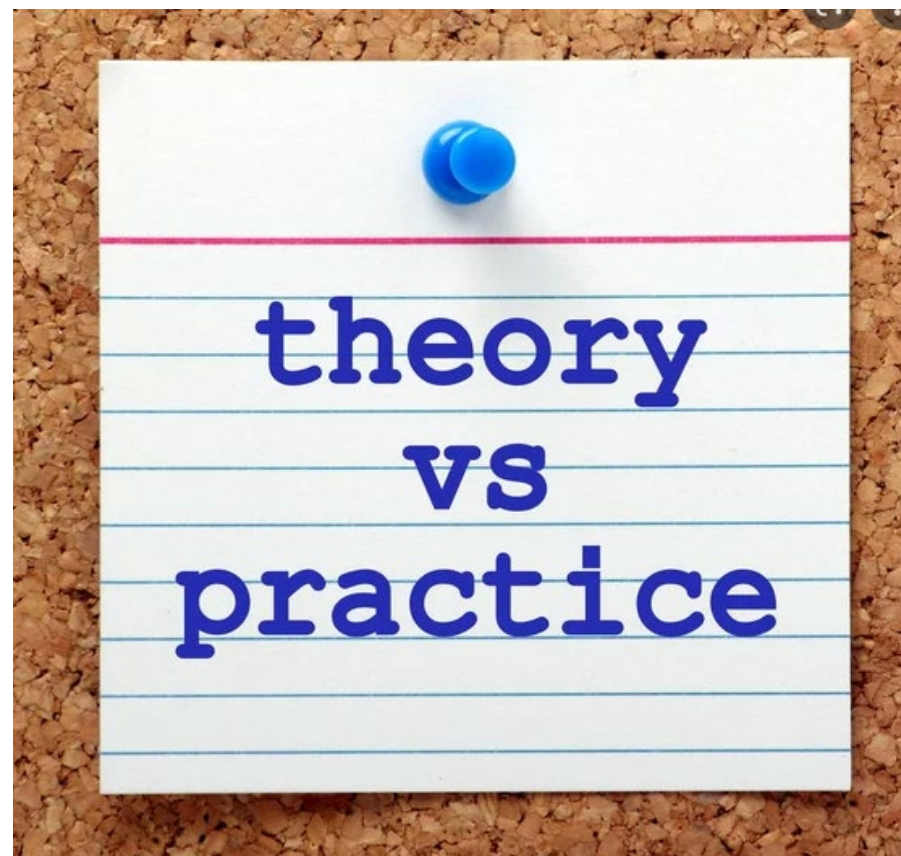


# Noise

DKK 0,18 per kilometer



## The case of truck tolling



# Marginal external cost

DKK per kilometer	
Air pollution	0,37
Climat change	0,31
Noise	0,18
Accidents	2,13
Congestion	1,56
Road infrastructure	1,38
<b>Total</b>	<b>5,93</b>

Max tariff DKK 1,42 per kilometer



Lowest tariff DKK 0,21 per kilometer

