

Nye afgifter på lastbiler får udgifterne til at stige med 845 pct.

En ny kilometerbaseret vejafgift for lastbiler vil gøre det langt dyrere at køre både el- og diesel-lastbil fra 2025. Til trods for lavere afgifter for el-lastbiler vil høje anskaffelsespriser og manglende udrulning af ladeinfrastruktur fortsat være en barriere, når der skal investeres i miljøvenlige lastbiler.

Regeringen har fremsat et lovforslag om en kilometerbaseret vejafgift for lastbilerⁱ på baggrund af en politisk aftale indgået med RV, SF, ALT og EL.ⁱⁱ Lastbiler skal fra 2025 betale en afgift alt efter, hvor meget CO₂ de udleder, og hvor langt og hvor på vejnettet, de kører. Dansk Erhverv har i den forbindelse undersøgt, hvor meget dyrere det bliver at køre lastbil i Danmark.

Analysen viser, at de nye kilometerbaserede afgifter kommer til at betyde øgede transportomkostningerne i forhold til i dag. Diesel-lastbiler skal betale omkring 845 pct. mere i afgifter i 2025 sammenlignet med i 2023, og el-lastbiler skal betale ca. 40 pct. mere. Men selvom afgifterne er markant lavere for el-lastbiler sammenlignet med diesel-lastbiler, så vil de høje priser på el-lastbilerne og deres højere serviceudgifter føre til, at el-lastbilerne ikke er fordelagtige at investere i. El-lastbiler udgør derfor ikke et reelt alternativ.

Formålet med vejafgiften er ellers at fremme den grønne omstilling, men ifølge det fremsatte lovforslag vil ”størstedelen af de forventede CO₂-reduktioner komme fra en reduktion i det samlede trafikarbejde og i mindre grad fra udbredelsen af energieffektive og grønne lastbiler.”ⁱⁱⁱ Dermed er det forventningen, at vejafgiften i mindre grad sikre udbredelsen af grønne lastbiler og i højere grad føre til mindre trafikarbejde via lastbiler.

Analysens hovedkonklusioner er:

- De årlige udgifter til afgifter for en diesel-lastbil kan stige til op mod 87.900 kr. fra 2025 og 125.400 kr. fra 2028. I 2023 betaler en stor lastbil ca. 9.300 kr. i afgifter årligt.
- En diesel-lastbil, der kører 60.000 km årligt, skal betale 845 pct. mere i afgifter i 2025 sammenlignet med i 2023.
- En el-lastbil vil over en seksårig levetid være op mod 1 mio. kr. dyrere at investere i sammenlignet med en diesel-lastbil – svarende til 27 pct.
- Indkøbsprisen på en el-lastbil skal falde fra 3 mio. kr. til 2 mio. kr., før den bliver lige så rentabel som en diesel-lastbil til trods for lavere kilometerbaserede vejafgifter.
- De klimamæssige gevinster forventes primært at komme fra mindre trafikarbejde fremfor en grøn omstilling af den danske lastbil-flåde.

Stigende udgifter til afgifter fra 2025 – både for el- og diesel-lastbil

De nye kilometerbaserede afgifter er differentieret efter kørselszone, lastbilens vægt og dens udledning af CO₂. To lige store lastbiler, der kører hhv. på el og diesel, vil derfor betale forskellige afgifter, da el-lastbil ikke udleder CO₂, se figur 1.

De kilometerbaserede afgifter træder i kraft fra 2025 og starter med at omfatte miljøzoner og det overordnede vejnet (ca. 10.900 km), og fra 2028 omfatter afgifterne hele det offentlige vejnet (ca. 75.000 km) samtidig med, at afgifterne forhøjes. Lastbiler mellem 3,5-12 ton omfattes fra 2027.^{iv}

En lastbil over 32 ton betaler i dag ca. 9.300 kr. om året i vejbenyttelsesafgift.

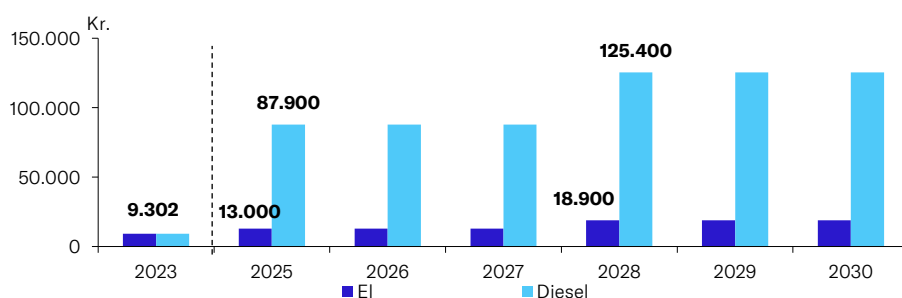
En el-lastbil på over 32 ton, der årligt fx kører 30.000 km i miljøzoner, 20.000 km på det overordnede vejnet (afgiftsbelagt fra 2025) og 10.000 km på det øvrige vejnet (afgiftsbelagt fra 2028), vil i perioden fra 2025-2027 betale 13.000 kr. i afgifter årligt stigende til 18.900 kr. i 2028 og frem. Det svarer til en stigning i udgifterne til afgifter på 40 pct. i 2025 og 103 pct. i 2028 og frem.

En tilsvarende diesel-lastbil vil derimod betale 87.900 kr. fra 2025 stigende til 125.400 kr. i 2028 om året, se figur 1. Det svarer til en stigning i udgifterne til afgifter på 845 pct. i 2025 og på 1.248 pct. i 2028 og frem sammenlignet med i 2023.

Udgifterne til vejgodstransport stiger dermed uanset lastbilens drivmiddel.

Set over en seksårig periode fra 2025 til og med 2030 vil de samlede udgifter til kilometerbaserede afgifter løbe op i 95.700 kr. for el-lastbil og 639.900 kr. for diesel-lastbil. Det er svarer til, at diesel-lastbil skal betale mere end fem gange så meget som el-lastbil.

Figur 1: **Årlige udgifter til kilometerbaserede afgifter for en 32+-tons lastbil**



Kilde: Skatteministeriet

Note: Udgifterne er baseret på en 32+-ton lastbil, der kører 30.000 km i miljøzoner og 30.000 km på det øvrige vejnet. Der antages en levetid for lastbil på seks år fra 2025 til 2030.

Lastbilbestanden i Danmark er på ca. 43.000.^v I 2022 var der ca. 83 el-lastbiler i Danmark, hvoraf kun 14 vejer over 12 ton, som er den vægtklasse, der bliver omfattet af afgifterne i 2025.^{vi} Til trods for, at der er ydet offentlige tilskud til 69 el-lastbiler i 2023^{vii}, vil andelen af el-lastbiler i den samlede lastbilbestand være meget lille i de kommende år. Det betyder, at størstedelen af vejgodstransporten vil blive udført med lastbiler, der skal betale den høje afgift, hvilket vil gøre det dyrere at få transporteret varer.

I 2030 forventes salget af el-lastbiler at udgøre 15 pct. af nysalget, mens diesel-lastbiler forventes at udgøre omkring 79 pct. af bestanden i 2035.^{viii} Hovedparten af vejgodstransporten vil i 2035 dermed fortsat blive udført med diesel-lastbiler, der skal betale mest i afgift.¹

Formålet med lovforslaget er ellers at fremme den grønne omstilling. Men ifølge lovforslaget selv vil den forventede CO₂-reduktion på 0,3 mio. ton i 2030 hovedsageligt komme fra mindre trafikarbejde og i mindre grad ved en større udbredelse af grønne lastbiler.^{ix}

Trods lavere udgifter til afgifter og drivmiddel vil el-lastbilen fortsat være dyrere

Indførelsen af den kilometerbaseret afgift gør det væsentlig dyrere at benytte vejnettet i en diesel-lastbil sammenlignet med en lastbil, der kører på el, som angivet i forrige afsnit, se tabel 1. Men det er alene baseret på udgifterne til afgifter for at benytte vejnettet. Tages der også højde for anskaffelsesprisen, serviceudgifter til reparationer/vedligeholdelse og udgifterne til drivmiddel, så er el-lastbilen fortsat et markant dyrere valg, se figur 2.

Tabel 1: **Afgifter for lastbiler (over 32 tons) i kr. pr. kørte km jf. lovforslag**

Kr. pr. km	El-lastbil		Diesel-lastbil	
	2025-2027	2028-	2025-2027	2028-
Miljøzone	0,30	0,38	2,03	2,51
Øvrig vej	0,20	0,25	1,35	1,67

Kilde: Skatteministeriet og lovforslag L 74 (2022-23).

Note: Sætserne tager udgangspunkt i, at el-lastbilen er CO₂-emissionsklasse 5 og diesellastbilen er CO₂-emissionsklasse 1. Afgiftssatserne for 2028 fremgår ikke af lovforslaget, hvorfor den procentvise forskel mellem afgifterne i den politiske aftale og lovforslaget for 2025-2027 er brugt til at opregne afgifterne fra 2028 og frem.

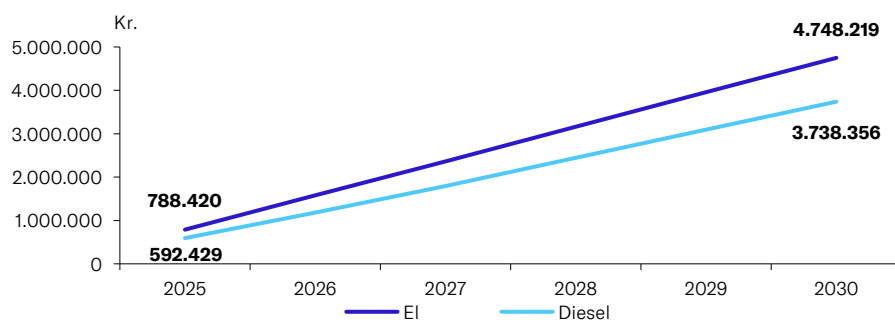
Baseret på eksemplet i figur 1 vil de samlede udgifter til en el-lastbil løbe op i 4,75 mio. kr. over seks år, mens en diesel-lastbil kun vil koste op til 3,74 mio. kr. over seks år til trods for, at diesel-lastbilen skal betale fem gange så meget i kilometerbaserede afgifter som el-lastbilen.

Årsagen til, at el-lastbilen er dyrere, er grundet den dyrere finansiering og de højere serviceudgifter til reparation og vedligeholdelse. En el-lastbil kan være op til 3 gange så dyr i indkøbspris som en diesel-lastbil. Selvom el-lastbilen skal betale en væsentlig lavere afgift og er billigere mht. drivmidlet, så fører særligt den høje anskaffelsespris til, at el-

¹ Fremskrivningen er udarbejdet før forslaget om kilometerbaserede blev præsenteret, hvorfor eventuelle effekter fra afgifterne ikke indgår i forventningerne. Kilde: Energistyrelsens KF22 Transport.

lastbilen over sin levetid kan være op til 1 mio. kr. dyrere i samlede omkostninger. Det svarer til en meromkostning på ca. 30 pct. i forhold til lastbilen, der kører på diesel.

Figur 2: **Akkumulerede udgifter ved køb og kørsel af en 44-ton lastbil over en seksårig levetid**



Kilde: Skatteministeriet og Dansk Erhverv pba. medlemmer.

Note: Se metodeafsnit bagerst.

Der er således ikke et økonomisk incitament for vognmanden til at investere i en el-lastbil, som det ser ud nu. Hertil kommer, at en el-lastbil er mindre produktiv. Den har en væsentlig kortere rækkevidde og vil normalvis have behov for at blive opladt i løbet af arbejdsdagen, og det kan tage op til 1,5-2 timer med den nuværende ladeeffekt. Men at oplade en el-lastbil, er i sig selv en udfordring, fordi der i dag ikke er et udbredt ladetværk i Danmark. Det er forventningen, at el-lastbiler i stort omfang skal oplades hjemme hos vognmanden om natten. Udgiften til ladestandere og tilslutning til el-nettet mv. kan dog være forbundet med en større millioninvestering for vognmanden, hvilket gør den samlede investering i el-lastbilen endnu mindre attraktiv. De omkostninger er ikke medregnet i analysen.

El-lastbilen skal koste én million mindre for at være rentabel

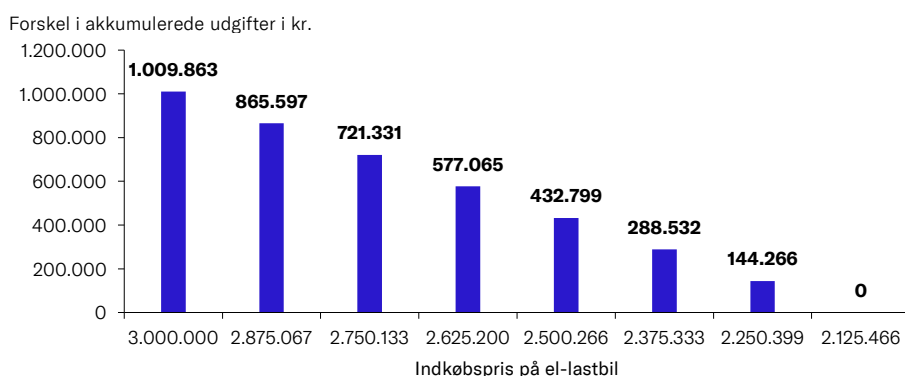
Det er som nævnt især den høje anskaffelsespris på el-lastbilen, der gør den dyrere over en seksårig levetid sammenlignet med diesel-lastbilen. El-lastbilen kan lade til en langt mere favorabel pris end diesel-lastbilen kan tanke og er ikke underlagt en ekstra CO₂-afgift eller kvotepris, der bliver pålagt fra 2027. Og de nye kilometerbaserede afgifter er også mere end fem gange så dyr for lastbilen, der kører på diesel ift. lastbilen, der kører på el.

Figur 3 viser forskellen i de akkumulerede udgifter for hhv. en el-lastbil og en diesel-lastbil. Ved en indkøbspris på 3 mio. kr. for en el-lastbil, en indkøbspris på 1 mio. kr. for en diesel-lastbil og baseret på en række forudsætninger for udgifter til drivmiddel, service og afgifter vil forskellen på de samlede omkostninger over seks år mellem de to lastbiler være 1 mio. kr.

I takt med at indkøbsprisen på el-lastbilen falder, vil den akkumulerede forskel mellem de to typer af lastbiler ligeledes falde. Men for at den samlede udgift til en el-lastbil skal

være den samme over en seksårig periode som diesel-lastbilen, skal den have en indkøbspris på 2,1 mio. kr. Det svarer til, at indkøbsprisen på en el-lastbil skal falde med en tredjedel ift. det nuværende niveau.

Figur 3: **Forskel i akkumulerede udgifter mellem el- og diesel-lastbiler baseret på indkøbsprisen for en el-lastbil**



Kilde: Dansk Erhverv pba. medlemmer og egne beregninger.

Note: Figuren viser forskellen i de akkumulerede udgifter (y-akse) mellem en el-lastbil og en diesel-lastbil med en levetid på seks år afhængig af indkøbsprisen (x-aksen) på el-lastbilen. I takt med at el-lastbilen bliver billigere at indkøbe vil forskellen i den akkumulerede udgift mellem el- og diesel-lastbil blive mindre. Ved en pris på 2,1 mio. kr. for el-lastbilen vil de to typer af lastbiler være lige dyre. Se metodeafsnit for uddybning.

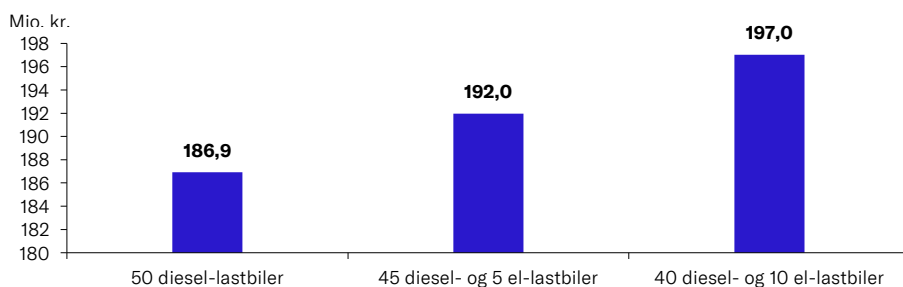
En vognmand skal betale millioner ekstra i afgifter fra 2025

En vognmand med 50 diesel-lastbiler vil i 2025 skulle betale 4,4 mio. kr. i afgifter, hvilket er 3,9 mio. kr. mere end afgiftsbetalingen i 2023. Hvis vognmanden vælger at investere i el-lastbiler, vil de samlede udgifter stige yderligere til trods for, at el-lastbilen skal betale mindre i årlige afgifter, se figur 4.

Figur 4 viser de samlede udgifter ved køb og drift af 50 lastbiler med en levetid på seks år fra 2025-2030, hvor andelen af hhv. diesel- og el-lastbiler varierer. Jo flere el-lastbiler en vognmand investerer i, jo større bliver de samlede udgifter. En vognmand med 50 diesel-lastbil vil samlet betale omkring 187 mio. kr. over de seks år fra 2025-2030, hvorimod en vognmand med 40 diesel-lastbiler og 10 el-lastbiler betaler 10 mio. kr. mere over samme periode. Det skyldes, at de samlede udgifter stiger med omtrent 1 mio. kr. for hver el-lastbil, der bliver investeret i til fordel for en diesel-lastbil.

I beregningerne er der ikke indregnet de samlede omkostninger til ladestandere hjemme hos vognmanden selv, hvilket vil bringe udgifterne til el-lastbiler endnu højere op.

Figur 4: **Akkumulerede udgifter ved køb af 50 lastbiler over en seksårig levetid**



Kilde: Dansk Erhverv pba. medlemmer og egne beregninger.

Note: Figuren viser de akkumulerede udgifter ved køb af 50 lastbil i 2025 med en levetid på seks år baseret på årlig kørsel. For uddybning af beregninger se metodeafsnit bagerst.

Metodeafgrænsning

Beregningerne er foretaget for en 44-ton lastbil pba. baggrundsplysninger nedenfor. I beregningerne indgår der også serviceudgifter til reparation og vedligehold samt renteudgifter. Derudover indgår der CO₂-afgifter for diesel-lastbilen. Se tabel 1 for angivelse af kilometerbaserede afgifter.

Indkøbspris

El-lastbil: 3 mio. kr.
Diesel-lastbil: 1 mio. kr.

Levealder for begge typer lastbil

6 år i perioden 2025-2030

Gennemsnitspris på drivmiddel

El-lastbil: 1,7 kr./kWh
Diesel-lastbil: 13,6 kr./L

Forbrug pr. kørte kilometer

El-lastbil: 1,9 kr./km
Diesel-lastbil: 4,5 kr./km

Kørsel pr. år for begge typer lastbiler

Miljøzone: 30.000 km
Øvrige vejnet: 30.000 km

Om dette notat

Arbejdet med analysenotatet er afsluttet den 18. april 2023.

Om Dansk Erhvervs Analysenotater

Dansk Erhverv udarbejder løbende analyser, som samles i analysenotater. Ambitionen er at udgøre et kvalificeret og anvendeligt beslutningsgrundlag i forhold til væsentlige, aktuelle udfordringer på alle områder, som har betydning for dansk erhvervsliv og den samfundsøkonomiske udvikling. Det er tilladt at citere fra Dansk Erhvervs analysenotater med tydelig henvisning til Dansk Erhverv.

Kontakt

Henvendelser angående emnet kan ske til chefkonsulent, Kristian Baasch Pindbo, på kbpij@danskerhverv.dk eller på tlf. 3374 6089.

Henvendelser angående analysen kan ske til økonom, Mads Mathias Jensen, på mmj@danskerhverv.dk eller på tlf. 3374 6029.

Noter

ⁱ L 74 (2022-23) om forslag til lov om vejafgift.

ⁱⁱ <https://www.skm.dk/aktuelt/presse-nyheder/pressemeddelelser/ny-aftale-om-kilometerbaseret-vejafgift-for-lastbiler-goer-danmark-groennere/>

ⁱⁱⁱ L 74 (2022-23) om forslag til lov om vejafgift.

^{iv} Skatteministeriet.

^v <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/selectvarval/define.asp?PLanguage=0&subword=tabsel&MainTable=BIL707&PXSID=111099&tablestyle=&ST=SD&buttons=0>

^{vi} <https://avisendanmark.dk/erhverv/i-dag-er-danmarks-foerste-ladestander-til-el-lastbiler-blevet-indviet>

^{vii} [Energistyrelsen uddeler 45 mio. kr. til 69 nye ellastbiler | Energistyrelsen \(ens.dk\)](#)

^{viii} Energistyrelsens klimastatus og -fremskrivning 2022 (KF22) https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basisfremskrivning/kf22_sektornotat_4a_transport.pdf

^{ix} L 74 (2022-23) om forslag til lov om vejafgift.