

Km-afgift på lastbiler: Yderområderne skal betale mest

Den foreslåede km-afgift for lastbiler skal gøre Danmark grønnere, men risikerer i stedet at gøre Danmark mere skævt. Således peger DI's datagennemgang på, at det er landets yderområder, der står til at få den største merudgift for lastbilkørsel, hvorimod hovedstadsområdet slipper billigst.

Sådan fordeles regningen

Den kilometerbaserede vejafgift for lastbiler, som regeringen lægger op til med [lovforslag L74](#), forventes at give staten en varig umiddelbar indtægt på 3,5 mia. kr., som vognmandsvirksomhederne skal betale.

Det forudsættes i lovforslaget, at vognmændene overvælter afgiften i forbrugerpriserne, hvilket har betydning for landets produktionsvirksomheder. DI har undersøgt, hvordan udgiften kan forventes at blive fordelt mellem landsdelene med udgangspunkt i lastbilernes nuværende kørselsmønstre.

Af tabel 1 fremgår, at over halvdelen af den indenlandske lastbilkørsel foregår i Sydjylland, Østjylland og Nordjylland. Modsat findes de laveste andele af landets lastbilkørsel i Nordsjælland, København og Bornholm.

Det fremgår desuden, at de geografiske yderområder kan forvente at få den største udgift til km-afgiften. Med udgangspunkt i de nuværende kørselsmønstre vil lastbilkørsel i Sydjylland skulle bidrage med omkring 778 mio. kr. til statskassen årligt, hvorimod lastbilkørsel i København vil blive beskattet med omkring 88 mio. kr.

Tabel 1: Lastbilkørsel og km-afgift fordelt på landsdele

| Landsdel | Andel af national vejgodskørsel i 2022* | Samlet km-afgift (mio. kr.)** |
|------------|---|-------------------------------|
| Sydjylland | 22% | 778 |
| Østjylland | 17% | 598 |

| | | |
|----------------------|------|-------|
| Nordjylland | 13% | 458 |
| Vestjylland | 11% | 374 |
| Vest- og Sydsjælland | 10% | 341 |
| Fyn | 8% | 266 |
| Københavns omegn | 7% | 261 |
| Østsjælland | 6% | 210 |
| Nordsjælland | 3% | 120 |
| Byen København | 3% | 88 |
| Bornholm | 0% | 7 |
| Hele landet | 100% | 3.500 |

** Andelene er beregnet ud fra antallet af kørte km med den enkelte region som af- eller pålæsningsdestination i 2022 (Statistikbanken, NVG23). Kørslen omfatter danske lastbiler over 6 ton. Afrundet til nærmeste hele tal.*

*** Af L74 forventes et varigt umiddelbart provenu på 3,5 mia. kr. (2023-priser), hvilket er fordelt mellem landsdelene på baggrund af beregnede andele.*

Fordelingen af udgiften mellem landsdelene er udtryk for et groft skøn ud fra tilgængelige data, og der er taget en række forbehold i forbindelse med beregningerne.

For det første har DI ikke haft adgang til data for af- og pålæsning med udenlandske lastbiler. Disse udgør en relativt lille andel af kørslen og antages at følge samme kørselsmønstre som danske lastbiler. Transitkørsel er ikke medregnet.

For det andet kender vi ikke fordelingen af kørslen indenfor emissionsklasserne, hvorfor der er regnet med en gennemsnitlig lastbil og en gennemsnitlig takst.

For det tredje er der ikke taget højde for, at taksten bliver højere i miljøzonerne. Trafikarbejdet – det vil sige antallet af kørte kilometer - i landets miljøzoner skønnes ifølge [L74](#) at udgøre omkring 1 pct. af det samlede trafikarbejde og antages derfor at være af mindre betydning.

Mindre attraktivt at drive virksomhed i yderområder

Ifølge [regeringsgrundlaget](#) ønsker regeringen "et Danmark i geografisk balance" med "de bedste vilkår for at drive virksomhed og skabe arbejdspladser i hele landet." Samtidig fremgår, at yderligere erhvervsbeskatning skal "føres tilbage krone for krone til erhvervene".

Km-afgiften for lastbiler flugter ikke disse mål. Mange vognmænd har ikke reelle grønne alternativer på kort sigt og forventes derfor at overvælte afgiften til forbrugerpriserne. Skatteministeriet forudsætter selv under punkt 5.1.3 i lovforslaget, at afgiften vil medføre et "lavere salg af varer og ydelser". Km-afgiften vil således svække konkurrenceevnen i landets yderområder.