

25. marts 2025

Afrapportering vedr. vej- og infrastrukturafgifter i Danmark

Indhold

Indledning	2
Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler	3
Vejbenyttelsesafgift for lastbiler	9
Storebæltsforbindelsen	12
Øresundsforbindelsen	18



Indledning

I overensstemmelse med artikel 11, stk. 1 i direktiv 1999/62/EF, har følgende rapport til hensigt at beskrive de relevante oplysninger om brugsafgifter og vejafgifter i Danmark, jf. direktivets artikel 11, stk. 2, litra a-l.

Nedenfor fremgår oplysninger om vej- og infrastrukturafgifter for henholdsvis Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen, den tidligere vejbenyttelsesafgift for lastbiler over 12 ton, samt den nye kilometerbaserede vejafgift for lastbiler.

Pr. 1. januar 2025 trådte Danmark ud af samarbejdet om den eksisterende vejbenyttelsesafgift for lastbiler (Eurovignetten), og lov om afgift af vejbenyttelse ophørte pr. 1. januar 2025.

I stedet har Danmark indført en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler pr. 1. januar 2025. Ikke alle oplysninger om den kilometerbaserede vejafgift for lastbiler indgår i nærværende rapport, da ikke alle oplysninger og data for ordningen foreligger på nærværende tidspunkt.

I det omfang, det har været muligt, er oplysninger om provenu angivet bagudrettet for en femårig periode, da medlemsstaterne, jf. direktivets artikel 11, stk. 1, fremadrettet skal offentliggøre oplysningerne hvert femte år.

De nedenfor beskrevne oplysninger er udarbejdet på dansk.



Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler

Udviklingen i afgifter for benyttelse af vejinfrastruktur, nemlig de omfattede net og køretøjsklasser, herunder eventuelle undtagelser i henhold til artikel 7, 7c eller 7gb, jf. artikel 11, stk. 2, litra a i direktiv 1999/62/EF

Artikel 7h, stk. 1, litra a), 2. indryk, stiller krav om, at der skal indgives klare oplysninger om, hvilke køretøjstyper der er omfattet af vejafgiftsordningen.

Det følger af § 1 i vejafgiftsloven¹, at vejafgiftsordningen, der trådte i kraft 1. januar 2025, kun omfatter lastbiler og køretøjskombinationer, som benyttes til godstransport, og som har en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover. Bestemmelsen omfatter både danske og udenlandske registrerede køretøjer.

Ved lov nr. 1489 af 10. december 2024 om ændring af lov om vejafgift, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og forskellige andre love ændredes vægtdefinitionen, der følger af § 1, fra "tilladt totalvægt" til at tage udgangspunkt i den "teknisk tilladte totalvægt", ligesom definitionen "lastbiler og køretøjskombinationer" ændredes til "motorkøretøjer".

Det kan oplyses, at der er indgået politisk aftale om, at køretøjer med en tilladt totalvægt mellem 3.500 og 12.000 kg fra den 1. januar 2027 skal være omfattet af ordningen. Grundlaget for afgiftspligten forventes ligeledes her ændret til "teknisk tilladte totalvægt".

Det følger af vejafgiftslovens § 2, at de omfattede køretøjer kun er afgiftspligtige på de i lovens Bilag 1 oplistede veje. Bilag 1 til vejafgiftsloven fastlægger det afgiftspålagte vejnet nedbrudt i vejsegmenter samt deres længde, herunder også hvilke strækninger, som er omfattet af miljøzonetillægget.

Det afgiftsbelagte vejnet omfatter pr. 1. januar 2025 ca. 10.900 km. Dette inkluderer det statslige vejnet (ca. 4.600 km, herunder ca. 1.300 km motorveje) og dele af det kommunale vejnet (ca. 6.300 km, herunder ca. 1.000 km i lavemissionszoner).

¹ Lov nr. 763 af 13. juni 2023 om vejafgift (<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/763>)



Det kan oplyses, at der er indgået politisk aftale om at udvide det afgiftspligtige vejnet fra 1. januar 2028 til at omfatte hele det offentlige vejnet, der har en udstrækning på i alt ca. 75.000 km.

Det følger af vejafgiftslovens § 1, stk. 2, at følgende køretøjer, der udefra kan genkendes som beregnet til de nedenstående formål, er fritaget fra afgiften:

- Køretøjer, der tilhører forsvaret og det statslige redningsberedskab.
- Køretøjer, der specielt er indrettet til brandsluknings- og redningsopgaver og udelukkende anvendes ved udrykning hertil, og køretøjer, som tilhører og udelukkende anvendes af beredskabskommissioner og ikke anvendes erhvervsmæssigt i konkurrence med erhvervsvirksomheder.
- Køretøjer, der tilhører politiet.
- Køretøjer, der tilhører vejvæsenerne.

Differentieringen af infrastrukturafgifterne eller brugsafgifterne efter køretøjsklasse og typen af tungt køretøj, jf. artikel 11, stk. 2, litra b i direktiv 1999/62/EF

Der henvises til oplysningerne ovenfor givet i medfør af direktivets artikel 11, stk. 2, litra a.

Differentieringen af infrastrukturafgifterne eller brugsafgifterne efter køretøjernes miljøpræstationer, jf. artikel 7g, 7ga eller 7gb, jf. artikel 11, stk. 2, litra c i direktiv 1999/62/EF

Det følger af vejafgiftslovens § 5, stk. 1, at der svares afgift for motorkøretøjer efter de CO₂-emissionsklasser, der følger af artikel 7ga i direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer med senere ændringer, efter nedenstående satser:

Tabel 1: Afgiftssatser

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,86	1,00	1,10



CO2-emissionsklasse 2	0,79	0,92	1,01
CO2-emissionsklasse 3	0,69	0,82	0,91
CO2-emissionsklasse 4	0,46	0,53	0,58
CO2-emissionsklasse 5	0,13	0,13	0,13

Det følger endvidere af vejafgiftslovens § 5, stk. 2, at ved kørsel på afgiftspligtige vejsegmenter, som helt eller delvis er placeret inden for miljøzoner, lægges følgende beløb til satserne i stk. 1.

Tabel 2: Tillæg i miljøzoner

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO2-emissionsklasse 1	0,43	0,50	0,55
CO2-emissionsklasse 2	0,40	0,46	0,51
CO2-emissionsklasse 3	0,35	0,41	0,46
CO2-emissionsklasse 4	0,23	0,27	0,29
CO2-emissionsklasse 5	0,07	0,07	0,07

Hvis det er relevant, differentieringen af infrastrukturafgifterne afhængigt af, hvilket tidspunkt på dagen, hvilken dag eller hvilken årstid der er tale om, jf. artikel 7g, stk. 1, jf. artikel 11, stk. 2, litra d i direktiv 1999/62/EF

Danmark har valgt ikke at benytte muligheden i artikel 7g, stk. 1, litra c i Eurovignetdirektivet om at differentiere infrastrukturafgiften på grundlag af, hvilket tidspunkt på dagen, hvilken dag eller hvilken årstid der er tale om.



Afgiften for eksterne omkostninger, der pålægges, for hver kombination af køretøjsklasse, vejtype og tidsperiode, jf. artikel 11, stk. 2, litra e i direktiv 1999/62/EF

Der er følgende satser for eksterne omkostninger (luftforurening og støj):

Tabel 3: Afgiftskomponent: Eksterne omkostninger

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,37	0,50	0,60
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,36	0,48	0,57
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,33	0,45	0,54
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,19	0,25	0,30
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,00	0,00	0,00

Den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift og det samlede provenu fra infrastrukturafgiften, jf. artikel 11, stk. 2, litra f i direktiv 1999/62/EF

Der foreligger endnu ikke data herom, da ordningen er trådt i kraft den 1. januar 2025 og det samlede provenu ikke kendes.

Det samlede provenu fra afgifter for eksterne omkostninger, jf. artikel 11, stk. 2, litra g i direktiv 1999/62/EF

Der foreligger endnu ikke oplysninger herom, da ordningen er trådt i kraft den 1. januar 2025 og det samlede provenu ikke kendes.

Det samlede provenu fra trængselsafgiften per køretøjsklasse, jf. artikel 11, stk. 2, litra h i direktiv 1999/62/EF

Ikke relevant, da der ikke er tale om en trængselsafgift.



Det samlede provenu fra forhøjelser, og på hvilke vej-afsnit de blev pålagt, jf. artikel 11, stk. 2, litra i i direktiv 1999/62/EF

Der foreligger endnu ikke oplysninger herom, da ordningen er trådt i kraft den 1. januar 2025 og det samlede provenu ikke kendes.

Det kan dog oplyses, at det følger af vejafgiftslovens § 5, stk. 2, at der tillægges yderligere et beløb til satserne ved kørsel på afgiftspligtige vejsegmenter, som helt eller delvis er placeret inden for miljøzoner, jf. satserne i tabel 2 ovenfor. Miljøzonetillægget gør det 50 pct. dyrere at køre i miljøzonerne i København, Frederiksberg, Odense, Aarhus og Aalborg end på andre afgiftsbelagte veje.

[Et digitalt kort over miljøzonerne kan tilgås her.](#)

Det samlede provenu fra vejafgifter eller brugsafgifter eller, hvis relevant, begge, jf. artikel 11, stk. 2, litra j i direktiv 1999/62/EF

Der foreligger endnu ikke oplysninger herom, da ordningen er trådt i kraft den 1. januar 2025 og det samlede provenu ikke kendes.

Anvendelsen af det provenu, der er genereret gennem anvendelse af dette direktiv, og hvordan denne anvendelse har givet medlemsstaten mulighed for at nå de mål, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, eller, hvis et sådan provenu er opført på det almindelige budget, oplysninger om størrelsen af udgifter, der afsættes til vejtransportinfrastruktur og bæredygtige transportprojekter, jf. artikel 11, stk. 2, litra k i direktiv 1999/62/EF

Danmark anvender ikke generelt øremærkning af skatter og afgifter.

Det fremgår af *Aftale om kilometerbaseret vejafgift for lastbiler* af marts 2023, at provenuet fra vejafgiften er disponeret til at finansiere offentlige merudgifter til vejslid mv. som følge af initiativer om effektivisering af vejgodstransporten, mindreprovenu som følge af afskaffelse af vejbenyttelsesafgiften samt administrative omkostninger ved en kilometerbaseret vejafgift. Derudover afsættes der 10 mio. kr. årligt til grøn omstilling af vejgodstransporten. Samtidig udgør afgiften et finansieringsbidrag til *Aftale om Grøn*



omstilling af vejtransport på ca. 0,5 mia. kr. årligt i 2025-2027 og ca. 1 mia. kr. fra 2028 og frem, som forudsat med aftalen.



Vejbenyttelsesafgift for lastbiler

Udviklingen i afgifter for benyttelse af vejinfrastruktur, nemlig de omfattede net og køretøjsklasser, herunder eventuelle undtagelser i henhold til artikel 7, 7c eller 7gb, jf. artikel 11, stk. 2, litra a i direktiv 1999/62/EF

Danmark har frem til og med den 31. december 2024 deltaget sammen med Luxembourg, Nederlandene og Sverige i den fælles Eurovignet-afgift. Betalt afgift for en periode giver adgang til at benytte det afgiftspligtige vejnet i alle fire lande. I Danmark betaler danske køretøjer for benyttelse af hele vejnettet, mens udenlandske køretøjer betaler for benyttelse af motorveje.

Afgiftssatserne varierede efter dels antallet af aksler (højst tre aksler eller mindst fire aksler), dels efter euronorm (IKKE-EURO, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EURO VI eller renere).

Køretøjer mellem 3,5 og 12 ton var undtaget afgiftspligt i overensstemmelse med artikel 7, stk. 13, i direktiv 1999/62/EF. Desuden blev køretøjer, der jf. artikel 7, stk. 9, litra c var omfattet af betingelserne i artikel 6, stk. 2, litra a undtaget. Det drejede sig om forsvars, civilforsvarets, brandvæsenets, andre beredskabstjenesters, ordensmagtens og vejvæsenets køretøjer.

Differentieringen af infrastrukturafgifterne eller brugsafgifterne efter køretøjsklasse og typen af tungt køretøj, jf. artikel 11, stk. 2, litra b i direktiv 1999/62/EF

Afgiftspligten omfattede lastbiler og lastvognstog m.v. til vejgods-transport, der har en tilladt totalvægt på 12 ton eller derover.

Der henvises i øvrigt til oplysninger om differentiering af afgiftssatser efter køretøjets antal aksler givet i medfør af direktivets artikel 11, stk. 2, litra a.

Differentieringen af infrastrukturafgifterne eller brugsafgifterne efter køretøjernes miljøpræstationer, jf. artikel 7g, 7ga eller 7gb, jf. artikel 11, stk. 2, litra c i direktiv 1999/62/EF

Pr. 31. december 2024 var differentieringen efter EURO-emissionsklasser indenfor rammerne af bestemmelserne i artikel 7g, stk. 2, og der var ikke indført differentiering efter CO₂-emissionsklasser som bestemt i artikel 7ga.



Der henvises til oplysninger om differentiering af afgiftssatserne efter euronorm givet i medfør af direktivets artikel 11, stk. 2, litra a.

Hvis det er relevant, differentieringen af infrastrukturafgifterne afhængigt af, hvilket tidspunkt på dagen, hvilken dag eller hvilken årstid der er tale om, jf. artikel 7g, stk. 1, jf. artikel 11, stk. 2, litra d i direktiv 1999/62/EF

Der skete ikke differentiering af afgiften afhængigt af tidspunkt på dagen, hvilken dag eller årstid, der er tale om.

Afgiften for eksterne omkostninger, der pålægges, for hver kombination af køretøjsklasse, vejtype og tidsperiode, jf. artikel 11, stk. 2, litra e i direktiv 1999/62/EF

Der var ikke afgift for eksterne omkostninger.

Den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift og det samlede provenu fra infrastrukturafgiften, jf. artikel 11, stk. 2, litra f i direktiv 1999/62/EF

Ikke relevant.

Det samlede provenu fra afgifter for eksterne omkostninger, jf. artikel 11, stk. 2, litra g i direktiv 1999/62/EF

Ikke relevant, da der ikke var afgift for eksterne omkostninger.

Der henvises til oplysninger givet i medfør af direktivets artikel 11, stk. 2, litra e.

Det samlede provenu fra trængselsafgiften per køretøjsklasse, jf. artikel 11, stk. 2, litra h i direktiv 1999/62/EF

Ikke relevant, da der ikke er tale om en trængselsafgift.

Det samlede provenu fra forhøjelser, og på hvilke vejafsnit de blev pålagt, jf. artikel 11, stk. 2, litra i i direktiv 1999/62/EF

Ikke relevant.

Det samlede provenu fra vejafgifter eller brugsafgifter eller, hvis relevant, begge, jf. artikel 11, stk. 2, litra j i direktiv 1999/62/EF



Nedenfor fremgår det samlede provenu for vejbenyttelsesafgiften fordelt på år for perioden 2020-2024, jf. tabel 4.

Tabel 4. Samlet provenu for vejbenyttelsesafgiften i mio. DKK fordelt på år for perioden 2020-2024

2020	2021	2022	2023	2024
556	570	565	560	387

Det samlede provenu fra vejbenyttelsesafgiften for perioden 2020-2024 udgjorde i alt 2.638 mio. kr. opgjort i løbende priser.

Anvendelsen af det provenu, der er genereret gennem anvendelse af dette direktiv, og hvordan denne anvendelse har givet medlemsstaten mulighed for at nå de mål, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, eller, hvis et sådan provenu er opført på det almindelige budget, oplysninger om størrelsen af udgifter, der afsættes til vejtransportinfrastruktur og bæredygtige transportprojekter, jf. artikel 11, stk. 2, litra k i direktiv 1999/62/EF

Danmark anvender ikke generelt øremærkning af skatter og afgifter, men det kan bemærkes, at lastbiler frem til og med 2024 kun har betalt lidt i forhold til infrastrukturomkostningerne og de eksterne omkostninger ved transporterne.

Udviklingen i andelen af køretøjer, der tilhører de forskellige emissionsklasser på afgiftsbelagte veje, jf. artikel 11, stk. 2, litra l i direktiv 1999/62/EF

Ikke relevant, da køretøjer omfattet af vejbenyttelsesafgiftsloven ikke er inddelt i CO₂-emissionsklasser.



Storebæltsforbindelsen

Udviklingen i afgifter for benyttelse af vejinfrastruktur, nemlig de omfattede net og køretøjsklasser, herunder eventuelle undtagelser i henhold til artikel 7, 7c eller 7gb, jf. artikel 11, stk. 2, litra a i direktiv 1999/62/EF

Storebæltsforbindelsen er en 18 km motorvejsstrækning, der forbinder Sjælland med Fyn, via Sprogø, i form af en højbro og en lavbro, samt en almindelig motorvej på Sprogø.

Sund & Bælt, der ejer datterselskabet A/S Storebælt og dermed Storebæltsforbindelsen, er et statsligt ejet aktieselskab. Samtidig er Sund & Bælt det operative driftsselskab, der træffer alle beslutninger vedrørende A/S Storebælt. Taksterne på forbindelsen fastsættes af transportministeren, idet selskabet dog under visse betingelser kan fastlægge rabatordninger.

Der findes syv prisklasser, som er defineret i forhold til køretøjets længde, højde og vægt, jf. tabel 5 nedenfor.

Tabel 5. Prisklasser på Storebæltsforbindelsen

Klasse 1	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 4	Klasse 5	Klasse 6	Klasse 7
- motorcykel - personbil op til 3 meter	- køretøjer mellem 3 og 6 meter - personbil m. anhænger op til 6 meter totallængde - motorcykel m. anhænger mellem 3 og 6 meter totallængde - varebil op til 6 meter - varebil m. anhænger op	- personbil over 6 meter og under 2,7 meter høj - personbil med campingvogn - personbil med anhænger op til 6 meter totallængde - varebil over 6 meter og under 2,7 meter høj	- varebil over 6 meter og over 2,7 meter høj - varebil med anhænger over 6 meter totallængde og over 2,7 meter høj - autocamper over 3.500 kg. og op til 10 meter - lastbil op til 10 meter	- autocamper over 3.500 kg. og over 10 meter - lastbil 10-20 meter - bus 10-20 meter og over 2,7 meter høj	- lastbil over 20 meter og op til 100 ton	- særtransporter - over 20 meter og over 100 ton



	til 6 meter totallængde	- varebil med anhænger over 6 meter totallængde og under 2,7 meter høj	- bus 6-10 meter og over 2,7 me ter høj			
	- autocamper under 3.500 kg. og op til 6 meter					
	- bus op til 6 meter	- autocamper under 3.500 kg. og over 6 meter				
		- bus over 6 meter og un der 2,7 meter høj				

Inden for hver klasse kan prisen afhænge af betalingsform, Euro-norm, aftale med Storebælt, tidspunkt for ud- og hjemrejsen, handicap og volumen.

Der er ingen undtagelser til direktivets artikel 7 og artikel 7c. For så vidt angår artikel 7gb gives der en "bedre" differentiering end de i direktivet fastlagte. Kommissionen er orienteret herom, for så vidt angår lette køretøjer, jf. bestemmelsens stk. 1.

Differentieringen af infrastrukturafgifterne eller brugsafgifterne efter køretøjsklasse og typen af tungt køretøj, jf. artikel 11, stk. 2, litra b i direktiv 1999/62/EF

Jf. oplysningerne givet i medfør af direktivets artikel 11, stk. 2, litra a, findes der syv prisklasser, som er bestemt af køretøjernes dimensioner; højde, længde og vægt.

Differentieringen af infrastrukturafgifterne eller brugsafgifterne efter køretøjernes miljøpræstationer, jf. artikel 7g, 7ga eller 7gb, jf. artikel 11, stk. 2, litra c i direktiv 1999/62/EF

I forhold til differentiering efter artikel 7g har det siden januar 2021 været muligt at opnå en "Grøn rabat" (en takstdifferentiering), såfremt køretøjet opfylder kravet om minimum Euronorm 6 og samtidig er tilmeldt en aftale med A/S Storebælt. Selskabet har



ikke gennemført CO₂-differentiering i henhold til artikel 7ga. Det er Kommissionen orienteret om. For så vidt angår artikel 7gb henvises til oplysninger givet i medfør af direktivets artikel 11, stk. 2, litra a.

Hvis det er relevant, differentieringen af infrastrukturafgifterne afhængigt af, hvilket tidspunkt på dagen, hvilken dag eller hvilken årstid der er tale om, jf. artikel 7g, stk. 1, jf. artikel 11, stk. 2, litra d i direktiv 1999/62/EF

For så vidt angår differentiering af afgiften afhængigt af tidspunkt på dagen kan der opnås en lavere pris ved at køre ud efter kl. 16 og hjem igen inden kl. 03 samme nat. Der kan også opnås en lavere pris på helligdage, hvis der køres ud og hjem den samme dag (hjem igen inden kl. 24). For begge rabatter kræves betaling via nummerplade eller bizz, samt en aftale med A/S Storebælt.

For så vidt angår differentiering af afgiften afhængigt af, hvilken dag, der køres, kan der opnås en lavere pris ved at køre ud efter kl. 12 fredag og hjem igen inden kl. 24 søndag. For at kunne opnå rabatten kræves betaling via nummerplade eller bizz, samt en aftale med A/S Storebælt.

Der sker ikke differentiering af afgiften afhængigt af årstid.

Afgiften for eksterne omkostninger, der pålægges, for hver kombination af køretøjsklasse, vejtype og tidsperiode, jf. artikel 11, stk. 2, litra e i direktiv 1999/62/EF

Der er ikke afgift for eksterne omkostninger.

Den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift og det samlede provenu fra infrastrukturafgiften, jf. artikel 11, stk. 2, litra f i direktiv 1999/62/EF

Taksten for passage af Storebæltsforbindelsen udgør betaling for en på forhånd fikseret 18 km strækning i sin helhed. Det er derfor ikke meningsfuldt at operere med en vægtet gennemsnitlig infrastrukturafgift.

Nedenfor fremgår den gennemsnitlige takst pr. passage i DKK for perioden 2020-2024, jf. tabel 6.

Tabel 6. Gennemsnitlig takst pr. passage i DKK for perioden 2020-2024



2020	2021	2022	2023	2024
229	236	233	231	237

Nedenfor fremgår det samlede provenu fordelt på år for perioden 2020-2024, jf. tabel 7.

Tabel 7. Det samlede provenu i mio. DKK fordelt på år for perioden 2020-2024

2020	2021	2022	2023	2024
2.578	2.932	3.091	3.155	3.237

Det samlede provenu fra afgifter for eksterne omkostninger, jf. artikel 11, stk. 2, litra g i direktiv 1999/62/EF

Ikke relevant, da der ikke er afgift for eksterne omkostninger.

Det samlede provenu fra trængselsafgiften per køretøjsklasse, jf. artikel 11, stk. 2, litra h i direktiv 1999/62/EF

Ikke relevant, da der ikke er tale om en trængselsafgift.

Det samlede provenu fra forhøjelser, og på hvilke vejafsnit de blev pålagt, jf. artikel 11, stk. 2, litra i i direktiv 1999/62/EF

Ikke relevant.

Det samlede provenu fra vejafgifter eller brugsafgifter eller, hvis relevant, begge, jf. artikel 11, stk. 2, litra j i direktiv 1999/62/EF

Der henvises til oplysninger om det samlede provenu givet i medfør af direktivets artikel 11, stk. 2, litra f.

Anvendelsen af det provenu, der er genereret gennem anvendelse af dette direktiv, og hvordan denne anvendelse har givet medlemsstaten mulighed for at nå de mål, der er



omhandlet i artikel 9, stk. 2, eller, hvis et sådan provenu er opført på det almindelige budget, oplysninger om størrelsen af udgifter, der afsættes til vejtransportinfrastruktur og bæredygtige transportprojekter, jf. artikel 11, stk. 2, litra k i direktiv 1999/62/EF

Indtægterne fra brugerne af både vej- og baneforbindelsen og Storebælt benyttes til at betale for drift, vedligehold og reinvesteringer på Storebæltsforbindelsen, samt til at betale renter og afdrag på den gæld, der blev optaget for at finansiere anlægsudgifterne. Pr. 30. september 2024 havde A/S Storebælt en rentebærende nettogæld på 15,8 mia. kr. Gælden var maksimal i 2000 med 36,8 mia. kr. Udbytte udloddet fra A/S Storebælt har siden 2013 medfinansieret infrastrukturinvesteringer i Danmark. Det gælder eksempelvis udvidelsen af motorvej E20, som Storebæltsforbindelsen indgår i. Eksempelvis udbygningen af motorvej E20 på Vestfyn fra 4 til 6 spor, og udbygningen E20 Køge Bugt-motorvejen mellem Ishøj og Køge fra 6 til 8 spor.

Tabel 8. Udloddet udbytte til staten i mio. DKK, løbende priser, fordelt på år for perioden 2020-2024

2020	2021	2022	2023	2024
1.600	1.378	1.365	1.406	1.525

Udviklingen i andelen af køretøjer, der tilhører de forskellige emissionsklasser på afgiftsbelagte veje, jf. artikel 11, stk. 2, litra l i direktiv 1999/62/EF

Med virkning fra d. 1. januar 2021 er taksten på Storebæltsforbindelsen differentieret, hvis et køretøj opfylder Euronorm 6 eller bedre. Prisen tilhørende Euronorm 6 eller bedre kræver samtidig automatisk betaling, samt en erhvervsaftale med A/S Storebælt. Årsagen til, at der skal indgås en aftale med A/S Storebælt, er, at det på den måde sikres, at selskabet har kendskab til køretøjets EURO-norm.

Tabel 9 nedenfor viser andelen af personbiler og lastbiler, der betaler den differentierede pris for Euronorm 6 køretøjer eller bedre. Andelen er opgjort i forhold til det samlede antal personbiler og lastbiler, selvom den differentierede pris kun kan opnås, når ovenstående krav er opfyldt.



Tabel 9. Udviklingen i andel person- og lastbiler, der betaler den differentierede pris for Euronorm 6 køretøjer eller bedre

Andel i pct.	2021	2022	2023	2024
Personbiler	6,6	9,5	11,2	12,7
Lastbiler	64,9	68,2	70,2	73,7

Det er værd at notere sig, at udviklingen i andelen, der har modtaget den differentierede pris, ikke kun er afspejler udviklingen i Euronorm, men både er summen af udviklingen i Euronorm sammen med udviklingen i oprettede aftaler med A/S Storebælt.

Bemærk, at der ikke findes en differentieret pris til køretøjer med privataftale, der opfylder Euronorm 6, da selskabet ikke har kendskab til disse køretøjers Euronorm.



Øresundsforbindelsen

Udviklingen i afgifter for benyttelse af vejinfrastruktur, nemlig de omfattede net og køretøjsklasser, herunder eventuelle undtagelser i henhold til artikel 7, 7c eller 7gb, jf. artikel 11, stk. 2, litra a i direktiv 1999/62/EF

Øresundsbro Konsortiets område med privat vej fra tilslutningsanlægget ved Kastrup Lufthavn hvor AS Øresundsforbindelsens område slutter og indtil og med betalingsanlægget ved Lernacken Sverige. Området er udpeget TEN-T netværk.

Alle køretøjsklasser er afgiftspligtige, priser varierer mellem køretøjsklasser og rabatordninger.

Øresundsbroens område er efter svensk lov undtaget fra begrænsningerne i rabatfastsættelse som følge af direktivet, idet forbindelsen er konkurrenceudsat og del af TEN-T korridoren. Dokumentation kan eftersendes ved behov.

Differentieringen af infrastrukturafgifterne eller brugsafgifterne efter køretøjsklasse og typen af tungt køretøj, jf. artikel 11, stk. 2, litra b i direktiv 1999/62/EF

Priser varierer for tung transport mellem køretøjsklasser, da der er særpris for specialtransporter, og anhangig af rabatordning.

Differentieringen af infrastrukturafgifterne eller brugsafgifterne efter køretøjernes miljøpræstationer, jf. artikel 7g, 7ga eller 7gb, jf. artikel 11, stk. 2, litra c i direktiv 1999/62/EF

Der sker ikke differentiering af afgifterne på baggrund af emissionsklasser.

Hvis det er relevant, differentieringen af infrastrukturafgifterne afhængigt af, hvilket tidspunkt på dagen, hvilken dag eller hvilken årstid der er tale om, jf. artikel 7g, stk. 1, jf. artikel 11, stk. 2, litra d i direktiv 1999/62/EF

For tung trafik, var der i årene 2020 og 2021 rabat i tidsrummet 24-06. Fra 2020 til 2022 var SmutTur'en et produkt for bl.a. personbiler, hvor rabat kunne opnås i hverdage i tidsrummet mellem kl. 17-24, hele weekenden og på helligdage hvis man kørte retur inden for seks timer.



For så vidt angår differentiering af afgiften afhængigt af årstid fremgår perioden med sommerpriser for årene 2020-2024, jf. tabel 10 nedenfor.

Tabel 10. Sommerpriser, fra – til og med

2020	2021	2022	2023	2024
1/6-31/8	1/6-31/8	1/6-31/8	15/5-10/9	13/5-8/9

Afgiften for eksterne omkostninger, der pålægges, for hver kombination af køretøjsklasse, vejtype og tidsperiode, jf. artikel 11, stk. 2, litra e i direktiv 1999/62/EF

Der er ikke afgift for eksterne omkostninger.

Den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift og det samlede provenu fra infrastrukturafgiften, jf. artikel 11, stk. 2, litra f i direktiv 1999/62/EF

Nedenfor fremgår det samlede provenu fra vejindtægter for perioden 2020-2024, jf. tabel 11.

Tabel 11. Provenu fra vejindtægter i mio. kr. for perioden 2020-2024

2020	2021	2022	2023	2024
985	1.079	1.538	1.701	1.767

Nedenfor fremgår den vægtede takst i DKK løbende priser fordelt på år for perioden 2020-2024, jf. tabel 12.

Tabel 12. Den vægtede takst i DKK løbende priser fordelt på år for perioden 2020-2024

2020	2021	2022	2023	2024
------	------	------	------	------



268	281	286	292	292
-----	-----	-----	-----	-----

Det samlede provenu fra afgifter for eksterne omkostninger, jf. artikel 11, stk. 2, litra g i direktiv 1999/62/EF

Ikke relevant, da der ikke er afgift for eksterne omkostninger.

Det samlede provenu fra trængselsafgiften per køretøjsklasse, jf. artikel 11, stk. 2, litra h i direktiv 1999/62/EF

Ikke relevant, da der ikke er tale om en trængselsafgift.

Det samlede provenu fra forhøjelser, og på hvilke vejafsnit de blev pålagt, jf. artikel 11, stk. 2, litra i i direktiv 1999/62/EF

Der foreligger ikke tilgængelig information herom.

Det samlede provenu fra vejafgifter eller brugsafgifter eller, hvis relevant, begge, jf. artikel 11, stk. 2, litra j i direktiv 1999/62/EF

Der henvises til oplysninger om det samlede provenu givet i medfør af direktivets artikel 11, stk. 2, litra f.

Anvendelsen af det provenu, der er genereret gennem anvendelse af dette direktiv, og hvordan denne anvendelse har givet medlemsstaten mulighed for at nå de mål, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, eller, hvis et sådan provenu er opført på det almindelige budget, oplysninger om størrelsen af udgifter, der afsættes til vejtransportinfrastruktur og bæredygtige transportprojekter, jf. artikel 11, stk. 2, litra k i direktiv 1999/62/EF

Der henvises til Årsrapporten der beskriver anvendelsen af indtægter samt reinvesteringer, vedligehold samt refinansiering.

Udviklingen i andelen af køretøjer, der tilhører de forskellige emissionsklasser på afgiftsbelagte veje, jf. artikel 11, stk. 2, litra l i direktiv 1999/62/EF

Ikke relevant, da Øresundsbron ikke har produkter baseret på emissionsklasser.