



# Ex-ante måling af forslag til lov om vejafgift

Oktober 2023

# Indhold

Resumé og indledning .....	2
Reguleringens formål og krav .....	4
Reguleringens oprindelse (ABC-kategorisering) .....	4
Population .....	5
Hyppeghed.....	7
Omkostningsparametre .....	7
Business-As-Usual (BAU).....	9
Dataindsamling og metode .....	10
Metodiske overvejelser og validitet.....	10
Administrative konsekvenser.....	10
Bilag A: Kortlægning af administrative konsekvenser .....	12

## Om AMVAB

AMVAB er en forkortelse for **aktivitetsbaseret måling af virksomhedernes administrative byrder** og er den danske version af den internationalt anerkendte SCM-metode (standard cost model). En AMVAB-måling anvendes til at vurdere og kvantificere de administrative konsekvenser ved al erhvervsrettet regulering i Danmark.

De administrative konsekvenser beregnes på baggrund af de omkostningsparametre, den **normalt effektive virksomhed** har ved at efterleve informationsforpligtelser og underliggende oplysningskrav i erhvervsreguleringen.

Ved **informationsforpligtelser** forstås de forpligtelser, virksomheder har til at levere information til myndigheder eller tredjepart. En informationsforpligtelse er en pligt i en lov eller bekendtgørelse til at fremskaffe eller udarbejde informationer og stille dem til rådighed, herunder information, som virksomheder skal have liggende og fremsende/ fremvise efter anmodning.

Ved **oplysningskrav** forstås de oplysninger, som virksomhederne skal give for at kunne leve op til informationsforpligtelsen.

## Resumé og indledning

Denne ex ante-måling afdækker de forventede administrative konsekvenser for erhvervslivet forbundet med Skatteministeriets forslag til lov om vejafgift.

Lovforslaget medfører en ændring af, hvordan lastbiler på 12 tons og derover fremadrettet skal registrere vejafgift. På nuværende tidspunkt betales vejafgiften jævnfør vejbenyttelsesafgiftsloven for en periode (et år for dansk registrerede køretøjer) og ud fra en afgiftssats baseret på køretøjets udstødningsklasse. Ved det nærværende lovforslag vil lastbiler på 12 tons eller derover betale vejafgift for hver kilometer de kører på en afgiftsbelagt vej, hvilket medfører, at hver kilometer, som de kører på en afgiftsbelagt vej, skal registreres. Transportvirksomhederne kan efter den nye ordning betale afgiften ved at få installeret et EETS-køretøjsudstyr (en boks), i lastbilen, som registrerer lastbilens rute. Det skønnes af Sund & Bælt, at størstedelen vil få installeret EETS-køretøjsudstyr, som estimeres til at ville koste ca. 2.000 kr. pr. lastbil at købe og få installeret. Alternativt kan der købes "rutebilletter" for hver kørte rute. Det er desuden hensigten, at transportvirksomhederne også skal kunne vælge at registrere lastbilens kørte rute ved brug af en app, som fungerer på samme måde som et EETS-køretøjsudstyr, dog er funktionaliteten installeret på en smartphone og skal aktivt startes og stoppes.

Med forslaget vil Sund & Bælt få ansvaret for at varetage store dele af arbejdet med administrering af ordningen. Sund & Bælt vurderer, jf. tabel 1 nedenfor, at de løbende administrative omkostninger hertil vil udgøre ca. 174 mio. kr. fra år 2025, hvor lov om vejafgift for lastbiler over 12 tons træder i kraft. Transportministeriet har hertil oplyst, at Sund & Bælt vil blive fuldt kompenseret for deres aktiviteter. De administrative omkostninger beskrives derfor ikke nærmere.

**Tabel 1**  
**Udgifter hos Sund & Bælt**

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Udstedergodtgørelse	-	-	75,0	75,0	75,0	80,0	80,0	80,0
It-drift og central back office	-	-	38,4	38,4	38,4	38,4	38,4	38,4
Kundeservice og kommunikation	-	-	15,7	15,7	15,7	15,7	15,7	15,7
Afskrivninger	-	-	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1
Administrative bødeforlæg	-	-	12,9	12,9	12,9	12,9	12,9	12,9
Miljøzoner	-	-	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Afgifter på lastbiler mellem 3,5-12 tons	-	-	-	-	1,0	1,0	1,0	1,0
<b>§ 28.11.38 - Basisomkostninger</b>	-	-	<b>174,1</b>	<b>174,1</b>	<b>175,1</b>	<b>180,1</b>	<b>180,1</b>	<b>180,1</b>
§ 28.11.17 - Reserve	-	-	41,4	41,4	41,4	41,4	41,4	41,4

Tabel 1: tallene er i mio. kr. og er Sund & Bælts estimater for, hvad det vil koste dem at administrere ordningen under lov om vejafgift. Tabellen viser en stigning af udgifter for Sund & Bælt fra 2027, hvilket skyldes at lastbiler mellem 3,5 og 12 tons ikke længere vil være undtaget for at betale vejafgift, jævnfør Eurovignettedirektivet. Dermed vil lastbiler mellem 3,5-12 tons blive en del af ordningen. Dette vil blive fremsat i et nyt lovforslag på et senere tidspunkt - og vil dermed ikke blive behandlet i denne rapport.

Der vil også være administrative konsekvenser for EETS-udbydere, hvoraf der i dag findes én dansk udbyder, herunder Brobizz. De løbende administrative omkostninger indbefatter blandt andet, at det vil være EETS-udbydere, der udsteder fakturaer for opkrævning af afgiften på vegne af Sund & Bælt med oplysning om vejafgiftsopkræverens navn. Derudover vil der være udveksling af personoplysninger mellem EETS-udbydere og vejafgiftsopkræveren (Sund & Bælt). Der vil således være behov for, at EETS-udbyderen sender personoplysninger om registrerede kørsler omfattet af denne lov til vejafgiftsopkræveren. Derudover er der også administrative omstillingsomkostninger for EETS-udbydere, da de skal indgå eller forny deres aftale med de transportvirksomheder, som ønsker at gøre brug af deres produkt. Sund & Bælt oplyser, at Brobizz vil blive direkte afregnet for disse aktiviteter via udstedergodtgørelse. Yderligere oplyser Sund & Bælt, at det ikke er muligt at kvantificere de administrative konsekvenser for Brobizz på nuværende tidspunkt, da dette afhænger helt af den markedsandel, som Brobizz vil kunne opnå i konkurrence med de øvrige EETS-udbydere, der bliver en del af ordningen.

Rapporten behandler på baggrund af dette alene de administrative konsekvenser, der forekommer for transportvirksomheder med lastbiler på 12 tons og derover.

Målingen viser følgende om de administrative konsekvenser for erhvervslivet:

**Løbende byrder:** **ca. 45 mio. kr. årligt.**

**Omstillingsomkostninger:** **ca. 21 mio. kr. årligt.**

## Reguleringens formål og krav

Formålet med lovforslaget er at skabe en større sammenhæng mellem afgift og klimabelastning. Den nuværende lov på området (vejbenyttelsesafgiftsloven) er baseret på en periodebaseret afgift, hvor der *ikke* er en sammenhæng mellem kørselsforbrug og afgiftsbetaling.

Lovforslaget medfører, at Danmark fra 1. januar 2025 trækker sig ud af det nuværende Eurovignet-samarbejde, som er et samarbejde mellem Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige om en fælles ordning for en periodebaseret vejbenyttelsesafgift og erstatter dette med en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler.

Den nye vejafgift udregnes efter, hvor mange kilometer der køres efter en sats, der tager højde for lastbilernes forurening, ved kørsel på statsvejnettet og en række kommunale veje fra og med 2025. For at opfylde kravet om at betale vejafgift fra 2025 har OBR – i samarbejde med Skatteministeriet, Transportministeriet og Sund & Bælt – identificeret tre måder, hvorpå lastbilbrugerne kan efterleve dette krav:

- Faste brugere (dem der kører ofte) kan med fordel anvende et godkendt køretøjsudstyr (herfra omtalt som "*EETS-køretøjsudstyr*"), som indsamler køretøjsdata i form af satellitpositioner fra lastbilens kørsel. Hermed genskabes lastbilens nøjagtige rute ved brug af algoritmer i en 100 pct. automatiseret proces, hvor indsamlede køretøjsdata matches til et digitalt vejkort. Danske brugere erhverver deres køretøjsudstyr gennem EETS-udbydere, der tilbyder vejafgiftsoprævning i det danske vejafgiftsdomæne.
- Lastbilsbrugerne vil også kunne gøre brug af en *app*, hvor de manuelt skal starte og stoppe registreringen pr. kørsel.
- Alternativt kan brugerne anvende en *digital rutebillet*, hvor den nøjagtige rute på det afgiftsbelagte vejnet registreres senest 24 timer efter kørslen.

Den nedenstående vurdering tager udgangspunkt i de tre måder at efterleve kravet. Da vejafgiftsordningen træder i kraft 1. januar 2025, er der dog stadig visse usikkerheder forbundet med vurderingen. Disse omhandler blandt andet appen, som ikke er blevet udviklet endnu, samt skøn på fordeling af bruger i forhold til de tre løsningsmuligheder, som bygger på udenlandske erfaringer.

### Reguleringens oprindelse (ABC-kategorisering)

I dette afsnit inddeles kravene i henhold til deres oprindelse, herunder om der er tale om regulering, som udelukkende er fastsat internationalt/supranationalt (kategori A), regulering der er fastsat internationalt/supranationalt, men det er op til de enkelte lande at formulere de oplysningskrav, som virksomhederne skal efterleve, og måden hvorpå de skal efterleves (B), eller om der udelukkende er tale om national regulering (kategori C). De administrative konsekvenser forbundet med forslag til lov om vejafgift hører under kategori B, idet forpligtigelserne er fastsat ved Eurovignettedirektivet, hvormed det er op til medlemslandene at formulere de oplysningskrav, som virksomhederne skal efterleve, og måden hvorpå de skal efterleves.

# Population

Dette afsnit uddyber hvor mange, der skal leve op til kravene i lovforslaget. Populationen er transportvirksomheder med lastbiler på 12 tons eller derover, men nogle af kravene er pr. lastbil, mens andre er pr. virksomhed, som fremgår nedenfor. Derudover er der også en inddeling af lastbiler under kravene pr. lastbil, i forhold til om de får installeret EETS-køretøjsudstyr, bruger appen eller køber rutebillet, da de kun benytter en af mulighederne.

## Population for krav opgivet pr. lastbil

Ifølge Sund & Bælt er der ca. 35.500 danske indregistrerede lastbiler på 12 tons eller derover, hvoraf ca. 2.300 er fritaget fra ordningen<sup>1</sup>. Hertil vurderes det, at der er ca. 6.500, der allerede har EETS-køretøjsudstyret installeret (BAU), hvilket samlet set betyder, at cirka 26.700 danske lastvogne på 12 tons eller derover vil blive underlagt krav om EETS-køretøjsudstyr eller anden måde at registrere den kørte rute på som noget nyt.

### Rutebillet

Erfaringer fra Belgien indikerer, at gruppen af lejlighedsvis brugere udgør ca. 2 pct. På baggrund af denne information har Sund & Bælt estimeret, at tilsvarende omkring 700 danske lastbiler<sup>2</sup> vil gøre brug af rutebillet fremfor EETS-køretøjsudstyr.

### App

Det forventes at EETS-udbydere i 2025, når det nye krav om vejafgift træder i kraft, som alternativ til et fysisk installeret EETS-køretøjsudstyr, vil kunne tilbyde et produkt, hvor køretøjsudstyret er integreret i en app til fx en mobiltelefon, som befinder sig i køretøjet. Det forventes, at cirka 6.509 lastbiler ud af ca. 26.036 vil benytte sig af app-løsningen.

### EETS-køretøjsudstyr

På baggrund af ovenstående antages det, at ca. 19.527 lastvogne vil benytte sig af et fysisk EETS-køretøjsudstyr fremfor alternativer såsom app og rutebillet. Ud af det samlede antal fysiske EETS-køretøjsudstyr som forventes at blive installeret, har Sund & Bælt imidlertid oplyst, at lastbiler/vognmænd, som kører over en længere periode, kan få udstyret gratis. Det skyldes ifølge Sund & Bælt, at EETS-udbydere, typisk tilbyder udstyret mod depositum og/eller bindingsperiode, hvor lastbilejeren får udstyret omkostningsfrit. Sund & Bælt skønner på baggrund af dette, at det kun er 25 procent af omkostningerne til EETS-køretøjsudstyr og installation, som skal medregnes.

Der vil også være en løbende udskiftning af lastbiler med EETS-køretøjsudstyr. Skatteministeriet har informeret om, at den gennemsnitlige levetid på en lastbil skønnes at udgøre ca. 10 år. Hermed er der 19.527 lastvogne med EETS-køretøjsudstyr, der skal udskiftes hver tiende år, hvoraf det kun er 25 procent af udgifterne, der skal medregnes, da en stor andel af lastbilerne vil kunne modtage køretøjsudstyret omkostningsfrit af EETS-udbydere mod en bindingsperiode og/eller depositum.

---

<sup>1</sup> Jf. forslag til lov om vejafgift § 1, er visse køretøjer fritaget. Dette vedrører blandt andet køretøjer der tilhører forsvaret, statslige redningsberedskaber og politiet.

<sup>2</sup> 2 procent ud af de 33.200, der bliver underlagt kravet om vejafgift.

### Krav opgivet pr. virksomhed

Sund & Bælt oplyser, at transportvirksomhederne også skal indgå en aftale med en EETS-udbyder. Her oplyser Sund & Bælt, at der er ca. 4.339 virksomheder, der skal have indgået en aftale fra ny, mens der er ca. 1.083 virksomheder, som skal have opdateret deres nuværende aftale. Derudover er der løbende administration af aftalen, som gælder for alle 5.423 virksomheder.

**Tablet 2. Population**

<i>Krav</i>		<i>Muligheder for at opfylde kravet</i>	<i>Population</i>
<i>Betale vejafgift efter den nye lov</i>	Krav pr. lastbil <sup>3</sup>	Installering af EETS-køretøjsudstyr	Omstilling: - Ca. 19.527 lastbiler skønnes at få installeret EETS-køretøjsudstyr. Løbende: - Det skønnes, at ca. 19.527 lastbiler skal udskiftes hver tiende år og dermed også det tilhørende køretøjsudstyr.
		Brug af app	Omstilling: - Det skønnes for ca. 6.509 lastbiler, at ruten registreres ved hjælp af en app som skal installeres og opsættes på en smartphone. Løbende: - Det skønnes for ca. 6.509 lastbiler, at ruten registreres ved hjælp af en app.
		Køb af rutebillet	Løbende: - Det skønnes for ca. 700 lastbiler, at vejafgiften betales ved at købe rutebillet for hver kørte rute.
	Krav pr. virksomhed	EETS-aftale med EETS-udbyder	Omstilling: - Det skønnes, at ca. 4.339 virksomheder skal have en helt ny aftale. - Det skønnes, at ca. 1.083 virksomheder skal have opdateret deres aftale. Løbende: - Det skønnes, at ca. 5.423 virksomheder skal løbende administrere deres aftale med en EETS-udbyder.

<sup>3</sup> Ud fra der er ca. 26.700 lastbilerne, der kun gør brug af en af de tre muligheder.

## Hyppighed

Dette afsnit vedrører, hvor ofte transportvirksomhederne skal efterleve de forskellige administrative krav, som der følger af lovforslaget. Disse er inddelt efter dem, der vælger at få installeret EETS-køretøjsudstyr, dem som køber rutebillet for hver kørte rute og for dem, der vælger at bruge appen.

### **EETS-køretøjsudstyr**

Køb og installation af EETS-køretøjsudstyret, samt indgåelse eller opdatering af EETS-aftale er en omstillingsomkostning og hermed er hyppigheden én for disse tre parametre.

Derudover er der løbende administrering af EETS-aftaler, hvor det brugte timeestimat er pr. år pr. virksomhed. Hyppigheden er derfor en.

Yderligere er der løbende udskiftning af lastbiler med EETS-køretøjsudstyr. Skatteministeriet har estimeret at lastbilernes levetid vil være ca. ti år. Hermed er hyppigheden for udskiftning af lastbiler med EETS-køretøjsudstyr 0,1.

### **Rutebillet**

Sund & Bælt estimerer, at de 700 lastbilchauffører, der gør brug af rutebillet, i gennemsnit vil gøre det én gang om ugen (52 gange på et år). Med andre ord vil der blive købt ca. 36.400 rutebilletter på ét år. På baggrund af dette opgøres hyppigheden som 52 for de 700 lastbilchauffører.

### **App**

I forhold til løbende brug af app har det ikke været muligt at få et skøn fra Skatteministeriet eller Sund & Bælt på, hvor ofte appen vil blive benyttet, for dem der vælger denne løsning. Dette skyldes, at der er mange usikkerheder ved appen, da den ikke er udviklet endnu og det dermed har været svært for Skatteministeriet og Sund & bælt, at komme med et skøn for, hvor hyppigt den vil blive brugt.

## Omkostningsparametre

Dette afsnit uddyber hvilke omkostningsparametre, der er for transportvirksomheder, ved at skulle efterleve de administrative krav i lovforslaget. Dette er beskrevet som, hvor lang tid det tager hver virksomhed at efterleve hvert krav, samt hvilke medarbejdertyper der udfører denne opgave (herunder deres timesats i LONS20 plus 25 % overhead). Herudover er det også beskrevet, hvilke omkostninger der er i forhold til ekstern anskaffelse og i forhold til at efterleve de administrative krav.

### **EETS-køretøjsudstyr**

For dem, der vælger at betale vejafgift ved at få installeret EETS-køretøjsudstyr, er der administrative omkostninger ved at købe og installere køretøjsudstyret (samt meromkostning ved løbende udskiftning af lastbiler med EETS-køretøjsudstyr), samt indgåelse/opdatering og løbende administrering af



aftale med EETS-udbyder. For dem, der får installeret EETS-udstyret, er der omstillingsomkostninger i form af, at de skal have købt og installeret EETS-køretøjsudstyret. Sund & Bælt skønner, at det vil koste ca. 1.000 kroner at købe et EETS-køretøjsudstyr, samt ca. 1.000 kroner at få det installeret i lastbilen. Dette skøn bygger på den information Sund & Bælt har modtaget af EETS-udbyderne.<sup>4</sup>

For dem der ikke allerede har en aftale med en EETS-udbyder, er der omstillingsomkostninger i form af, at de skal have indgået en helt ny aftale med en EETS-udbyder. Sund & Bælt skønner, at denne aftale vil tage ca. fem timer pr. virksomhed at indgå. Dette indebærer blandt andet henvendelse til EETS-udbyderen, indtastning af køretøjsdata samt gennemgang af aftalevilkår. Dette bliver udført af en administrativ medarbejder med en timeløn på gennemsnitligt 427,2 kr.<sup>5</sup>

For dem, der allerede har en aftale med en EETS-udbyder er der omstillingsomkostninger i form af, at de skal have opdateret deres aftale. Sund & Bælt skønner, at dette vil tage ca. to timer pr. virksomhed. Dette bliver udført af en administrativ medarbejder med en timeløn på gennemsnitligt 427,2 kr.<sup>6</sup>

Hertil vil der også være løbende omkostninger i form af administrering af EETS-aftalerne. Sund & Bælt skønner, at det vil tage 18 timer mere pr. virksomhed end ved den foregående ordning under vejbenyttelsesafgiften. Dette kan eksempelvis være opdatering/kontrol af køretøjsdata og fakturagennemgang. Dette bliver udført af en administrativ medarbejder med en timeløn på gennemsnitligt 427,2 kr.<sup>7</sup>

Derudover vil der være løbende omkostninger ved løbende udskiftning af lastbiler. Dette forventes at give en meromkostning pr. lastbil på 2.000 kr. ved køb af nye biler med EETS-køretøjsudstyr. Dog forventes det, at en stor del af lastbilerne kan få køretøjsudstyret gratis mod et depositum og/eller bindingsperiode, hvormed det af Sund & Bælt skønnes, at det kun er 25 procent af omkostningerne, der skal medregnes for de lastbiler, der får installeret EETS-køretøjsudstyr.

### **Rutebillet**

De administrative konsekvenser ved rutebilletter er en løbende omkostning, da der skal købes en billet pr. kørte rute. Sund & Bælt oplyser, det vil tage ca. 10 minutter at købe en rutebillet pr. gang. Dette vil blive foretaget af en administrativ medarbejder, som har en timeløn på gennemsnitligt 427,2 kr.

### **App**

For dem, der gør brug af app til registrering af deres kørte rute, vil der være en omstillingsomkostning i form af at appen skal installeres før den kan bruges. Sund & Bælt oplyser, at det forventes at tage ca. 30 minutter at installere appen. Dette vil blive foretaget af en administrativ medarbejder, som har

---

<sup>4</sup> Monteringsomkostningen kan variere afhængigt af køretøjsudstyrstype, men vil være ca. samme pris uanset lastbiltype.

<sup>5</sup> Jf. LONS20, lønkode 334, administrativt sekretærarbejde (lønmodtager uden ledelsesansvar)

<sup>6</sup> Jf. LONS20, lønkode 334, administrativt sekretærarbejde (lønmodtager uden ledelsesansvar)

<sup>7</sup> Jf. LONS20, lønkode 334, administrativt sekretærarbejde (lønmodtager uden ledelsesansvar)

en timeløn på gennemsnitligt 427,2 kr. Yderligere vil der også være løbende administrative omkostninger i form af brug af appen for hver kørte rute. Dog kan de på nuværende tidspunkt ikke oplyse, hvor lang tid det vil tage at bruge appen pr. kørte rute.

**Table 3: Oversigt over omkostningsparametre**

Krav	Medarbejdertype	Timepris	Inkl. overhead
Køb og installation af EETS-udstyr		2.000 kr. (ekstern anskaffelse)	
Indgåelse af helt ny aftale med EETS-udbydere	Administrativt sekretærarbejde (lønkode 334)	341,75 kr.	427,2 kr.
Opdatering af eksisterende aftale	Administrativt sekretærarbejde (lønkode 334)	341,75 kr.	427,2 kr.
Administrering af EETS-aftale	Administrativt sekretærarbejde (lønkode 334)	341,75 kr.	427,2 kr.
Køb af nye biler med EETS-udstyr		2.000 kr. (ekstern anskaffelse)	
Køb af rutebillet	Administrativt sekretærarbejde (lønkode 334)	341,75 kr.	427,2 kr.
Installering af app	Administrativt sekretærarbejde (lønkode 334)	341,75 kr.	427,2 kr.

## Business-As-Usual (BAU)

Dette afsnit vedrører den andel virksomheder, som allerede efterlever et administrativt krav, inden det er fremstillet som et krav i lovforslaget, hvorfor kravet ikke ændrer virksomhedernes praksis. De administrative krav medfører altså ikke nye administrative konsekvenser for denne andel af virksomhederne - og skal dermed ikke tælles med som administrativ omkostning for erhvervslivet.

Det forventes, at der er 33.200 lastbiler, som skal leve op til det nye krav om vejafgift. Hertil har Sund & Bælt oplyst, at de skønner, at ca. 6.500 allerede lever op til kravet, da de allerede har et EETS-køretøjsudstyr installeret. Dette giver en BAU på ca. 19,6 procent.

For indgåelse af en helt ny aftale med en EETS-udbyder oplyser Sund & Bælt, at der er ca. 5.423 virksomheder, der vil gøre brug af EETS-køretøjsudstyret og som skal have en aftale, hvoraf ca. 1.083 allerede har en aftale. Hermed er der en BAU på ca. 20 procent.

Sund & Bælt oplyser, at dem, der allerede har en aftale, skal have opdateret den nuværende aftale. Ud af de 5.423 virksomheder, der skal have en aftale med en EETS-udbyder, oplyser Sund & Bælt, at 4.339 får lavet en helt ny aftale og dermed skal disse ikke bruge tid på at få opdateret deres aftale,

da den er helt ny. Dette giver en BAU på ca. 80 procent i forhold til dem, der skal have opdateret deres EETS-aftale.

Løbende administrering af aftale med EETS-udbyderen efter den nye vejafgiftsordning er nyt for alle virksomhederne, hvor timesatsen dækker over det mertidsforbrug, der skal bruges på at administrere betaling af afgift under den nye vejafgiftsordning i forhold til den tidligere ordning under vejbenyttelsesafgiften. BAU er derfor 0 procent.

Både ved rutebillet og ved brug af app vurderes BAU at være 0 procent. Dette skyldes, at loven medfører en helt ny måde at udregne afgiften på, baseret på den kørte rute fremfor en periode som tidligere. Hermed er der ikke nogen, der ved den nuværende ordning gør brug af rutebilletter til registrering af deres kørte rute eller appen, som heller ikke er udviklet endnu.

## Dataindsamling og metode

Målingen af de administrative konsekvenser er baseret på estimater fra Skatteministeriet, Transportministeriet og Sund & Bælt.

I forbindelse med udarbejdelse af nærværende vurdering har Skatteministeriet inddraget Transportministeriet og Sund & Bælt til at bidrage med estimater og skøn for de administrative konsekvenser. Herfra bygger de fleste estimater på skøn fra Sund & Bælt.

### Metodiske overvejelser og validitet

OBR vurderer, at det er metodisk validt at gøre brug af estimater fra Sund & Bælt, der netop skal administrere ordningen - at de derfor har det største kendskab til den administrative og praktiske del af ordningen. Sund & Bælt har i en årrække opbygget kompetencer og har etableret IT-systemer til understøttelse af ordningen. Yderligere har Sund & Bælt også stor erfaring i drift af betalingsløsninger, som er opbygget gennem en årrække for Miljøzoner, Storebæltsbroen, og Frederikssunds Forbindelse.

## Administrative konsekvenser

Nedenstående præsenterer opgørelse over de administrative konsekvenser for transportvirksomhederne, opdelt efter administrative omstillingsomkostninger og løbende administrative byrder.

### Administrative omstillingsomkostninger for ca. 21 mio. kr.

Lovforslaget medfører administrative omstillingsomkostninger på ca. 21 mio. kr. Dette består af, at det er estimeret, at 19.527 lastbiler får installeret EETS-køretøjsudstyr som noget nyt. Hertil skal dog fratrækkes 75 procent, da Sund & Bælt estimerer at en stor del af lastbilerne vil kunne få køretøjsudstyret gratis mod et depositum og/eller bindingsperiode. Hermed estimeres det, at køb og installation af EETS-køretøjsudstyr samlet vil koste erhvervslivet ca. 9,8 mio.

Derudover skal der også være indgået en aftale med en EETS-udbyder. Denne aftale skal indgås på ny for 4.339 virksomheder, som vil medføre omstillingsomkostninger på ca. 9,3 mio. Derudover er der 1.083 virksomheder, der allerede har en aftale med en EETS-udbyder, men som skal have denne aftale opdateret. Dette medfører omstillingsomkostninger på ca. 925.315 kr.

Yderligere er der ca. 6.509 der forventes at gøre brug af en app til registrering af den kørte rute. Denne app skal installeres og sættes op, hvilket estimeres til at ville koste erhvervslivet samlet ca. 1,4 mio. kr.

### **Løbende administrative byrder for ca. 45 mio. kr. årligt**

Lovforslaget medfører løbende administrative omkostninger på ca. 47 mio. kr. Dette består af løbende udskiftning af lastbiler med EETS-køretøjsudstyr, hvilket vurderes at koste dansk erhvervsliv ca. 976.350 kr. årligt. Derudover er der også løbende administrering af EETS-aftaler. Den samlede administrative udgift for erhvervslivet ved administrering af EETS-aftaler er på baggrund af dette ca. 41,7 mio. kr. årligt for erhvervslivet. Yderligere forventes det, at der er en andel, der vil gøre brug af rutebillet, til registrering af deres rute. Dette estimeres til, at der det første år vil blive købt omkring 36.400 rutebilletter, hvilket giver en administrativ omkostning på ca. 2,6 mio. kr.

## Bilag A: Kortlægning af administrative konsekvenser

Tabel 4: Kortlægning af de løbende administrative byrder

Segment	Informationsforpligtigelse og underliggende oplysningskrav	Population	Aktivitet i tid (pr. normal effektiv virksomhed)	Timepris	Eksterne anskaffelser (pr. normal effektiv virksomhed)	BAU	Hypighed	Totale omkostninger årligt	§-henvisning	Regulerings oprindelse
Transportvirksomheder	Løbende udskiftning af lastbiler med EETS-køretøjsudstyr (pr. lastbil)	19.527 <sup>8</sup>			2.000 kr.	19,6% <sup>9</sup>	0,1	976.350 kr.	§ 7	B
	Løbende administration af EETS-aftale (pr. virksomhed)	5.423	18 timer	427,2 kr.		0%	1	Ca. 41,7 mio. kr.	§ 7	B
	Køb af rutebillet (pr. lastbil)	700	0,17 time	427,2 kr.		0%	52	Ca. 2,6 mio. kr.	§ 8	B
<b>Samlede løbende administrative omkostninger, i alt:</b>								<b>Ca. 45 mio. kr.</b>		

<sup>8</sup> Skal fratække 75 procent, da disse ikke selv betaler for EETS-køretøjsudstyret

<sup>9</sup> Ud fra at der er ca. 33.200 lastbiler, der skal leve op til de nye afgiftskrav, hvor BAU er de ca. 6.500 lastbiler, der allerede har køretøjsudstyret og hermed lever op til kravet. Er fratrukket populationstallet i tabellen.

Tabel 5: Kortlægning af omstillingsomkostninger

Segment	Informationsforpligtigelse og underliggende oplysningskrav	Population	Aktivitet i tid (pr. normal effektiv virksomhed)	Timepris	Eksterne anskaffelser (pr. normal effektiv virksomhed)	BAU	Hyp-pighed	Totale omkostninger årligt	§-henvi-ning	Regulerin- gens op- rindelse
Transportvirk- somheder	Indkøb og installation af EETS-køretøjsudstyr (pr. lastbil)	19.527 <sup>10</sup>			2.000 kr.	19,6% <sup>11</sup>	1	Ca. 9,8 mio. kr.	§ 7	B
	Indgåelse af ny aftale med EETS-udbyder (pr. virksomhed)	4.339	5 timer	427,2 kr.		20% <sup>12</sup>	1	Ca. 9,3 mio. kr.	§ 7	B
	Opdate- ring af nu- værende aftale (pr. virksom- hed)	1.083	2 ti- mer	427,2 kr.		80% <sup>13</sup>	1	925.315 kr.	§ 7	B
	Installering af app (pr. lastbil)	6.509	0,5 time	427,2		0%	1	Ca. 1,4 mio. Kr.	§ 7	B
								<b>Ca. 21 mio. kr.</b>		

<sup>10</sup> Der skal fratrækkes 75 procent, da disse ikke selv skal betale for EETS-køretøjsudstyret og dermed ikke skal medregnes.

<sup>11</sup> Ud fra at der er ca. 33.200 lastbiler, der skal leve op til de nye afgiftskrav, hvor BAU er de ca. 6.500 lastbiler, der allerede har køretøjsudstyret og hermed lever op til kravet. Er fratrukket populationstallet i tabellen.

<sup>12</sup> De ca. 20 procent er fratrukket populationen, der fremgår af tabellen

<sup>13</sup> De 80 procent er fratrukket populationstallet, der fremgår af tabellen



Langelinie Allé 17  
2100 København Ø

T: 3529 1000  
@: [erst@erst.dk](mailto:erst@erst.dk)  
W: [erhvervsstyrelsen.dk](http://erhvervsstyrelsen.dk)