



**3F Transport - 6. oktober 2022.**

**Journalnummer: 2021 - 119**

ATT:

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtvedgade 28  
1402 København K

## Høring vedr. Forslag til lov om vejafgift

3F Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar i forhold til forslag til lov om vejafgift.

3F Transport skal i den forbindelse kvittere for lovforslaget, der sikrer, at den tunge transport fremover kommer til at betale en del mere substantiel del af regningen for forurening, slid på vejene og fylde i trafikken. 3F Transport anser denne indførelse af road pricing som et nødvendigt første skridt mod et mere incitament styret og mere intelligent transportsystem og som sådan starten på intelligente vejafgifter, der kan anvendes til såvel styring af trafikken, forbedre incitamentet til bedre planlægning og flådestyring af den tunge transport og sikring af princippet om, at forureneren (i sidste ende transportkunderne) betaler.

Samtidig hæfter 3F Transport sig ved, at såvel danske som udenlandske køretøjer bliver omfattet af de nye afgifter, der indføres samtidig med at Danmark træder ud af Eurovignette-ordningen. Dette indebærer flere skatte- og kontrolmæssige fordele.

- Danske og udenlandske lastbiler ligestilles i forhold til betaling for benyttelse af det danske vejnet.
- Betalingen af afgifter kan bruges proaktivt til sikring af bedre statistik over, hvem der benytter det danske vejnet.
- Registrering af transportere på det danske vejnet kan på sigt bruges som endnu et kontrolredskab, der kan sikre fair konkurrence i dansk og europæisk transport.

3F Transport kan således bakke fuldt op om forslag til lov om vejafgift.

3F Transport skal i den forbindelse henvise til 3F Transport og KRAKA Advisorys fælles udspil: "Pejlemærker for en grønnere og mere fair transportsektor med mindre trængsel og spildtid på de danske veje". [https://kraka-advisory.com/sites/default/files/2020-12/Endelig%20Rapport intelligente kilometerafgifter.pdf](https://kraka-advisory.com/sites/default/files/2020-12/Endelig%20Rapport%20intelligente%20kilometerafgifter.pdf) Udspillet peger på, hvordan Danmark kan indføre intelligente vejafgifter for alle køretøjer og bruge afgifterne smart til såvel grøn omstilling og bedre trafikplanlægning som reduktion af CO2 udslip og køkørsel for milliarder.

Venlig hilsen,  
Hans Christian Graversen, Ledelseskonsulent i 3F Transport,  
Kampmannsgade 4, 1790 København V - Kontakt: [hans.graversen@3f.dk](mailto:hans.graversen@3f.dk) +45 21497230

**Til:** Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
**Cc:** Melisa Øz (MOez@skm.dk), Charlotte Kindberg Hansen (CKH@skm.dk)  
**Fra:** Henrik Wejdling (hew@affaldplus.dk)  
**Titel:** J.nr. 2021 – 119, Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om vejafgift  
**Sendt:** 12-10-2022 17:45

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Til Skatteministeriet  
[lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
[moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk)  
[ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk)

12. oktober 2022

### Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om vejafgift, Deres J.nr. 2021 – 119

Skatteministeriet har ved høringsbrev af 14. september 2022 udsendt et lovforslag i høring om indførelse af en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler.

Lovforslaget har været drøftet mellem det fælleskommunale affaldsselskab AffaldPlus og dets ejerkommuner, og på vegne af nedenstående vil vi gerne henlede opmærksomheden på følgende:

Vi bemærker os, at afgiften ifølge forslaget fastsættes efter hvor meget CO<sub>2</sub> en lastbil udleder, og hvor langt den kører. Ifølge forslaget § 5 fastsættes afgiften for et køretøj mellem 12 og 18 ton således til DKK 0,20 pr. km for køretøjer i CO<sub>2</sub>-emissionsklasse 5, stigende til DKK 1,14 pr. km for køretøjer i klasse 1.

Vi bemærker os endvidere, at køretøjer, der tilhører forsvaret, det statslige redningsberedskab, brandvæsenet, politiet og vejvæsnerne vil være undtaget afgiften, og skal i den forbindelse venligst forespørge, om lovgiver i den sammenhæng har været opmærksom på, at renovationsbiler, storskraldsbiler og lastbiler, der transporterer de stadig stigende mængder affald fra landets genbrugspladser, hvad angår samfundsnytte og pligtmæssige kørsler kan sidestilles med de undtagne køretøjer, og derfor også bør undtages.

Alene den nye lovbestemte husstandsindsamling af 10 fraktioner af affald medfører et meget omfattende transportbehov, og for eksempelvis en kommune af Slagelses størrelse kan den ekstraomkostning, som afgiften medfører, opgøres til DKK 37 pr. husstand pr. år, hvilket skal ses i sammenhæng med, at Regeringen har stillet borgerne i udsigt, at de nye ordninger kun vil koste husstandene DKK 55 ekstra om året (hvilket ikke engang strækker til indkøb og afskrivning af bare én ekstra beholder).

Hertil kommer øgede omkostninger ved som nævnt storskraldsindsamling og transport af affald fra genbrugspladser m.v. – alt sammen transportopgaver, som skal udføres, og som kommuner og affaldsselskaber naturligvis i videst muligt omfang søger gennemført fossilfrit, men hvor der til stadighed og mange år frem i tiden vil være behov for også fossilbaseret og dermed afgiftsbelagt transport.

AffaldPlus og de nævnte ejerkommuner skal derfor venligst anmode ministeriet om at overveje, hvorvidt renovationsbiler og tilsvarende køretøjer, der transporterer pligtmæssigt indsamlet affald bør friholdes for afgiften på linje med eksempelvis vejvæsnets køretøjer.

Venlig hilsen  
- på vegne af AffaldPlus samt Ringsted & Vordingborg Kommuner –

**Henrik Wejdling**  
Udviklingskonsulent



**AffaldPlus**  
Ved Fjorden 20  
4700 Næstved

**T:** direkte 5575 0816

**T:** mobil 4092 2816

**M:** [hew@affaldplus.dk](mailto:hew@affaldplus.dk)

**W:** [www.affaldplus.dk](http://www.affaldplus.dk)

**Fælleskommunalt affaldsselskab**

for Syd- og Vestsjælland

**ABC**

I tvivl om sortering?

Søg i Affalds-ABC'en  
[affaldplus.dk/affalds-abc](http://affaldplus.dk/affalds-abc)

Nykøbing F, den 11. oktober 2022

## Høringssvar til forslag om lov om vejafgift.

Hermed fremsendes input, i forbindelse den fremsendte høring.

ATD, AMU Transport Danmark, har valgt udelukkende at forholde sig til de dele af forslaget, der kan få indflydelse på skolernes fremtidige muligheder for at udbyde uddannelser inden for transportområdet, og vil ikke, i dette høringssvar, gå dybere ind i, hvilken økonomisk betydning det vil have for transportbranchen i øvrigt, idet vi forventer at denne del vil blive varetaget af de respektive organisationer på området.

Særligt vil vi fokusere på afsnit 3.1.3.2. omkring køretøjer der er fritaget for afgift, idet vi mener, at det bør fremgå meget tydeligere, at skolekøretøjer også er omfattet af fritagelsen for vejbenyttelsesafgiften. Det er beskrevet i teksten, det foreslås at videreføre de køretøjer der er afgiftsfritagne, men at disse skal være genkendelige til formålet. Dette er ikke en mulighed, idet køretøjerne, eksempelvis til køreprøven, ikke må kunne genkendes af andre trafikanter, idet man så kunne udvise særlige hensyn.

Vi ser dog gerne, at det i stedet bliver beskrevet som "køretøjer anvendt til undervisningsbrug på en, af Undervisningsministeriet godkendt uddannelsesinstitution".

Begrundelsen for ændringen er, at dels anvendes skolernes køretøjer ikke udelukkende til skolekørsel, men også i forbindelse med erhvervelse af det lovpligtige chaufføruddannelsesbevis, samt i forbindelse med opdatering af disse. Færdselsstyrelsens tolkning af EU's regler på området, foreskriver, blandt andet, at der skal køres med forskellige typer af belæsning/vægt på køretøjet, for at den kommende chauffør skal blive fortrolig med de påvirkninger det vil give, i forhold til køretøjets ændrede adfærd, eksempelvis i forhold til undvigemanøvrer. I forbindelse med denne undervisning, må køretøjerne heller ikke være særligt mærkede som "skolevogn", idet der så skal kunne fremvises en ajourført undervisningsplan til erhvervelse af kørekort.

Skulle Skatteministeriet, mod forventning, ikke kunne bifalde denne ændring, skal jeg på skolernes vegne gøre opmærksom på, at vi så må betragte det som en fordyrelse af de nødvendige omkostninger til gennemførelse af uddannelsen, og at vi derfor vil være nødt til at anmode Undervisningsministeriet om en forhøjelse af taksterne, til dækning af de øgede udgifter.

Til den generelle udformning af forslaget, vil jeg lige tilknytte en enkelt kommentar, gående på de beskrevne vejstrækninger. Det er ikke muligt, at danne sig et overblik ud fra disse beskrivelser, og det ville være en god ide at udarbejde et kort, hvor de beskrevne strækninger er markeret i stedet.

Skulle der være spørgsmål i forbindelse med ovenstående, står jeg naturligvis til rådighed for dette.

Med venlig hilsen

Morten Bo Sørensen

Formand

ATD, AMU Transport Danmark

[moso@celf.dk](mailto:moso@celf.dk) Tlf. direkte 54888880



# AMUTRANSPORTDANMARK



AutoCamperRådet takker for muligheden for at afgive høringssvar til forslag om vejafgifter j.nr. 2021-119.

Lovforslaget giver ikke AutoCamperRådet anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Hans Bækvang  
Formand AutoCamperRådet

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtvæds Gade 28  
1402 København K

[Lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:Lovgivningogoekonomi@skm.dk)

I kopi  
Melissa Øz, [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk)  
Charlotte Kindberg Hansen, [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk)

11. oktober 2022

## **Høringsvar til høring om udkast til forslag til lov om vejafgift, Skatteministeriets j.nr. 2021-119**

Som nævnt telefonisk for Kathrine Waage er Danmarks Statistik gennem Transportministeriet er blevet opmærksom på høringen om udkast til forslag til lov om vejafgift, og som aftalt sender vi hermed et høringssvar. Danmarks Statistik har med interesse læst forslaget til lov om vejafgift og noteret en særlig relevans af lovforslaget for Danmarks Statistiks arbejde med transportstatistik og med byrdelettelser.

### **Værdien af data til statistiske og videnskabelige formål**

Kørselsdata og de afledte trafikdata på vejsegmenter, som ifølge forslaget skal indsamles, udgør en rig supplerende kilde til særligt den officielle vejgodsstatistik, hvor data dels kan anvendes til væsentlig kvalitetsforbedring inden for den eksisterende statistikramme og dels kan indgå i en omlægning af statistikken med mulighed for lettelse af virksomhedernes administrative byrder, højere detaljeringsgrad med større anvendelse i infrastrukturplanlægning med samfundsøkonomisk gevinst samt generelt højere kvalitet.

Endvidere åbner data op for potentielle nye statistikker som fx varestrømsanalyser, branchernes transportanvendelse og analyser til belysning af den grønne omstilling.

Det kan også nævnes, at en af Danmarks Statistiks opgaver er - gennem Forskerordningen - at servicere forskernes adgang til pseudonomiserede mikrodata. Med forskeradgang via Danmarks Statistik effektiviseres arbejdet med at levere data til autoriserede forskningsmiljøer, herunder sikring af pseudonymisering og fortrolighed, mens forskerne kan få adgang til berigede data i et sikkert miljø.

For effektivt at kunne udnytte data til disse formål og høste alle gevinster, har Danmarks Statistik behov for individspecifikke oplysninger, konkret identifikation af køretøjet således, at data kan beriges med information fra øvrige registre i Danmarks Statistik.

### **Danmarks Statistiks adgang til data**

I lyset af værdien af data fra vejafgiften har Danmarks Statistik haft fokus på mulighederne for at få adgang til data.

Danmarks Statistik er bekymret for, at det foreliggende udkast og konstruktionen omkring dataindsamlingen ikke tilgodeser Danmarks Statistik muligheder for at anvende data til værdiskabende formål. Særlig er behovet for identifikation af køretøjet essentielt, hvis alle gevinster skal kunne høstes.

Det er derfor vores vurdering, at det er nødvendigt med en direkte hjemmel for Danmarks Statistik til indhentning af data hos Sund og Bælt A/S. De konkrete detaljer i en sådan dataleverance forventes aftalt mellem Danmarks Statistik og Sund og Bælt A/S, men leveringsmetoden vil være gennem en af Danmarks Statistiks normale og krypterede kanaler.

Efter lov om Danmarks Statistik vil data indhentet af Danmarks Statistik udelukkende blive brugt til statistiske eller videnskabelige formål og individidentificerbare data vil ikke blive videregivet.

### **Konkrete ændringsforslag**

Danmarks Statistik har været i dialog med Transportministeriet om vores ønsker til ændringer i lovforslaget og grundet den høje vigtighed, som Danmarks Statistik tillægger adgangen til data, fremsender vi hermed vores synspunkter i dette hørings svar.

Med ønsket om at Danmarks Statistik bliver inddraget i det videre arbejde med og dialogen om lovforslaget, fremsætter vi følgende ændringsforslag til lovforslaget:

#### **Lov om vejafgift**

§ 6, stk. 10. Sund og Bælt skal på anmodning fra Danmarks Statistik videregive oplysninger om afgiftsbelagte køretøjer, deres kørselsdata og afledte data til Danmarks Statistik. Oplysningerne skal anvendes til statistiske og videnskabelige formål med henblik på effektiv udførelse af Danmarks Statistiks opgaver jf. lov om Danmarks Statistik.

#### **Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**

Det foreslås i stk. 10, at Danmarks Statistik får mulighed for at indhente personoplysninger i form af identifikation af afgiftsbelagte køretøjer med tilhørende kørselsdata indsamlet af køretøjsudstyret samt vejsegmenter og kilometer, der svares afgift af, fra Sund og Bælt A/S.

Danmarks Statistiks rolle er at udarbejde både officiel statistik, herunder den EU-forordningsbestemte statistik over godstransporten på det danske vejnet og anden samfundsrelevant statistik, fx belysning af den grønne omstilling.

Danmarks Statistik arbejder aktivt på at reducere de administrative byrder forbundet med virksomheders indberetning ved at genbruge relevante datakilder fra øvrige myndigheder og aktører. Bestemmelsen giver mulighed for, at Danmarks Statistik kan indhente og anvende personoplysninger indsamlet af Sund og Bælt A/S til erstatning af oplysninger, som Danmarks Statistik ellers skulle indsamle direkte fra de enkelte virksomheder samt til kvalitetsforbedring af den officielle statistik og til skabelse af ny samfundsnyttig viden.

Danmarks Statistik har også mulighed for at stille data til rådighed for autoriserede forskningsmiljøer. Det sker gennem et velafprøvet sikkert miljø, som allerede i dag bruges bredt i forskermiljøet til pseudonymiserede mikrodata på eksempelvis sundhedsområdet, elmålerdata og mange andre områder. Danmarks Statistik har dokumenteret sikker infrastruktur og processer til at servicere forskermiljøet med mulighed for at berige data fra andre af Danmarks Statistiks registre.

Danmarks Statistik er i sin anvendelse og behandling af data underlagt Lov om Danmarks Statistik, EU Parlamentets og Rådets Forordning (EF) nr. 223/2009 af 11. marts 2009 om europæiske statistikker samt datafortrolighedsforordningen. Data behandles fortroligt og anvendes udelukkende til statistiske og videnskabelige formål. Den praktiske udveksling af data aftales mellem Danmarks Statistik og Sund og Bælt A/S under hensyntagen til, at Sund og Bælt A/S ikke pålægges væsentlige meromkostninger herved.



**Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven**

Med lovforslagets § 6, stk. 10, er det hensigten at udveksle data med Danmarks Statistik med henblik på at sikre en effektiv udførelse af Danmarks Statistiks opgaver, jf. lov om Danmarks Statistik.

Der vil således være behov for udveksling af personoplysninger såfremt data fra Sund og Bælt A/S kan erstatte oplysninger, Danmarks Statistik ellers skal indhente ved direkte indsamling fra berørte virksomheder, bidrage til forbedringer i den officielle statistik eller danne grundlag for ny samfundsnyttig viden.

I databeskyttelsesforordningen artikel 5, stk. 1, litra b, findes relevante bestemmelser, der muliggør udveksling af personoplysninger til statistiske og videnskabelige formål uanset det oprindelige formål med indsamling af data.

Med venlig hilsen

**Søren Schiønning-Andersen**

Afdelingsdirektør

Erhvervsstatistik

39 17 39 31

ssa@dst.dk

**Til:** Melisa Øz (MOez@skm.dk)  
**Fra:** da@da.dk (da@da.dk)  
**Titel:** SV: Høring af forslag til lov om vejafgift  
**E-mailtitel:** SV: Høring af forslag til lov om vejafgift (SKM: 856653)  
**Sendt:** 14-09-2022 16:51

Du får ikke ofte mails fra da@da.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Kære Melisa Øz

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Susanne Borvang  
Chefsekretær

---

**Fra:** Melisa Øz <MOez@skm.dk>  
**Sendt:** 14. september 2022 16:03  
**Til:** Melisa Øz <MOez@skm.dk>  
**Cc:** Charlotte Kindberg Hansen <CKH@skm.dk>  
**Emne:** Høring af forslag til lov om vejafgift (SKM: 856653)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om vejafgift i høring.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **onsdag den 12. oktober 2022**.

Høringssvar bedes sendt til [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2021-119 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) og [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk) på i kopi.

De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen

**Melisa Øz**  
Miljø, energi og motor [MEM]

Mobil72377984  
MailMOez@skm.dk



**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 - København K

[Mailskm@skm.dk](mailto:Mailskm@skm.dk)





Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 KBH K

Taastrup, 10. oktober 2022

Fremsendt pr. e-mail: [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk)  
Cc [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk), [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk)

Vedr. sags 2021-119; Høring over forslag til lov om vejafgift

---

Dansk Bilbrancheråd – og den selvstændige brancheorganisation Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd – takker i fællesskab for muligheden for at fremsætte bemærkninger til ovenstående høring.

Overordnet set er begge aktører positivt indstillet overfor en ændring fra en vejbenyttelsesafgift til en kilometerbaseret afgift, men det fremsendte materiale dog anledning til visse bemærkninger.

For at starte bagfra, så hæfter begge aktører sig ved, at ændringen af afgiftsstruktur forventes at formindske den faktiske brug af vejnettet i et sådant omfang, at 2/3 af den estimerede CO<sub>2</sub>-besparelse skal komme herfra. Kun 1/3 vurderes at komme fra investeringer i nyere, grønnere lastbiler, jf. pkt. 8 i bemærkningerne til lovforslaget.

Det er ikke nærmere oplyst, om den estimerede nedgang af trafikarbejde skyldes færre biler eller brugen af større biler. Hvis estimatet er udført ud fra, at der vil køre færre biler (men samme størrelse), så må der alt andet lige også indregnes mindre vareudbud – det transporter jo trods alt gods. I det transportaftalen fra juni 2022 imidlertid også indeholder tanker om brugen af større lastbiler, til gavn for miljøet i form af færre transporter, så er det mere realistisk, at det er større lastbiler, der udfører det samme stykke arbejde – og den samme godstransport.

Det må imidlertid blive ved gættet – for det er som anført uklart, hvad estimatet bygger på.

Eftersom de fleste må forventes at gøre brug af EETS-systemer, vil det være en overkommelig administrativ byrde. For de, der må indløse rutebiletter, vil det imidlertid være en noget uoverkommelig proces, både før, under og efter kørslen. Dette er uhensigtsmæssigt; især i forhold til den tidsmæssige begrænsning af rutebilletten.

Såvel Dansk Bilbrancheråd som Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd skal påpege vigtigheden af at DMR opdateres og korrigeres fuldt ud ifht. emissions-klasser forud for lovens ikrafttræden, således at ingen lastbiler er noteret forkert.

Venlig hilsen  
Dansk Bilbrancheråd



Johanne Berner Hansen  
Juridisk Chef, Advokat  
Tlf. 22 41 57 03 - jbh@dbr.dk

## Skatteministeriet

lovgivningoekonomi@skm.dk  
(cc [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) og [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk))

J.nr. 2021-119

Dok. ansvarlig: JDP  
Sekretær:  
Sagsnr: s2015-712  
Doknr: d2022-382693-1.0  
11-10-2022

### **Høringssvar: Forslag til Lov om vejafgift**

Skatteministeriet har sendt udkast til "Forslag til Lov om vejafgift" (j.nr. 2021/1-119) i høring, og Dansk e-Mobilitet takker for muligheden for at afgive høringssvar.

#### **Generelle bemærkninger**

Med lovforslaget introduceres kilometer- og miljøbaserede vejafgifter for lastbiler over 12 tons i Danmark, og det hilser Dansk e-Mobilitet velkommen.

Vi vil opfordre til, at der stilles krav om, at den tekniske løsning skal kunne skaleres, så den ikke blot kan rumme vejafgifter for lastbiler mellem 3,5 og 12 tons, men også tillige kan danne baggrund for opkrævning af vejafgifter for person- og varebiler samt evt. rumme en trængselsafgift.

Derudover skal det bemærkes, at ladeinfrastrukturen til tunge køretøjer endnu ikke er på plads, og at lovforslaget gør det endnu mere presserende at få gang i etableringen af den tilhørende ladeinfrastruktur.

#### **Specifikke bemærkninger**

1. Vi finder umiddelbart, at de i §5 anførte afgifter pr. km for de forskellige CO<sub>2</sub>-emissionsklasser og vægtklasser er fornuftige, men forholdet mellem afgifterne i miljøzoner afspejler ikke intentionerne bag loven om miljøzoner.

Således udgør afgiften for en nulemissionslastbil over 32 tons uden for miljøzoner ca. 15% af afgiften for en lastbil fra den mest forurenende emissionsklasse, mens det tilsvarende tal i miljøzoner er 25%.

Vi finder det ikke hensigtsmæssigt, at en nulemissionslastbil er forholdsvis dyrere end andre lastbiler, herunder de mest forurenende lastbiler, i miljøzoner end uden for miljøzoner. En løsning kunne være, at tillægsafgifterne i miljøzonerne angives som en procentsats fremfor et beløb.

2. I bemærkningerne til lovforslaget nævnes flere gange (bl.a. på side 13, 20 og 43), at de nuværende afgifter for lastbiler ikke modsvarer de samfundsmæssige omkostninger ved lastbiltrafikken. Det er vi enige i, men vi opfordrer til, at der angives en kilde til beregninger for lastbilernes samfundsmæssige omkostninger, herunder hvordan og i hvilket omfang de nye vejafgifter forventes at modsvare disse.
3. Det skal bemærkes, at en elektrificering af den tunge vejtransport forudsætter en tilstrækkelig udbygning af ladeinfrastrukturen, herunder ikke mindst for den tunge transport, som fortsat er langt fra at have et tilstrækkeligt nationalt ladenet langs motorvejene. Derfor bør en del af provenuet fra vejafgifter på forhånd anvendes til at sætte gang i investeringerne i ladeinfrastruktur til lastbiler i tilknytning til både hovedfærdselsårerne og godsdestinationer, så ladeinfrastrukturen er foran udviklingen i antal eldrevne lastbiler.

Slutteligt skal det bemærkes, at Dansk e-Mobilitet har skiftet navn fra tidligere Dansk Elbil Alliance, og vi beder Skatteministeriet rette dette i listen over høringsparter til kommende høringer.

**Med venlig hilsen**

**John Dyrby Paulsen**

Direktør Dansk e-Mobilitet



M: +45 35 30 04 84

En del af:

**Green Power Denmark**

Vodroffsvej 59

1900 Frederiksberg

T: +45 35 300 400

[Greenpowerdenmark.dk](http://Greenpowerdenmark.dk)



**Green Power Denmark – Dansk e-Mobilitet**

Vodroffsvej 59, 1900 Frederiksberg C. +45 35 300 400. [info@greenpowerdenmark.dk](mailto:info@greenpowerdenmark.dk). [greenpowerdenmark.dk](http://greenpowerdenmark.dk)

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

Den 12. oktober 2022

## Høringssvar vedr. udkast til lovforslag om vejafgift

Dansk Erhverv er som udgangspunkt positivt indstillet i forhold til forslag, der kan fremme den grønne omstilling og samtidig bibeholde dansk konkurrencekraft. Foreliggende udkast til lovforslag er desværre en direkte ekstraskat i milliardklassen på vejgodstransporten. Transporten bliver dyrere og vil føre til tab af konkurrenceevne for danske vognmænd og generelt gøre det dyrere for erhvervslivet at drive virksomhed, hvilket dermed svækker Danmarks generelle internationale konkurrence. Vejafgiften er samtidig meget dyr i administrationsomkostninger og nedbringer sektorens CO<sub>2</sub>-udledning relativt lidt. Forslaget mangler tillige grundlæggende elementer, der hjælper den grønne omstilling på vej.

Dansk Erhverv kan på den baggrund ikke støtte forslaget.

### *Generelle bemærkninger*

De danske lastbiler udleder i dag omkring 1,7 mio. ton CO<sub>2</sub> ud af de ca. 47 mio. tons CO<sub>2</sub>, der samlet udledes i Danmark<sup>1</sup>. Lastbilerne udgør derfor en mindre men ikke ubetydelig andel (3,6 pct.) af det samlede danske klimaaftryk.

Det er derfor afgørende, at der gennemføres en grøn omstilling af sektoren for at nå de ambitiøse klimamål, men det skal ske på en måde, der ikke går ud over sektorens konkurrenceevne og økonomiske levedygtighed. Desværre opstiller lovforslaget ikke en samlet model, der virker som drivkraft og katalysator for den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport.

Dansk Erhverv kan ikke støtte indførelsen af en vejafgift, medmindre provenuet fra afgiften føres tilbage 1-til-1 til sektorens grønne omstilling. Der er behov for at oprette en midlertidig støtteordning til nulemissionslastbiler i den første svære opstartsfasen, hvor anskaffelses- og etableringsomkostningerne er markanthøjere. Det vil sætte en retning og skabe investeringssikkerhed i stedet for at hive penge ud af sektoren og være en hindring for den grønne omstilling.

Markedet for grønne lastbiler er stadig i sin spæde start. Udbuddet er lille, anvendelsesmulighederne er begrænsede, mens prisen er ca. tre-fire gange en konventionel lastbil. De grønne lastbiler kan endnu ikke erstatte diesellastbilen ved alle typer af transportopgaver. Det gælder forskellige

---

<sup>1</sup> 2019-tal.



specialopgaver og transeuropæiske transportere, men også de længere transportere inden for landets grænser, hvor der er behov for længere rækkevidde – og hvor kapaciteten på jernbanenettet til en markant stigning i antallet af godstog er helt utilstrækkelig. Den situation vil ikke ændre sig mærkbart i nærmeste fremtid. Energistyrelsen forventer, at andelen af diesellastbiler fortsat vil udgøre 79 pct. af bestanden i 2035.

Hertil kommer, at der i øjeblikket er meget lang leveringstid på nye lastbiler. Det gør investeringsusikkerheden endnu større for virksomhederne, der skal være sikre på, at deres produktionsapparat kan levere de ydelser, der kræves af kunder og samfund.

Så længe prisen på grønne lastbiler i Danmark er så høj, vil det ikke økonomiske kunne svare sig for vognmanden at skifte væk fra en diesellastbil selv med de foreslåede differentierede afgiftssatser. Fordi totalomkostningerne for en grøn lastbil over dens levetid overstiger diesellastbilens, har forslaget en meget begrænset effekt som drivkraft for den grønne omstilling. Der er derfor behov for en tilbageløbsmekanisme af provenuet til sektorens grønne omstilling, der hjælper med at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen. Ellers er der blot tale om en ny skat på erhvervet, der gør transporten dyrere, men ikke grønnere – og det er efter Dansk Erhvervs mening den forkerte vej at gå.

Fordi der i dag eksisterer langt mere lukrative støtteordninger til indkøb af nulemissionslastbiler i fx Sverige og Tyskland, vil udenlandske transportvirksomheder have en markant konkurrencefordel på det danske marked med den foreslåede afgiftsmodel – også selv om disse lastbiler også vil skulle betale afgiften. De udenlandske biler vil i realiteten have penge med hjemmefra til at betjene det internationale marked, som dansk indregistrerede lastbiler ikke vil kunne konkurrere med.

Billedet af, at forslaget blot er en ekstra skat på transport – og ikke et grønt initiativ – forstærkes af, at forslaget har en lille klimaeffekt. Forslaget skønnes at reducere udledningen af CO<sub>2</sub> med 0,3 mio. ton i 2025 og 0,4 mio. ton i 2030, og antagelsen i forslaget er, at størstedelen af de forventede CO<sub>2</sub>-reduktioner kommer fra en reduktion i det samlede trafikarbejde og i mindre grad fra udbredelsen af grønne lastbiler.

Der kan stilles spørgsmålstegn ved antagelse om nedgang i trafikarbejdet, da efterspørgslen efter transport næppe vil ændre sig markant som følge af forslaget – modsat personbiltrafikken er erhvervstrafikken mindre følsom. Forslaget vil primært medføre en prisstigning på transport, der slår igennem på erhvervslivets omkostninger og i sidste ende på forbrugerpriserne og Danmarks konkurrenceevne. Forslaget vil først kunne medføre reduktioner i antallet af lastbiler og kørte km, hvis man samtidig tillader alle de større og tungere typer af lastbiler, som branchen efterspørger på en markant større del af det danske vejnet.

Udbredelsen af grønne lastbiler vil formentlig ikke øges betragteligt som følge af forslaget, idet prisforskellen mellem en grøn og en traditionel lastbil er så stort, at vejafgiften langt fra lukker hullet. Det er samtidig ikke en farbar vej at hæve afgiften yderligere, da den dermed, jf. ovenstående, får en endnu større negativ effekt på konkurrenceevnen – via prisstigninger på danske produkter – at det samlede regnskab vil vise et tab.

Et benspænd for udbredelsen af grønne lastbiler er desuden den utilstrækkelige udrulning af den nødvendig tank- og ladeinfrastruktur. Det gælder både offentligt tilgængeligt infrastruktur og virksomhedernes private faciliteter. Installationen af privat ladeinfrastruktur til lastbiler med dertilhørende tilslutninger til elnettet mv. er forbundet med en ikke ubetydelig meromkostning. Der skal bruges rigtigt meget grøn strøm for at omstille hele samfundet og alle sektorer. Det er derfor et bekymringspunkt, om der i årene fremover produceres tilstrækkeligt grøn strøm, og om energiinfrastrukturen er gearet og har kapacitet nok i elnettet helt ud til den enkelte vognmand. Der er allerede nu eksempler på vognmænd, der oplever, at der ikke kan leveres den strøm til adressen, der er påkrævet.

Dansk Erhverv er derudover kritisk over for de meget høje årlige offentlige administrationsomkostninger ved ordningen, der beløber sig til 275 mio. kr. Det er en ekstremt dyr måde at indkræve en afgift i størrelsesordenen 1,5-2,0 mia. kr. årligt. Lovforslaget mangler desuden en nærmere præcisering af udgiftsfordelingen for det offentlige, idet der p.t. alene står, at udgifterne vedrører *”Justitsministeriets og Transportministeriets område, herunder hos Sund & Bælt, samt udgifter til Skatteforvaltningen”*. Lovforslaget synes desuden ikke at forholde sig til, at prisstigninger på transport og varer også rammer kommuner og regioner (DUT) samt staten selv. Akkumuleret kan der være tale om betydelige merudgifter for det offentlige.

Dansk Erhverv skal endvidere pege på, at forslaget kan medføre en skævvridning, hvis nogen virksomheder har lettere adgang til teknologi, intern omrokering, investering, eller for den sags skyld har en intern struktur i opgave-, geografi- eller kundesammensætningen, som gør det lettere eller sværere at tilpasse sig bestemte løsninger.

Der er en reel bekymring for, at yderområderne i landet vil blive hårdere ramt af vejafgiften. Virksomheder, der er hjemhørende her, svækkes i højere grad på deres konkurrencekraft, da de har et ekstra højt ’startgebyr’, idet de skal køre længere for at nå kunderne. Konsekvensen kan være, at der nedlægges arbejdspladser i landdistrikterne, da det økonomiske incitament til at flytte virksomhedernes aktiviteter væk fra de tyndere befolkede områder styrkes. Når hele vejnettet omfattes af vejafgiften i 2028, vil den mest retfærdige løsning være, at vejafgiften differentieres på endnu et parameter, der tager højde for geografien, hvis det teknologisk set er muligt.

Derudover har den foreslåede model den svaghed, at den grundlæggende ikke regulerer trængslen på vejnettet. En vejafgift burde derfor i prisstrukturen tage højde for trafikbelastningen på det pågældende tidspunkt på den tilbagelagte strækning. Danskerne spilder ca. 83 mio. timer om året på at sidde i kø i trafikken. Det svarer til et samfundsøkonomisk tab på i omegnen af 26 mia. kr.<sup>2</sup>

For at tage livtag på vejtransportens samlede udfordringer med trængsel, CO<sub>2</sub>-udledning mv. burde der indføres en samlet model for kilometerbaseret vejafgift for hele vejtransportsektoren.

Dansk Erhverv noterer sig, at lovforslaget udmønter den politiske aftale om en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler. Idet Dansk Erhverv ikke kan støtte lovforslaget i sin nuværende form, opfor-

---

<sup>2</sup> Statsvejnettet 2021.

dres der til, at en ny regering efter valget er åben for at justere den politiske aftale og tage erhvervets bekymringer alvorligt og tilpasse lovforslaget, så det understøtter den grønne omstilling i stedet for at beskatte erhvervet.

### ***Emissionsklasser – hurtig afklaring er påkrævet***

Det fremgår af udkastet til lovforslag, at: *”Det forventes, at de oplysninger vedrørende CO<sub>2</sub>-emission for de enkelte køretøjer, der er nødvendige for at indplacere køretøjerne i CO<sub>2</sub>-emissions-klasser, vil blive lagt ind i Motorregistret.”*

Det vil sige, at vognmændene på nuværende tidspunkt ikke ved, hvilken emissionsklasse forskellige lastbiler bliver indplaceret under. Det er fx uklart, om de nyeste Euro-norm-lastbiler (herunder den kommende Euro 7) indplaceres i samme emissionsklasse som de ældre, eller hvilken emissionsklasse en gaslastbil falder ind under, og om det gør en forskel, at den kører på naturgas eller biogas.

Det er afgørende, at branchen hurtigst muligt bliver oplyst om lastbilers emissionsklasser af hensyn til at kunne indstille sig på vejafgiften, herunder at kunne foretage fornuftige fremtidige investeringer. På nuværende tidspunkt skaber uvidenheden omkring klassificeringen en u hensigtsmæssig investeringsusikkerhed. Grundet den kendte uorden i de internationale forsyningskæder er leveringstiden for nye lastbiler som nævnt p.t. meget lang. Det betyder, at vognmændene meget snart skal ud og bestille de lastbiler, der vil skulle køre under ordningen.

### ***Biobrændstof og electrofuels (”grønne brændstoffer”)***

Der bør findes en løsning på, at lastbiler, der kører på biobrændstof eller kommende electrofuels – og som dermed reelt udleder mindre CO<sub>2</sub> end lastbilens emissionsklasse tilsiger – betaler en afgiftssats, der faktisk svarer til den reelle CO<sub>2</sub>-udledning.

Som afgiftsmodellen er udformet p.t., er der intet incitament til at benytte grønne brændstoffer. Der findes i dag vognmænd, der tilbyder kunder klimavenlig, grøn transport ved brug af fx HVO. Der bør tænkes i, hvordan disse lastbiler kan indplaceres i afgiftsstrukturen på en måde, der afspejler deres CO<sub>2</sub>-udledning, så der fortsat er incitament til at mindske sektorens klimabelastning, fx via en certificeringsmodel eller særlig rapportering/kontrol el.lign.

### ***Det omfattede vejnet***

Det afgiftspligtige vejnet fremgår af bilag 1 (406 sider) med angivelse af start- og slutkoordinat på det enkelte vejsegment, der er afgiftsbelagt. Det er umuligt at få et sammenhængende overblik over hvilke veje, der er afgiftspligtige. Der mangler et digitalt kort, hvor man kan zoome ind og ud.

Det er på den baggrund ikke muligt at kommentere på vejnettet, herunder om der er strækninger, der skal udgå eller tilføjes for at undgå fx sivetrafik.

## **Afgiftssatser**

Afgiftssatserne pr. kørt kilometer er inddelt efter lastbilens vægtklasse (12-18, 18-32, over 32 tons) og CO<sub>2</sub>-emissionsklasse (1-5). Princippet er, at de letteste lastbiler betaler lavere sats end de tungeste, og at satsen er lavere, jo bedre emissionsklassen er. Afgiftssatserne følger i høj grad differentieringen i de EU-retlige rammer for vejafgifter.

Strukturen får dog den konsekvens, at de tungeste lastbiler, der er 'grønnere', fordi de fragter mere gods pr. kørt kilometer og forbruger brændstofenhed, betaler en højere sats. Fordelene og de samfundsøkonomiske gevinster ved de tungere vognlæs er senest påvist i Vejdirektoratets og Færdselsstyrelsens analyser af vægt- og dimensionsområdet og dobbelttrailere. Afgiftssatserne bør derfor, inden for EU-reglerne, fastsættes på en måde, der ikke giver en uheldig incitamentsstruktur og risiko for et skift til lettere lastbiler.

## **Rutebillet**

Hvis man ikke benytter et satellitbaseret køretøjsudstyr (elektronisk opkrævning), er der mulighed for at købe en rutebillet før turen. Den løsning bør være simpel, overskueligt og let at bruge.

Rutebilletten købes digitalt via en hjemmeside, som Sund og Bælt Holding administrerer. I forbindelse med købet af rutebilletten kan ejeren/brugeren vælge den planlagte rute på baggrund af et udvalg af ruteforslag, der fremkommer på hjemmesiden.

Modellen med rutebilletten virker tung og besværlig. Det er afgørende, at processen omkring købet af en rutebillet er så enkel og brugervenlig som muligt – særligt med hensyn til ruteangivelsen. Det bør også overvejes, om købet af rutebillet kan gøres via en app og ikke kun på hjemmesiden.

Forekommer der afvigelser fra den angivne rute, har man 24 timer efter udløbet af gyldighedsperioden til at ændre ruten til den faktiske kørte rute. Den periode bør være længere, fx 48 timer.

## **Gyldighedsperiode**

Rutebilletten har en gyldighedsperiode på 24 timer. Det fremgår af udkastet til lovforslag, at tidsrummet på 24 timer er fastsat ud fra en vurdering af, at de fleste planlagte godskørsler vil kunne gennemføres inden for dette tidsrum, når der henses til Danmarks geografiske udstrækning.

Det vil i de fleste tilfælde være en rimelig antagelse, men der vil være tilfælde, hvor det pga. fx køre- og hviletidsreglerne eller særtransportlovgivningen ikke vil være muligt at overholde en gyldighedsperiode på 24 timer, fx i forbindelse med afholdelse af et reduceret eller regulært ugehil.

Derfor bør gyldighedsperioden i højere grad tage højde for køre- og hviletidsreglerne, enten ved at forlænge gyldighedsperioden generelt, eller ved i forbindelse med købet af rutebilletten *up front* at kunne tilkendegive, at en gyldighedsperiode på 24 timer er for kort og derved få gyldighedsperioden forlænget for den enkelte rutebillet.

### *Emissionsklasse (§ 8, stk. 7)*

Der synes at være inkonsistens i udkastet til lovforslag om, hvilken emissionsklasse – og dermed afgiftsklassen – man pr. automatik bliver indplaceret i, hvis man *ikke* oplyser emissionsklassen i forbindelse med købet af rutebilletten.

Uklarheden opstår, når benævnelsen ”høj”/”lav” bruges om begreberne emissionsklasse og afgiftsklasse, idet en høj emissionsklasse (nr. 5) giver en lav afgiftsklasse, og en lav emissionsklasse (nr. 1) giver en høj afgiftsklasse.

I selve lovbestemmelsen (§ 8, stk. 7) står der, at lastbilen kategoriseres under den ”højeste” emissionsklasse – og dermed den ”laveste” afgiftsklasse – hvis man ikke på forhånd har oplyst emissionsklassen. Modsat står der i lovbemærkningerne (s. 26), at lastbilen kategoriseres under den ”højeste” afgiftsklasse – som svarer til den ”laveste” emissionsklasse – hvis man ikke på forhånd har afgivet oplysninger. Der synes dermed at være diskrepans mellem lovbestemmelsens ordlyd og lovbemærkningerne.

### *Køb af billet ved fysiske salgssteder*

Der lægges med udkastet til lovforslag ikke op til at oprette fysiske salgssteder. Der er en risiko for, at udenlandske vognmænd fravælger transport til/fra/igennem Danmark, hvis der ikke er fysiske salgssteder. Det vil være u hensigtsmæssigt, da dansk import/eksport er meget afhængig af udenlandsk transport. Det er en unødige barriere ikke at have fysiske salgssteder ved grænseovergange (fx på tankstationer eller standere), og derfor opfordrer Dansk Erhverv til, at det indgår i lovforslaget.

Fysiske salgssteder vil derudover kunne forhindre, at lastbiler utilsigtet kører ind i landet uden at have betalt. Enten fordi de ikke har internetadgang, eller fordi de tror, at man kan købe billet ved et fysisk salgssted, som man kan i andre lande. Der er i det hele taget en vigtig kommunikationsopgave foran Sund & Bælt i forbindelse indførslen af en vejafgift i Danmark.

### **Kontrol, håndhævelse og sanktionering**

Langt de fleste vil betale vejafgiften, men de, der undlader at betale, får en unfair konkurrencefordel. Derfor er det væsentligt at sikre en effektiv og systematisk kontrol af vejafgiftsreglerne, der er langt bedre end den nuværende kontrol.

Der lægges i udkastet til lovforslag op til, at kontrollen udføres vha. seks faste kontrolpunkter samt 6-12 fleksible kontrolenheder (biler). Dansk Erhverv er bekymret for, at kontroltrykket bliver for utilstrækkeligt til at sikre høj efterlevelse af reglerne og undgå snyd. Det er især vigtigt, at kontroltrykket ved grænseovergangene (til lands og vands) er højt.

Det er Sund & Bælt, der har kontrolpligten af vejafgiftsreglerne. Det er også Sund & Bælt, der har kontrolforpligtelsen med miljøzonerne, hvor faste og mobile kontrolenheden sikrer efterlevelse.

Dansk Erhverv foreslår, at nummerpladegenkendelseskameraerne, der kontrollerer miljøzonereglerne, også kan benyttes til kontrol med vejafgiftsreglerne, hvilket der ikke lægges op til i forslaget. Det kan også være oplagt at se på, om politiets ANPG-kameraer kan benyttes ifm. kontrollen.

### *Inddrivelse af bøder*

Det er Færdselsstyrelsen, der udsteder bødeforlæg, når vejafgiftsreglerne er overtrådt, samt har opgaven med at inddrive bøderne, når de ikke betales.

Det er vigtigt, at der sikres en effektiv inddrivelsesmodel. Det betyder fx meget for den generelle opbakning til afgiftssystemet – det viser eksempelvis udfordringerne på området med inddrivelse af p-afgifter til udenlandske lastbiler. Heldigvis er der bedre inddrivelsesmuligheder på vejafgiftsområdet, men det vil stadig være sådan, at Told- og skatteforvaltningen alene kan videregive oplysninger til Færdselsstyrelsen til identifikation af udenlandske ejere i det omfang, at disse oplysninger er korrekte og tilgængelige i Eucaris. Det betyder, at der ikke kan videregives oplysninger om køretøjer, der ikke kan fremsøges via Eucaris, hvilket er tilfældet for flere lande. Det er derfor afgørende, at de danske myndigheder har adgang til fyldestgørende oplysninger for at kunne forestå en effektiv inddrivelse.

### *Bødeniveau*

Dansk Erhverv noterer sig, at bødeniveauet hæves fra 2.500 kr. i dag til 4.500 kr. pr. overtrædelse under det nye afgiftssystem, uanset om der er tale om et gentagelsestilfælde eller ej. Det er vigtigt for Dansk Erhverv, at bødeniveauet fremmer regelefterlevelsen, men samtidig står i et rimeligt forhold til overtrædelsens karakter og den sparede afgiftsbetaling.

### ***Lovens anvendelsesområde***

Det er politisk aftalt, at lastbiler med en totalvægt mellem 3,5 og 12 tons skal omfattes af vejafgiftsordningen fra den 1. januar 2027.

Der er derved en risiko for, at nogle af de tungere transportere, der er underlagt vejafgiften fra 2025, flytter til de lettere lastbiler (12 tons). Det vil betyde flere lastbiler på vejene og mere trængsel og en ineffektiv udnyttelse af produktionsapparatet.

### ***EETS-systemet***

Hovedparten af de lastbiler, der opererer i Danmark jævnlige, vil sandsynligvis benytte sig af et satellitbaseret køretøjsudstyr, så betalingen af vejbenyttelsen sker automatisk. Derfor er det afgørende, at hele setup'et omkring gnss-systemet er driftssikkert og præcist, så der er tillid til systemet og opkrævningen.

## **EETS-udbydere**

Markedsadgangen for EETS-udbydere er reguleret i EU-reglerne. Vejafgiftsopkræveren for et EETS-område (her Sund & Bælt) skal udarbejde en EETS-områdeerklæring, som fastsætter de generelle betingelser for EETS-udbydernes adgang til EETS-området. Det er vigtigt for konkurrencen på markedet at sikre en lige adgang for EETS-udbydere til at kunne udbyde sit produkt på det danske marked, hvilket områdeerklæringen bør afspejle.

## **Vægt og dimensioner samt bydistribution**

I den politiske aftale om vejafgifter for lastbiler er det besluttet at gennemføre visse forøgelse af lastbilers vægt og dimensioner. Dansk Erhverv vil gerne kvittere for, at dét element var med i aftalen. Ændringerne træder desværre først i kraft fra 2025. Dansk Erhverv ser gerne, at ændringerne fremrykkes, da der er store klimagevinster at hente ved at kunne fragte mere gods pr. lastbil. Ændringer kan implementeres umiddelbart, og derfor er det ærgerligt, at transportvirksomhedernes produktivitetsforbedringer og CO<sub>2</sub>-reduktion skal vente til 2025.

Foruden de allerede besluttede initiativer, mangler der stadig at blive gennemført forøgelse af vægt og dimensioner, der har et positivt samfundsøkonomiske afkast. Det gælder især de 7-akslede lastbiler.

Forsøget med dobbeltrailere, der er besluttet i april 2022, er et andet initiativ om vægt og dimensioner, der fra start er besluttet i en alt for lille skala. Der er behov for, at forsøgsstrækningen hurtigst muligt udvides til Sverige og som minimum hele det vejnet, som Vejdirektoratet har udpeget i sin analyse<sup>3</sup>. Midlerne til at gennemføre forsøget i større skala kan findes i ”Pulje til bedre trafik sammenhæng mellem land og by”, hvori der er afsat 3,5 mia. kr. i perioden 2022-2035 til projekter på det øvrige statsvejnet, som kan binde land og by sammen og sikre bedre fremkommelighed.

Rammevilkårene for lastbilers bydistribution er et andet område, der kan optimeres. Der kan potentielt spares 7 pct. brændstof bl.a. ved levering uden for myldretiden. Det bør understøttes af lovgivning, der sikrer, at der kan ske natlevering, hvis der støjes under et vist niveau, så tilladelserne ikke inddrages uden varsel med økonomiske tab til følge for vognmand og detailhandelen.

Med venlig hilsen



**Jesper Højte Stenbæk**

Fagchef for transport og infrastruktur

---

<sup>3</sup> <https://www.trm.dk/publikationer/2021/analyse-af-forsogsordning-med-doppeltrailere>



Skatteministeriet  
Vedr.: J.nr. 2021 – 119  
Att.: lovgivningogoekonomi@skm.dk,  
cc: moez@skm.dk, ckh@skm.dk

### **Hørings svar til forslag til lov om vejafgift**

DI kvitterer hermed for muligheden for at afgive høringssvar på udkast til forslag til lov om vejafgift, hvortil Skatteministeriet har anmodet om bemærkninger frem til den 12. oktober 2022.

DI mener overordnet, at en vejafgift i det format, det er foreslået, ikke er en god løsning, og DI kan derfor ikke støtte lovforslaget. Det skyldes, at det, der er lagt op til med forslaget, hverken løser de adresserede udfordringer eller bidrager til at reducere trængsel på vejene.

Samtidig øges beskatningen af erhvervet med op til 3,5 mia. kr. årligt. De foreslået takster svarer til en stigning i dieselprisen på ca. 3-4 kr. pr. liter. En omkostning der i sidste ende vil betyde, at de sektorer, der er afhængige af transport af varer og gods med lastbil, kan se frem til en betydelig ekstraregning. Særligt må industrien, fødevareproduktionen og landbruget ventes at få øgede omkostninger, som kun kan viderefaktureres, hvilket endeligt vil sætte sig i højere forbrugerpriser.

Endvidere er der en geografisk dimension, som ikke er håndteret i forslaget, hvor transport til og fra især Nord- og Vestjylland forventes at blive ramt relativt hårdt og uden hensyntagen til områdernes karakter og geografiske bindinger. Det må derfor forventes at blive sværere for virksomheder i geografiske yderområder at tiltrække investeringer.

DI opfordrer derfor til, at kilometerafgiften for lastbiler udskydes til der laves en løsning for kørselsafgifter, der omfatter alle køretøjer. Det vil sige personbiler, varebiler, lastbiler med videre, og som led i en samlet omlægning af afgifterne på og i forbindelse med transporten.

### **Lovforslaget løser ikke problemerne**

Som skrevet ovenfor mener DI, at en vejafgift som foreslået ikke er en god løsning. Initiativer som dette bør kun indføres, når de kan målrettes problemet, og så de ønskede effekter dermed reelt kan opnås ved indførslen.

Vejafgiften ventes kun at have meget lille trængselsreducerende effekt, da langt størstedelen af vejtrafikken, som står for den altovervejende størstedel af trængslen, ikke bliver berørt af en vejafgift. Det forekommer dermed tydeligt, at der er tale om en ren fiskal afgift, som udelukkende har til formål at tilvejebringe et ønsket provenu.



Vejafgiften begrundes endvidere med et ønske om reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen, men der tages ikke højde for, at lastbiler allerede betaler afgift for udledning af dette gennem købet af brændstof. Herved sker der en både dyr og uigennemskuelig dobbeltbeskatning.

Hertil kommer, at en differentiering ud fra CO<sub>2</sub> på denne måde ikke er teknologineutral. Det betyder konkret, at køretøjer der anvender biogas eller biodiesel skal betale samme takster som de køretøjer der bruger traditionel diesel, og at der derved ikke gives en fordel ved at vælge det mest CO<sub>2</sub>-reducerende brændstof.

Beskatningen af CO<sub>2</sub> burde i stedet ligge under rammerne af en grøn skattereform og ikke løsrevet i en vejafgift som foreslået. Med det aktuelle forslag undermineres i stedet ønsket om lige beskatning af aktiviteter på tværs af sektorer i samfundet.

### **Øvrige kommentarer**

Såfremt vejafgiften indføres mener DI, at det er positivt, at der ses på en graduering af vejafgiften efter totalvægt og CO<sub>2</sub>-klasse, men finder det samtidig besynderligt, at der ikke skeles til euronormer.

DI mener, at den høje takst kun bør gælde i de eksisterende miljøzoner, og at det ikke skal være muligt at lægge taksten på evt. nye miljøzoner. Endvidere mener vi, at nulemissionskøretøjer ikke skal betale det samme tillæg for at køre i miljøzonerne som alm. lastbiler.

Klassificeringen er uklar, og virksomhederne mangler tilgængelige informationer om, hvilken CO<sub>2</sub>-klasse deres køretøjer er i. DI opfordrer til, at der laves et offentligt oversigt så virksomhederne kan få oplysninger om køretøjernes klassificering. Manglende adgang til informationerne kan medføre utilsigtede fejl i virksomhedernes betaling og fordyre administrationen af afgiftsopkrævningen.

DI mener, at det er en grundlæggende nødvendighed, at der er en effektiv kontrol af, at vejafgiften er blevet betalt. Der skal sikres mod snyd, så der ikke opnås konkurrencefordel ved at undlade betaling. Konkret skaber det et behov for at sikre, at kontrollen er til stede over hele landet og i rette omfang.

Endeligt opfordrer DI til, at det bliver muligt via en lokal stander eller lignende at betale vejafgiften, før lastbilen kører ind i Danmark. Der kan være chauffører, som, af den ene eller anden grund, ikke har mulighed for at betale vejafgiften gennem en forbindelse til internettet.

Med venlig hilsen

Rune Noack  
Transportpolitisk chef  
DI Transport

Skatteministeriet  
[Lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:Lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
Cc: [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) og [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk)

SKM J.nr. 2021-119

Vesterbrogade 32  
1620 København V

Telefon 33 43 70 00  
[mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk)  
[www.danskeadvokater.dk](http://www.danskeadvokater.dk)

Dok.nr. D-2023-001983

17. januar 2023

## **Hørings svar til udkast til forslag til lov om vejafgift**

Skatteministeriet har den 14. september 2022 sendt udkast til forslag til lov om vejafgift i høring.

Forslaget har været behandlet i Danmarks Skatteadvokaters bestyrelse, der fungerer som Danske Advokaters skattefagudvalg. Gennemgangen af udkastet har givet anledning til følgende bemærkninger.

### **Formål**

Formålet med lovforslaget er at indføre en ny vejafgift, således at der kommer flere grønne lastbiler på de danske veje, som udleder mindre CO<sub>2</sub>. Vejafgiften skal fastsættes efter, hvor meget CO<sub>2</sub> en lastbil udleder, og hvor langt den kører.

I forbindelse med indførelse af en ny vejafgift foreslås det, at Danmark udtræder af det nuværende Eurovignetsamarbejde.

Det er Danske Advokaters vurdering, at der med udkastet til forslaget om lov om vejafgift på nuværende tidspunkt ikke vil opnås den ønskede effekt med flere grønne lastbiler på de danske veje, da den teknologiske løsning for lastbiler ikke er færdigudviklet.

Den foreslåede vejafgift vil således pålægge danske virksomheder en økonomisk byrde, som forringer Danmarks konkurrenceevne. Forslaget til den nye vejafgift vil efter Danske Advokaters vurdering særligt ramme virksomhederne og beskæftigelsen i landområderne, hvor der er større afstand mellem virksomhederne og dermed behov for længere vejtransport. I det omfang produktionsomkostningerne stiger i Danmark, er der en forøget risiko for, at flere virksomheder etablerer sig i udlandet.

## **Verificering af data**

Det er Danske Advokaters vurdering, at der med den foreslåede model er risiko for, at der ikke bliver opkrævet korrekt vejafgift hos udenlandske køretøjer, da Danmark ikke har den fornødne mulighed for at verificere de registrerede data på samme måde, som de danske indregistrerede køretøjer.

Den foreslåede vejafgift kræver, at Danmark har kendskab til de enkelte køretøjers tekniske data for at sikre sig, at der er registreret en korrekt CO<sub>2</sub> udledning for det enkelte køretøj.

Hvis de registrerede data skal kunne verificeres, vil det efter Danske Advokaters vurdering være hensigtsmæssigt, at der bliver indgået et samarbejde med såvel øvrige EU-medlemslande samt tredjelande om udveksling af tekniske data for de køretøjer, som kører i Danmark, men er indregistreret i udlandet.

Danske Advokater har noteret sig, at Danmark med forslaget vil udtræde af det nuværende Eurovignetsamarbejde, men der er ikke fremsat forslag om, hvordan Danmark med indførelse af den nye vejafgift vil sikre sig, at de data, som udenlandske vognmænd registrerer, er korrekte.

For at sikre, at danske og udenlandske vognmænd konkurrerer på lige vilkår, er det efter Danske Advokaters vurdering afgørende, at der indgås et samarbejde på tværs af EU's medlemsstater og tredjelande for sikring af, at de data, som lægges til grund for opkrævningerne, er korrekte.

## **Sikkerhed for inddrivelse af vejafgiften hos udenlandske køretøjer**

Det er kendt, at ikke alle udenlandske vognmænd har betalt den nuværende vejbenyttelsesafgift. Danske Advokater vil opfordre til, at det sikres, at vejafgiften bliver inddrevet sikkert og effektivt, således at der ikke skabes en konkurrenceforvridning mellem danske og udenlandske vognmænd. Da vejafgiften med udkastet til forslaget gennemsnitligt bliver 7-8 gange højere end den nuværende vejbenyttelsesafgift, vil unddragelse af afgiften medføre en væsentlig konkurrenceforvridning.

Det bør sikres, at de lastbiler, som ikke har betalt vejafgiften bliver hindret i at køre på de danske veje. For at sikre dette, bør der efter Danske Advokaters opfattelse ud over de seks faste kontrolsteder, som fremgår af lovforslaget også indføres faste kontrolsteder ved grænseovergange og færgehavne med færgefart til udlandet, ligesom der bør være hjemmel til inddragelse af nummerpladerne eller tilbageholdelse af køretøjerne, indtil afgiften er betalt.

Det fremgår af lovforslaget, at Sund og Bælt Holding A/S har bemyndigelse til at opkræve vejafgiften.

Ifølge lovforslaget har Sund og Bælt Holding A/S kun mulighed for at føre digital kontrol med, at reglerne om afgiftspligt overholdes. De kan dermed ikke håndhæve loven og fx bringe et køretøj til standsning, hvilket må anses for at være den mest

effektive måde at sikre ensartede konkurrencevilkår mellem danske og udenlandske vognmænd.

### **Afsluttende bemærkninger**

Danske Advokater takker for muligheden for at afgive høringssvar. Vi står altid gerne til rådighed for uddybende spørgsmål eller dialog.

Med venlig hilsen

Susanne Bager  
Juridisk konsulent  
Danske Advokater  
sub@danskeadvokater.dk

Diana Mønniche  
Advokat  
Bestyrelsesmedlem  
Danmarks Skatteadvokater

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

Den 12. oktober 2022

## Høringssvar vedr. udkast til lovforslag om vejafgift - J.nr. 2021 - 119

Danske Speditører takker for det fremsendte høringsmateriale og muligheden for at kommentere udkast til Lov om vejafgift.

Danske Speditører er som udgangspunkt positivt indstillet overfor transportens, herunder vejtransportens, medvirken til grøn omstilling. Danske Speditører indgår derfor gerne i drøftelser om incitamenter, som kan tilskynde til omstillingen, og gerne på en måde, hvor store administrative byrder ikke unødigt øger fragt- og transportomkostningerne.

Det fremsendte udkast til ny vejafgift er imidlertid blot en ekstraskat, som, sammen med endog meget høje administrative omkostninger, medfører, at fragtomkostningerne stiger.

Intentionerne i den bagvedliggende politiske aftale er desværre ikke udnyttet på en måde, som tilskynder til reduktion af CO<sub>2</sub>-reduktion i nævneværdigt omfang.

Samlet set kan Danske Speditører ikke støtte lovforslaget i den foreliggende form

### Indledende bemærkninger

Danske Speditører anerkender, at der også er behov for grøn omstilling af vejtransporten, hvis de ambitiøse, men generelle, mål om CO<sub>2</sub>-reduktion skal realiseres. Fragt- og logistikbranchen vil gerne deltage aktivt i den grønne omstilling. Det sker efter branchens opfattelse bedst ved langsigtede politiske aftaler og lovgivning, som muliggør fornuftige investeringshorisoner, men også ved at eventuelle miljø- og klimaafgifter føres tilbage til branchen som tilskyndelse til klimavenlig forskning og klimavenlige investeringer i blandt andet infrastruktur samt investeringer i lav- og nulemissionslastbiler (eksempelvis ved justering af registreringsafgifter).

De store initiale investeringer i lav- og nulemissionslastbiler betyder, at de angivne differentierede afgiftssatser i lovforslaget ikke er tilstrækkelige til at sikre overgangen væk fra konventionelle dieseldrevne lastbiler. Konventionelle lastbiler er tillige nødvendige ved specialopgaver og transeuropæiske fragtt transporter, og skal derfor fortsat indgå i betragtninger om den samlede kapacitet.

Tilbageførslen af provenuet til transportområdet bør derfor fremgå af lovforslaget.

Med lovforslaget søges aftaleteksten fra *Grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020* udmøntet. Der synes imidlertid at være en vis diskrepans mellem aftaleteksten og udkastet til lovforslag. Således fremgår det af aftaleteksten, at

”..... indføre en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler over 12 tons.... I det videre arbejde med vejafgiften for lastbiler belyses forskellige modeller, hvor der vil være fokus på CO<sub>2</sub>- differentiering for at understøtte den grønne omstilling....”.

Det foreliggende lovudkast er alene en fiskal afgift, som ikke imødekommer kravet om adfærdændring for at opnå omstilling f.s.v.a. den tunge vejtransport med henblik på reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen. Derimod er der tale om en ekstraskat, som vil øge fragtomkostningerne, og i nogle tilfælde endog øge fragtomkostningerne betydeligt

Danske Speditører ønsker i den forbindelse at påpege det uforholdsmæssige mellem de marginale reduktioner af CO<sub>2</sub>-udledningen, som lovforslaget forventes at medføre, og den potentielle markante forøgelse af fragtomkostningerne som lovforslaget med sikkerhed fører til. For virksomheder og private er det en forøgelse, som netop kommer på et tidspunkt, hvor der er bevågenhed på inflationen, og som alt andet lige vil betyde, at det inflationære pres forstærkes af den foreslåede vejafgift.

Samlet set kan Danske Speditører derfor ikke støtte lovforslaget i den foreliggende form, men opfordrer til at lovforslaget dels afventer EU Kommissionens revision af Weights and Dimensions Directive (direktiv 96/53/EC), dels afventer afrapporteringen fra regeringens inflationsudvalg, som under ledelse af tidligere direktør i Nationalbanken Hugo Frey Jensen, blandt andet skal ”Undersøge, hvor stor en del af inflationen i Danmark, der skyldes udefrakommende faktorer, og hvor stor en del, der skyldes det indenlandske kapacitetspres.” Ifølge de foreliggende oplysninger forventes afrapportering fra regeringens inflationsudvalg inden årets udgang, mens revisionen af Weights and Dimensions Directive ventes offentliggjort i Q4 2022.

### Lovens anvendelsesområde

Det fremgår af lovforslaget, i overensstemmelse med den bagvedliggende politiske aftale, at vejafgiften successivt implementeres. I første omgang (1. januar 2025) for lastbiler over 12 tons, mens lastbiler op til 12 tons først omfattes af vejafgiften fra den 1. januar 2027.

Der er derved en risiko for, at nogle af de tungere transporter, der er underlagt vejafgiften fra 2025, flytter til de lettere lastbiler (under 12 tons).

Det bør forud for lovens fremsættelse grundigt vurderes i hvilket omfang lovens implementering betyder, at der sker en glidning mod mindre, og deraf følgende flere, lastbiler på vejene, med mere trængsel og dermed unødigt CO<sub>2</sub>-emission som uomgængelig konsekvens. Det bør samtidig vurderes, om der med implementeringen de facto sker en diskrimination af udenlandske operatører, idet de ikke forventes at køre ind i landet i mindre lastbiler. I vurderingen bør det indgå at udenlandske køretøjer er helt nødvendige for at opretholde forsynings- og logistikkæderne.

Vurderingen bør fremgå af bemærkningerne til lovforslaget.

## Afgiftssatser og emissionsklasser

I §5 oplistes de foreslåede afgiftssatser fordelt på fem CO<sub>2</sub>-emissionsklasser, men uagtet henvisningen til direktiv 1999/62/EF er fordelingen ad køretøjer efter CO<sub>2</sub>-udledning på de fem kategorier usikker.

Som speditører, ønsker vi at tage et medansvar for klima og miljø. Speditionsvirksomhedernes klimaarbejde i dag er baseret på et faktisk beslutningsgrundlag. Når medlemmer af Danske Speditører udarbejder CO<sub>2</sub> opgørelser til B2B og i forhold til eksterne aktører, er det i overensstemmelse med gældende internationale standarder. Det sikrer:

- at kunderne kan vurdere effekterne af de tiltag, der gøres for at nedbringe CO<sub>2</sub> udledningen
- at kunderne kan sammenligne CO<sub>2</sub> udledning pr tonkm på tværs af transportvirksomheder på et faktisk grundlag.

Det betyder i dag anvendelse af to standarder, dels GHG protokollen, EN16258, GLEC-framework, dels Science Based Target initiative (SBTi).

EU-Kommissionen arbejder efter det oplyste på at fastlægge fælleseuropæiske og forpligtigende rammer for CO<sub>2</sub> rapporteringen for transport, og i regi af den globale standardiseringsorganisation ISO, arbejdes der også for en global standard ISO 14083. Begge initiativer forventes færdige i 2023, og lovforslagets emissionsklasser bør afspejle enten de anvendte standarder eller den kommende nomenklatur.

Det bør i øvrigt bemærkes, at hvis regeringens og aftalepartierne mål om 70-procents reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen skal realiseres, så er det ikke tilstrækkeligt at have fokus på at udskifte bilparken til grønne biler. Det er nødvendigt også at have fokus på at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen for de traditionelle dieseldrevne lastbiler i overgangsperioden.

Som minimum bør det sikres, at lastbiler, der kører på alternative drivmidler (biobrændstof eller kommende electrofuels) indplaceres i en CO<sub>2</sub>-emissionsklasse, der afspejler, at lastbilen reelt udleder mindre CO<sub>2</sub> end lastbilens emissionsklasse ellers tilsiger.

I den forbindelse har branchen p.t. ikke mulighed for at kende indplaceringen i emissionsklasserne. Det er desuden usikkert hvornår det kendskab til muligheden etableres. Således fremgår det af udkastet til lovforslag, at:

”Det forventes, at de oplysninger vedrørende CO<sub>2</sub>-emission for de enkelte køretøjer, der er nødvendige for at indplacere køretøjerne i CO<sub>2</sub>-emissions-klasser, vil blive lagt ind i Motorregistret.”

At dette endnu ikke er klarlagt, forringer branchens aktive deltagelse i omstillingen.

Det er afgørende for at sikre fortsat høj leveringssikkerhed, at branchen hurtigst muligt bliver oplyst om lastbilers emissionsklasser af hensyn til at kunne indstille sig på vejafgiften, herunder at kunne foretage fornuftige fremtidige investeringer. På nuværende tidspunkt skaber den manglende fastlæggelse af klassificeringen en u hensigtsmæssig investeringsusikkerhed, som forsinker den grønne omstilling.

Fastlæggelsen af lastbiler på de forskellige emissionsklasser bør være tilgængelig mindst 24 måneder før afgiftens ikrafttræden: Denne periode er nødvendig af hensyn til indkalkulering af vejafgiften i længerevarende eksisterende kontrakter og tilrettelæggelse af kundernes ønsker om transport med

mindre emissionspåvirkning samt transport og logistikbranchens muligheder for tilrettelæggelse af hensigtsmæssige investeringer.

### Administrationsomkostninger

Det fremgår af bemærkningerne til lovudkastet, at administrationsomkostningerne årligt forventes at være 275 mio. kroner. Administrationsomkostninger modsvarer efter Danske Speditørers mening ikke et forventet provenu på 1,5-2,0 mia. kr. årligt, særligt ikke når der henses til den begrænsede CO<sub>2</sub>-reduktion.

Danske Speditører ønsker tillige at påpege, at det ikke er tilfredsstillende, at de administrative omkostninger ikke er fuldt ud klarlagt. Det fremgår af lovudkastet, at vurderingen af de administrative omkostninger ikke er færdiggjort. Administrationsomkostningerne med den valgte model kan således godt overstige de angivne ca. 20 procent når modellen implementeres.

### Den tekniske udformning

Det fremgår af aftaleteksten af 4. december 2020, at

”Ud over de grønne hensyn skal de mulige modeller bl.a. overvejes ift. konsekvenser for erhvervet, sammenhængskraften på tværs af landet samt sammenhængen til varebiler.”.

I lovforslaget opereres med en investering i ny elektronisk sporing til alle lastbiler, og en administrativt tungere, men teknisk simple, løsning som alternativ. Det er forventeligt, at særligt udenlandske lastbiler, med begrænsede fragtopgaver i Danmark, vælger den teknisk simple men administrativt tunge løsning. Det betyder, at dansk indregistrerede lastbiler favoriseres på bekostning af udenlandsk registrerede lastbiler, herunder lastbiler fra de øvrige EU-lande. Den afledte effekt er forhøjede fragtomkostninger og dermed et forstærket pres på inflationen. Det skal i den forbindelse erindres, at transport- og fragtkapaciteten er begrænset, og at udenlandske operatører derfor er påkrævede, for at opretholde de nødvendige forsynings- og logistikkæder.

Det afgiftspligtige vejnet fremgår af bilag 1 (406 sider) med angivelse af start- og slutkoordinater. Den angivne form muliggør ikke, på trods af dens simplicitet, en hensigtsmæssig tilrettelæggelse af transporten, og formen tilskynder ikke til hensigtsmæssig tilrettelæggelse og udnyttelse af fragtkapaciteten, herunder at undgå veje i perioder med stor belægning med deraf følgende kødannelse og unødigt CO<sub>2</sub>-udledning.

Den angivne 24 timers frist for ændringer af rute efter køb af billetter er utidssvarende i forhold til de indarbejdede køre- og hviletidsbestemmelser, og bør derfor udvides til 48 eller 60 timer.

### Kontrol og sanktionering

Langt de fleste aktører vil betale vejafgiften, sådan som det med rette kan forventes af dem, og med den indlagte progressivitet i bødeniveau i forhold til overtrædelser og det fastlagte antal af kontrolpunkter, herunder mobile kontrolpunkter, er det Danske Speditørers indtryk, at ønsket om at sikre fair og lige konkurrence er tilgodeset.



I lighed med principperne anvendt ved implementeringen af EU's omfattende mobilitetspakke ønsker Danske Speditører, at der indføres en vejledningsperiode, hvorunder kontrol af og konstatering af førstegangsovertrædelser alene sanktioneres med vejledning.

### Afrunding

Danske Speditører har udarbejdet en guide for CO<sub>2</sub>-beregning og -deklaration. Guiden er en manual som bidrager til medlemmernes arbejde med beregning af CO<sub>2</sub>-udledning ved transport af gods. En kort version af manualen er vedlagt som bilag til dette høringsvar. Den fuldstændige manual kan rekvireres hos Danske Speditører.

Danske Speditører kan som anført ovenfor ikke støtte lovforslaget i den nu foreliggende form, men indgår gerne i dialog med Skatteministeriet og andre interessenter om afklaring af de alvorlige mangler og uhensigtsmæssigheder i lovforslaget.

Med venlig hilsen

Lars Bech

Politik- og kommunikationschef

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Sendt til: [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
CC: [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

13. oktober 2022

J.nr. 2022-11-0909  
Dok.nr. 519159  
Sagsbehandler  
Majbrit Marie Hansen

---

## Datatilsynets udtalelse til høring over udkast til forslag til lov om vejafgift, j.nr. 2021-119

1. Skatteministeriet har den 14. september 2022 henvendt sig til Datatilsynet og anmodet om en eventuel udtalelse til ovennævnte udkast til lovforslag.

Skatteministeriet har ikke i høringen angivet hvilke passager af udkastet til lovforslaget, ministeriet særligt ønsker Datatilsynets stillingtagen til. Datatilsynet har derfor særligt koncentreret sig om udkastets § 6 samt afsnit 4 i de almindelige bemærkninger.

Udkastet giver Datatilsynet anledning til bl.a. følgende bemærkninger:

2. Det fremgår af udkastets § 6, stk. 4, at Sund og Bælt Holding A/S fører kontrol med, at reglerne om afgiftspligt efter denne lov overholdes. Kontrollen foretages digitalt, hvorfor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse).

Af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, pkt. 3.1.3.6 fremgår bl.a.:

"I medfør af § 17a i lov om Sund og Bælt Holding A/S blev der i forbindelse med tildelingen af opgaven om miljøzonerne indført hjemmel til, at selskabet kunne varetage opgaven i overensstemmelse med persondataretten, herunder i relation til registrering af nummerpladeoplysninger og opbevaring af billeder m.v.

Det vurderes på den baggrund, at opgaven med at indsamle data til brug for kontrollen med vejafgiftsordningen med fordel kan henlægges til Sund og Bælt Holding A/S.

Den foreslåede kontrol baseres som ved miljøzoneordningen på aflæsning af nummerplader sammenholdt med oplysninger i Køretøjsregisteret. Der vil i overvejende grad være tale om en vejafgiftsordning, der baserer sig på digital kontrol fremfor fysisk kontrol.

Sund og Bælt Holding A/S vil foretage indsamlingen af data via scanning af nummerplader på køretøjer, der passerer forbi på en afgiftsbelagt vejstrækning eller via mobile kameraer.

**Datatilsynet**  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby  
T 3319 3200  
[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)  
[datatilsynet.dk](http://datatilsynet.dk)  
CVR 11883729

Kontrolenheden afgør, om der er køretøjsudstyr i køretøjet, eller om der på forhånd er købt en rutebillet. Hvis der hverken er tilknyttet EETS-udstyr i køretøjet eller før kørslen er registreret en rute og købt en rutebillet, der eventuelt inden for 24 timer, jf. lovforslagets § 8, stk. 5, er korrigeret svarende til den faktisk tilbagelagte rute, vil Sund og Bælt Holding A/S efter identifikation ved hjælp af nummerpladegenkendelse oversende oplysning herom til Færdselsstyrelsen med henblik på eventuel udstedelse af et administrativt bødeforelæg, jf. pkt. 3.1.3.6.2. (Administrativt bødeforelæg).

[...]

Der indføres nødvendige persondataretlige hjemmelsgrundlag for Sund og Bælt Holding A/S' opgavevaretagelse i lov om Sund og Bælt Holding A/S."

Datatilsynet har noteret sig, at der i lov om Sund og Bælt Holding A/S vil blive indført det nødvendige databeskyttelsesretlige hjemmelsgrundlag for Sund og Bælt Holding A/S' opgavevaretagelse.

Datatilsynet henleder i den forbindelse opmærksomheden på, at enhver behandling af personoplysninger skal ske i overensstemmelse med de grundlæggende principper i databeskyttelsesforordningens artikel 5. Den dataansvarlige skal bl.a. sikre, at personoplysninger er tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil oplysningerne behandles (princippet om dataminimering), og at personoplysninger opbevares på en sådan måde, at det ikke er muligt at identificere de registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt til de formål, hvortil de pågældende personoplysninger behandles (princippet om opbevaringsbegrænsning).

Tilsynet bemærker i den forbindelse, at der i nærværende udkast ikke ses at være taget stilling til bl.a. dataminimering og opbevaringsbegrænsning.

Datatilsynet har dog noteret sig, at det fremgår af de almindelige bemærkninger pkt. 4, at der på de billeder af nummerplader, der sendes til Færdselsstyrelsen, vil ske sløring af køretøjets fører og eventuel passager.

**3.** I pkt. 4 i de almindelige bemærkninger om forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven i udkastet til lovforslag, har Skatteministeriet henvist til databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 2, om muligheden for at opretholde og indføre mere specifikke bestemmelser for at tilpasse anvendelsen i forbindelse med artikel 6, stk. 1, litra c og e, vedrørende behandling på baggrund af en retlig forpligtelse eller i samfundets interesse.

Herudover fremgår følgende:

"For så vidt angår lovforslagets § 6, stk. 7, som er en bemyndigelsesbestemmelse til at fastsætte nærmere regler om Færdselsstyrelsens mulighed for at udveksle personoplysninger med Sund og Bælt Holding A/S og behandle disse data, er det Skatteministeriets vurdering, at disse regler er inden for rammerne af forordningens artikel 6."

Datatilsynet lægger til grund, at henvisningen rettelig er til udkastets § 6, stk. 8, og forstår henvisningen således, at Skatteministeriet har vurderet, at de bestemmelser, der vil blive fastsat i medfør af bemyndigelsesbestemmelsen, vil udgøre nationale særregler efter databeskyt-

telsesforordningens artikel 6, stk. 2, for behandling af ikke-følsomme oplysninger og oplysninger om strafbare forhold.

Side 3 af 4

**4.** Datatilsynet har endvidere noteret sig, at det af de almindelige bemærkninger til lovforslaget pkt. 3.1.3.6.2 fremgår:

”Ordnningen med bødeforelæg vil blive administreret således, at hvis det viser sig, at reglerne ikke er overholdt, jf. pkt. 3.1.3.6, sendes billede af nummerplade og information om køretøjet til Færdselsstyrelsen, der foreslås at være den kompetente myndighed til at udstede [bødeforelæggene].”

Datatilsynet har noteret sig, at det fremgår af bemærkningerne til udkastets § 6, at det er hensigten, at der efter den foreslåede bestemmelse i § 6, stk. 8, vil blive fastsat nærmere regler om udvekslingen af oplysninger mellem Sund og Bælt Holding A/S og Færdselsstyrelsen.

For så vidt angår udveksling af oplysninger mellem EETS-udbydere og Sund og Bælt Holding A/S, har Datatilsynet noteret sig, at det fremgår af de almindelige bemærkninger pkt. 4, at:

”Med lovforslagets § 17, stk. 5, jf. stk. 3, vil der endvidere være adgang til at udveksle personoplysninger mellem EETS-udbydere og Sund og Bælt Holding A/S.”

Der ses imidlertid ikke at fremgå en sådan bestemmelse af udkastet, ligesom udkastet i øvrigt ikke ses at have taget stilling til det databeskyttelsesretlige hjemmelsgrundlag for udvekslingen af oplysninger mellem EETS-udbydere og Sund og Bælt Holding A/S.

Ligeledes ses udkastet ikke at indeholde overvejelser om, hvilket databeskyttelsesretligt hjemmelsgrundlag udvekslingen af oplysninger mellem Sund og Bælt A/S og Skatteforvaltningen - herunder udvekslingen af oplysninger fra Køretøjsregisteret samt oplysninger om udenlandske køretøjer - beror på.

**5.** Datatilsynet forudsætter i øvrigt, at reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven vil blive iagttaget i forbindelse med behandlingen af personoplysninger foranlediget af udkastet til lovforslaget.

Datatilsynet kan i den forbindelse henlede opmærksomheden på reglerne om de registreredes rettigheder i databeskyttelsesforordningens kapitel 3, herunder den dataansvarliges oplysningspligt ved indsamling af oplysninger om den registrerede, jf. forordningens artikel 13 og 14.

I relation til det oplyste om, at Sund og Bælt Holding A/S vil udarbejde et sagsbehandlingssystem (bemærkningerne til forslaget § 17) samt udvikle it-platforme og tekniske løsninger for udstedelse og køb af rutebiletter (almindelige bemærkninger afsnit 3.1.3.5.1), skal Datatilsynet pege på databeskyttelsesforordningens artikel 25 om databeskyttelse gennem design.

For så vidt angår Sund og Bælt Holding A/S' forespørgsler om køretøjsoplysninger henledes opmærksomheden til reglerne i databeskyttelsesforordningens kapitel 5.

**6.** Det fremgår af lovforslagets afsnit 3.1.3.6, at der vil blive indført det ”nødvendige persondataretlige hjemmelsgrundlag” for Sund og Bælt Holding A/S' opgavevaretagelse i lov om Sund og Bælt Holding A/S.

Herudover fremgår det af forslaget § 6, stk. 8, at Skatteministeren efter forhandling med transportministeren kan fastsætte nærmere regler om udvekslingen af oplysninger om afgiftspligtige personer og afgiftspligtige køretøjer mellem Færdselsstyrelsen og Sund og Bælt Holding A/S og behandlingen af disse oplysninger.

Datatilsynet forudsætter at blive hørt i forbindelse med øvrige lovforslag vedrørende opkrævning af og kontrol med vejafgifter, samt i forbindelse med udarbejdelse af bekendtgørelser og lignende generelle retsfor skrifter i medfør af lovforslaget, hvis disse vil have betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, jf. databeskyttelseslovens § 28.

Kopi af dette brev sendes til Justitsministeriets lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Majbrit Hansen

Til Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

12. oktober 2022  
OKI/

Høringssvar - j.nr. 2021 - 119:

**Udkast til forslag til lov om vejafgift (km-baseret)**

Generelle bemærkninger

De Danske Bilimportører fremsender hermed høringssvar til ovenstående udkast til forslag til lov om vejafgift (indførelse af en km-baseret vejafgift).

Vi bifalder overordnet forslaget om at indføre en kilometer- (km-) baseret vejafgift for lastbiler med en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover til afløsning for den nuværende periodebaserede vejafgift.

Vi anerkender ligeledes, at det forventede merprovenu jf. den politiske aftale om *Grøn omstilling af vejtransporten* (4. december 2020) og *Aftale om indførelse af en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler* (24. juni 2022 skal give et finansieringsbidrag på 500 mio. kr. årligt i 2025-2027 og 1.000 mio. kr. årligt fra 2028 og frem. Finansieringsbidraget er opgjort efter mindre-provenuet fra afskaffelsen af den periodebaserede vejafgift, adfærdseffekter og administrative omkostninger.

Set i lyset af den aktuelle internationale økonomiske krise med stigende inflation og generelle omkostninger for erhvervslivet - herunder transporterhvervet - har vi forståelse for evt. ønsker om at vente med at pålægge vejafgiften på lastbiler, der ikke hidtil har været omfattet af vejafgifter.

Af hensyn til den grønne omstilling af vejtransport finder vi det dog alligevel afgørende, at der hurtigst muligt gennemføres en omlægning af vejafgiften, så den understøtter udskiftningen af bestanden af lastbiler med grønnere biler med alternative drivmidler - herunder elektriske lastbiler.

Det gælder dog overordnet for vejafgiften og differentiering af denne efter CO2-emissionsklasser, at sådanne incitamenter til omstilling til lastbiler med lavere CO2-emissioner - og især til nul-emissionskøretøjer - tilsvarende bør bakkes op med krav til udrulning af ladeinfrastruktur, der er særligt målrettet lastbilerne. Dette gælder især, set i lyset af, at vejafgiften skal være differentieret efter CO2-udledning.

Vi noterer, at loven skal træde i kraft primo 2023, men først vil få virkning fra 1. januar 2025. Dette sker jf. høringsbrevet (resumé) for at imødekomme de implementeringsmæssige hensyn, der er forbundet med overgangen til den nye vejafgift.

Vi er enige i dette hensyn, idet det udkastet til lovforslaget i sin nuværende form efter vores opfattelse efterlader visse uafklarede spørgsmål med hensyn til den praktiske opkrævning af og kontrol med vejafgiften for så vidt angår differentieringen efter de såkaldte CO<sub>2</sub>-emissionsklasser. Vores bemærkninger samler sig derfor om disse dele af lovforslaget.

#### Lovforslagets kapitel 3: Afgiftssatser og anvendelse af CO<sub>2</sub>-emissionsklasser

Vores bemærkninger angår særligt de foreslåede afgiftssatser og differentiering af disse i henhold til de såkaldte CO<sub>2</sub>-emissionsklasser, der følger af direktiv 1999/62/EF (Eurovignette-direktivet) med de senere ændringer jf. direktiv 2022/362/EU.

Vi finder det ikke umiddelbart klart specificeret i lovforslaget, hvorledes opkrævningen skal foregå og på hvilket datagrundlag, afgiften for den enkelte lastbil skal kontrolleres og beregnes af Sund & Bælt for henholdsvis danske og udenlandske lastbiler.

Det fremgår, at vejafgiften skal kunne opkræves elektronisk (jf. kapitel 5), og at CO<sub>2</sub>-emissionsklassen for en given lastbil dermed også skal kunne fastslås og kontrolleres elektronisk - f.eks. via (EETS) køretøjsudstyr eller nummerpladegenkendelse (Automatic Number Plate Recognition" / APNR).

Det fremgår ikke umiddelbart klart, om det betyder, at udenlandske køretøjer skal anvende såkaldt (EETS) køretøjsudstyr til elektronisk kontrol og afregning og om dansk registrerede køretøjer tilsvarende skal kontrolleres via nummerpladescanning og oplysninger trukket via DMR.

Under alle omstændigheder skal afgiften differentieres på grundlag af dels den tilladte totalvægt og dels efter CO<sub>2</sub>-emissionsklasse. Dette stiller i sagens natur krav til de data, der skal fødes ind i de elektroniske systemer og registre, der lægges til grund for opkrævningen og kontrollen.

#### Bemærkninger til datagrundlaget

Det fremgår således af lovforslagets Kapitel 3, § 1, stk. 1-2, at afgiften fastsættes og differentieres efter CO<sub>2</sub>-emissionsklasserne som defineret i Eurovignette-direktivets artikel 7 ga. Dvs. afgiften beregnes ikke direkte på grundlag af CO<sub>2</sub>-udledningen for den enkelte lastbil. Den enkelte lastbil tildeles i stedet en CO<sub>2</sub>-emissionsklasse (klasse 1-5), og afgiften beregnes på baggrund heraf under hensyn til den tilladte totalvægt. Der anvendes tre forskellige vægtklasser og afgiftssatser i hver af de 5 CO<sub>2</sub>-emissionsklasser.

CO<sub>2</sub>-emissionsklasserne 2 og 3 er defineret efter relative kriterier således:

- CO<sub>2</sub>-emissionsklasse 2 — køretøjer i undergruppe af køretøjer sg, der er registreret for første gang i rapporteringsperioden for år Y, og hvis CO<sub>2</sub>-emissioner er mere end 5 % mindre end emissionsreduktionskurven for rapporteringsperioden for år Y og undergruppe af køretøjer (sg), men som ikke tilhører nogen af de CO<sub>2</sub>-emissionsklasser, der omhandlet i litra c), d) og e)

- CO<sub>2</sub>-emissionsklasse 3 — køretøjer i undergruppe af køretøjer sg, der er registreret for første gang i rapporteringsperioden for år Y, og hvis CO<sub>2</sub>-emissioner er mere end 8 % mindre end emissionsreduktionskurven for rapporteringsperioden for år Y og undergruppe af køretøjer sg, som ikke tilhører nogen af de CO<sub>2</sub>-emissionsklasser, der omhandlet i litra d) og e)

CO<sub>2</sub>-emissionsklasse 1 omfatter i grove træk lastbiler, der ikke har data for deres CO<sub>2</sub>-udledning, og derfor ikke kan placeres i en CO<sub>2</sub>-emissionsklasse. Klasse 4 gælder for såkaldte "lavemissionskøretøjer" og klasse 5 for "nul-emissionskøretøjer".

Jf. forordning 2019/1242/EU er et "tungt lavemissionskøretøj" defineret som: "*et andet tungt køretøj end et tungt nul-emissionskøretøj, og hvis specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner er mindre end halvdelen af CO<sub>2</sub>-referenceemissionerne for alle køretøjerne i den køretøjsundergruppe, som det tunge køretøj tilhører, som bestemt i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.3.3*" (til forordningen red.).

Et "nul-emissionskøretøj" er defineret som: "*et tungt køretøj uden forbrændingsmotor eller med en forbrændingsmotor, der udleder under 1 g CO<sub>2</sub> /kWh som fastsat i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, eller som udleder under 1 g CO<sub>2</sub> /km som bestemt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil*".

Vejafgiften differentieres altså primært for (dieseldrevne) lastbiler, der falder i enten klasse 2 eller 3. For klasse 2 og 3 er der tale om en klassificering efter deres CO<sub>2</sub>-udledning relativt til den såkaldte "emissionsreduktionskurve", der jf. artikel 7 i forordning 2019/1242/EU: "*fastsættes for den enkelte fabrikant i overensstemmelse med bilag I, punkt 5.1, som en lineær kurve mellem CO<sub>2</sub>-referenceemissionerne som omhandlet i artikel 1, stk. 2, og det CO<sub>2</sub>-emissionsmål for indberetningsperioden for år 2025 som angivet i nævnte artikels stk. 1, litra a), og mellem CO<sub>2</sub>-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2025 og CO<sub>2</sub>-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2030 og frem som angivet i nævnte artikels, stk. 1, litra b).*"

CO<sub>2</sub>-emissionsklassen for en konkret lastbil er altså et dynamisk parameter, der kan ændre sig med tiden, hvilket stiller krav om, at dynamiske ændringer til enhver tid kan aflæses elektronisk af Sund & Bælts EETS-udstyr og vejafgiften beregnes korrekt.

#### Datagrundlaget opsummeret

Kort fortalt er differentieringen af vejafgiften efter CO<sub>2</sub>-emissionsklasser baseret på data fastsat efter følgende tekniske regulering af motorkøretøjer og fabrikanter:

- Forordning 2017/2400/EU (om bestemmelse af CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer). Forordningen regulerer fastsættelsen af lastbilers CO<sub>2</sub>-udledning målt i gram pr. ton/km. Emissionen fastsættes med det såkaldte "Vehicle Energy Consumption calculation TOol" (VECTO).
- Forordning 2019/1242/EU (om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner). Stiller krav til udledningen for nye tunge køretøjer og regulerer fastsættelsen af CO<sub>2</sub>-emissionsreduktionskurver for de enkelte fabrikanter.



CO<sub>2</sub>-emissioner angives for lastbiler under pkt. 49.5 på CoC i gram pr. ton/km. CO<sub>2</sub>-emissionen fastsættes efter beregning med ovennævnte "Vehicle Energy Consumption calculation TOol" (VECTO) for lastbiler med en totalvægt på over 3.500 kg.

Beregning af CO<sub>2</sub>-emissioner med anvendelse af VECTO har været obligatorisk for nye lastbiler fra 1. januar 2019 jf. forordning 2017/2400/EU. For ældre lastbiler findes der ingen CO<sub>2</sub>-udledningstal, der kan danne basis for en differentiering af den km-baserede vejafgift. De tildeles altså CO<sub>2</sub>-emissionsklasse 1 til beregning af vejafgiften.

#### **Konklusioner:**

Beregning, opkrævning og kontrol (digital håndhævelse) af vejafgiften hviler altså på, at de relevante data beskrevet ovenfor kan aflæses via nummerplader eller EETS-køretøjsudstyr samt; at Sund & Bælts egne systemer har adgang til de samme data.

Disse forhold forekommer ikke at være beskrevet i udkastet til lovforslaget i sin nuværende form. Vi ved således ikke, hvordan differentieringen efter CO<sub>2</sub>-emissionsklasser kan gennemføres i praksis og hvem der evt. skal tilføre systemerne de relevante data.

Med betydeligt forbehold for vores manglende detailviden vedrørende opsamlingen af de nævnte tekniske data i DMR og andre systemer anser vi det for mest sandsynligt, at CO<sub>2</sub>-differentiering tager afsæt i oplysninger om lastbilernes CO<sub>2</sub>-emissioner målt i gram CO<sub>2</sub> pr. ton/km jf. VECTO. Dvs. at fastsættelsen af vejafgiften i grove træk sker trinvist således:

- 1) CO<sub>2</sub>-data (VECTO) registreres i DMR eller i en anden database ved 1. registrering. Desuden "kodes" EETS-køretøjsudstyr med samme data (i stedet for de nuværende oplysninger om Euronorm).
- 2) Sund & Bælt registrerer og aflæser oplysningerne ved den digitale kontrol, omsætter VECTO-data og tildeler den korrekte CO<sub>2</sub>-emissionsklasse, hvorefter den korrekte vejafgift opkræves.

For køretøjer, hvor der ikke er tilknyttet køretøjsudstyr jf. lovforslagets § 7, eller hvor køretøjsudstyret ikke virker, skal afgiftsbetaling kunne ske ved køb af en elektronisk rutebillet. Dette vil kræve, at ejeren, brugeren eller føreren kan give de nødvendige data eller, alternativt, at Sund & Bælt umiddelbart kan indhente dem på egen hånd.

Vi ser dog ingen specifikke oplysninger eller bestemmelser herom i lovforslagets § 8, stk. 3, der specificerer, hvilke oplysninger der skal gives ved køb af rutebillet. Af § 8, stk. 7 fremgår dog; at "*med mindre lavere emissionsklasse oplyses i forbindelse med køb af rutebillet, kategoriseres det afgiftspligtige køretøj under den højeste emissionsklasse, jf. § 5*".

Det bør dog ikke påhvile ejeren, brugeren eller føreren at indplacere det afgiftspligtige køretøj i den korrekte CO<sub>2</sub>-emissionsklasse. Vi er usikre på, hvorvidt dette vil være realistisk eller muligt. Det vil allerhøjest være muligt at oplyse CO<sub>2</sub>-udledningen jf. VECTO / CoC.

Grundlæggende forstiller vi os, at Sund & Bælt under alle omstændigheder pålægges ansvaret for tildelingen af korrekt CO<sub>2</sub>-emissionsklasse og beregning af vejafgift baseret på de obligatoriske data i CoC om CO<sub>2</sub>-udledningen.

#### **Konklusion med hensyn til database:**

I betragtning af at tildelingen af CO<sub>2</sub>-emissionsklasse er et dynamisk parameter er det dog overordnet vores konklusion, at differentieringen af vejafgiften bedst kan ske ved etableringen af en dertil indrettet database, der kan håndtere klassificeringen, fremfor at ændre eller tilføje nye data i DMR.

Vi indgår gerne i en dialog med skatteministeriet om tilvejebringelsen af de nødvendige data og databaser til brug for Sund & Bælts opkrævning og differentiering af vejafgiften.

#### Ingen CO<sub>2</sub>-information i den nuværende opsamling af data:

Vi har hos De Danske Bilimportører ingen CO<sub>2</sub>-informationer på lastbiler i de tekniske data, som vi opsamler. Ifølge vores oplysninger kan sådanne oplysninger sandsynligvis godt opsamles, men det vil kræve en ændring i dataindsamlingen, som vi vil være nødt til at varsle bilfabrikanternes danske repræsentanter om - dvs. vores medlemmer (importørerne).

Ifølge vores oplysninger vil det kræve ændringer i DMR evt. med tilføjelse af nye felter, hvis de nødvendige data om CO<sub>2</sub>-emissioner skal indføres.

På baggrund af drøftelser med Motorstyrelsen er det vores indtryk, at de har behov for at vide, hvilke konkrete muligheder der er, for at få CO<sub>2</sub>-emissioner registreret på lastbiler og en forståelse af, hvilke felter, der er nødvendige for at kunne implementere lovforslaget.

Overordnet er det (igen med forbehold) vores indtryk, at der er behov for større klarhed omkring følgende:

- Hvilke datafelter er nødvendige i DMR, for at implementere CO<sub>2</sub>-differentieringen af vejafgiften jf. lovforslagets § 5.?
- Findes data allerede, eller skal der ændres i krav til indberetning af data ved 1. registrering og/eller ved kodning af køretøjsudstyr?
- Tidshorisont for hvornår kan data være klar til at blive indført i DMR?

#### Øvrige forhold:

CO<sub>2</sub>-emissionsklasserne er derimod defineret nærmere i forordning 2019/1242/EU, og på baggrund heraf er vi i tvivl om, hvorvidt der er begrænsninger i muligheden for at differentiere vejafgiften efter CO<sub>2</sub>-emissionsklasser.

Det følger af Eurovignette-direktivets artikel 7 ga, at medlemsstaterne anvender differentiering af afgiften på de undergrupper af tunge køretøjer, der er omfattet af artikel 2, stk. 1 litra a) - d) i forordning 2019/1242/EU.

Set i sammenhæng følger det tilsyneladende af de to regelsæt, at der kun kan differentieres for køretøjer i klasse N2 og N3 med følgende egenskaber:

- a) lastbiler med en 4×2 akselkonfiguration og en teknisk tilladt totalvægt på over 16 ton
- b) lastbiler med en 6×2 akselkonfiguration
- c) sættevognstrækkere med en 4×2 akselkonfiguration og en teknisk tilladt totalvægt på over 16 ton, og
- d) sættevognstrækkere med en 6×2 akselkonfiguration.

For køretøjer med konfiguration a) og c) kan der kun differentieres efter CO<sub>2</sub>-emissionsklasse, hvis de har en teknisk tilladt totalvægt på over 16 ton - i hvert fald når det gælder køretøjer i CO<sub>2</sub>-emissionsklasse 2 og 3.

Det fremgår ikke umiddelbart af lovforslaget, hvorvidt disse køretøjer (a og c) helt er undtaget fra den foreslåede vejafgift eller om vejafgiften vil gælde for køretøjer med disse akselkonfigurationer selvom deres tilladte totalvægt ligger på mellem 12 og 16 tons.

Vi savner en afklaring heraf i bemærkningerne til lovforslaget.

Vi har ingen bemærkninger til lovforslaget øvrige dele.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund

DE DANSKE  
**BILIMPORTØRER**

Skatteministeriet

[lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk)

Kopi: [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) og [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk)

Deres ref.: 2021 - 119

Vor ref.: 22-142

Dato: 7.10.2022

## DTL-høringssvar på forslag til lov om vejafgift

DTL er stærk skeptisk over for lovforslaget til vejafgift. Både i forhold til, at de i lovforslaget forventede positive klimagevinster langt fra vil blive opnået, og for skadevirkningerne for vognmandserhvervets økonomi herunder underminering af dets mulighed for at kunne skabe økonomisk råderum for en grøn omstilling gennem investeringer i nye teknologier.

### **Afgiften vil i sig selv begrænse grøn omstilling**

Forslaget til vejafgift har efter DTLs opfattelse en begrænset effekt på CO<sub>2</sub>-belastningen, ikke mindst fordi det i overskuelig fremtid kun i meget begrænset omfang vil være muligt for virksomhederne at skifte til batteri- eller brint-elektriske lastbiler og dermed opnå den lave afgift (CO<sub>2</sub>-emissionsklasse 5). Fx fremgår det af høringsudgaven til Analyseforudsætninger til Energinet 2022 (AF22), at man ikke regner med, at el til tung transport rigtig vil tage fart før fra 2030. I analyseforudsætningerne fra Energistyrelsen forventes det, at kun 10% af transportarbejdet i 2030 udføres af el-lastbiler, og det er endda en væsentlig forhøjelse i forhold til de tidligere analyseforudsætninger. En af hovedårsagerne til stigningen er, at netop effekten af km-afgiften indregnes, ligesom der tages højde for et kommende CO<sub>2</sub>-kvotestystem for transport i EU.

DTL skal også pege på, at el-lastbilerne i øjeblikket er mange fold dyrere end diesellastbiler idet omfang de overhovedet findes til de aktuelle transportbehov (lasteevne og rækkevidde). Det er dybt problematisk for Danmarks konkurrenceevne at ville påtvinge et erhverv med stor samfundsmæssig betydning en teknologisk løsning, som tydeligvis fortsat er under udvikling og endnu ikke konkurrencedygtig. De beskedne CO<sub>2</sub>-gevinster, der kan opnås, risikerer at komme med en meget høj pris – dels i form af skyggeprisen på CO<sub>2</sub>-reduktion, dels negative konkurrencemæssige effekter for hele dansk erhvervsliv.

De store årlige milliardbeløb, 3,6 milliarder kroner fra 2028, som kilometerafgiften koster transporterhvervet, bør i stedet friholdes til investering i grønne køretøjer og brændstofinfrastruktur.

### **Afgiften vil påvirke væksten og velfærden**

DTL er særligt bekymret for de små og mellemstore virksomheder, hvor muligheden for en gradvis overgang qua kun én eller få lastbiler i virksomheden bliver økonomisk relativt

vanskeligere og mere risikofyldt end i større virksomheder med mange køretøjer. Dette forstærkes af, at en el-lastbil sjældent kan erstatte en diesel-lastbil én til én. En el-lastbil vil ikke kunne producere samme transportarbejde, og det vil derfor være nødvendigt at lægge logistikken og planlægningen af transporterne om.

Vi må stille et meget stort spørgsmål ved lovforslagets antagelse om, at vejafgiften vil reducere trafikarbejdet med lastbiler med ca. 9 pct. i 2025 og ca. 10 pct. i 2030 på baggrund af de opgjorte omkostninger og forudsatte elasticiteter.

Det lyder som meget store reduktioner i lastbilernes trafikarbejde, og der må ligge en forudsætning om en priselasticitet nær -1. Efter DTLs viden og med henvisning til COWI (2021) vil et centralt bud på priselasticiteten på vejgodstransport være -0,22 inden for et interval fra -0,13 til -0,58.

Uanset det, vurderer DTL, at der er en latent risiko for, at i det omfang det lykkes vognmandserhvervet at overvælde den øgede transportomkostning som følge af vejafgiften, så vil produktionen, beskæftigelsen og forbruget i Danmark falde så meget, at transportbehovet derfor – i hvert fald i dele af Danmark og i visse brancher – falder så drastisk som med 10 pct. eller mere. Det sker muligvis ikke meget hurtigt (i 2025) men glidende i årene derefter.

### **Afgiften vil ramme hårdt i yderområder**

DTL skal særligt advare mod konsekvenserne af vejafgiften for virksomhederne og beskæftigelsen i yderkommunerne i Danmark. I sagens natur vil transport af varer til og fra fx de nord- og vestjyske kommuner blive relativt hårdere ramt af en kilometerafgift end mere centralt beliggende kommuner i landet. Det vil kunne reducere erhvervsaktivitet og beskæftigelse, som udflyttes til udlandet eller andre dele af Danmark, hvorved lastbilernes trafikarbejde og vejafgifter reduceres.

Netop de længere afstande fra yderområder vil i øvrigt gøre det endnu sværere at omstille til elektricitet, hvor de transportaktiviteter, der er centraliseret i Danmark, lettere kan omstilles til elektricitet. Dette kan yderligere forstærke konkurrenceforholdet til ugunst for erhvervsaktivitet og transport i yderkommuner i Danmark, og når først aktiviteterne er flyttet fra disse områder, kommer de næppe tilbage.

Ikke mindst i lyset af den økonomiske nedgang, som Danmark desværre synes at være på vej ind i, skal DTL stærkt advare mod at gå ned af den vej.

### **Afgiften vil kræve omfattende håndhævelse**

DTL har været og er kritisk over for den svage håndhævelse af den nuværende vejbenyttelsesafgift i forhold til udenlandske lastbiler, også efter forbedringerne hvor politiet har fået ANPG-værktøjer, og at der er kommet mulighed for trinvist højere bøder ved gentagne manglende betaling af vejbenyttelsesafgiften.

Med den nye vejafgift er der lagt op til en meget betydelig forhøjelse af afgiftsniveauet fra (2028-niveau) samlet 475 mio. kr. årligt i vejbenyttelsesafgift til 3,6 mia. kr. i kilometerafgift. Dvs. en 7-8-dobling som vil have væsentlig større konkurrenceforvridende effekt, hvis ikke alle betaler.

For et typisk 56 tons vogntog, der kører på diesel og 100.000 km heraf en mindre del i miljøzoner, betyder det en årlig kilometerafgift i 2028 på ca. 140.000 kroner. Samme vogntog (Euro 6) betaler i dag 9.302 kr. årligt i vejbenyttelsesafgift, dvs. en 15-dobling. En effektiv håndhævelse er derfor helt afgørende.

Håndhævelsen over for danske vognmænd og lastbiler vil utvivlsomt være meget effektiv for den nye afgift, ligesom den er for den eksisterende vejbenyttelsesafgift, mens der synes at være flere udfordringer med håndhævelsen over for de udenlandske lastbiler. Se også afsluttende bemærkninger herunder.

Det gælder antallet og placeringen af de seks faste kontrolsteder, idet der også bør være kontrol i umiddelbar nærhed af alle grænseovergange dvs. både ved den dansk-tyske landegrænse, hvor der er flere grænseovergange og ved færgehavnene med forbindelser til Tyskland, Polen, Sverige og Norge.

Særligt bekymrende er det, at politiet ikke synes at være en integreret del af håndhævelsen. I Tyskland spiller det særlige lastbilpoliti, BAG, en meget vigtig rolle for håndhævelsen af den tyske kilometerafgift, Mauten, idet de med mobile enheder kan standse lastbiler, der måtte have undladt at betale Maut. De mobile kontrolenheder, som Sund og Bælt planlægger at sætte ind, har ingen politimæssige beføjelser til at standse køretøjer, udstede og opkræve bøder eller fx tilbageholde køretøjer indtil bøde er betalt.

I tilknytning hertil bør også Politiets kameraer (ANPG) og fx miljøzonekameraerne kunne tages i anvendelse til kontrol.

Det er også vigtigt, at udenlandske lastbiler, der gentagne gange unddrager sig betaling af vejafgiften registreres, og at politiet anvender ressourcer på at få disse standset og retsforfulgt. Ved gentagne overtrædelser og/eller manglende betaling af bøder bør politiet kunne standse og fx klampe med hjullås og tilbageholde eller evt. konfiskere et køretøj.

### **Det er nødvendigt at kende emissionsklasserne nu**

DTL skal pege på, at det ikke er rimeligt, at en solo-lastbil betaler det samme som et vogntog jf. § 5, stk. 3.

I forhold til erhvervets investeringer i køretøjer og planlægning deraf haster det med en klarhed over CO<sub>2</sub>-emissionsklasserne på egen nuværende flåde og køretøjer, der måtte skulle anskaffes frem til 2025. Det er fx uklart, om hvordan de nyeste Euro 6-lastbiler placeres ift. ældre lastbiler, og hvor fx lastbiler med den kommende, endnu ikke vedtagne, Euro 7-norm placeres. Det er helt afgørende for vognmandserhvervet investeringsbeslutninger.

Skal en vognmandsvirksomhed beholde en ældre lastbil og undlade at investere i en Euro 6, hvis den alligevel hører til i dyreste CO2-emissionsklasse 1, og vente på en Euro 7, hvis den ligger i en bedre CO2-klasse. Skal nuværende lastbiler generelt beholdes længst muligt, indtil der måtte blive mulighed for at anskaffe sig brint- eller el-lastbiler? Hvordan stilles gasdrevne lastbiler (CNG/CBG og LNG/LBG) i CO2-emissionsklasserne, og hvordan sikres incitamentet til at køre med CO2-lette brændstoffer, som biogas og biodiesel (HVO) eller fx kommende Power2Fuel-produkter, dvs. flydende brændstoffer til dieselmotorer produceret på fx vindstrøm?

Det bør derfor prioriteres meget højt, at CO2-emissionsklasserne betydning for den enkelte vognmandsvirksomheds nuværende (og kommende) bilpark snarest synliggøres og for de eksisterende køretøjer hurtigst muligt bliver lagt ind i Motorregistret (DMR) og i god tid før vejafgiften træder i kraft.

DTL skal også udtrykke bekymring for, at den store miljømæssige succes med udviklingen af lastbilmotorerne efter EU's Euronormer over et par årtier fra Euronorm 1 til 6 og formentlig videre til Euronorm 7, med lovforslaget helt bortkastes.

Vognmandserhvervet har investeret kraftigt i løbende at opgradere flåden af lastbiler til nyeste Euronorm. Euronormerne er også en del af differentieringen af de gældende vejbenyttelsesafgifter, og med lovforslaget sendes det signal, at Euronormerne ikke længere har værdi, og virksomheder, der har fremskyndet deres investeringer i nyeste og reneste lastbilmotorer, ikke længere skal krediteres derfor. Det skaber mistillid og usikkerhed med så skiftende politiske signaler og incitamentet for vognmandserhvervets investeringer.

### **Der bør være klart overblik over vejstrækningerne**

I forhold til bilaget med tabeller over de afgiftsbelagte vejstrækninger må DTL konstatere, at det ikke er muligt at overskue, hvilket vejnet, der er tale om, herunder om der er strækninger, som ikke burde være med, eller strækninger som burde tilføjes fx for at undgå sivetrafik. Der burde være adgang til et digitalt, zoombart kort, hvor vejnettet kunne gennemgås visuelt. Det gælder i høringsfasen og i forhold til de konkrete, kommende brugere af vejnettet og betalere af afgiften.

Afslutningsvis må DTL konkludere, at vejafgiftsforslaget, som det foreligger, er en fiskal skat i grøn indpakning, en dyr måde at opkræve skat på, hvor vognmandserhvervet opkræves 3,6 mia. kr. til skade for erhvervets muligheder for investeringer i grøn udvikling, for at tilgodese statskassen med 1 mia. kr. (fra 2028).

Vi har søgt at summere tabel 1 og 2 fra lovforslagets side 40-41, og det virker meget voldsomt, at der forsvinder så store beløb fra den umiddelbare virkning – den afgift, som transportørerne kommer til at betale og til de beløb, som kan disponeres til udgifter til vejslid, pulje til banegods og det samlede finansieringsbidrag på bundlinjen. Det synes at være en ekstrem kostbar måde at opkræve skat på. Der synes i øvrigt at være en mindre fejl ved subtraktionerne sidst i tabellen.

### Provenumæssige konsekvenser af vejafgift for lastbiler

| Mio. kr. (2022-niveau)              | 2025  | 2028  |
|-------------------------------------|-------|-------|
| Umiddelbar virkning                 | 2.450 | 3.600 |
| Tilbageløb                          | -500  | -750  |
| Virkning efter tilbageløb           | 1.950 | 2.850 |
| Adfærd                              | -450  | -850  |
| Virkning efter tilbageløb og adfærd | 1.500 | 2.000 |
| Afskaffelse af vejbenyttelsesafgift | -425  | -375  |
| Udgifter til vejslid mv.            | -200  | -200  |
| Administrative omkostninger         | -275  | -275  |
| Pulje til bedre vilkår for banegods | -10   | -10   |
| Samlet finansieringsbidrag          | 600   | 1.125 |
| Afvigelse i beregning!?             | 10    | -15   |

*Resumé af tabel 1 og 2 – udvalgte år*

### Kapacitetsforøgelse på køretøjer har mangler

Vi skal dog kvittere for, at der er kommet et ganske stærkt grønt element med i den politiske aftale med initiativer til øgede længder og vægte på både lastbiler og vogntog. Der er dog store mangler i de indtil videre offentliggjorte initiativer jf. den politiske aftale, idet der både mangler øget vægt på påhængskøretøjer og ikke mindst på det allervigtigste og mest anvendte vogntog med 7 aksler, som er det mest benyttede vogntog til de tungeste og mest brændstofkrævende transporter af fx industri- og landbrugsprodukter og byggematerialer. Her ligger en meget stor klimamæssig og erhvervs- og samfundsøkonomisk gevinst at hente herunder en markant negativ skyggepris på CO<sub>2</sub>.

### Klageadgang, delegation og tilsyn

Klager over afgørelser om ansættelse af afgift kan efter lovforslagets § 11, stk. 1. indbringes for transportministeren. I stk. 3, får transportministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler om adgangen til at klage. Og i § 13, stk. 1, får transportministeren mulighed for at delegere beføjelser til en myndighed under ministeriets resort, og i stk. 2, mulighed for at afskære klageadgangen.

Efter DTLs opfattelse så er bemyndigelsen i § 11, stk. 2, alt for vidtgående. Kan transportministeren fx bestemme, at der ikke kan klages vedrørende bestemte køretøjstyper eller grupper?

DTL er indforstået med, at der er mulighed for at delegere beføjelserne efter loven til en underordnet myndighed under ministeriets resort, men det forudsætter at der er



klageadgang til transportministeren/ministeriet. Så efter DTLs opfattelse så bør muligheden for at afskære klageafgangen udgå af lovforslaget.

### **Kontrol og håndhævelse i forhold til udenlandske køretøjer**

Som tidligere nævnt så er det helt afgørende, at der også finder en effektiv kontrol og håndhævelse sted i forhold til udenlandske køretøjer.

DTL skal derfor gentage, at det er vigtigt, at udenlandske lastbiler, der gentagne gange unddrager sig betaling af vejafgiften registreres, og at politiet anvender ressourcer på at få disse standset og retsforfulgt. Ved gentagne overtrædelser og/eller manglende betaling af bøder bør politiet kunne standse og fx klampe med hjullås og tilbageholde eller evt. konfiskere et køretøj.

I forhold til opkrævning af bøder er det afgørende, at der findes et effektivt håndhævelses- og opkrævningssystem, så vi ikke ender i en situation som med p-afgifterne, hvor flertallet af afgifterne pålagt udenlandske køretøjer aldrig bliver betalt.

En helt afgørende forudsætning for en effektiv håndhævelse er således også, at de danske myndigheder, der står for udstedelse og opkrævning af bøder har adgang til retvisende motorregistre i de lande, hvis lastbiler befærder de afgiftsbelagte danske veje, hvilket ikke er tilfælde for nuværende.

Med venlig hilsen

Ove Holm

**Til:** Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
**Cc:** Melisa Øz (MOez@skm.dk), Charlotte Kindberg Hansen (CKH@skm.dk)  
**Fra:** Christian Brandt (chb@finansogleasing.dk)  
**Titel:** Udkast til vejafgiftslov lastbiler - Journalnummer: J.nr. 2021-119 - bemærkninger fra Finans og Leasing  
**Sendt:** 28-10-2022 11:52

Nogle personer, der har modtaget denne meddelelse, modtager sjældent mails fra chb@finansogleasing.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Til

Skatteministeriet

### Høring over forslag til lov om vejafgift

Finans og Leasing takker for muligheden for at afgive svar på ovenstående høring. Vi har følgende bemærkninger:

Finans og Leasing er ikke enige i forslaget om, at leasingselskabet som ejer af lastbilen skal hæfte solidarisk med brugeren af lastbilen for betaling af vejafgiften for lastbiler. Vejafgiften er en afgift som ikke læner sig op ad selve ejerskabet men netop brugen af lastbilen, når den kører på vejene. Derfor bør afgiften også betales af brugeren og uden solidarisk hæftelse fra ejeren (leasinggiver).

Ved leasing er brugeren registreret i DMR og derfor er det lige så let at sende regningen til brugeren som til ejeren (leasinggiver). Risikoen for manglende betaling fra brugeren må så håndteres på anden vis fx ved at Sund & Bælt Holding stiller krav om et passende depositum/garantistillelse hos brugeren.

Leasing er alene en finansieringsform, som indebærer en forme ejendomsret til et aktiv. Det er helt utilsigtet, at staten får en adgang til hæftelse fra tredjemand, blot fordi leasinggiver formelt har ejerskabet, mens det samme ikke vil være tilfældet, hvis lastbilen alternativt var finansieret ved lån mod pant i lastbilen eller andre finansieringsformer. Forslaget om ejerens solidariske hæftelse i disse situationer er derfor en skævvridning af leasing i forhold til andre finansieringsformer.

Hertil kommer at Finans og Leasings medlemmer har haft store udfordringer med den solidariske hæftelse for grøn ejeravgift. Det skyldes en række forhold fx langsommelighed fra SKAT's side med at gøre leasinggiver opmærksom på manglende betaling fra brugers side, således at leasinggiver risikerer tab ved meget sent at måtte rette krav mod bruger, som måske på det tidspunkt allerede har afsluttet leasingforholdet.

Som vi læser lovforslaget, er der tale om månedlig betaling, hvor vi i dag har halvårsopkrævning på andre afgifter. Alene det forhold må medføre flere rykkere og mere administration for vores medlemmer. Hvis det fastholdes, at leasinggiver skal hæftesolidarisk, ser vi gerne, at opkrævningsperioden i det mindste forlænges til et halvt år. Selvom det måske er underforstået, så vil vi gerne have specificeret i lovbemærkningerne, at såfremt der er en registreret bruger, så er det til denne bruger, der som udgangspunkt sendes opkrævninger til og ikke ejeren (leasinggiver).

Med venlig hilsen  
Christian Brandt  
Direktør, cand. jur.  
Finans og Leasing  
Høffdingsvej 34  
2500 Valby  
Mobil 40382987  
chb@finansogleasing.dk  
[www.finansogleasing.dk](http://www.finansogleasing.dk)



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att. Melisa Øz og Charlotte Kindberg Hansen

Høringssvaret er sendt digitalt til: [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk), [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk), [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk)

12. oktober 2022

## Høringssvar til udkast til forslag til lov om vejafgift, jf. Skatteministeriets j. nr. 2021-119

FSR – danske revisorer takker for modtagelse af nærværende udkast til forslag til lov om vejafgift, som Skatteministeriet har sendt i høring den 14. september med høringsfrist den 12. oktober 2022.

FSR – danske revisorer har gennemgået forslaget og har følgende overordnede bemærkninger.

FSR – danske revisorer kan være bekymrede over, at der indføres en CO<sub>2</sub>-differentieret og kilometerbaseret vejafgift, inden den af regeringen nedsatte ekspertgruppe er kommet med anbefalingerne til en ny CO<sub>2</sub>-afgift på bl.a. transportområdet.

Den nye vejafgift vil blive indfaset fra 1. januar 2025. Det er endnu usikkert, hvornår en mulig ny CO<sub>2</sub>-afgift forventes indført, og hvordan den vil påvirke erhvervslivet, men begge ordninger må forventes at medføre væsentlige konsekvenser for vejtransporterhvervet.

FSR – danske revisorer vil derfor understrege vigtigheden af, at den videre implementering af vejafgiften, herunder krav til erhvervets implementering og køretøjsudstyr, udarbejdes, så der er tilstrækkelig tid til, at erhvervslivet kan foretage den nødvendig tilpasning. Det er ligeledes væsentligt, at der også tages højde herfor i forbindelse med eventuelt yderligere regulering af transportområdet på baggrund af kommende anbefalinger fra regeringens ekspertgruppe.

### Specifikke bemærkninger til lovforslagets § 3 og § 16

Efter lovforslagets § 3 hæfter ejer og bruger af køretøjet solidarisk for betaling af afgiften. Efter lovforslagets § 16 hæfter ejeren som udgangspunkt for betaling af bøder, men hvis der er en registreret bruger, hæfter denne dog.

FSR – danske revisorer mener, at det er væsentligt at gøre opmærksom på, at en stor del af de omfattede afgiftspligtige køretøjer vil være leaset. Det kan ligeledes forekomme, at et vogntog har to forskellige ejere, hvor det fremførende køretøj kan være ejet af ét leasingselskab, og anhængerens kan være ejet af et andet. Der kan

FSR – danske revisorer  
Kronprinsessegade 8  
DK - 1306 København K

Telefon +45 3393 9191  
fsr@fsr.dk  
www.fsr.dk

CVR. 55 09 72 16  
Danske Bank  
Reg. 9541  
Konto nr. 2500102295



derfor opstå tvivl om, hvorvidt det er ejeren af det fremførende køretøj eller ejeren af anhængeren, der hæfter for bøden.

FSR – danske revisorer bemærker yderligere, at fordi transport som bekendt er internationalt, kan der være tilfælde, hvor ”ejeren” af køretøjet fx er et amerikansk leasingselskab. Det kan medføre udfordringer med at få inddrevet afgifter og bøder fra et internationalt leasingselskab, som ikke nødvendigvis er etableret i Danmark. Uanset leasingselskabets nationalitet forekommer det endvidere ikke proportionalt, at leasingselskabet kan hæfte for uretmæssig vejbenyttelse i Danmark.

Efter FSR – danske revisorers opfattelse bør lovforslagets § 3 og § 16 ændres, så det i stedet for at være ”den registrerede ejer af køretøjet” er ”den person, der står for driften af køretøjet”, der hæfter for betaling af afgift og bøder.

FSR – danske revisorer står gerne til rådighed for en nærmere drøftelse af høringsvaret.

Med venlig hilsen

Klaus Okholm  
Formand for skatteudvalget

Matilde Fischer  
Chefkonsulent

## Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

Bemærkningerne er sendt til [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk), [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) og [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk)

Dato: 11-10-2022

### J.nr. 2021 – 119 - Høring over udkast til forslag til lov om vejafgift

ITD kvitterer for den fremsendte høring, som vi har nedenstående bemærkninger til.

ITD er overordnet imod, at der indføres en kilometerbaseret vejafgift som den foreslåede.

Da indtægterne fra afgiften ikke føres tilbage til erhvervet i form af støtte til nulemissionskøretøjer, kan man kun se vejafgiften som en ny skat der pålægges transporterhvervet. Derudover, er administrationsomkostningerne uacceptabelt høje ligesom det er et problem, at køretøjer i vægtklassen fra og med 3.500 til 12.000 kg ikke er omfattet fra 2025.

Som forslaget er udformet, vil vejafgiften - modsat den politiske hensigt - ikke vil føre til flere nulemissionslastbiler eller fremme CO2-reduktion som forventet af forligspartierne bag aftalen.

Vejafgiften vil ikke føre til indkøb af flere grønne lastbiler men vil tværtimod forsinke vognmænds investeringer i nulemissionslastbiler, da disse er over tre gange så dyre som diesel-lastbiler. I dag kører tæt på 100 pct. af den danske vejgodstransportbranche på diesel, og vil derfor skulle betale den højest muligt afgiftssats. Det betyder, at de vil få væsentligt ringere mulighed for at afsætte midler til at investere i en nulemissionslastbil.

Branchens økonomiske byrder er allerede i dag høje pga. de høje brændstofpriser forårsaget af krigen i Ukraine og vil i de kommende år yderligere øges som følge af nye EU-krav i Fit-for-55 pakken, hvor erhvervet pålægges en ekstra afgift på brændstoffer gennem nye CO2-krav ved EU's nye kvotehandelsystem (ETS2) og energibeskatningsdirektivet, for ikke at nævne generelt højere priser på lastbiler, som følge af nye EU-krav til producenternes produktion af lastbiler.

Derfor foreslår ITD, at vejafgiften ikke gennemføres, da de EU-tiltag, der allerede er på tegnebrættet, vil være tilstrækkeligt.

Beslutter en kommende regering at opretholde forslaget mener ITD, at alle erhvervskøretøjer bør inkluderes i forslaget, således at også varebiler og mindre lastbiler omfattes. Dette for at undgå en omladning af varer til mindre køretøjer, der blot vil skabe mere trængsel og unfair konkurrence i forhold til lastbilerne.

Nedenfor vil vi uddybe bemærkninger til forslagets tekniske og kontrolmæssige elementer.

### **Afgiftssatser ud fra CO<sub>2</sub>-emmissionsklasser og vægt**

Først og fremmest er selve beregningen af CO<sub>2</sub>-emmissionsklasse kompliceret og ikke gennemskuelig. Der er behov for vejledning i forhold til lastbilens indplacering i én af de fem CO<sub>2</sub>-emmissionsklasser. Vi opfordrer til, at der kommer en udførlig og let forståelig vejledning til loven, der beskriver, hvordan man finder sin CO<sub>2</sub>-klasse og hvordan man finder de veje, som er afgiftspligtige.

Derudover mener ITD, at det er kritisabelt, at vejafgiften straffer effektive tunge lastbiler, der udleder mindst CO<sub>2</sub> pr. km i forhold til godsmængde. En lastbil, der kan køre med mere gods (kg) udleder mindre CO<sub>2</sub> pr. kg. og km end en lettere lastbil, der kører samme distance. Vejafgiften skaber dermed ikke et incitament for at optimere forholdet mellem godsmængde og CO<sub>2</sub>-udledning på hverken statsveje, kommunale veje eller i miljøzoner. Særligt i miljøzoner bør mere vægt tælle positivt, da man også her kan reducere trængsel og antallet af lastbiler ved at skabe positive incitamenter for at reducere antallet af lastbiler (og udledning af NOX-partikler). Det er ærgerligt, da denne klimalogik netop ligger bag den politiske aftales fokus på at tillade tungere og længere modulvogntogte.

Derudover bør afgiftssatserne også indeholde en kategori, hvor anvendelsen af biobrændstoffer tilgodeses. Lastbilernes euronormklasser burde også medføre en lavere afgiftssats for at tilgodese de vognmænd, som har investeret i lastbiler, der udleder færre skadelige stoffer som partikler og NOx'er.

### **Kontrol af danske og udenlandske køretøjer**

Det er i forbindelse med implementeringen af vejafgiften vigtigt, at danske og udenlandske lastbiler kontrolleres på lige fod. Da det foreslåede kontrolsystem er koblet op til EETS-udbydere og EETS-registre med registreringsnumre på alle EU-lastbiler forudsætter systemet, at alle EU-lande lever op til EETS-forpligtelsen om at dele de rette data. ITD opfordrer til, at de danske myndigheder arbejder for at sikre, at alle lande deler de rette data, og at der bliver fulgt op på bøder til udenlandske chauffører.

Derudover opfordrer ITD til, at EETS-baserede vejafgiftssystemer bliver standarden på tværs af EU, og at nationale vejafgiftssystemer, der ikke kan kobles til andre lande mindskes så vidt muligt. På

den måde fremmes muligheden for at anvende samme units, på tværs af EU-lande og dermed minimeres de administrative omkostninger så meget som muligt.

### **Datadeling mellem myndigheder**

Digitalisering og datadeling forudsætter at man kan stole på, at ens data anvendes til det aftalte formål eller som specifikt fremgår i loven.

I lovforslaget fremgår uspecifikke åbninger, som ikke understøtter transportvirksomhedens retssikkerhed. Det fremgår, at Skatteministeren kan anmode om nærmere regler om udveksling af oplysninger om afgiftspligtige personer og afgiftspligtige køretøjer mellem Færdselsstyrelsen og Sund og Bælt Holding A/S. ITD mener, at det er vigtigt, at brugeren giver samtykke til denne datadeling.

Det fremgår yderligere, at Skatteministeren fastsætter nærmere regler for Sund og Bælt A/S om opgavevaretagelsen, herunder om regnskabsaflæggelse, godkendelse af kontrolstrategi og udveksling af behandling af data. Her mener ITD ligeledes, at brugeren skal give samtykke til datadeling.

### **Geografisk dækning af vejafgiften**

Det afgiftsbelagte vejnet består af statsvejnettet fra den 1. januar 2025 til 1. januar 2028 (ca. 4.500 km herunder ca. 1.300 km motorveje) og dele af det kommunale vejnet (ca. 3.300 km, herunder ca. 1000 km i miljøzoner). Centrale sive-veje er inkluderet. Hvis vejnettet skal udvides, ser ITD gerne, at man venter med at udvide dækningen til de veje, som staten har opsat ladeinfrastruktur ved.

### **Klimamæssige konsekvenser**

Lovforslaget vurderer, at den kilometerbaserede vejafgift i alt vil medføre en CO<sub>2</sub>- reduktion på ca. 0,2 mio. ton i 2025 og ca. 0,3 mio. ton i 2030. Det fremgår, at størstedelen af de forventede CO<sub>2</sub>-reduktioner kommer fra en reduktion i det samlede trafikarbejde og i mindre grad fra udbredelsen af energieffektive og grønne lastbiler. Således vurderes det, at 2/3 af de forventede CO<sub>2</sub>- reduktioner i 2030 følger af en nedgang i trafikarbejdet, mens 1/3 følger af en større udbredelse af energieffektive og grønne lastbiler. Hermed erkender Skatteministeriet og partierne bag aftalen, at det er begrænset, hvad afgiften har af effekt på den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport, når man blot forventer, at der køres mindre. ITD ønsker i den forbindelse at se de beregninger samt overvejelser, der ligger til grund for denne antagelse, da vi stiller spørgsmålstejn ved hvordan gods og dagligvarer vil nå ud til industri og forbrugere, hvis CO<sub>2</sub> reduktionen hovedsageligt skal nedbringes ved mindre kørsel.



### **Administration af ordningen**

Der er i forbindelse med aftalen om den kilometerbaserede vejafgift afsat op til 275 mio. kr. årligt fra 2025 og frem til administration af ordningen. Det er et uacceptabelt højt beløb og man kan have mistanke om, at den tunge vejgodstransport kommer til at betale for både Skatteministeriets og Sund & Bælts udvikling af IT-systemer, generelle administration m.v. ITD ønsker derfor fuldstændig gennemsigtighed i forhold til brugen og fordelingen af de afsatte midler og foreslår således, at der hvert år fremlægges et særskilt regnskab med udførlige poster for de enkelte udgifter. I øvrigt bør det tilstræbes at nedbringe det afsatte beløb betydeligt, hvilket der bør udarbejdes en klar plan for, da man må gå ud fra at udgifter til administration er højere i en indkøringsperiode end når vejafgiften er fast implementeret.

### **Administrative omkostninger for erhvervet**

Udover vejafgiften vil lovforslaget medføre betydelige ekstra administrative omkostninger for vognmandsvirksomheder, da der forventes at være større administrative byrder forbundet med at betale den kilometerbaserede vejafgift fremfor den gældende vejbenyttelsesafgift, da de med dette lovforslag blive pålagt at erhverve sig såkaldt køretøjsudstyr fx onboard-units.

ITD mener i den forbindelse, at vejafgiftssystemer i alle EU-lande skal kunne betjenes fra den samme onboard-unit. Vi mener hertil, at danske myndigheder skal arbejde for, at lastbilen generelt udstyres med så få kontrol- og onboard-units i bilen, som muligt. Offentlige krav til bokse og digitale løsninger skal kobles og tænkes sammen på tværs af EU for at minimere erhvervets administrative omkostninger. Vi ønsker derfor også et større politisk fokus på digitale løsninger, hvor brugen af app's, digitale platforme og units, der samler funktioner skal være reglen frem for undtagelsen – fx bør tachografen kunne kombineres med andre funktioner.

### **Rimelige frister for rutebilletter – indberetningsfrist for faktiske rute skal øges til 7 dage**

ITD mener ikke det er rimeligt, at den nøjagtige og faktiske gennemførte rute ved køb af rutebilletter skal indberettes inden 24 timer efter udløbet af rutebillettens gyldighedsperiode. En planlagt rute kan nemt ændre sig pga. vejarbejde, nye ordrer eller andre pludseligt opståede personlige forhold. En forglemmelse eller manglende ændring af den faktiske rute grundet travlhed, inden for de fastsatte 24 timer, har karakter af en dummebøde. ITD mener, at fristen skal sættes op til 7 dage, for at give erhvervet en rimelig chance for at følge op på administration af ordningen.

### **Udfasning af afgiften – det skal ikke være en permanent skatteskrue**

Derudover må man antage, at afgiftssatserne vil justeres i takt med at antallet af nulemissionslastbiler indføres. ITD foreslår, at afgiften udfases, når over 50 procent af bestanden består af nulemissionslastbiler – tilsvarende som man nu gør med de lempelige afgifterne for el-personbiler. Der skal ikke være tale om en permanent skatteskrue.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog om ovenstående.

\*\*\*

Med venlig hilsen

ITD

Caroline Brüel  
Politisk chefkonsulent

## KL's hørings svar til forslag til lov om vejafgift

KL takker for muligheden for at afgive hørings svar og fremsender hermed hørings svar til høring af forslag til lov om vejafgift.

Det har ikke været muligt for KL at foretage en politisk behandling af hørings svaret inden for hørings fristen. Der tages derfor forbehold for den efterfølgende politiske behandling af hørings svaret.

### Om lovforslaget

Forslag til lov om vejafgift udmønter *Aftale om indførelse af en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler* af 24. juni 2022, der er en opfølging på aftale om *Grøn omstilling af vejtransporten* af 4. december 2020, der er indgået mellem regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten.

Lovforslaget vedrører indførelse af en ny vejafgift, der fastsættes efter, hvor meget CO<sub>2</sub> en lastbil udleder, og hvor langt den kører. Den kilometerbaserede vejafgift, som foreslås indført, vil gælde for lastbiler over 12 tons for kørsel på statsvejnettet og øvrige veje, der er oplagte i forhold til sivetrafik, samt offentlige veje i miljøzoner (ca. 7.300 km). Det foreslås desuden, at vejafgiften forhøjes ved kørsel i miljøzoner. Lastbiler med en tilladt totalvægt mellem 3,5 og 12 ton til godstransport skal ifølge aftalen først omfattes af vejafgiftsordningen fra 1. januar 2027, og fra 1. januar 2028 skal hele vejnettet være omfattet.

### Generelle bemærkninger

CO<sub>2</sub>-udledninger fra transportsektoren er vanskelige at reducere, og KL hilser det derfor velkomment, at der indføres en vejafgift for lastbiler over 12 tons. Der er i første omgang lagt op til, at afgiften indføres på statsvejnettet. Hertil bemærker KL, at en afgift på statsvejnettet kan medføre en negativ påvirkning af trafikken på kommunevejene. En afgift på statsvejnettet kan få vognmænd til at vælge en rute uden afgift, hvilket vil medføre, at de kommunale veje bliver belastet af mere tung trafik. Dette kan få store konsekvenser for vedligeholdelse og trafiksikkerhed.

### Specifikke bemærkninger

Det fremgår af lovforslagets § 1, at: *"der svares afgift til statskassen efter bestemmelserne i denne lov for lastbiler og køretøjskombinationer, som benyttes til godstransport, og som har en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover."* I forlængelse af de generelle bemærkninger foreslår KL, at kommunerne får del i den indtægt, der forventes i årligt provenu, idet loven kan medføre konsekvenser for de kommunale veje ved øget tung trafik.

Dato: 10. oktober 2022

Sags ID: SAG-2022-04337  
Dok. ID: 3261687

E-mail: JLET@kl.dk  
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 2



I § 1, stk. 2 angives hvilke køretøjer, der fritages for afgift. Her anføres køretøjer, der tilhører vejvæsnerne. KL bemærker, at mange kommuner har udliciteret dele eller hele deres vejdrift, hvorfor disse vejvæsner ikke selv ejer køretøjer. Til gengæld vil disse kommuner komme til at betale for vejafgiften for at dække entreprenørens omkostninger. Dette vil især være tilfældet, når afgiften på sigt indføres på hele vejnettet. KL opfordrer til, at der findes en løsning på ovenstående.

KL noterer afslutningsvis, at det ikke umiddelbart ser ud til, at der vil være direkte omkostninger forbundet til skiltning eller lignende ved indførelse af en vejafgift.

Venlig hilsen

Julie Leth  
Chefkonsulent i KL's Center for Klima og Erhverv

Dato: 10. oktober 2022

Sags ID: SAG-2022-04337  
Dok. ID: 3261687

E-mail: JLET@kl.dk  
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 2 af 2

**Til:** Lovgivning og økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk), Melisa Øz (MOez@skm.dk), Charlotte Kindberg Hansen (CKH@skm.dk)  
**Fra:** Per Dyrholm (ped@krifa.dk)  
**Titel:** SV: Høring af forslag til lov om vejafgift , Deres J.nr. 2021 - 119  
**Sendt:** 27-09-2022 10:18

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Forslaget giver ikke anledning til bemærkninger fra Kristelig Fagbevægelse.

Venlig hilsen  
**Per Dyrholm**  
politisk konsulent

Tlf: 72277227

**krifa**

Kommunikation - Samfund  
Klokhøjen 4 - 8200 Aarhus N  
[krifa.dk](http://krifa.dk) - [facebook](#) - [persondatapolitik](#)

Mål din eller dit teams arbejdslyst og sammenlign med landsresultater [her](#) .

**Fra:** Melisa Øz <[MOez@skm.dk](mailto:MOez@skm.dk)>  
**Sendt:** 14. september 2022 16:03  
**Til:** Melisa Øz <[MOez@skm.dk](mailto:MOez@skm.dk)>  
**Cc:** Charlotte Kindberg Hansen <[CKH@skm.dk](mailto:CKH@skm.dk)>  
**Emne:** Høring af forslag til lov om vejafgift (SKM: 856653)

You don't often get email from [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk). [Learn why this is important](#)

Hermed sendes udkast til forslag til lov om vejafgift i høring.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **onsdag den 12. oktober 2022**.

Høringssvar bedes sendt til [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2021-119 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) og [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk) på i kopi.

De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen

**Melisa Øz**  
Miljø, energi og motor [MEM]

Mobil72377984  
Mail[MOez@skm.dk](mailto:MOez@skm.dk)

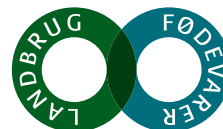


**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 - København K

Mailskm@skm.dk

Web[www.skm.dk](http://www.skm.dk)



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtsveds Gade 28  
1402 København K  
Att.: Melisa Øz

**Landbrug & Fødevarer FmbA**

Axelborg, Axeltorv 3  
DK 1609 København V

T +45 3339 4000  
F +45 3339 4141  
E info@lf.dk  
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Høringssvaret er sendt til [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk) med kopi til [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) og [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk)

## Høring af udkast til forslag til lov om vejafgift, j.nr. 2021-119

Landbrug & Fødevarer takker for muligheden for at afgive bemærkninger til udkast til forslag til lov om vejafgift, som er sendt i høring den 14. september 2022.

Vores bemærkninger fremgår nedenfor.

### Generelle bemærkninger

L&F er overordnet imod indførelsen af vejafgiften, når merprovenuet anvendes til omstilling af personbiltransporten. Der er brug for tiltag og finansiering, som kan hjælpe med omstillingen af den tunge transport. Det kunne fx være tilskud til omstilling af dieseldrevne lastbiler til el- eller brintlastbiler. Der er i dag heller ikke en tilstrækkelig infrastruktur til eldrevne lastbiler, ligesom det ikke er muligt for de tungeste lastbiler at anvende el.

For fødevarerhvervet vil afgiften overordnet være en fiskal afgift, som ikke medfører væsentlige adfærdsændringer, da det blandt andet ikke er muligt at ændre kørselsmønstret, da kørslen fx sker mellem landbrugsbedrift og forarbejdningsvirksomhed.

### Specifikke bemærkninger

#### *Emissionsklasser*

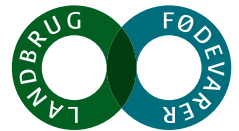
Det fremgår af lovforslagets § 5, at afgiften varierer efter lastbilens emissionsklasse. Der er betydelig forskel i afgiften alt efter, om lastbilen er en emissionsklasse 1 eller 5.

På nuværende tidspunkt kender vognmandsselskaberne mv. ikke emissionsklasserne på de enkelte biler. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger til § 5 på side 65, at oplysningerne vedrørende CO<sub>2</sub>-emission forventes at blive lagt ind i Motorregistret.

Landbrug & Fødevarer skal opfordre til, at oplysningerne kommer ind i Motorregistret hurtigst muligt, så virksomhederne har mulighed for at vide, hvor stor meromkostningen, som følge af vejafgiften, er.

Landbrug & Fødevarer skal endvidere bede Skatteministeriet svare på, hvorfor der tages udgangspunkt i en ikke-gennemsigtig definition som de foreslåede CO<sub>2</sub>-emissionsklasser fremfor eksisterende normer fx Euro-normer? Anvendelse af Euro-normer vil have givet virksomhederne større kendskab til de forventede meromkostninger, da Euro-normerne er kendt. Kan det oplyses på baggrund af lastbilens Euro-norm, hvilken CO<sub>2</sub>-emissionsklasse lastbilen hører til?

Det fremgår af bemærkninger til lovforslagets § 5, at CO<sub>2</sub>-emissionsklasse 5 omfatter nulemissionskøretøjer. Efter Landbrug & Fødevarers kendskab er der i dag ikke nulemissionslastbiler, som i tilstrækkelig grad kan erstatte de tungeste lastbiler, der er drevet af



fossile brændsler. Der er udfordringen med både vægt og rækkevidde for lastbiler, der kører på el. Efter Landbrug & Fødevarers opfattelse bør det fremgå af lovforslaget, at det på nuværende tidspunkt er særdeles vanskeligt for de tungeste lastbiler at være omfattet af emissionsklasse 5.

#### *Afgiftssatser*

Med forslaget til vejafgift indføres der ikke incitament til at anvende biobrændstoffer, da lastbilens emissionsklasse ikke afhænger af, om der anvendes fossil diesel eller biodiesel. Anvendelse af biodiesel vil mindske CO<sub>2</sub>-udledningen, og efter Landbrug & Fødevarers opfattelse bør der være incitament til at anvende biobrændstof.

Afgiftsforskellen mellem de forskellige emissionsklasser er mindre mellem CO<sub>2</sub>-emissionsklasse 1, 2 og 3, men betydeligt større fra emissionsklasse 3 til 4 og 5. For en lastbil med en tilladt totalvægt over 32 ton er der en forskel på 14 øre mellem emissionsklasse 1 og 2 samt 2 og 3. Forskellen fra emissionsklasse 3 til 4 er 38 øre, mens forskellen fra emissionsklasse 4 til 5 er 51 øre.

Landbrug & Fødevarer havde gerne set, at afgiftsforskellene var mere lige. Skatteministeriet bedes derfor uddybe, hvorfor der er så stor forskel mellem de højere emissionsklasser.

#### *Udenlandske køretøjer*

Landbrug & Fødevarer er positiv over for, at udenlandske lastbiler også omfattes af afgiften, da det vil mindske de konkurrencemæssige konsekvenser af afgiften. For at sikre en effektiv digital kontrol kræver det dog, at også udenlandske nummerplader kan genkendes, og der kan følges op på eventuel manglende afgiftsbetaling. Landbrug & Fødevarer skal derfor opfordre til en effektiv kontrol.

#### *Køretøjsudstyr*

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 7 på side 76, at køretøjets gnss-positioner logges under kørsel og sendes til vejafgiftstjenesten og videre til Sund og Bælt Holding A/S.

Skatteministeriets bedes bekræfte, at det ikke er den enkelte vognmand eller vognmandselskab, der skal indrapportere til vejafgiftstjenesten, men at dataoverførslen sker automatisk, når der er aktiveret et køretøjsudstyr i lastbilen.

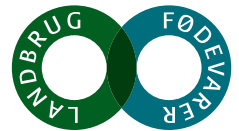
Skatteministeriet bedes ligeledes oplyse, hvorvidt det er muligt at anvende den teknologi (takograf), der allerede er i køretøjet i stedet for at installere ny teknologi. Skatteministeriet bedes ligeledes oplyse, hvorvidt køretøjsudstyr, der er købt til anvendelse i fx Tyskland, kan anvendes ved kørsel i Danmark. Der er ikke hensigtsmæssigt med flere køretøjsudstyr, fordi der køres i flere lande.

#### *Kørsel på samme vejsegment flere gange*

Det fremgår af lovforslagets § 4, stk. 5, at hvis der er indkørt på samme vejsegment to eller flere gange inden for 24 timer, uden at der er indkørt på andre afgiftspligtige vejsegmenter i den mellemliggende periode, så medtages segmentet kun én i optællingen af den afgiftspligtige kørsel og efterfølgende afgift. Dog er vejsegmenterne relativt korte, jf. lovforslagets bilag 1, hvilket betyder at bestemmelsen ikke medfører store provenumæssige konsekvenser.

Skatteministeriet bedes svare på, om det i lovforslagets eksempel på side 62 vil betyde, at lastbilen kan køre tilbage af segment 6 og ind på segment 5 efterfølgende og kun betale afgift én gang af kørslen på segment 6?





#### *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Det fremgår af lovforslagets afsnit 6 om økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet øverst side 49, at forslaget skønnes at medføre løbende administrative konsekvenser på ca. 50 mio. kr. og omstillingsomkostningerne på ca. 21 mio. kr.

Skatteministeriet bedes oplyse om de løbende administrative omkostninger skal forstås som 50 mio. kr. årligt og uddybe, hvor stor en del af de administrative omkostninger der forventes at ramme vognmandsvirksomhederne og hvor stor en del, der rammer EETS-udbydere.

Udover de direkte administrative konsekvenser for virksomhederne ved selve afgiften vil der for mange vognmandsselskaber være øget administration med fordeling af afgiften, da en vognmand i mange tilfælde vil køre med varer fra forskellige kunder.

#### *Datadeling mellem myndigheder*

Det fremgår af lovforslagets § 6, stk. 8 og 9, at skatteministeren efter forhandling med transporteren kan fastlægges regler om blandt andet udveksling af oplysninger om afgiftspligtige personer samt udveksling og behandling af data.

Landbrug & Fødevarer er generelt bekymret for ubegrænset datadeling mellem myndigheder og borgeres og virksomheders retssikkerhed i den forbindelse. Landbrug & Fødevarer skal derfor opfordre til, at det i lovforslaget præciseres nærmere, hvilken data og hvilke sammenhæng der kan være behov for at udveksle data.

#### *Brugervenlig oversigt over afgiftspligtige veje*

De afgiftspligtige veje fremgår af lovforslagets bilag 1. Landbrug & Fødevarer skal opfordre til, at der ligeledes udarbejdes et brugervenligt kort eller lignende, der på en overskuelig måde viser, hvilke veje der er omfattet af afgiften.

Ønskes ovenstående uddybet, er I velkomne til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

#### **Trine Rex Christensen**

Chefkonsulent  
Erhverv

M +45 4024 9064  
E trch@if.dk

**Til:** Melisa Øz (MOez@skm.dk)  
**Cc:** Charlotte Kindberg Hansen (CKH@skm.dk), Lovgivning og økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)  
**Fra:** kontor@mff-dk.dk (kontor@mff-dk.dk)  
**Titel:** j.nr. 2021-119  
**Sendt:** 16-09-2022 03:05

Nogle personer, der har modtaget denne meddelelse, modtager sjældent mails fra kontor@mff-dk.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Motorcykel Forhandler Foreningen har ingen kommentar til det fremsendte.

Med venlig hilsen  
Hugo Rasmussen  
**Projektkoordinator MFF**  
CVR: 15160470 Bank:Nordea 2340 3496747002  
[www.mff-dk.dk](http://www.mff-dk.dk) [www.wroom.dk](http://www.wroom.dk) [www.sikkerpå2hjul.dk](http://www.sikkerpå2hjul.dk)  
**Tlf. +45-36 16 08 66**  
**Mobil +45-31 15 06 57**



Motorcykel Forhandler Foreningen er en forening af aktive motorcykelforhandlere, som i fællesskab arbejder for bedre forhold for MC folket i Danmark. [Din garanti for en engageret forhandler.](#)

Denne e-post er privat og konfidentiel og indholdet er kun bestemt for modtageren nævnt. Hvis du ved en fejl skulle modtage denne e mail, må du ikke sende den videre eller kopiere den. Venligst informer afsender og slet mailen og eventuelle tilknyttede filer fra din PC. Den konfidensialitet som mailen er omfattet af ophører ikke selv om mailen er sendt ved en fejl.

---

**Fra:** Melisa Øz [mailto:MOez@skm.dk]  
**Sendt:** 14. september 2022 16:03  
**Til:** Melisa Øz <MOez@skm.dk>  
**Cc:** Charlotte Kindberg Hansen <CKH@skm.dk>  
**Emne:** Høring af forslag til lov om vejafgift (SKM: 856653)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om vejafgift i høring.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **onsdag den 12. oktober 2022.**

Høringssvar bedes sendt til [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2021-119 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) og [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk) på i kopi.

De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen

**Melisa Øz**

Miljø, energi og motor [MEM]

Mobil72377984

MailMOez@skm.dk



**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mail[skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk)

Web[www.skm.dk](http://www.skm.dk)

**Til:** Lovgivning og økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
**Cc:** Melisa Øz (MOez@skm.dk), Charlotte Kindberg Hansen (CKH@skm.dk)  
**Fra:** Jan Hempel (Jan.Hempel@politiforbundet.dk)  
**Titel:** VS: Høring af forslag til lov om vejafgift - j.nr. 2021-119  
**E-maititel:** VS: Høring af forslag til lov om vejafgift (SKM: 856653) - j.nr. 2021-119  
**Sendt:** 21-09-2022 13:56  
**Bilag:** Udkast til lovforslag om vejafgift.pdf; Bilag 1 - Vejsegmenter af vejnettet og disses længde i meter.pdf; Resumé.pdf; Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf;

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

## Til Skatteministeriet.

Politiforbundet har ingen bemærkninger til høringen.

Politiforbundets jr.nr. 2022-00967.

På forbundets vegne - og med venlig hilsen

**Jan Hempel**  
Forbundssekretær



H.C. Andersens Boulevard 38  
DK-1553 København V

Tlf. +45 3345 5965

E-mail [mail@politiforbundet.dk](mailto:mail@politiforbundet.dk)

Politiforbundet passer på dine data, læs mere om vores behandling af dine oplysninger her <https://www.politiforbundet.dk/om-politiforbundet/politiforbundets-dataskyttelsespolitik>

Denne e-mail fra Politiforbundet kan indeholde fortroligt materiale. E-mailen er kun beregnet for ovennævnte modtager(e). Hvis du har modtaget e-mailen ved en fejl, beder vi dig venligst kontakte afsenderen og i øvrigt slette e-mailen, incl. eventuelle kopier og vedhæftede dokumenter. På forhånd tak

Henvendelser kan rettes skriftligt til Politiforbundet. Der kan sendes sikkert til [mail@politiforbundet.dk](mailto:mail@politiforbundet.dk). Det forudsætter dog, at du selv har adgang til at sende fra sikkermail.

**Fra:** Melisa Øz <MOez@skm.dk>  
**Sendt:** 14. september 2022 16:03  
**Til:** Melisa Øz <MOez@skm.dk>  
**Cc:** Charlotte Kindberg Hansen <CKH@skm.dk>  
**Emne:** Høring af forslag til lov om vejafgift (SKM: 856653)

## Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om vejafgift i høring.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **onsdag den 12. oktober 2022**.

Høringssvar bedes sendt til [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2021-119 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) og [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk) på i kopi.

De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen

**Melisa Øz**

Miljø, energi og motor [MEM]

Mobil72377984

MailMOez@skm.dk



**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mailskm@skm.dk

Web[www.skm.dk](http://www.skm.dk)

Skatteministeriet

Høringssvar – Forslag til lov vejafgift -J.nr. 2021 - 119.

Vi er en brancheorganisation/forening inden for transport, der varetager godt 100 vognmænds interesser, deriblandt også på det politiske plan.

Det undrende os hvordan man kan vedtage afgifter ud fra manglende forudsætninger for at kunne imødekomme kravene, om grøn omstilling, da der mangler udstyr, (læs lastbiler), samt drivmidler og infrastruktur. Disse ting bør være til stede før man kan imødekomme yderligere omkostninger. Udover at der mangler tilstrækkelige grønne køretøjer, samt drivmidler, gas, brint, el, og vedrørende el, så mangler der ladestationer i et enormt omfang, samt infrastruktur.

Ved godt at den ekstra indtægt kanaliseres tilbage til transportbranchen, men det kræver jo at ovennævnte forudsætninger om tilgængeligt materiel og infrastruktur, er til stede.

Man siger til Transportudvalget, at i Energistyrelsens seneste Klimastatus- og fremskrivning fra 2022 er der fx en øget forventning til elektrificering af vejtransporten, herunder lastbiler, i forhold til fremskrivningen fra 2021, hvilken fremskrivning?

Dette skal bl.a. ses i lyset af, at køretøjsproducenterne forventes at skærpe indsatsen hen mod flere elektriske køretøjer, som led i opfyldelsen af de europæiske CO2- forordninger, der stiller krav til reduktionen i udledningerne fra nye lastbiler, siger skatteministeren. Hvor kommer denne forventning fra, er det fra producenterne, eller?

Aftalen indebærer, at lastbiler fremover skal betale afgift efter, hvor langt de kører, og hvor meget CO2 de udleder. Derved vil grønne lastbiler, såsom fx el-lastbiler, skulle betale mindst i afgift. Aftalen skønnes ifølge regeringens beregninger at indebære en samlet CO2-reduktion på ca. 0,3 mio. ton i 2025 og 0,4 mio. ton i 2030.krav til reduktionen i udledningerne fra nye lastbiler, skatteministeren.

Det er således fortsat regeringens forventning, at vejafgiften vil medføre CO2-reduktioner i transportsektoren, nævner skatteministeren.

Vores forslag er, at man kan eventuelt forhøje, f.eks. fordoble nuværende vejafgift (vignetordningen), indtil den nye vejafgift, sammen med udstyr og infrastruktur også er på plads. Denne løsning mener vi at vognmændene til kunne håndtere.

Ved at bibeholde nuværende vignetordning, som fungerer, så sparer staten jo på nye investeringer i håndteringen af bl.a. inddrivelse og nye administrative systemer.

Desuden mener vi at det er et dårligt valgt tidspunkt, med denne nye ordning, set i lyset af et enormt pres i priserne både for kunderne og vognmændene. Konkursbølgen er i gang, hvilket ikke er befordrende branchen.

Frede Matzen

Formand

Justitsministeriet  
Politikontoret

Dato: 11-10-2022  
J. nr.: 2022-108138  
Dok.nr.: 2399517  
Sagsbehandler: mol034@politi.dk

RIGSPOLITIET

Koncernledelsessekretariatet  
Center for Ministerbetjening

—  
Rigspolitiet  
Polititorvet 14  
1780 København V

Telefon: 33 14 88 88  
Direkte: 45 15 20 01

Email: [politi@politi.dk](mailto:politi@politi.dk)

### Vedrørende høring over forslag til lov om vejafgift (kilometerbaseret vejafgift)

Skatteministeriet har ved e-mail af 14. september 2022 anmodet om Rigspolitiets bemærkninger i anledning af høring over forslag til lov om vejafgift (kilometerbaseret vejafgift).

Med lovforslaget foreslås at indføre en ny vejafgiftsordning for lastbiler til godstransport, som er kilometerbaseret og CO<sub>2</sub>-differentieret efter lastbilernes udledning. Det foreslås endvidere, at Sund & Bælt Holding A/S på vegne af staten skal opkræve vejafgiften, hvilket dels vil ske elektronisk, ved brug af elektronisk køretøjsudstyr, dels ved salg af rutebilletter.

Rigspolitiet har til brug for besvarelsen indhentet bidrag fra Den Landsdækkende Enhed for Dyrevelfærd og Tungvogn og har på den baggrund følgende bemærkninger:

#### Generelle bemærkninger

Lovforslaget lægger op til, at den primære håndhævelse af vejafgift fremover varetages af Sund & Bælt og Transportministeriet, som udsteder administrative bødeforelæg på baggrund af oplysninger fra Sund & Bælt, jf. lovforslagets §§ 7, 8 og 17.

Det fremgår således af lovforslaget, at der i overvejende grad vil være tale om en vejafgiftsordning, der baserer sig på digital kontrol frem for fysisk kontrol, og at den automatiske kontrol hovedsageligt vil bestå af nummerpladegenkendelse med kamerakontrol. Det fremgår dog samtidig af lovforslagets § 16, at overtrædelser af §§ 7, stk. 1, 8, stk.1 og stk. 5, straffes med bøde.

Rigspolitiet har derfor ved gennemgangen af lovforslaget forudsat, at politiet som hidtil kan udstede bødeforelæg eller bøder i forbindelse med overtrædelse af reglerne om vejafgift under politiets almindelige vejsidekontroller, og at politiet fortsat har en opgave med kontrol af vejafgiftsreglerne. Såfremt dette ikke er hensigten, bør dette fremgå af lovforslagets bemærkninger.

#### Kontrol af udenlandske køretøjer

Det følger lovforslagets bemærkninger til § 6, at Told- og Skatteforvaltningen, i praksis Motorstyrelsen, skal videregive oplysninger på den registrerede ejer (bruger) af et afgifts-

pligtigt køretøj samt de nødvendige oplysninger på køretøjet, som disse fremgår af køretøjsregisteret, med henblik på, at Sund & Bælt kan opgøre afgiftssatserne i overensstemmelse med lovforslagets § 5.

Endvidere fremgår, at Told- og Skatteforvaltningen, i praksis Motorstyrelsen, ligeledes skal bidrage til identificering af ejeren eller brugeren af et udenlandsk afgiftspligtigt køretøj. Told- og Skatteforvaltningen kan imidlertid alene videregive oplysninger til identifikation af ejere og brugere i det omfang, disse oplysninger er korrekte og tilgængelige i køretøjsregisteret eller via Eucaris.

Det bemærkes i den forbindelse, at der forventeligt vil være udfordringer med oplysningen af ejer- og brugerforhold på udenlandske køretøjer, hvis oplysninger ikke er tilgængelige i køretøjsregisteret eller via Eucaris.

Det følger videre af bemærkningerne til lovforslagets § 6, at Eucaris kun kan benyttes til at indhente tekniske og ejer- brugeroplysninger, hvor der er konstateret manglende betaling.

Det følger endelig af lovforslagets § 17, stk. 1, at manglende betaling vil medføre, at sagen oversendes til politiet med henblik på videre retslig forfølgning.

Rigspolitiet skal i den forbindelse bemærke, at politiet ikke har mulighed for at indhente yderligere oplysninger om ejer- og brugerforhold vedrørende udenlandske køretøjer. De oversendte sager vedrørende udenlandske køretøjer forudsættes således at være fuldt oplyste ved oversendelsen til politiet, herunder med oplysning om tilgængelige ejer-brugerforhold således at sager, hvori det ikke er muligt at indhente oplysninger om ejer-brugerforhold, sorteres fra under Transportministeriets behandling af sagen.

#### **Oversendelse af sager til politiet og politiets efterforskning**

Det er med den foreslåede ordning forudsat, at Sund & Bælt indsamler dokumentation og fremsender sager til Færdselsstyrelsen, som udsender et administrativt bødeforelæg til ejeren eller brugeren af køretøjet.

Det følger af lovforslaget, at sagen i tilfælde af manglende tilkendegivelse af bødeforelæg eller manglende betaling, vil blive overdraget til politiet til videre retslig forfølgning, jf. § 17, stk. 1.

Hvis bødeforelægget ikke vedtages af ejeren (brugeren), eller der ikke sker betaling af bødeforelægget, sendes sagen til politiet med henblik på videre retslig forfølgning.





Der ses således som udgangspunkt ikke ved denne nye ordning, at skulle ske oversendelse af sager til politiet med henblik på efterforskning af overtrædelse af reglerne om vejafgift.

Det ses dog umiddelbart at være hensigten, at det er politiet, der skal foretage efterforskning i sager, hvor overtrædelsen ikke er begået af den registrerede ejer eller bruger, men af en anden, der ved brugstyveri, berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet. Sager vedrørende ejerskifte, ukorrekt registrering og lignende må ligeledes kunne forventes at forudsætte efterforskning.

Rigspolitiet formoder i den forbindelse, at bevismaterialet i sagerne udelukkende vil bestå af et billede af køretøjets nummerplade og en kopi af det pågældende køretøjs registreringsattest eller indhentede oplysninger fra digitale databaser. Politiets efterforskning vil således i langt de fleste tilfælde udelukkende kunne bestå af afhøringer, hvorfor det bemærkes, at politiet umiddelbart har begrænsede efterforskningsmuligheder i disse sager, hvor bevismaterialet udelukkende er indsamlet i Sund & Bælts automatiske kontrol.

Det følger endvidere af lovforslagets pkt. 3.1.3.6.2 at hvis sagen ikke har den fornødne ukomplicerede karakter til at blive afgjort med et administrativt bødeforelæg, foretages i stedet en politianmeldelse. Hvis sagen har en kompliceret karakter, må den således forventes at blive oversendt til politiet.

Henset til politiets begrænsede efterforskningsmuligheder må det forudsættes, at de til politiet oversendte sager i alle tilfælde er fuldt oplyst. Politiets videre behandling af sagerne vil således forudsætte, at der ved oversendelsen foreligger følgende oplysninger:

- Gerningsstedet skal være utvetydigt og klart beskrevet
- Gerningstidspunktet skal være fastslået
- Køretøjets ejerforhold skal være fastslået med angivelse af ejer/bruger
- Oplysninger på køretøjet skal være oplyst, herunder registreringsforhold, CO2-emissionsklassen og tilladt totalvægt,
- Billede skal være tydeligt i en sådan grad, at der ikke kan sås tvivl om registreringsnummer, nationalitet og bilmærke,
- I eventuelle tilfælde af sager, hvor digital automatisk kontrol er foretaget med mobilt kamera eller mobilt udstyr, skal dette tydeligt fremgå, ligesom der skal være tydelig dokumentation for gerningsstedet og hvorledes denne position er fastslået

Det bemærkes i øvrigt, at det ikke ses at fremgå af lovforslaget, hvorvidt politi/anklagesmyndighed forventes at skulle udstede bødeforelæg/bøde forud for retslig forfølgning i sager, der er oversendt til politiet med henblik på videre retslig forfølgning, fordi betaling ikke har fundet sted.



### **Risikoen for dobbeltstraf**

Rigspolitiet har som skrevet ovenfor lagt til grund, at lovforslaget lægger op til en ordning, hvor både Transportministeriet og politiet kan udstede bødeforelæg for overtrædelse af reglerne om vejafgift. Kontrollen hos Sund & Bælt vil ske digitalt, imens politiets kontrol vil ske i forbindelse med den sædvanlige vejsidekontrol.

Såfremt dette er hensigten, er det politiets opfattelse, at der vil være risiko for dobbeltsanktionering, hvorfor det anbefales, at der etableres en ordning svarende til den etablerede ordning i forbindelse med kontrollen med miljøzonerne, som kan sikre at dobbeltsanktionering undgås.

Rigspolitiet skal bemærke, at det ikke vil være muligt for politiet i forbindelse med vejsidekontrollen at kontrollere, hvorvidt det pågældende køretøj er blevet eller vil blive genstand for et af Transportministeriet udstedt bødeforelæg. Opmærksomheden henledes i den forbindelse på lovforslagets særlige bemærkninger til § 8, hvoraf det fremgår, at der i forbindelse med Transportministeriets kontrol med betaling af vejafgift i ingen tilfælde vil blive tilsendt bødeforelæg tidligere end 24 timer efter udløbet af gyldighedsperioden.

Det anbefales således, at en af politiet udstedt bøde i forbindelse med vejsidekontrol vil gå forud for et af Transportministeriet udstedt bødeforelæg. I det store hele skal Rigspolitiet dog henvise til den tilsvarende ordning i miljøzonerne, idet en tilsvarende ordning kan anbefales.

### **Politiets kontrolmuligheder**

Rigspolitiet skal bemærke, at politiets kontrolmuligheder vil være begrænset til kontrol med, om der er betalt vejafgift efter lovforslagets § 7, stk. 1 og § 8, stk. 1, og dermed, om vejafgiften er betalt i overensstemmelse med benyttelse af den vej, som køretøjet befinder sig på.

Opmærksomheden henledes i den forbindelse på lovforslagets § 7, stk. 2. Heraf følger, at afgift for så vidt angår elektronisk opkrævning vil blive beregnet ud fra de kørselsdata, der indsamles under kørslen.

Opmærksomheden henledes endvidere på lovforslagets § 8, stk. 5, hvoraf det følger, at rutebilletten kan ændres i indtil 24 timer efter udløbet af rutebillettens gyldighedsperiode, for så vidt der er uoverensstemmelser mellem den på forhånd oplyste rute, og den faktisk kørte rute. Politiet vil således i forbindelse med vejsidekontrollen ikke være i besiddelse af fuldt datasæt for så vidt angår den faktisk kørte (eller påtænkt kørte) rute.



Det vil således ikke være muligt for politiet at føre kontrol med afgiftens overensstemmelse med den faktisk kørte strækning.

### **Øvrige bemærkninger**

Det bemærkes, at politiet i forbindelse med nærværende høring som udgangspunkt alene har forholdt sig til den foreslåede ordning i et tungvognsperspektiv. Rigspolitiet har i den forbindelse noteret sig, at der på et senere tidspunkt vil blive fremsat et lovforslag vedrørende køretøjer med en totalvægt mellem 3.500 og 12.000 kg.

Afslutningsvis bemærkes endvidere, at den påtænkte ordning umiddelbart forudsætter et samarbejde på tværs af Sund & Bælt, Transportministeriet og politiet, der blandt andet bør kvalitetssikres i et retssikkerhedsmæssigt og databeskyttelsesretligt perspektiv.



**Til:** Lovgivning og økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
**Cc:** Melisa Øz (MOez@skm.dk), Charlotte Kindberg Hansen (CKH@skm.dk)  
**Fra:** 3 - SIK Høringer (SIK (horinger-sik@sik.dk))  
**Titel:** SV: Høring af forslag til lov om vejafgift  
**E-mailtitel:** SV: Høring af forslag til lov om vejafgift (SKM: 856653)  
**Sendt:** 15-09-2022 14:10

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Kære Skatteministeriet

Sikkerhedsstyrelsen har ingen bemærkninger til:  
Høring af forslag til lov om vejafgift (SKM: 856653)

Venlig hilsen

**Lene Tellund Reis**  
Kundekonsulent



Direkte: +45 33 73 23 67  
Mobil: +45 29 69 27 67  
E-mail: [ltr@sik.dk](mailto:ltr@sik.dk)

Sikkerhedsstyrelsen  
Esbjerg Brygge 30  
6700 Esbjerg  
Tlf.: +45 33 73 20 00  
[www.sik.dk](http://www.sik.dk)

*Denne e-mail og enhver vedhæftet fil er fortrolig. Hvis ikke du er den rette modtager, bedes du venligst omgående kontakte os og derefter slette e-mailen og enhver vedhæftet fil. På forhånd tak.*



---

**Fra:** Melisa Øz <[MOez@skm.dk](mailto:MOez@skm.dk)>  
**Sendt:** 14. september 2022 16:03  
**Til:** Melisa Øz <[MOez@skm.dk](mailto:MOez@skm.dk)>  
**Cc:** Charlotte Kindberg Hansen <[CKH@skm.dk](mailto:CKH@skm.dk)>  
**Emne:** Høring af forslag til lov om vejafgift (SKM: 856653)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om vejafgift i høring.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **onsdag den 12. oktober 2022**.

Høringssvar bedes sendt til [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2021-119 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) og [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk) på i kopi.

De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen

**Melisa Øz**

Miljø, energi og motor [MEM]

Mobil72377984

MailMOez@skm.dk

  
**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mail[skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk)

Web[www.skm.dk](http://www.skm.dk)

**Til:** Lovgivning og økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)  
**Cc:** Melisa Øz (MOez@skm.dk), Charlotte Kindberg Hansen (CKH@skm.dk)  
**Fra:** Jesper Kiholm Andersen (Jesper.Kiholm@SKTST.DK)  
**Titel:** Høringssvar til forslag til lov om vejafgift  
**Sendt:** 15-09-2022 14:39

Til Skatteministeriet

### Høringssvar til forslag til lov om vejafgift, j.nr. 2021-119

Skatterevisorforeningen for det modtagne materiale og kan i den forbindelse meddele, at vi ikke har bemærkninger til det modtagne forslag.

Med venlig hilsen

Jesper Kiholm  
Funktionsleder  
Skatterevisor / Master i skat



Skatterevisorforeningen

Formand for Skatterevisorforeningens Skatteudvalg  
Telefon: 72389468  
Mail: [jesper.kiholm@sktst.dk](mailto:jesper.kiholm@sktst.dk)  
Mobiltelefon: 20487375

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

12. oktober 2022

## Høringssvar vedr. udkast til lovforslag om vejafgift

SLD er som udgangspunkt positivt indstillet i forhold til forslag, der kan fremme den grønne omstilling og samtidig bibeholde dansk konkurrencekraft. Foreliggende udkast til lovforslag er desværre en direkte ekstraskat i milliardklassen på vejgodstransporten. Transporten bliver dyrere og vil føre til tab af konkurrenceevne for danske vognmænd og generelt gøre det dyrere for erhvervslivet at drive virksomhed, hvilket dermed svækker Danmarks generelle internationale konkurrence. Vejafgiften er samtidig meget dyr i administrationsomkostninger og nedbringer sektorens CO<sub>2</sub>-udledning relativt lidt. Forslaget mangler tillige grundlæggende elementer, der hjælper den grønne omstilling på vej.

SLD kan på den baggrund ikke støtte forslaget.

### *Generelle bemærkninger*

De danske lastbiler udleder i dag omkring 1,7 mio. ton CO<sub>2</sub> ud af de ca. 47 mio. tons CO<sub>2</sub>, der samlet udledes i Danmark<sup>1</sup>. Lastbilerne udgør derfor en mindre men ikke ubetydelig andel (3,6 pct.) af det samlede danske klimaaftryk.

Det er derfor afgørende, at der gennemføres en grøn omstilling af sektoren for at nå de ambitiøse klimamål, men det skal ske på en måde, der ikke går ud over sektorens konkurrenceevne og økonomiske levedygtighed. Desværre opstiller lovforslaget ikke en samlet model, der virker som drivkraft og katalysator for den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport.

SLD kan ikke støtte indførelsen af en vejafgift, medmindre provenuet fra afgiften føres tilbage 1-til-1 til sektorens grønne omstilling. Der er behov for at oprette en midlertidig støtteordning til nulemissionslastbiler i den første svære opstartsfase, hvor anskaffelses- og etableringsomkostningerne er markanthøjere. Det vil sætte en retning og skabe investeringssikkerhed i stedet for at hive penge ud af sektoren og være en hindring for den grønne omstilling.

Markedet for grønne lastbiler er stadig i sin spæde start. Udbuddet er lille, anvendelsesmulighederne er begrænsede, mens prisen er ca. tre-fire gange en konventionel lastbil. De grønne lastbiler

---

<sup>1</sup> 2019-tal.

kan endnu ikke erstatte diesellastbilen ved alle typer af transportopgaver. Det gælder forskellige specialopgaver og transeuropæiske transportere, men også de længere transportere inden for landets grænser, hvor der er behov for længere rækkevidde – og hvor kapaciteten på jernbanenettet til en markant stigning i antallet af godstog er helt utilstrækkelig. Den situation vil ikke ændre sig mærkbart i nærmeste fremtid. Energistyrelsen forventer, at andelen af diesellastbiler fortsat vil udgøre 79 pct. af bestanden i 2035.

Hertil kommer, at der i øjeblikket er meget lang leveringstid på nye lastbiler. Det gør investeringsusikkerheden endnu større for virksomhederne, der skal være sikre på, at deres produktionsapparat kan levere de ydelser, der kræves af kunder og samfund.

Så længe prisen på grønne lastbiler i Danmark er så høj, vil det ikke økonomiske kunne svare sig for vognmanden at skifte væk fra en diesellastbil selv med de foreslåede differentierede afgiftssatser. Fordi totalomkostningerne for en grøn lastbil over dens levetid overstiger diesellastbilens, har forslaget en meget begrænset effekt som drivkraft for den grønne omstilling. Der er derfor behov for en tilbageløbsmekanisme af provenuet til sektorens grønne omstilling, der hjælper med at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen. Ellers er der blot tale om en ny skat på erhvervet, der gør transporten dyrere, men ikke grønnere – og det er efter SLDs mening den forkerte vej at gå.

Fordi der i dag eksisterer langt mere lukrative støtteordninger til indkøb af nulemissionslastbiler i fx Sverige og Tyskland, vil udenlandske transportvirksomheder have en markant konkurrencefordel på det danske marked med den foreslåede afgiftsmodel – også selv om disse lastbiler også vil skulle betale afgiften. De udenlandske biler vil i realiteten have penge med hjemmefra til at betjene det internationale marked, som dansk indregistrerede lastbiler ikke vil kunne konkurrere med.

Billedet af, at forslaget blot er en ekstra skat på transport – og ikke et grønt initiativ – forstærkes af, at forslaget har en lille klimaeffekt. Forslaget skønnes at reducere udledningen af CO<sub>2</sub> med 0,3 mio. ton i 2025 og 0,4 mio. ton i 2030, og antagelsen i forslaget er, at størstedelen af de forventede CO<sub>2</sub>-reduktioner kommer fra en reduktion i det samlede trafikarbejde og i mindre grad fra udbredelsen af grønne lastbiler.

Der kan stilles spørgsmålstegn ved antagelse om nedgang i trafikarbejdet, da efterspørgslen efter transport næppe vil ændre sig markant som følge af forslaget – modsat personbiltrafikken er erhvervstrafikken mindre følsom. Forslaget vil primært medføre en prisstigning på transport, der slår igennem på erhvervslivets omkostninger og i sidste ende på forbrugerpriserne og Danmarks konkurrenceevne. Forslaget vil først kunne medføre reduktioner i antallet af lastbiler og kørte km, hvis man samtidig tillader alle de større og tungere typer af lastbiler, som branchen efterspørger på en markant større del af det danske vejnet.

Udbredelsen af grønne lastbiler vil formentlig ikke øges betragteligt som følge af forslaget, idet prisforskellen mellem en grøn og en traditionel lastbil er så stort, at vejafgiften langt fra lukker hullet. Det er samtidig ikke en farbar vej at hæve afgiften yderligere, da den dermed, jf. ovenstående, får en endnu større negativ effekt på konkurrenceevnen – via prisstigninger på danske produkter – at det samlede regnskab vil vise et tab.



Et benspænd for udbredelsen af grønne lastbiler er desuden den utilstrækkelige udrulning af den nødvendig tank- og ladeinfrastruktur. Det gælder både offentligt tilgængeligt infrastruktur og virksomhedernes private faciliteter. Installationen af privat ladeinfrastruktur til lastbiler med dertilhørende tilslutninger til elnettet mv. er forbundet med en ikke ubetydelig meromkostning. Der skal bruges rigtigt meget grøn strøm for at omstille hele samfundet og alle sektorer. Det er derfor et bekymringspunkt, om der i årene fremover produceres tilstrækkeligt grøn strøm, og om energiinfrastrukturen er gearet og har kapacitet nok i elnettet helt ud til den enkelte vognmand. Der er allerede nu eksempler på vognmænd, der oplever, at der ikke kan leveres den strøm til adressen, der er påkrævet.

SLD er derudover kritisk over for de meget høje årlige offentlige administrationsomkostninger ved ordningen, der beløber sig til 275 mio. kr. Det er en ekstremt dyr måde at indkræve en afgift i størrelsesordenen 1,5-2,0 mia. kr. årligt. Lovforslaget mangler desuden en nærmere præcisering af udgiftsfordelingen for det offentlige, idet der p.t. alene står, at udgifterne vedrører *”Justitsministeriets og Transportministeriets område, herunder hos Sund & Bælt, samt udgifter til Skatteforvaltningen”*. Lovforslaget synes desuden ikke at forholde sig til, at prisstigninger på transport og varer også rammer kommuner og regioner (DUT) samt staten selv. Akkumuleret kan der være tale om betydelige merudgifter for det offentlige.

SLD skal endvidere pege på, at forslaget kan medføre en skævvridning, hvis nogen virksomheder har lettere adgang til teknologi, intern omroking, investering, eller for den sags skyld har en intern struktur i opgave-, geografi- eller kundesammensætningen, som gør det lettere eller sværere at tilpasse sig bestemte løsninger.

Der er en reel bekymring for, at yderområderne i landet vil blive hårdere ramt af vejafgiften. Virksomheder, der er hjemmørende her, svækkes i højere grad på deres konkurrencekraft, da de har et ekstra højt ’startgebyr’, idet de skal køre længere for at nå kunderne. Konsekvensen kan være, at der nedlægges arbejdspladser i landdistrikterne, da det økonomiske incitament til at flytte virksomhedernes aktiviteter væk fra de tyndere befolkede områder styrkes. Når hele vejnettet omfattes af vejafgiften i 2028, vil den mest retfærdige løsning være, at vejafgiften differentieres på endnu et parameter, der tager højde for geografien, hvis det teknologisk set er muligt.

Derudover har den foreslåede model den svaghed, at den grundlæggende ikke regulerer trængslen på vejnettet. En vejafgift burde derfor i prisstrukturen tage højde for trafikbelastningen på det pågældende tidspunkt på den tilbagelagte strækning. Danskerne spilder ca. 83 mio. timer om året på at sidde i kø i trafikken. Det svarer til et samfundsøkonomisk tab på i omegnen af 26 mia. kr.<sup>2</sup>

For at tage livtag på vejtransportens samlede udfordringer med trængsel, CO<sub>2</sub>-udledning mv. burde der indføres en samlet model for kilometerbaseret vejafgift for hele vejtransportsektoren.

SLD noterer sig, at lovforslaget udmønter den politiske aftale om en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler. Idet SLD ikke kan støtte lovforslaget i sin nuværende form, opfordres der til, at en ny regering efter valget er åben for at justere den politiske aftale og tage erhvervets bekymringer alvorligt og tilpasse lovforslaget, så det understøtter den grønne omstilling i stedet for at beskutte erhvervet.

---

<sup>2</sup> Statsvejnettet 2021.

## ***Emissionsklasser – hurtig afklaring er påkrævet***

Det fremgår af udkastet til lovforslag, at: ”*Det forventes, at de oplysninger vedrørende CO<sub>2</sub>-emission for de enkelte køretøjer, der er nødvendige for at indplacere køretøjerne i CO<sub>2</sub>-emissions-klasser, vil blive lagt ind i Motorregistret.*”

Det vil sige, at vognmændene på nuværende tidspunkt ikke ved, hvilken emissionsklasse forskellige lastbiler bliver indplaceret under. Det er fx uklart, om de nyeste Euro-norm-lastbiler (herunder den kommende Euro 7) indplaceres i samme emissionsklasse som de ældre, eller hvilken emissionsklasse en gaslastbil falder ind under, og om det gør en forskel, at den kører på naturgas eller biogas.

Det er afgørende, at branchen hurtigst muligt bliver oplyst om lastbilers emissionsklasser af hensyn til at kunne indstille sig på vejafgiften, herunder at kunne foretage fornuftige fremtidige investeringer. På nuværende tidspunkt skaber uvidenheden omkring klassificeringen en u hensigtsmæssig investeringsusikkerhed. Grundet den kendte uorden i de internationale forsyningskæder er leveringstiden for nye lastbiler som nævnt p.t. meget lang. Det betyder, at vognmændene meget snart skal ud og bestille de lastbiler, der vil skulle køre under ordningen.

### *Biobrændstof og electrofuels (“grønne brændstoffer”)*

Der bør findes en løsning på, at lastbiler, der kører på biobrændstof eller kommende electrofuels – og som dermed reelt udleder mindre CO<sub>2</sub> end lastbilens emissionsklasse tilsiger – betaler en afgiftssats, der faktisk svarer til den reelle CO<sub>2</sub>-udledning.

Som afgiftsmodellen er udformet p.t., er der intet incitament til at benytte grønne brændstoffer. Der findes i dag vognmænd, der tilbyder kunder klimavenlig, grøn transport ved brug af fx HVO. Der bør tænkes i, hvordan disse lastbiler kan indplaceres i afgiftsstrukturen på en måde, der afspejler deres CO<sub>2</sub>-udledning, så der fortsat er incitament til at mindske sektorens klimabelastning, fx via en certificeringsmodel eller særlig rapportering/kontrol el.lign.

## ***Det omfattede vejnet***

Det afgiftspligtige vejnet fremgår af bilag 1 (406 sider) med angivelse af start- og slutkoordinat på det enkelte vejsegment, der er afgiftsbelagt. Det er umuligt at få et sammenhængende overblik over hvilke veje, der er afgiftspligtige. Der mangler et digitalt kort, hvor man kan zoome ind og ud.

Det er på den baggrund ikke muligt at kommentere på vejnettet, herunder om der er strækninger, der skal udgå eller tilføjes for at undgå fx sivetrafik.

## ***Afgiftssatser***

Afgiftssatserne pr. kørt kilometer er inddelt efter lastbilens vægtklasse (12-18, 18-32, over 32 tons) og CO<sub>2</sub>-emissionsklasse (1-5). Princippet er, at de letteste lastbiler betaler lavere sats end de

tungeste, og at satsen er lavere, jo bedre emissionsklassen er. Afgiftssatserne følger i høj grad differentieringen i de EU-retlige rammer for vejafgifter.

Strukturen får dog den konsekvens, at de tungeste lastbiler, der er 'grønnere', fordi de fragter mere gods pr. kørt kilometer og forbruger brændstofenhed, betaler en højere sats. Fordelene og de samfundsøkonomiske gevinster ved de tungere vognlæs er senest påvist i Vejdirektoratets og Færdselsstyrelsens analyser af vægt- og dimensionsområdet og dobbeltrailere. Afgiftssatserne bør derfor, inden for EU-reglerne, fastsættes på en måde, der ikke giver en uheldig incitamentsstruktur og risiko for et skift til lettere lastbiler.

### **Rutebillet**

Hvis man ikke benytter et satellitbaseret køretøjsudstyr (elektronisk opkrævning), er der mulighed for at købe en rutebillet før turen. Den løsning bør være simpel, overskueligt og let at bruge.

Rutebilletten købes digitalt via en hjemmeside, som Sund og Bælt Holding administrerer. I forbindelse med købet af rutebilletten kan ejeren/brugeren vælge den planlagte rute på baggrund af et udvalg af ruteforslag, der fremkommer på hjemmesiden.

Modellen med rutebilletten virker tung og besværlig. Det er afgørende, at processen omkring købet af en rutebillet er så enkel og brugervenlig som muligt – særligt med hensyn til ruteangivelsen. Det bør også overvejes, om købet af rutebillet kan gøres via en app og ikke kun på hjemmesiden.

Forekommer der afvigelser fra den angivne rute, har man 24 timer efter udløbet af gyldighedsperioden til at ændre ruten til den faktiske kørte rute. Den periode bør være længere, fx 48 timer.

### *Gyldighedsperiode*

Rutebilletten har en gyldighedsperiode på 24 timer. Det fremgår af udkastet til lovforslag, at tidsrummet på 24 timer er fastsat ud fra en vurdering af, at de fleste planlagte godskørsler vil kunne gennemføres inden for dette tidsrum, når der henses til Danmarks geografiske udstrækning.

Det vil i de fleste tilfælde være en rimelig antagelse, men der vil være tilfælde, hvor det pga. fx køre- og hviletidsreglerne eller særtransportlovgivningen ikke vil være muligt at overholde en gyldighedsperiode på 24 timer, fx i forbindelse med afholdelse af et reduceret eller regulært ugehvil.

Derfor bør gyldighedsperioden i højere grad tage højde for køre- og hviletidsreglerne, enten ved at forlænge gyldighedsperioden generelt, eller ved i forbindelse med købet af rutebilletten *up front* at kunne tilkendegive, at en gyldighedsperiode på 24 timer er for kort og derved få gyldighedsperioden forlænget for den enkelte rutebillet.

### *Emissionsklasse (§ 8, stk. 7)*

Der synes at være inkonsistens i udkastet til lovforslag om, hvilken emissionsklasse – og dermed afgiftsklassen – man pr. automatik bliver indplaceret i, hvis man *ikke* oplyser emissionsklassen i forbindelse med købet af rutebilletten.

Uklarheden opstår, når benævnelsen ”høj”/”lav” bruges om begreberne emissionsklasse og afgiftsklasse, idet en høj emissionsklasse (nr. 5) giver en lav afgiftsklasse, og en lav emissionsklasse (nr. 1) giver en høj afgiftsklasse.

I selve lovbestemmelsen (§ 8, stk. 7) står der, at lastbilen kategoriseres under den ”højeste” emissionsklasse – og dermed den ”laveste” afgiftsklasse – hvis man ikke på forhånd har oplyst emissionsklassen. Modsat står der i lovbemærkningerne (s. 26), at lastbilen kategoriseres under den ”højeste” afgiftsklasse – som svarer til den ”laveste” emissionsklasse – hvis man ikke på forhånd har afgivet oplysninger. Der synes dermed at være diskrepans mellem lovbestemmelsens ordlyd og lovbemærkningerne.

### *Køb af billet ved fysiske salgssteder*

Der lægges med udkastet til lovforslag ikke op til at oprette fysiske salgssteder. Der er en risiko for, at udenlandske vognmænd fravælger transport til/fra/igennem Danmark, hvis der ikke er fysiske salgssteder. Det vil være u hensigtsmæssigt, da dansk import/eksport er meget afhængig af udenlandsk transport. Det er en unødigt barriere ikke at have fysiske salgssteder ved grænseovergange (fx på tankstationer eller standere), og derfor opfordrer SLD til, at det indgår i lovforslaget.

Fysiske salgssteder vil derudover kunne forhindre, at lastbiler utilsigtet kører ind i landet uden at have betalt. Enten fordi de ikke har internetadgang, eller fordi de tror, at man kan købe billet ved et fysisk salgssted, som man kan i andre lande. Der er i det hele taget en vigtig kommunikationsopgave foran Sund & Bælt i forbindelse indførslen af en vejafgift i Danmark.

### ***Kontrol, håndhævelse og sanktionering***

Langt de fleste vil betale vejafgiften, men de, der undlader at betale, får en unfair konkurrencefordel. Derfor er det væsentligt at sikre en effektiv og systematisk kontrol af vejafgiftsreglerne, der er langt bedre end den nuværende kontrol.

Der lægges i udkastet til lovforslag op til, at kontrollen udføres vha. seks faste kontrolpunkter samt 6-12 fleksible kontrolenheder (biler). SLD er bekymret for, at kontroltrykket bliver for utilstrækkeligt til at sikre høj efterlevelse af reglerne og undgå snyd. Det er især vigtigt, at kontroltrykket ved grænseovergangene (til lands og vands) er højt.

Det er Sund & Bælt, der har kontrolpligten af vejafgiftsreglerne. Det er også Sund & Bælt, der har kontrolforpligtelsen med miljøzonerne, hvor faste og mobile kontrolenheden sikrer efterlevelse. SLD foreslår, at nummerpladegenkendelseskameraerne, der kontrollerer miljøzonereglerne, også kan benyttes til kontrol med vejafgiftsreglerne, hvilket der ikke lægges op til i forslaget. Det kan også være oplagt at se på, om politiets ANPG-kameraer kan benyttes ifm. kontrollen.

### *Inddrivelse af bøder*

Det er Færdselsstyrelsen, der udsteder bødeforlæg, når vejafgiftsreglerne er overtrådt, samt har opgaven med at inddrive bøderne, når de ikke betales.

Det er vigtigt, at der sikres en effektiv inddrivelsesmodel. Det betyder fx meget for den generelle opbakning til afgiftssystemet – det viser eksempelvis udfordringerne på området med inddrivelse af p-afgifter til udenlandske lastbiler. Heldigvis er der bedre inddrivelsesmuligheder på vejafgiftsområdet, men det vil stadig være sådan, at Told- og skatteforvaltningen alene kan videregive oplysninger til Færdselsstyrelsen til identifikation af udenlandske ejere i det omfang, at disse oplysninger er korrekte og tilgængelige i Eucaris. Det betyder, at der ikke kan videregives oplysninger om køretøjer, der ikke kan fremsøges via Eucaris, hvilket er tilfældet for flere lande. Det er derfor afgørende, at de danske myndigheder har adgang til fyldestgørende oplysninger for at kunne forestå en effektiv inddrivelse.

### *Bødeniveau*

SLD noterer sig, at bødeniveauet hæves fra 2.500 kr. i dag til 4.500 kr. pr. overtrædelse under det nye afgiftssystem, uanset om der er tale om et gentagelsestilfælde eller ej. Det er vigtigt for SLD, at bødeniveauet fremmer regelefterlevelsen, men samtidig står i et rimeligt forhold til overtrædelsens karakter og den sparede afgiftsbetaling.

### ***Lovens anvendelsesområde***

Det er politisk aftalt, at lastbiler med en totalvægt mellem 3,5 og 12 tons skal omfattes af vejafgiftsordningen fra den 1. januar 2027.

Der er derved en risiko for, at nogle af de tungere transportere, der er underlagt vejafgiften fra 2025, flytter til de lettere lastbiler (12 tons). Det vil betyde flere lastbiler på vejene og mere trængsel og en ineffektiv udnyttelse af produktionsapparatet.

### ***EETS-systemet***

Hovedparten af de lastbiler, der opererer i Danmark jævnlige, vil sandsynligvis benytte sig af et satellitbaseret køretøjsudstyr, så betalingen af vejbenyttelsen sker automatisk. Derfor er det afgørende, at hele setup'et omkring gnss-systemet er driftssikkert og præcist, så der er tillid til systemet og opkrævningen.

### ***EETS-udbydere***

Markedsadgangen for EETS-udbydere er reguleret i EU-reglerne. Vejafgiftsopkræveren for et EETS-område (her Sund & Bælt) skal udarbejde en EETS-områdeerklæring, som fastsætter de generelle betingelser for EETS-udbydernes adgang til EETS-området. Det er vigtigt for konkurrencen på markedet at sikre en lige adgang for EETS-udbydere til at kunne udbyde sit produkt på det danske marked, hvilket områdeerklæringen bør afspejle.

### **Vægt og dimensioner samt bydistribution**

I den politiske aftale om vejafgifter for lastbiler er det besluttet at gennemføre visse forøgelser af lastbilers vægt og dimensioner. SLD vil gerne kvittere for, at dét element var med i aftalen. Ændringerne træder desværre først i kraft fra 2025. SLD ser gerne, at ændringerne fremrykkes, da der er store klimagevinster at hente ved at kunne fragte mere gods pr. lastbil. Ændringer kan implementeres umiddelbart, og derfor er det ærgerligt, at transportvirksomhedernes produktivitetsforbedringer og CO<sub>2</sub>-reduktion skal vente til 2025.

Foruden de allerede besluttede initiativer, mangler der stadig at blive gennemført forøgelser af vægt og dimensioner, der har et positivt samfundsøkonomiske afkast. Det gælder især de 7-akslede lastbiler.

Forsøget med dobbeltrailere, der er besluttet i april 2022, er et andet initiativ om vægt og dimensioner, der fra start er besluttet i en alt for lille skala. Der er behov for, at forsøgsstrækningen hurtigst muligt udvides til Sverige og som minimum hele det vejnet, som Vejdirektoratet har udpeget i sin analyse<sup>3</sup>. Midlerne til at gennemføre forsøget i større skala kan findes i ”*Pulje til bedre trafik sammenhæng mellem land og by*”, hvori der er afsat 3,5 mia. kr. i perioden 2022-2035 til projekter på det øvrige statsvejnet, som kan binde land og by sammen og sikre bedre fremkommelighed.

Rammevilkårene for lastbilers bydistribution er et andet område, der kan optimeres. Der kan potentielt spares 7 pct. brændstof bl.a. ved levering uden for myldretiden. Det bør understøttes af lovgivning, der sikrer, at der kan ske natlevering, hvis der støjes under et vist niveau, så tilladelse ikke inddrages uden varsel med økonomiske tab til følge for vognmand og detailhandelen.

Med venlig hilsen



**Kristian Baasch Pindbo**  
Sekretariatschef

---

<sup>3</sup> <https://www.trm.dk/publikationer/2021/analyse-af-forsøgsordning-med-doppeltrailere>

---

**Til:** Lovgivning og økonomi (lovgivningoekonomi@skm.dk)  
**Cc:** Melisa Øz (MOez@skm.dk), Charlotte Kindberg Hansen (CKH@skm.dk)  
**Fra:** SFS Høringer (hoeringer@dma.dk)  
**Titel:** SV: Høring af forslag til lov om vejafgift  
**E-mailtitel:** SV: Høring af forslag til lov om vejafgift (SKM: 856653)  
**Sendt:** 26-09-2022 14:20

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Søfartsstyrelsen har ingen kommentarer til denne høring.

Med venlig hilsen



**Nina Munck Richter Henriksen**

Kontorfuldmægtig  
Maritim regulering og jura

Tlf: 72 19 62 25 | [nmrh@dma.dk](mailto:nmrh@dma.dk)  
Søfartsstyrelsen | Batterivej 7 | 4220 Korsør  
[www.soefartsstyrelsen.dk](http://www.soefartsstyrelsen.dk)

---

**Fra:** Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse <SFS@dma.dk>  
**Sendt:** 15. september 2022 08:02  
**Til:** SFS Høringer <hoeringer@dma.dk>  
**Emne:** VS: Høring af forslag til lov om vejafgift (SKM: 856653)

---

**Fra:** Melisa Øz <MOez@skm.dk>  
**Sendt:** 14. september 2022 16:03  
**Til:** Melisa Øz <MOez@skm.dk>  
**Cc:** Charlotte Kindberg Hansen <CKH@skm.dk>  
**Emne:** Høring af forslag til lov om vejafgift (SKM: 856653)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om vejafgift i høring.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **onsdag den 12. oktober 2022**.

Høringssvar bedes sendt til [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2021-119 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) og [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk) på i kopi.

De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen

**Melisa Øz**

Miljø, energi og motor [MEM]

Mobil72377984

MailMOez@skm.dk

  
**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mail[skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk)

Web[www.skm.dk](http://www.skm.dk)



**Til:** Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
**Cc:** Melisa Øz (MOez@skm.dk), Charlotte Kindberg Hansen (CKH@skm.dk)  
**Fra:** Transporterhvervets Uddannelser (tur@tur.dk)  
**Titel:** j.nr. 2021-119  
**Sendt:** 12-10-2022 12:48

Nogle personer, der har modtaget denne meddelelse, modtager sjældent mails fra tur@tur.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

**Annette Arrild Toft**

Uddannelsessekretær  
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700  
Tlf. direkte: 81454513  
E-mail: [aat@tur.dk](mailto:aat@tur.dk)



Med venlig hilsen

Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700  
Tlf. direkte:  
E-mail: [tur@tur.dk](mailto:tur@tur.dk)



**Fra:** Melisa Øz <MOez@skm.dk>  
**Sendt:** 14. september 2022 16:03  
**Til:** Melisa Øz <MOez@skm.dk>  
**Cc:** Charlotte Kindberg Hansen <CKH@skm.dk>  
**Emne:** Høring af forslag til lov om vejafgift (SKM: 856653)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om vejafgift i høring.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **onsdag den 12. oktober 2022**.

Høringssvar bedes sendt til [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2021-119 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) og [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk) på i kopi.

De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen

**Melisa Øz**

Miljø, energi og motor [MEM]

Mobil72377984

Mail[MOez@skm.dk](mailto:MOez@skm.dk)



**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mail[skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk)

Web[www.skm.dk](http://www.skm.dk)