



Skatteministeriet

29. marts 2023
J.nr. 2022 - 13238

Til Folketinget – Transportudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til lov om vejafgift.

Jeppe Bruus

/ Kathrine Waage



Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p>3F</p>	<p>3F Transport anfører, at indførelse af road pricing er et nødvendigt første skridt mod intelligente vejafgifter, der kan anvendes til såvel styring af trafikken, forberede incitamenter til bedre planlægning og flådestyring af den tunge transport og sikring af princippet om, at forureneren (i sidste ende transportkunderne) betaler.</p> <p>3F Transport hæfter sig ved, at danske og udenlandske køretøjer ligestilles i forhold til betalingen for benyttelse af det danske vejnet og anser dette som en ordning med skatte- og kontrolmæssige fordele.</p> <p>3F Transport bemærker, at man kan bakke fuldt op om lovforslaget.</p>	
<p><i>AffaldPlus samt Ringsted og Vordingborg Kommuner</i></p>	<p>AffaldPlus bemærker, at afgiften ifølge forslaget fastsættes efter, hvor meget CO₂ en lastbil udleder, og hvor langt den kører.</p> <p>AffaldPlus bemærker, at køretøjer, der tilhører forsvaret, det statslige redningsberedskab, brandvæsnet, politiet og vejvæsnerne vil være undtaget vejafgift og efterspørger i den forbindelse afgiftsfritagelse for renovationsbiler og tilsvarende køretøjer, der transporterer pligtmæssigt indsamlet affald. Den nye lovebalede husstandsindsamling af 10 fraktioner af affald medfører et</p>	<p>De køretøjer, der i lovforslagets § 1, stk. 2, foreslås afgiftsfritaget svarer til de køretøjer, som i dag er fritaget efter vejbenyttelsesafgiftslovens § 11, som således videreføres i sin helhed. Afgiftsfritagelserne skal bl.a. ses i lyset af operationelle hensyn for fx køretøjer, der kører med udrykning. Det vurderes ikke, at samme hensyn gør</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>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.</p>	<p>sig gældende for køretøjer, der transporterer affald.</p> <p>Køretøjer, der transporterer affald, vil være omfattet af en ny vejafgift, da de er inden for lovens anvendelsesområde (lastbiler og køretøjskombinationer, som benyttes til godstransport).</p>
<p><i>ATD, AMU Transport Danmark</i></p>	<p>ATD, AMU Transport Danmark bemærker, at det bør fremgå tydeligere, at skolekøretøjer også er omfattet af fritagelsen for vejbenyttelsesafgiften.</p> <p>ATD, AMU Transport bemærker, at skolernes køretøjer ikke udelukkende anvendes til skolekørsel, men også i forbindelse med erhvervelse af det lovpligtige chaufføruddannelsesbevis, samt i forbindelse med opdatering af disse.</p> <p>ATD, AMU Transport Danmark anfører, at det ikke er muligt at danne sig et overblik over de afgiftsbelagte vejstrækninger, og at det derfor vil være hensigtsmæssigt med et kort.</p>	<p>Lastbiler, der udelukkende anvendes af køreskoler til skolekørsel/øvelseskørsel, er ikke omfattet af lovforslaget, da de ikke benyttes til godstransport. Dette svarer til, hvad der gælder for skolekøretøjer efter vejbenyttelsesafgiftsloven.</p> <p>Der henvises til ovenstående kommentar.</p> <p>Bilag 1 til lovforslaget udgør et samlet katalog over samtlige afgiftsbelagte veje, gader m.v. i form af en inddeling af det afgiftsbelagte vejnet i såkaldte vejsegmenter.</p> <p>Vejdirektoratet vil desuden udarbejde et digitalt kort, der kan anvendes til at skabe overblik over hvilke vejstrækninger, der er afgiftsbelagte. Det forventes, at kortet vil blive stillet til rådighed på Vejdirektoratets og/eller Sund og Bælts hjemmeside.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<i>AutoCamperRådet</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Danmarks Statistik</i>	<p>Danmarks Statistik bemærker, at kørselsdata og de afledte trafikdata udgør en rig supplerende kilde til særligt den officielle vejgodsstatistik. Endvidere anfører Danmarks Statistik, at data åbner op for potentielle nye statistikker som fx varestrømsanalyser, branchernes transportanvendelse og analyser til belysning af den grønne omstilling.</p> <p>Danmarks Statistik er bekymret for, at det foreliggende udkast og konstruktionen omkring dataindsamling ikke tilgodeser Danmarks Statistiks muligheder for at anvende data til værdiskabende formål. Særligt bemærkes, at behovet for identifikation af køretøjet er essentielt for, at alle gevinster skal kunne høstes. Det er derfor Danmarks Statistiks vurdering, at det er nødvendigt med en direkte hjemmel for Danmarks Statistik til indhentning af data hos Sund og Bælt A/S.</p> <p>Danmarks Statistik ønsker at blive inddraget i det videre arbejde med lovforslaget og ønsker, at Sund og Bælt Holding A/S skal kunne videregive oplysninger om afgiftsbelagte køretøjer på anmodning fra Danmarks Statistik. Oplysningerne</p>	<p>Bemærkningerne vedrørende kildemateriale er indarbejdet i lovforslaget.</p> <p>Lovforslagets § 6, stk. 9, udgør en bemyndigelsesbestemmelse, der blandt andet giver skatteministeren efter forhandling med transportministeren mulighed for at fastsætte regler for Sund og Bælt Holding A/S' udveksling og behandling af data.</p> <p>Bemyndigelsesbestemmelsen er tiltænkt datadeling mellem Sund og Bælt Holding A/S, Danmarks Statistik, Vejdirektoratet og Skatteforvaltningen.</p> <p>Det er på den baggrund vurderingen, at der er taget højde for det forhold, som Danmarks Statistik rejser.</p> <p>Der henvises til ovenstående kommentar.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	vil skulle anvendes til statistiske og videnskabelige formål.	
<i>Dansk Arbejdsgiverforening</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Dansk Bilbrancheråd – og den selvstændige brancheorganisation Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd</i>	<p>Dansk Bilbrancheråd – og den selvstændige brancheorganisation Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd ser overordnet positivt på indførelse af en kilometerbaseret vejafgift i stedet for en vejbenyttelsesafgift.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd – og den selvstændige brancheorganisation Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd anfører, at skøn for CO₂-besparelse er uklart, herunder hvorfor det skønnes, at afgiften forventes at formindske den faktiske brug af vejnettet, svarende til 2/3 af den estimerede CO₂-besparelse, mens 1/3 vurderes at komme fra investeringer i nyere, grønnere lastbiler.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd – og den selvstændige brancheorganisation Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd anfører, at de fleste må forventes at gøre brug af EETS-systemer, og at dette vil være en overkommelig administrativ byrde. Anvendelse af</p>	<p>De CO₂-reduktioner, der forventes opnået ved indførelse af vejafgiften, er baseret på det forventede trafikarbejde samt kørsels- og totalomkostninger for lastbiler. Der er i beregningerne af de forventede CO₂-reduktioner taget udgangspunkt i samme forudsætninger om trafikarbejde samt kørsels- og totalomkostninger til grund, som der ligger til grund for beregningerne af de provenumæssige konsekvenser af vejafgiften. Der henvises til bemærkningerne omkring lovforslagets økonomiske konsekvenser for det offentlige for en uddybning af forudsætningerne.</p> <p>Det er Sund og Bælt Holding A/S' forventning, at langt de fleste vil bruge køretøjsudstyr. For de køretøjer, der ikke regelmæssigt benyttes, vil en investering i køretøjsudstyr ikke altid stå mål med den forventede udnyttelse, og i disse</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>rutebilletter vil derimod være en noget uoverkommelig proces, både før, under og efter kørslen. Dette anses som uhensigtsmæssig især i forhold til den tidsmæssige begrænsning af rutebilletter.</p> <p>Dansk Bilbrancheråd – og den selvstændige brancheorganisation Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd påpeger vigtigheden af, at DMR (Køretøjsregisteret) opdateres og korrigeres fuldt ud ift. emissionsklasser forud for lovens ikrafttræden, således at ingen lastbiler er noteret forkert.</p>	<p>tilfælde kan købt af en rutebillet være en løsning.</p> <p>Køretøjsregisteret (DMR) vil blive opdateret med oplysninger, der er nødvendige for beregning af lastbilers CO₂-emissionsklasser inden lovens ikrafttræden.</p>
<p><i>Dansk e-mobilitet</i></p>	<p>Dansk E-mobilitet bemærker, at de har skiftet navn og tidligere hed Dansk Elbil Alliance og beder Skatteministeriet rette dette i listen over høringsparter til kommende høringer.</p> <p>Dansk E-mobilitet hilser ordningen velkommen.</p> <p>Dansk E-mobilitet opfordrer til, at den tekniske løsning skal kunne skaleres, så den ikke blot kan rumme vejafgifter for lastbiler, men tillige kan danne baggrund for opkrævning af vejafgifter for person- og varebiler samt evt. en trængselsafgift.</p> <p>Dansk E-mobilitet påpeger, at de i lovforslagets § 5 anførte afgifter i</p>	<p>Navnet er ændret til Dansk E-mobilitet fra Dansk Elbil Alliance i Skatteministeriets høringsliste.</p> <p>Sund og Bælt Holding A/S implementerer den tekniske løsning til beregning og opkrævning af vejafgiften. Én af principperne bag det tekniske design for ordningen er netop, at det skal være skalerbart, så ordningen på sigt eventuelt vil kunne håndtere flere typer af køretøjer.</p> <p>Det foreslås med lovforslaget, at det skal være 50 pct. dyrere at køre</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>miljøzonerne ikke afspejler intentionerne bag loven om miljøzoner. Dansk E-mobilitet finder det ikke hensigtsmæssigt, at en nulemissionslastbil er forholdsvis dyrere end andre lastbiler, herunder de forurenende lastbiler, i miljøzoner end uden for miljøzoner.</p> <p>Dansk E-mobilitet opfordrer til angivelse af en kilde med henblik på beregning af lastbilernes samfundsmæssige omkostninger, herunder hvordan og i hvilket omfang de nye vejafgifter forventes at modsvare disse.</p> <p>Dansk E-mobilitet anfører, at ladeinfrastrukturen til tunge køretøjer endnu ikke er på plads, og at lovforslaget gør det endnu mere presserende at få gang i denne. En del af proventet fra vejafgifter bør derfor anvendes til at sætte gang i investeringerne i ladeinfrastruktur til lastbiler.</p>	<p>i miljøzonerne end på det øvrige vejnet. Det vurderes derfor ikke, at kørsel i miljøzoner i nulemissionslastbiler (CO₂-emissionsklasse 5) vil være forholdsmæssigt dyrere end kørsel uden for zonerne.</p> <p>Indførelse af en vejafgift indebærer en samfundsøkonomisk gevinst, da afgiftsniveauet for lastbiler i dag er fastsat betydeligt under de eksterne omkostninger, som de medfører for samfundet.</p> <p>I de samfundsøkonomiske beregninger er de eksterne omkostninger baseret på Transportøkonomiske Enhedspriser.</p> <p>Der er med <i>Aftale om Infrastrukturplan 2035</i> af 28. juni 2021 afsat en ramme på 275 mio. kr. til udrulning af drivmiddelinfrastruktur for den tunge vejtransport.</p> <p>Transportministeriet ventes om kort tid at offentliggøre en strategi for udrulning af drivmiddelinfrastruktur til tung vejtransport.</p>
<p><i>Dansk Erhverv</i></p>	<p>Dansk Erhverv er som udgangspunkt positivt indstillet i forhold til forslag, der kan den fremme den grønne omstilling og bibeholde dansk konkurrencekraft. Lovforslaget er dog en ekstraskat, som vil gøre transporten dyrere. Dansk Erhverv bemærker også, at administrationsomkostningerne er</p>	<p>Regeringen har med regeringsgrundlaget sat de mest ambitiøse klimamål for Danmark nogensinde. Hvis det skal lykkes at komme i mål med reduktionsmålene for 2025 og 2030, skal der ske en grøn omstilling af vejgodstransport. Vejafgiften samt initiativer om effektivisering af</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>høje og nedbringer sektorens CO₂-udledning relativt lidt. Forslaget kan derfor ikke støttes.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at de danske lastbiler i dag udleder omkring 1,7 mio. ton CO₂ ud af de ca. 47 mio. tons CO₂, der samlet udledes i Danmark. Lastbilerne</p>	<p>vejgodstransporten (ved ændrede vægt- og dimensioneringsregler) skønnes samlet set at reducere CO₂-udledningerne med 0,4 mio. ton i 2030, hvilket svarer til en reduktion af udledningerne fra lastbiltrafikken på knap 30 pct.</p> <p>Med den nye vejafgift øges den samlede beskatning af lastbiler. Det kan dog bl.a. ses i lyset af, at lastbiltrafikken med det nuværende afgiftssystem vurderes at være væsentligt underbeskattet i forhold til de eksterne omkostninger, som samfundsmæssigt er forbundet hermed.</p> <p>Det skønnes, at de erhvervsøkonomiske omkostninger samlet øges med 1,5 mia. kr. Det dækker over to modsatrettede effekter af de to initiativer: indførelse af vejafgiften indebærer en umiddelbar dansk erhvervsbelastning på ca. 2,5 mia. kr., mens effektivisering af vejgodstransporten medfører erhvervsøkonomiske gevinster for ca. 1 mia. kr.</p> <p>Udenlandske lastbiler skal på lige fod med danske lastbiler betale den nye vejafgift for kørsel i Danmark. Lovforslaget vil dermed ikke påvirke konkurrenceevnen negativt for danske vognmænd i forhold til udenlandske vognmænd.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor vedrørende den grønne omstilling af vejgodstransporten.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>udgør derfor en mindre men ikke ubetydelig andel (3,6 pct.) af det samlede danske klimaaftryk.</p> <p>Dansk Erhverv kan ikke støtte lovforslaget, medmindre provenuet føres 1-til-1 tilbage til sektorens grønne omstilling.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at grønne lastbiler ikke kan modsvare købet af en diesebil, idet totalomkostningerne for en grøn lastbil overstiger diesellastbilen, hvorfor forslaget har en meget begrænset effekt som drivkraft for den grønne omstilling. Dansk Erhverv henviser samtidig de eksisterende støtteordninger til indkøb af nulemissionslastbiler i fx Sverige og Tyskland.</p>	<p>Provenuet fra vejafgiften er disponeret til hhv. <i>Aftale om Grøn omstilling af vejtransport (december 2020)</i>, hvori der bl.a. indgik en omlægning af bilafgifterne mhp. udbredelse af nul- og lavemissionsbiler, et øget CO₂-fortrængningskrav for VE-brændstoffer samt til finansiering af udgifter til vejslid mv. som følge af initiativer om effektivisering af vejgodstransporten. Samlet bidrager <i>Aftale om Grøn omstilling af vejtransport</i> med en CO₂-reduktion på 1,9 mio. ton i 2030.</p> <p>Den nye vejafgift vil blive differentieret efter lastbilernes CO₂-udledning, så nulemissionslastbiler, såsom fx el-lastbiler, skal betale mindst i afgift i forhold til konventionelle lastbiler. Det vurderes alt andet lige at ville øge transporterhvervets incitament til at investere i nulemissionslastbiler. Det er korrekt, at grønne lastbiler i dag er dyrere at indkøbe end tilsvarende konventionelle lastbiler. Det må dog forventes, at prisforskellen vil udligne sig frem mod 2025, i takt med efterspørgslen og dermed produktionen af denne type køretøjer øges bl.a. på grund af EU-reguleringen. Der henvises desuden til kommentaren ovenfor vedrørende den grønne omstilling af vejgodstransporten.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Erhverv anfører, at forslaget har en lille klimaeffekt og bemærker, at størstedelen af de forventede CO₂-reduktioner kommer fra en reduktion i det samlede trafikarbejde og i mindre grad fra udbredelsen af grønne lastbiler.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at forslaget vil medføre en prisstigning på transport, der slår igennem på erhvervslivets omkostninger og i sidste ende på forbrugerpriserne og Danmarks konkurrenceevne.</p> <p>Dansk Erhverv anfører, at den utilstrækkelige udrulning af den nødvendige tank- og ladeinfrastruktur udgør et benspænd for udbredelsen af grønne lastbiler.</p> <p>Dansk Erhverv er kritisk over for de meget høje offentlige administrationsomkostninger ved ordningen på 275 mio. kr. og anfører, at dette er en ekstrem dyr måde at indkræve en afgift i størrelsesordenen 1,5-2,0 mia. kr. årligt.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd – og den selvstændige brancheorganisation Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd vedrørende skøn for CO₂-reduktion.</p> <p>Det må forventes, at vejafgiften bliver overvæltet til forbrugerpriserne. Dette forventes dog at udgøre en relativ begrænset stigning på den enkelte vare, hvilket skal ses i lyset af, at transportomkostningerne udgør en relativ begrænset andel af de samlede omkostninger til produktion.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk E-mobilitet vedrørende drivmiddeleinfrastuktur.</p> <p>Indførelse af vejafgiftsordningen indebærer et samfundsøkonomisk overskud med det anførte niveau af administrative omkostninger.</p> <p>De administrative omkostninger ved vejafgiftsordningen vurderes samtidig at være på niveau med tilsvarende ordninger i andre EU-lande. I de afsatte administrative omkostninger indgår reserver på godt 50 mio. kr. årligt. Hvis der ikke bliver behov for at anvende disse reserver, vil ordningens</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Erhverv anfører, at lovforslaget ikke forholder sig til, at prisstigninger på transport og varer også rammer kommuner og regioner (DUT) samt staten selv.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at lovforslaget kan medføre en skævvridning, hvis nogle virksomheder har lettere adgang til teknologi, intern omrokering, investering eller en intern struktur i opgave-, geografi- eller kundesammensætning, som gør det lettere eller sværere at tilpasse sig bestemte løsninger.</p> <p>Dansk Erhverv anfører, at der er en reel bekymring for, at yderområderne i landet vil blive hårdt ramt af vejafgiften, idet virksomheder, der er hjemmehørende hér, vil få et ekstra højt ”startgebyr”, da de skal længere for at nå kunderne. Dansk Erhverv bemærker, at vejafgiften bør differentieres på endnu et parameter, der tager højde for geografien, når vejnettet udvides, hvis det teknologisk set er muligt.</p>	<p>administrative omkostninger kunne reduceres.</p> <p>Det vurderes, at der ikke skal ske provenudeling med kommunerne i overensstemmelse med DUT-princippet, da den foreslåede vejafgiftsordning ikke vurderes at medfører øgede udgifter for kommuner, herunder ved vedligehold af veje mv.</p> <p>Formålet med lovforslaget er bl.a. en grøn omstilling af vejgodstransporten. Der henvises til kommentaren ovenfor vedrørende den grønne omstilling af vejgodstransporten.</p> <p>Det foreslås, at vejafgiftsordningen træder i kraft i den 1. januar 2025. Der vil dermed være tid for vognmandsvirksomheder at omstille sig til de administrative forhold i forbindelse med betaling af en ny vejafgift.</p> <p>Regeringen ønsker et sammenhængende Danmark, hvor der er gode vilkår for at drive virksomhed i hele landet. En nye vejafgift ventes at kunne øge transportomkostningerne, som dog udgør en lille del af de samlede produktionsomkostninger, med i størrelsesorden ca. 10 pct. Isoleret set forventes det ikke, at vejafgiften vil få nogen nævneværdig effekt på lokalisering af erhvervsvirksomheder i Danmark.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Erhverv bemærker, at den foreslåede model ikke regulerer trængslen på vejnettet og anfører, at vejafgiften i prisstrukturen bør tage højde for trafikbelastningen på det pågældende tidspunkt på den tilbagelagte strækning.</p> <p>Dansk Erhverv anfører, at en hurtig afklaring af emissionsklasser er påkrævet, idet vognmændene på nuværende tidspunkt ikke ved, hvilken emissionsklasse forskellige lastbiler bliver indplaceret i, eller hvilke emissionsklasser Euro-norm lastbilerne vil blive placeret i.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at afgiftsmodellen ikke giver et incitament til at benytte grønne brændstoffer.</p>	<p>Den foreslåede vejafgift forventes at reducere trafikarbejdet med lastbiler, hvilket alt andet lige må forventes at reducere trængslen. Afgiften er dog ikke direkte målrettet en regulering af trængsel. Hvis vejafgiften skulle målrettes trængsel, fx ved at øge afgiften på de trængselsudsatte dele af vejnettet, vil det kræve egentlig road-pricing for alle køretøjer. Med lovforslaget tages første skridt mod dette. Der er dog en række forhold, der vil skulle undersøges og afklares, før dette kan ske.</p> <p>Inddelingen af lastbiler i CO₂-emissionsklasser følger af de EU-retlige rammer for vejafgifter. Inddelingen følger således af EU-fordning 2017/2400, 2018/956 samt 2019/1242. Der henvises desuden til de specielle bemærkninger til § 5 for en uddybning af CO₂-emissionsklasser.</p> <p>Det bemærkes, at den foreslåede vejafgift vil være differentieret efter lastbiler CO₂-emissionsklasser, men ikke efter Euro-norm, som den eksisterende vejbenyttelsesafgift.</p> <p>Det vurderes umiddelbart ikke muligt at indrette vejafgiftsordningen, så der vil være incitament til at benytte grønne brændstoffer. Det skal bl.a. ses i lyset af, at det ikke vil være muligt at kontrollere en sådan ordning.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Med hensyn til det i bilag 1 oplistede vejnet bemærker Dansk Erhverv, at det ikke er muligt at kommentere på vejnettet, idet det er umuligt at få et sammenhængende overblik over hvilke veje, der er afgiftspligtige.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at den foreslåede afgiftsstruktur vil have den konsekvens, at de tungeste lastbiler, der er ”grønnere”, fordi de fragter mere gods pr. kørt kilometer og forbruger mindre brændstof, betaler en højere sats.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at modellen med rutebilletter virker tung og besværlig og angiver, at en app-løsning bør overvejes.</p> <p>Dansk Erhverv mener, at længden af gyldighedsperioden i højere grad bør tage højde for køre- og hviletidsreglerne enten ved at forlænge denne eller ved at gøre det muligt ved køb af rutebilletten at tilkendegive, at der konkret er brug for</p>	<p>Der henvises til kommentaren til ATD, AMU Transport Danmark vedrørende det afgiftspålagte vejnet.</p> <p>Det foreslås, at vejafgiften differentieres efter lastbilernes udledning af CO₂, støj og luftforurening, samt om kørslen finder sted i en miljøzone. Klassificeringen af køretøjets udledning af CO₂, støj og luftforurening sker ud fra køretøjets maksimale vægt samt ud fra køretøjets CO₂-emissionsklasse. Opdelingen i klasser efter vægt indebærer, at tungere lastbiler som udgangspunkt skal betale mere i afgift end lettere lastbiler. De tungeste lastbiler flytter typisk mere gods, hvorfor afgiften pr. ton/km i de fleste tilfælde vil være lavest for disse køretøjer.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd – og den selvstændige brancheorganisation Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd vedrørende behov for køb af rutebilletter.</p> <p>Det er nødvendigt at fastsætte en gyldighedsperiode for rutebilletterne i forhold til kontrollen af ordningen. § 8, stk. 2, som fastsætter gyldighedsperioden for en rutebillet er justeret, så det nu fremgår at rutebilletten udgør</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>en forlængelse heraf. Dansk Erhverv opfordrer samtidig til, at der oprettes fysiske salgssteder for rutebilletter.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at det er inkonsistent, hvilken emissionsklasse man bliver indplaceret i, hvis man ikke oplyser emissionsklassen i forbindelse med køb af rutebilletten, når benævnelsen ”høj”/”lav” bruges om begreberne emissionsklasse og afgiftsklasse.</p> <p>Dansk Erhverv foreslår, at nummerpladegenkendelseskameraerne, der kontrollerer miljøzonerreglerne, også benyttes til kontrol med vejafgiftsreglerne.</p>	<p>afgiftsbetaling for inden for en på rutebilletten angivet gyldighedsperiode til at gennemkøre én angivet rute på den afgiftsbelagte vejstrækning. Den maksimale gyldighedsperiode vil fortsat være 24 timer. Hvis en rute mod forventning ikke kan gennemføres indenfor 24 timer, skal der købes en ny rutebillet. En forlængelse af den maksimale gyldighedsperiode vil forringe kontrolmulighederne. Rutebilletter kan købes gennem en smartphone.</p> <p>Der etableres ikke fysiske salgssteder for rutebilletter. Fravalget af fysiske salgssteder medvirker bl.a. lavere administrative omkostninger ved ordningen.</p> <p>Lovforslaget er justeret, så det nu tydeligt fremgår, hvad der forstås ved hhv. ”høj” og ”lav” i forbindelse med beskrivelse af emissionsklasse og afgiftsklasse.</p> <p>Det foreslås i lovforslaget, at det vil være Sund og Bælt Holding A/S, der skal forestå drift af vejafgiftsordningen, herunder beregning, opkrævning og kontrol med efterlevelse af vejafgiftsordningen. Sund og Bælt Holding A/S vil i første omgang holde optagelser fra kameraer, der anvendes til hhv. miljøzoneordningen og den foreslåede vejafgiftsordning, adskilt.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Erhverv påpeger vigtigheden af, at danske myndigheder har adgang til fyldestgørende oplysninger til identifikation af udenlandske ejere for at kunne sikre en effektiv inddrivelse.</p> <p>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.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at det politisk er aftalt, at lastbiler med en totalvægt mellem 3,5 og 12 ton skal omfattes af vejafgiftsordningen fra den 1. januar 2027. Dansk Erhverv vurderer, at det indebærer en risiko for, at nogle af de tungere transporter, der er underlagt vejafgiften fra 2025, flytter til de lettere lastbiler.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at det fremgår af den politiske aftale om vejafgifter for lastbiler, at der skal gennemføres visse forøgelse af lastbilers vægt og dimensioner. Dansk Erhverv ser gerne, at ændringerne fremrykkes, da de kan implementeres umiddelbart.</p>	<p>Ordningen indebærer, at oplysninger om danske køretøjer vil kunne tilgås via Køretøjsregistret, og at oplysninger om udenlandske køretøjer vil kunne tilgås via Eucaris (europæisk samarbejde for registrering af køretøjsdata).</p> <p>Lovforslaget indebærer, at bødeniveauet hæves fra 2.500 kr. til 4.500 kr. pr. overtrædelse, uanset om der er tale om et gentagelsestilfælde eller ej. Da de foreslåede regler ikke indebærer, at bødeniveauet hæves i gentagelsestilfælde, er det fundet proportionalt at hæve bødestørrelsen. Dette vurderes også at sikre en større regelefterlevelse.</p> <p>Transportministeriet har foretaget analyser, der viser, at overflytning til lastbiler med en totalvægt mellem 3,5 og 12 ton er meget begrænset. Det skyldes, at hvis gods-køretøjets kapacitet udnyttes fuldt ud, er det billigst at transportere godset på det største køretøj.</p> <p>Ændringerne i reglerne om maksimal tilladt vægt og længde for lastbiler og vogntog vil blive implementeret fra 1. januar 2025. En tidligere implementering vil kræve ny finansiering.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Dansk Industri (DI)</i></p>	<p>DI kan ikke støtte lovforslaget, da det ifølge DI hverken løser de adresserede udfordringer eller bidrager til at reducere trængsel på vejene.</p> <p>DI bemærker, at beskatningen af erhvervet øges med op til 3,5 mia. kr. årligt, som ventes at medføre øgede omkostninger særligt for industrien, fødevareproduktionen og landbruget, hvilket endeligt vil sætte sig i højere forbrugerpriser.</p> <p>DI bemærker, at der er en geografisk dimension, som ikke er håndteret i lovforslaget, hvor transport til og fra især Nord- og Vestjylland forventes at blive ramt relativt hårdt og uden hensyntagen til områdernes karakter og geografiske bindinger.</p> <p>DI opfordrer til, at kilometerafgiften for lastbiler udskydes til, at der etableres en løsning for kørselsafgifter, der omfatter alle køretøjer.</p> <p>DI bemærker endvidere, at der ikke tages højde for, at lastbiler allerede betaler afgift for udledning af CO₂ gennem købet af brændstof. Det bemærkes også, at differentieringen ud fra CO₂ ikke er teknologineutral, idet køretøjer, der anvender biogas eller biodiesel skal betale samme takster, som de</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende målretning af afgiften mod trængsel samt road-pricing.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende den forventede overvæltning i forbrugerpriserne.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende geografiske forskelle.</p> <p>Det vil på sigt være muligt at inkludere flere køretøjer i ordningen. En inkludering af flere køretøjer kan med fordel afvente, at der er praktiske erfaringer fra ordningen med lastbiler tilgængelig.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende inddeling af lastbilerne i CO₂-emissionsklasser.</p> <p>Det vurderes umiddelbart ikke muligt at justere afgiftsstrukturen, så den tilgodeser anvendelsen af alternative drivmidler såsom</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>køretøjer, der bruger traditionel diesel, og at der derved ikke gives en fordel ved at vælge det mest CO₂-reducerende brændstof.</p> <p>DI finder det positivt, at der sker en graduering af vejafgiften efter totalvægt og CO₂- klasse, men finder det besynderligt, at der ikke skeles til euronormerne.</p> <p>DI anfører, at den høje takst kun bør gælde i de eksisterende miljøzoner, herunder at det ikke skal være muligt at udvide til evt. nye miljøzoner. Endvidere bemærker DI, at nulemissionskøretøjer ikke bør betale det samme tillæg for at køre i miljøzonerne som alm. lastbiler.</p> <p>DI mener, at klassificeringen er uklar og opfordrer til, at der laves en offentlig oversigt, så virksomhederne kan få oplysninger om køretøjernes klassificering.</p> <p>DI mener, at det er en grundlæggende nødvendighed, at der er en</p>	<p>biobrændstoffer. Det skal bl.a. ses i lyset af kontrollen af ordningen og de EU-retlige rammer for vejafgifter.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende differentiering af vejafgiften efter lastbilernes udledning af CO₂, støj og luftforurening, samt om kørslen finder sted i en miljøzone.</p> <p>Lovforslaget omfatter alene allerede etablerede miljøzoner. Hvis der etableres nye miljøzoner, eller hvis allerede eksisterende miljøzoner udvides, vil den foreslåede vejafgift ikke være omfattet heraf, da en udvidelse hertil alene vil kunne ske ved lovændring.</p> <p>Der henvises desuden til kommentaren til Dansk E-mobilitet vedrørende forhøjelse af satsen for kørsel i miljøzoner i forhold til det øvrige vejnet.</p> <p>Bemærkningen tages med i det videre arbejde. Der henvises desuden til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd – og den selvstændige brancheorganisation Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd vedrørende opdatering af Køretøjsregistret (DMR).</p> <p>Sund og Bælt Holding A/S anfører, at kontrollen udføres gennem seks faste kontrolpunkter opsat på udvalgte trafikknudepunkter i</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>effektiv kontrol af, at vejafgiften er blevet betalt.</p> <p>DI opfordrer til, at det bliver muligt at foretage fysisk køb af en rutebillet, inden køretøjet indkører i Danmark.</p>	<p>Danmark. Hertil kommer 6-12 fleksible kontrolenheder afhængig af udstrækningen af det afgiftsbelagte vejnet. Der er tale om biler og udstyr, der flyttes rundt, og på den måde skabes en uforudsigelighed i kontroltrykket med hensyn til, hvor der kontrolleres. Hver bil vil indeholde udstyr, der muliggør kontrol tre uafhængige steder, så der løbende opnås kontrol 18 til 36 uafhængige fleksible kontrolpunkter.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende fravalg af fysiske salgssteder.</p>
<p><i>Danske Advokater</i></p>	<p>Danske Advokater vurderer, at det ikke på nuværende tidspunkt er muligt at opnå den ønskede effekt med flere grønne lastbiler på de danske veje, da den teknologiske løsning for lastbiler ikke er færdigudviklet.</p> <p>Danske Advokater bemærker, at vejafgiften vil pålægge danske virksomheder en økonomisk byrde, som forringer Danmarks konkurrenceevne.</p> <p>Danske Advokater anfører, at vejafgiften særligt vil ramme virksomhederne og beskæftigelsen i landområderne, hvor der er større afstand mellem virksomhederne og</p>	<p>Det er korrekt, at udbuddet af grønne lastbiler i dag er begrænset. Det må dog forventes, at dette vil ændre sig frem mod 2025 i takt med, at efterspørgslen stiger, bl.a. på grund af EU-reguleringen.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende lovforslaget påvirkning af konkurrenceevnen for danske vognmænd i forhold til udenlandske vognmænd.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende geografiske forskelle.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>dermed behov for længere vejtransport.</p> <p>Danske Advokater bemærker, at den foreslåede model indebærer en risiko for, at der ikke vil blive opkrævet korrekt vejafgift hos udenlandske køretøjer, da Danmark ikke har den fornødne mulighed for at verificere de registrerede data på samme måde som for danske indregistrerede køretøjer. Det vurderes derfor hensigtsmæssigt, at der bliver indgået et samarbejde med EU-medlemslande og tredjelande om udveksling af tekniske data for de køretøjer, som kører i Danmark, men er indregistreret i udlandet.</p> <p>Danske Advokater bemærker, at afgiften skal inddrives sikkert og effektivt for at sikre ensartede konkurrencevilkår mellem danske og udenlandske vognmænd. Danske Advokater opfordrer til, at der bør 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. Danske Advokater bemærker, at en effektiv inddrivelse vil være ved at bringe et køretøj til standsning.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende identifikation af udenlandske ejere.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende udenlandske ejere af lastbiler.</p>
<p><i>Danske Speditører</i></p>	<p>Danske Speditører kan samlet set ikke støtte lovforslaget i den foreliggende form.</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Danske Speditører påpeger, at fragt- og logistikbranchen gerne vil deltage aktivt i den grønne omstilling, og at der derfor skal ske en tilbageførelsen af provenuet til transportområdet.</p> <p>Danske Speditører påpeger det uforholdsmæssige mellem de marginale reduktioner af CO₂-udledningen, som lovforslaget forventes at medføre, og den potentielle markante forøgelse af fragtomkostningerne, som lovforslaget med sikkerhed fører til.</p> <p>Danske Speditører opfordrer til, at lovforslaget dels afventer EU Kommissionens revision af Weights and Dimonesions Directive (direktiv 95/53/EC), dels afventer afrapporteringen fra regeringens inflationsudvalg.</p> <p>Danske Speditører anfører, at der er en risiko for, at nogle af de tunge transportere, der er underlagt vejafgiften fra 2025, flytter til de lettere lastbiler (under 12 tons) og bemærker hertil, at der bør tages stilling til, hvorvidt der vil ske en glidning mod mindre og deraf følgende flere lastbiler på vejene. Det bemærkes, at det samtidig bør vurderes, om der med implementeringen de facto sker en diskrimination af udenlandske operatører,</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende disponering af provenuet fra vejafgiften.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende de forventede CO₂-reduktioner.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende disponering af provenuet fra vejafgiften. For at kunne blive klar til at opkræve vejafgiften og dermed tilvejebringe denne finansiering fra 2025, er det nødvendigt, at lovforslaget fremsættes i indeværende samling.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende overflytning til lastbiler med en totalvægt mellem 3,5 og 12 ton.</p> <p>Det vurderes ikke, at implementering af vejafgiften indebærer en diskrimination af udenlandske operatører, da de på lige fod med danske operatører har mulighed for at køre med lastbiler med en totalvægt mellem 3,5 og 12 ton i Danmark.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>idet de ikke forventes at køre ind i landet i mindre lastbiler.</p> <p>Danske Speditører anfører, at emissionsklasserne bør afspejle de anvendte standarder eller den kommende nomenklatur. Det bemærkes samtidig, at det som minimum bør sikres, at lastbiler, der kører på alternative drivmidler (biobrændstof eller kommende electrofuels), indplaceres i en CO₂-emissionsklasse, der afspejler, at lastbilen reelt udleder mindre CO₂, end lastbilens emissionsklasse tilsiger.</p> <p>Danske Speditører påpeger, at branchen p.t. ikke har mulighed for at kende indplaceringen i emissionsklasserne, og at fastlæggelsen af lastbiler på de forskellige emissionsklasser bør være tilgængelige mindst 24 måneder før afgiftens ikrafttræden.</p> <p>Danske Speditører bemærker, at administrationsomkostningerne årligt forventes at være 275 mio. kr. Administrationsomkostningerne 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 CO₂-reduktion.</p> <p>Danske Speditører bemærker, at der i lovforslaget opereres med en investering i ny elektronisk sporing til alle lastbiler og en administrativt</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende inddelingen af lastbiler i CO₂-emissionsklasser. Derudover henvises der til kommentaren til DI vedr. indretning af afgiftsstrukturen, så den tilgodeser anvendelsen af alternative drivmidler.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd vedrørende opdatering af Køretøjsregistret (DMR).</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedr. ordningens administrationsomkostninger.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til Dansk Erhverv vedrørende den forventede overvæltning i forbrugerpriserne samt lovforslaget</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>tungere, men teknisk simple, løsning som alternativ og bemærker, at det er forventeligt, at særligt udenlandske lastbiler vælger den teknisk simple, men administrativt tunge løsning, som vil betyde, at dansk indregistrerede lastbiler favoriseres på bekostning af udenlandsk registrerede lastbiler. Den afledte effekt er forhøjede fragtomkostninger og dermed et forstærket pres på inflationen.</p> <p>Danske Speditører bemærker, at den angivne frist for ændringer af rute efter køb af billetter er utidsvarende i forhold til de indarbejdede køre- og hviletidsbestemmelser, og bør derfor udvides til 48 eller 60 timer.</p> <p>Danske Speditører ønsker, at der i lighed med principperne anvendt ved implementering af EU's omfattende mobilitetspakke indføres en vejledningsperiode, hvorunder kontrol af og konstatering af førstegangsovertrædelser alene sanktioneres med vejledning.</p>	<p>påvirkning af konkurrenceevnen for danske vognmænd i forhold til udenlandske vognmænd.</p> <p>Muligheden for ændring af rutebilletter er forhøjet fra 24 timer til 48 timer. Fristen er sat ud fra en betragtning om, at det vil være de færreste, der bliver nødsaget til at efterregulere deres angivne rute. Langt de fleste vil køre efter den rute, der er betalt for. En ændring af rute kan være relevant i de tilfælde, hvor den først angivne rute bl.a. har været spærret for kørsel. Hvis der opstår et behov for ændring af rute, vil det være lettest at gøre dette umiddelbart efter endt kørsel. Fristen er også sat ud fra hensynet til at kunne kontrollere, om ruten er angivet korrekt, og om der således er sket korrekt betaling.</p> <p>Kilometerbaserede vejafgiftsordninger eksisterer i en række europæiske lande herunder i Tyskland siden 2005. Der er således bl.a. i designet af den brugerrettede del af ordningen lagt vægt på at udnytte erfaringer fra andre lande. Samtidig har en række af de kommende danske brugere og</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>hovedparten af de udenlandske brugere allerede stiftet bekendtskab med de opgaver, der pålægges vognmandsvirksomhederne som en del af ordningen. Det er vurderingen, at der vil blive behov for vejledning af vognmandsvirksomhederne, før vejafgiften introduceres, mens der ikke vil blive behov for den foreslåede vejledningsperiode.</p>
<p><i>Datatilsynet</i></p>	<p>Datatilsynet har noteret sig, at der i lov om Sund og Bælt Holding A/S vil blive indført det nødvendige databeskyttelsesretlige hjemmelgrundlag for Sund og Bælt Holding A/S' opgavevaretagelse.</p> <p>Datatilsynet bemærker, at der ikke ses at være taget stilling til bl.a. dataminimering og opbevaringsbegrænsning. Datatilsynet har dog noteret sig, at der på de billeder af nummerplader, der sendes til Færdselsstyrelsen, vil ske sløring af køretøjets fører og eventuel passager.</p> <p>Datatilsynet lægger til grund, at henvisning til lovforslagets § 6, stk. 7 i pkt. 4 i de almindelige bemærkninger om forholdet til databeskyttelsesforordningens og databeskyttelsesloven rettelig er til udkastets § 6, stk. 8.</p> <p>Datatilsynet lægger til grund, at Skatteministeriet har vurderet, at de bestemmelser, der vil blive</p>	<p>Det er korrekt, at der vil blive indført det nødvendige databeskyttelsesretlige hjemmelgrundlag for Sund og Bælt Holding A/S' opgavevaretagelse i lov om Sund og Bælt Holding A/S.</p> <p>Beskrivelsen af dataminimering og opbevaringsbegrænsning er justeret i lovforslaget.</p> <p>Det kan bekræftes. På baggrund af justeringer foretaget efter høringsperioden er bestemmelsen flyttet fra § 6, stk. 8, til § 6, stk. 6.</p> <p>Det er vurderingen, at det er hensigtsmæssigt at fastsætte nationale særregler om behandling af</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>fastsat i medfør af bemyndigelsesbestemmelsen, vil udgøre nationale særregler efter databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 2, for behandling af ikke-følsomme oplysninger og oplysninger om strafbare forhold.</p> <p>Datatilsynet har noteret sig, at det fremgår af bemærkningerne til udkastets § 6, 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.</p> <p>Datatilsynet bemærker, at der i lovforslaget henvises til § 17, stk. 5, en sådan bestemmelse ses imidlertid ikke af udkastet. Det bemærkes, at der i det tilsendte udkast til lovforslag ikke ses at være taget stilling til det databeskyttelsesretlige hjemmelsgrundlag for udvekslingen af oplysninger mellem EETS-udbydere og Sund og Bælt Holding A/S.</p> <p>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</p>	<p>personoplysninger i relation til vejafgiftsordningen. Det præciseres i lovforslagets bemærkninger, at lovforslagets § 6, stk. 6 og 7, vil udgøre specifikke bestemmelser om anvendelsen af databeskyttelsesforordningen.</p> <p>Det er hensigten at der efter bestemmelsen i § 6, stk. 6 (i høringsversionen § 6, stk. 8) vil blive fastsat nærmere regler om udvekslingen af oplysninger mellem Sund og Bælt Holding A/S og Færdselsstyrelsen, som er nødvendige af hensyn til udstedelse af administrative bødeforelæg.</p> <p>Henvisningen til § 17, stk. 5, er slettet. Lovforslaget har ikke til formål at regulere forholdet mellem Sund og Bælt Holding A/S og en EETS-udbyder.</p> <p>Skatteministeriet og Transportministeriet noterer, at 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</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>personoplysninger, jf. databeskyttelseslovens § 28.</p>	<p>forbindelse med behandling af personoplysninger, jf. databeskyttelseslovens § 28.</p>
<p><i>De Danske Bilimportører</i></p>	<p>De Danske Bilimportører finder det afgørende, at der hurtigst muligt gennemføres en omlægning af vejafgiften af hensyn til udskiftningen af bestanden af lastbiler med grønnere biler med alternative drivmidler. Dog anføres det, at vejafgiften bør bakkes op med krav til udrulning af ladeinfrastruktur, der er særligt målrettet lastbilerne.</p> <p>De Danske Bilimportører finder det ikke specificeret i lovforslaget, hvorledes opkrævningen skal foregå, og på hvilket datagrundlag afgiften for den enkelte lastbil skal kontrolleres og beregnes af Sund og Bælt for henholdsvis danske og udenlandske lastbiler.</p> <p>De Danske Bilimportører finder det ikke klart, om udenlandske køretøjer skal anvende EETS køretøjsudstyr til elektronisk kontrol og afregning, og om dansk registrerede køretøjer tilsvarende skal kontrolleres via</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk E-mobilitet vedr. drivmidelinfrastruktur.</p> <p>Det er Sund og Bælt Holding A/S, der skal beregne længden af den afgiftspligtige kørsel og beregne afgiftens størrelse. Det afgiftspligtige vejnet er opdelt i individuelle fysiske vejstrækninger (såkaldte vejsegmenter) med hver sin længde angivet i kilometer. Efter at køretøjets GNSS-koordinater er matchet til disse vejsegmenter, summeres antal kørte kilometer baseret på de vejstrækninger, som der er kørt i, og der sammenholdes med de relevante afgiftssatser for at beregne skyldig vejafgift.</p> <p>Både danske og udenlandske køretøjer kan anvende EETS-køretøjsudstyr for en elektronisk afregning af antal kørte kilometer. Rutebilletterne kan ligeledes anvendes af både danske og udenlandske køretøjer, der ikke har et EETS-køretøjsudstyr monteret. I gældende vejbenyttelsesafgiftslov opkræves</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>nummerpladescanning og oplysninger trukket via Køretøjsregistret.</p> <p>De Danske Bilimportører bemærker, at CO₂-emissionsklassen for en konkret lastbil er et dynamisk parameter, der kan ændre sig med tiden, hvilket stiller krav om, at dynamiske ændringer til enhver tid kan aflæses elektronisk af Sund og Bælt Holding A/S' EETS- udstyr, og vejafgiften beregnes korrekt. Det bemærkes samtidig, at det ikke vides, hvordan differentieringen efter CO₂-emissionsklasser kan gennemføres i praksis, og hvem der evt. skal tilføre systemerne de relevante data.</p> <p>De Danske Bilimportører anser det for mest sandsynligt, at CO₂-differentieringen tager afsæt i oplysninger om lastbilernes CO₂-emissioner målt i gram CO₂ pr. ton/km, jf. VECTO.</p> <p>De Danske Bilimportører bemærker, at der ikke er specifikke oplysninger eller bestemmelser i lovforslaget om hvilke oplysninger, der skal gives ved køb af rutebillet.</p> <p>Det bør ifølge De Danske Bilimportører være Sund og Bælt</p>	<p>afgiften anderledes, alt efter om køretøjet er dansk eller udenlandsk registreret. For danske køretøjer opkræves afgiften årligt, hvorimod udenlandske køretøjer kan betale efter kortere perioder. Dette er ikke tilfældet efter nærværende lovforslag.</p> <p>Det er korrekt, at køretøjer i CO₂-emissionsklasse 2 og 3 skal revurderes hver sjette år, ift. om de forsat lever op til kravene for den pågældende klasse, eller om de skal omklassificeres til en anden klasse.</p> <p>Der henvises desuden til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd – og den selvstændige brancheorganisation Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd vedrørende opdatering af Køretøjsregistret (DMR).</p> <p>Differentieringen af vejafgiften vil tage udgangspunkt i de såkaldte CO₂-emissionsklasser.</p> <p>De oplysninger, der skal angives i forbindelse med køb af en rutebillet, fremgår af lovforslaget § 8, stk. 3.</p> <p>Sund og Bælt Holding A/S modtager data om køretøjet fra EETS-</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p> Holding A/S, der under alle omstændigheder pålægges ansvaret for tildeling af korrekt CO₂-emissionsklasse og beregning af vejafgift baseret på de obligatoriske data i CoC om CO₂- udledningen.</p> <p> De Danske Bilimportører bemærker, at differentieringen af vejafgiften bedst kan ske ved etablering af en dertil indrettet database, der kan håndtere klassificeringen, fremfor at ændre eller tilføje nye data i Køretøjsregisteret.</p> <p> De Danske Bilimportører bemærker, at der er behov for større klarhed omkring 1) hvilke datafelter er nødvendige i DMR for at implementere CO₂-differentieringen af vejafgiften, 2) om data allerede findes, eller om der skal ske ændringer af krav til indberetning af data ved 1. registrering og/eller ved kodning af køretøjsudstyr, og 3) tidshorizonten for, hvornår data kan være klar til indførelse i Køretøjsregisteret.</p> <p> De Danske Bilimportører anfører med henvisning til eurovignet-direktivets artikel 7ga, at det ikke fremgår af lovforslaget, hvorvidt de i artikel 7ga a-c nævnte køretøjer er helt 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.</p>	<p> udbyder eller fra indtastning ved via køb af rutebillet.</p> <p> Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd – og den selvstændige brancheorganisation Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd vedrørende opdatering af Køretøjsregistret (DMR).</p> <p> Der henvises til ovenstående kommentar.</p> <p> Det formodes, at spørgsmålet omhandler køretøjer, der falder uden for de i (EU) 2019/1242 definerede køretøjsklasser. Køretøjer, der er registreret med ”el” eller ”brint” som drivkraft, indplaceres i CO₂-emissionsklasse 5. Køretøjer med forbrændingsmotor indplaceres i CO₂-emissionsklasse 1, såfremt de falder uden for de køretøjsklasser, der er omfattet af CO₂-målingerne, og det derfor ikke kan</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>beregnes, hvorvidt de kan indplaceres i CO₂-emissionsklasse 2 eller 3; også hvis dette skyldes køretøjernes tilladte totalvægt.</p>
<p><i>DTL – Danske vognmænd</i></p>	<p>DTL er stærkt skeptisk over for lovforslaget til vejafgift.</p> <p>DTL bemærker, at lovforslaget har en begrænset effekt på CO₂-belastningen, da 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.</p> <p>DTL anfører, at el-lastbilerne i øjeblikket er mange fold dyrere end diesellastbiler, i det omfang de overhovedet findes til de aktuelle transportbehov (lasteevne og rækkevidde) og bemærker i den sammenhæng, at de store årlige milliardbeløb, 3,6 milliarder kroner fra 2028, som vejafgiften koster transporterhvervet, bør friholdes til investering i grønne køretøjer og brændstofinfrastruktur.</p> <p>DTL vurderer, at produktionen, beskæftigelsen og forbruget i Danmark vil falde så meget, at transportbehovet derfor – i hvert fald i dele af Danmark og i visse brancher – falder med 10 pct. eller mere.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende de forventede CO₂-reduktioner.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til Dansk Erhverv og Danske Advokater vedrørende udbuddet af grønne lastbiler i dag samt prisforskellen i forhold til tilsvarende konventionelle lastbiler. Der henvises desuden til kommentaren til Dansk Erhverv, vedrørende disponering af provenuet fra vejafgiften.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DTL bemærker, at afgiften vil ramme hårdt i yderområderne, da transport til og fra fx de nord- og vestjyske kommuner bliver relativt hårdere ramt af en kilometerafgift end mere centralt beliggende kommuner i landet.</p> <p>DTL udviser bekymring over den digitale håndhævelse af vejafgiften og gør særligt opmærksom på risikoen med udenlandske køretøjer, der ikke betaler og ser det som afgørende, at der også er en effektiv kontrol og håndhævelse af udenlandske køretøjer.</p> <p>DTL anfører, at det ikke er rimeligt, at en solo- lastbil betaler det samme som et vogntog og henviser til lovforslagets § 5, stk. 3.</p> <p>DTL opfordrer til, at CO₂-emissionsklassernes betydning for de enkelte vognmandsvirksomheders nuværende (og kommende) bilparker snarest synliggøres og hurtigst muligt bliver lagt i Køretøjsregisteret.</p> <p>DTL konstaterer, at det ikke er muligt at gennemskue det omfattede vejnet, herunder om der er strækninger, som ikke burde være</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende geografiske forskelle.</p> <p>Der henvises til kommentaren til DI vedrørende kontrollen af ordningen.</p> <p>Ved fastlæggelse af afgiftsstrukturen er der anvendt en differentiering ud fra de vægtklasser, som fremgår af direktiv 1999/62/EU om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer (eurovignetdirektivet). Dermed opnås konsistens med de klassificeringer, der anvendes i andre lande.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd vedrørende opdatering af Køretøjsregistret (DMR).</p> <p>Der henvises til kommentaren til ATD, AMU Transport Danmark</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>med, eller strækninger, som burde tilføjes.</p> <p>DTL konkluderer, at vejafgiftsfor- slaget, som det foreligger, er en fi- skal 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 statskas- sen med 1 mia. kr.</p> <p>DTL kvitterer for, at der kommet et grønt element med i den politi- ske aftale med initiativer til øgede længder og vægte på både lastbiler og vogntog, men påpeger en række mangler i de indtil videre offentlig- gjorte initiativer, herunder at der både mangler øget vægt på på- hængskøretøjer og ikke mindst på det mest anvendte vogntog med 7 aksler.</p> <p>DTL bemærker, at lovforslagets § 11, stk. 2, er en alt for vidtgående bemyndigelsesbestemmelse og spørger, hvorvidt transportmini- steren eksempelvis kan bestemme, at der ikke kan klages over be- stemte køretøjstyper eller grupper.</p> <p>DTL anfører, at det er en helt af- gørende forudsætning for en ef- fektiv håndhævelse, at de danske myndigheder, der står for</p>	<p>vedrørende lovforslagets bilag 1 og det afgiftspligtige vejnet.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til Dansk Erhverv vedrørende lov- forslaget formål og de erhvervs- mæssige konsekvenser.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende imple- mentering af ændringerne i reg- lerne om maksimal tilladt vægt og længde for lastbiler og vogntog.</p> <p>Bemyndigelsen i lovforslagets § 11, stk. 2, vil ikke give transportmini- steren hjemmel til at bestemme, at der ikke kan klages over bestemte køretøjstyper eller grupper. Det er hensigten, at transportministeren ved bekendtgørelse vil kunne fast- sætte mere præcise krav til klage- proceduren, herunder dokumenta- tionskrav m. v.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende identi- fikation af udenlandske ejere.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>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.</p>	
<p><i>Finans og Leasing</i></p>	<p>Finans og Leasing bemærker, at de ikke er enige i forslaget om, at leasingselskabet som ejer af lastbilen skal hæfte solidarisk med brugeren af lastbilen for betaling af vejafgiften for lastbiler. Finans og Leasing bemærker i denne sammenhæng, at deres medlemmer har haft store udfordringer med den solidariske hæftelse for grøn ejeravgift.</p> <p>Finans og Leasing anfører, at såfremt den solidariske hæftelse fastholdes, ser de gerne, at opkrævningsperioden i det mindste forlænges til et halvt år.</p> <p>Finans og Leasing bemærker at de gerne vil have specificeret i lovbetænkningerne, at såfremt der er en registreret bruger, så er det til denne bruger, der som udgangspunkt sendes opkrævning til og ikke ejeren (leasinggiver)</p>	<p>For de periodiske afgifter påhviler afgiftshæftelsen den, i hvis navn køretøjet ved afgiftsperiodens begyndelse er registreret. Hvis bruger og ejer er forskellig, ved fx leasingkøretøjer, søges afgiften først opkrævet hos den registrerede bruger. Hvis denne ikke betaler, opkræves afgiften hos køretøjets ejer. Det er vurderingen, at det er mest hensigtsmæssigt at følge samme tilgang til opkrævningen af vejafgift.</p> <p>Sund og Bælt Holding A/S udsender faktura til EETS-udbyder efter endt måned, såfremt udstederen har en tilfredsstillende kreditværdighed og i henhold til den garanti, Sund og Bælt Holding A/S har med sine udbydere. En forlænget opkrævningsperiode vil skabe risiko for, at der ikke er garanti for betaling.</p> <p>Det fremgår nu af bemærkningerne til lovforslaget, at hvor ejer og bruger er forskellige, søges afgiften først opkrævet hos brugeren. Hvis denne ikke betaler, opkræves beløbet hos ejeren. Hvordan ejer og bruger fordeler udgiften mellem sig, er et anliggende</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>FSR- Danske Revisorer</i></p>	<p>FSR – danske revisorer bemærker, at de kan være bekymrede over, at der indføres en kilometerbaseret vejafgift, inden den nedsatte ekspertgruppe er kommet med anbefalingerne til en ny CO₂-afgift på bl.a. transportområdet.</p> <p>FSR – danske revisorer vil 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 nødvendige tilpasning.</p> <p>FSR – danske revisorer bemærker, at en stor del af de omfattede afgiftspligtige køretøjer vil være leaset, og at der i den forbindelse bør ske en ændring af lovforslagets § 3 og § 16, så det i stedet for at være den ” den registrerede ejer af køretøjet” er ” den person, der står for driften af køretøjet”, der hæfter for betaling af afgifter og bøder.</p>	<p>mellem parterne. Der henvises til de specielle bemærkninger til § 3.</p> <p>Det foreslås, at vejafgiftsordningen først træder i kraft den 1. januar 2025.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Finans og Leasing vedrørende opkrævning af afgiften hos hhv. ejer og bruger af køretøjet.</p>
<p><i>ITD</i></p>	<p>ITD er overordnet imod, at der indføres en kilometerbaseret vejafgift som den foreslåede.</p> <p>ITD bemærker, at indtægterne fra afgiften ikke føres tilbage til erhvervet i form af støtte, og at vejafgiften ikke vil føre til indkøb af</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende disponering af provenuet fra vejafgiften samt prisforskellen mellem grønne</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>flere grønne lastbiler, men tværtimod forsinke vognmænds investeringer i nulemissionslastbiler, da disse er over tre gange så dyre som diesel-lastbiler.</p> <p>ITD foreslår, at vejafgiften ikke gennemføres, da de EU-tiltag, der allerede er på tegnebrættet, vil være tilstrækkelige.</p> <p>Hvis lovforslaget fremsættes, angiver ITD, at alle erhvervskøretøjer bør inkluderes, således at også varebiler og mindre lastbiler omfattes for at undgå en omladning af varer til mindre køretøjer, der blot vil skabe mere trængsel og unfair konkurrence.</p> <p>ITD bemærker, at selve beregningen af CO₂-emissionsklasserne er kompliceret og ikke gennemskuelig og opfordrer i den forbindelse til, at der kommer en vejledning til loven, der beskriver fastsættelsen af CO₂-klasse.</p> <p>ITD bemærker, at en lastbil, der kan køre med mere gods, udleder mindre CO₂ pr. kg. og km end en lettere lastbil, der kører samme distance, og at vejafgiften dermed ikke skaber et incitament for at optimere forholdet mellem godsmængde og CO₂-udledning. Særligt i miljøzonerne mener ITD, at vægt bør tælle positivt, da man</p>	<p>lastbiler og tilsvarende konventionelle lastbiler.</p> <p>Der henvises til kommentarerne til Dansk Erhverv vedrørende formålet med lovforslaget og den grønne omstilling af vejtransporten.</p> <p>Der henvises til kommentaren til DI vedrørende inkludering af flere køretøjer i ordningen samt til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende overflytning til mindre lastbiler.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende inddelingen af lastbiler i CO₂-emissionsklasser</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk erhverv vedrørende differentieringen af afgiften samt afgiften opgjort pr. ton/km.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>også her vil kunne reducere trængsel og antallet af lastbiler.</p> <p>ITD anfører, at afgiftssatserne bør indeholde en kategori, hvor anvendelsen af biobrændstoffer tilgodeses.</p> <p>ITD bemærker, at det i forbindelse med implementeringen af vejafgiften er vigtigt, at danske og udenlandske lastbiler kontrolleres på lige fod.</p> <p>ITD påpeger vigtigheden af, at digitalisering og datadeling forudsætter, at man kan stole på, at ens data anvendes til det aftalte formål, eller som specifikt fremgår af loven. Derfor mener ITD, at det er vigtigt, at brugeren giver samtykke til datadeling.</p> <p>ITD ser gerne, at udvidelsen af den geografiske dækning af vejafgiften skal ske til de veje, som staten har opsat ladeinfrastruktur ved.</p> <p>ITD er skeptisk overfor de positive klimamæssige konsekvenser, der forventes med vejafgiftsordningen og ønsker i den forbindelse at se de beregninger samt overvejelser, der ligger til grund for denne antagelse, idet de stiller</p>	<p>Der henvises til kommentaren til DI vedr. indretning af afgiftsstrukturen, så den tilgodeser anvendelsen af alternative drivmidler.</p> <p>Der henvises til kommentaren til DI vedrørende kontrol af ordningen.</p> <p>Der henvises til afsnit 4 om forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven i lovforslaget.</p> <p>Lovforslaget omfatter et afgiftsbelagt vejnet på ca. 10.900 km. Det er regeringens intention at udvide det afgiftspligtige vejnet fra og med den 1. januar 2028, så det herefter kommer til at omfatte hele det offentlige vejnet, der har en udstrækning på i alt ca. 75.000 km.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd – og den selvstændige brancheorganisation Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd vedrørende forudsætningerne bag beregningerne af de forventede CO₂-reduktioner.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>spørgsmålstegn ved, hvordan gods og dagligvarer vil nå ud til industri og forbrugere, hvis CO₂ reduktionen hovedsageligt skal nedbringes ved mindre kørsel.</p> <p>ITD anfører, at administrationsomkostningerne på 275 mio. kr. årligt er et uacceptabelt højt beløb. ITD ønsker derfor fuldstændig gennemsigtighed og foreslår, at der hvert år skal fremlægges et særskilt regnskab med udførlige poster for de enkelte udgifter.</p> <p>ITD bemærker, at vejafgiftssystemerne i alle EU-lande skal kunne betjenes fra den samme onboard-unit.</p> <p>I forbindelse med rutebilletter bemærker ITD, at indberetningsfristen for den faktisk kørte rute skal øges fra 24 timer til 7 dage.</p> <p>ITD foreslår, at vejafgiften udfases, når over 50 pct. af bestanden består af nulemissionslastbiler, så der ikke er tale om en permanent skatteskrue.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedr. ordningens administrationsomkostninger.</p> <p>Det er hensigten, at køretøjsudstyr skal kunne benyttes i alle EU-lande, der har og indfører kilometerbaserede vejafgifter.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Danske Speditører vedrørende fristen for ændring af rutebilletten.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende lovforslaget formål.</p>
KL	KL beskriver, at CO ₂ -udledninger fra transportsektoren er vanskelige at reducere og hilser det velkomment, at der indføres en vejafgift for lastbiler.	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>KL bemærker, at afgiften i første omgang vil indføres på statsvejnettet. Hertil bemærker KL, at en afgift på statsvejnettet kan medføre en negativ påvirkning af trafik på kommunevejene. En afgift på statsvejnettet kan få vognmænd til at vælge en rute uden afgift, hvilket kan medføre at kommunale veje bliver belastet med tung trafik.</p> <p>KL foreslår, at kommunerne får del i den indtægt, der forventes årligt i provenu, idet loven kan medføre konsekvenser for de kommunale veje med øget trafik.</p> <p>KL bemærker, at køretøjer, der tilhører vejvæsnerne, vil være afgiftsfritaget. Hertil bemærker KL, at mange kommuner har udliciteret dele eller hele deres vejdrift, hvorfor disse vejvæsner ikke selv ejer køretøjer. Det vil resultere i, at kommunerne kommer til at betale for vejafgiften for at dække entreprenørens omkostninger. KL opfordrer derfor til, at der findes en løsning på dette.</p>	<p>Det omfattede vejnet består af næsten hele statsvejnettet og en række kommunale strækninger samt offentlige veje i miljøzoner. Mellem byer vil motorveje og det øvrige statsvejnet indgå i det afgiftsbelagte vejnet sammen med de kommuneveje, der måtte løbe parallelt eller tilnærmelsesvist parallelt hermed. Sidstnævnte er medtaget, hvis Vejdirektoratet har vurderet, at disse veje udgør sivetrafikruter til statsvejnettet, hovedsageligt motorvejsnettet. Det vil sige, at de veje, som Vejdirektoratet har vurderet vil kunne benyttes med det formål at undgå afgift, også er omfattet af det afgiftsbelagte vejnet.</p> <p>Der henvises til svaret til Dansk Erhverv vedrørende evt. DUT-krav.</p> <p>Der er tale om videreførelse af en undtagelse fra den eksisterende afgiftsordning (vejbenyttelsesafgiften).</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>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.</p>	<p>Omkostninger til skiltning afholdes af Sund og Bælt Holdning A/S</p>
<i>Krifa</i>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<i>Landbrug og Fødevarer</i>	<p>Landbrug og Fødevarer er overordnet imod indførelsen af vejafgiften, når merprovenuet anvendes til omstilling af personbiltransporten.</p> <p>Landbrug og Fødevarer bemærker, at der er brug for tiltag og finansiering, som kan hjælpe med omstilling af den tunge transport, idet der i dag ikke er en tilstrækkelig infrastruktur til eldrevne lastbiler, ligesom det ikke er muligt for de tungeste lastbiler at anvende el.</p> <p>Landbrug og Fødevarer bemærker, at vognmandsselskaberne på nuværende tidspunkt ikke kender emissionsklasserne på de enkelte biler og opfordrer til, at oplysningerne kommer ind i Køretøjsregisteret hurtigst muligt.</p> <p>Landbrug og Fødevarer beder Skatteministeriet svare på, hvorfor der tages udgangspunkt i en ikke-gennemsigtig definition som de foreslåede CO₂-emissionsklasser</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende disponering af provenuet fra vejafgiften.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk E-mobilitet vedrørende drivmiddelinfrastruktur.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Bilbrancheråd vedrørende opdatering af Køretøjsregisteret (DMR).</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende inddeling af lastbiler i CO₂-emissionsklasser samt differentieringen af vejafgift.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>fremfor eksisterende normer, fx Euro-normer.</p> <p>Landbrug og Fødevarer anfører, at det bør fremgå af lovforslaget, at det på nuværende tidspunkt er særdeles vanskeligt for de tungeste lastbiler at være omfattet af emissionsklasse 5.</p> <p>Landbrug og Fødevarer bemærker, at der med indførelse af vejafgiften ikke skabes incitament til at anvende biobrændstoffer, da emissionsklasse ikke afhænger af, om der anvendes fossil diesel eller biodiesel.</p> <p>Landbrug og Fødevarer bemærker, at afgiftsforskellen mellem de forskellige emissionsklasser er for høj.</p> <p>Landbrug og Fødevarer er positiv indstillet over for, at udenlandske lastbiler også omfattes af afgiften og opfordrer til en effektiv kontrol.</p> <p>Landbrug og Fødevarer beder om en bekræftelse på, at det ikke er den enkelte vognmand eller vognmandselskab, der skal indrapportere til vejafgiftstjenesten, men at dataoverførslen sker automatisk,</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Danske Advokater vedrørende udbuddet af grønne lastbiler.</p> <p>Der henvises til kommentaren til DI vedr. indretning af afgiftsstrukturen, så den tilgodeser anvendelsen af alternative drivmidler.</p> <p>Afgiftsforskellen mellem forskellige CO₂-emissionsklasser følger af, at der foreslås en maksimal CO₂-differentiering af afgiften inden for de EU-retlige rammer.</p> <p>Der henvises til kommentaren til DI vedrørende kontrol af ordningen samt kommentaren til Dansk Erhverv vedrørende lovforslagets påvirkning af konkurrenceevnen for danske vognmænd i forhold til udenlandske vognmænd.</p> <p>Det er korrekt, at dataoverførslen vil ske automatisk, når et EETS-køretøjudstyr er aktiveret i lastbilen.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>når der er aktiveret et køretøjsudstyr i lastbilen.</p> <p>Landbrug og Fødevarer spørger til, om det er muligt at anvende den teknologi (takograf), der allerede er i køretøjet i stedet for at installere ny teknologi, og hvorvidt et køretøjsudstyr, der er købt til anvendelse i fx Tyskland, kan anvendes ved kørsel i Danmark.</p> <p>Landbrug og Fødevarer ønsker en præcisering af eksemplet på side 62 i lovforslaget, herunder om en lastbil kan køre tilbage af segment 6 og ind på segment 5 efterfølgende og kun betale afgift én gang af kørslen på segment 6.</p> <p>Landbrug og Fødevarer ønsker at vide, om de løbende administrative omkostninger skal forstås som 50 mio. kr. årligt, herunder hvor stor en del af de administrative omkostninger, der forventes at</p>	<p>Det er forventningen, at EETS køretøjsudstyr, som anvendes i den danske ordning, kan benyttes ved kørsel i andre EU-lande fx Tyskland og omvendt. Det vil derimod ikke være muligt at anvende en takograf til betaling af vejafgiften.</p> <p>Hvis en lastbil bliver identificeret på det samme vejsegment to eller flere gange inden for 24 timer, vil det pågældende vejsegment kun blive medtaget én gang i den samlede opgørelse af kørte kilometer.</p> <p>Sammenholdt med det nævnte eksempel vil det betyde, at en lastbil kun vil betale for kørsel på segment 6 én gang, selvom lastbilen måtte vende om inden for segment 6 og køre tilbage ud ad segment 5.</p> <p>Hvis lastbilen gennemkører segment 6 og ind på et nyt vejsegment på det afgiftspligtige vejnet og derefter kører retur til segment 5 ved at køre på segment 6, da vil kørslen på segment 6 blive medtaget to gange i opgørelsen af vejafgiften.</p> <p>Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har vurderet, at lovforslaget medfører løbende administrative konsekvenser på ca. 50 mio. kr. årligt for danske transportvirksomheder. Der er</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ramme vognmandsvirksomhederne, og hvor stor en del, der rammer EETS-udbydere.</p> <p>Landbrug og Fødevarer er generelt bekymret for ubegrænset datadeling mellem myndigheder af hensyn til borgeres og virksomheders retssikkerhed. Landbrug og Fødevarer opfordrer derfor til, at det i lovforslaget præciseres hvilke data og i hvilken sammenhæng, der kan være behov for at udveksle data.</p> <p>Landbrug og Fødevarer opfordrer til, at der udarbejdes et brugervenligt kort eller lignende, der på en overskuelig måde viser hvilke veje der er omfattet af afgiften.</p>	<p>aktuelt registreret én dansk EETS-udbyder, som det for nuværende ikke har været muligt at kvantificere de administrative konsekvenser for.</p> <p>Der henvises til afsnit 4 om forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven i lovforslaget, som er justeret efter høringsperioden, så det nu fremgår mere præcist hvilke data, der kan være behov for at udveksle, samt hvordan de vil blive behandlet og opbevaret.</p> <p>Der henvises til kommentaren til ATD, AMU Transport Danmark vedrørende lovforslagets bilag 1 og det afgiftspligtige vejnet.</p>
<i>Motorcykel Forhandler Foreningen</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Politiforbundet</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Ribe Amts Vognmandsforening</i>	<p>Ribe Amts Vognmandsforening bemærker, at der både mangler grønne køretøjer samt ladestationer og infrastrukturer.</p> <p>Ribe Amts Vognmandsforening henviser til Energistyrelsens seneste Klimastatus- og fremskrivning fra 2022, hvoraf det fremgår, at der er en øget forventning til elektrificering af vejtransporten,</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk E-mobilitet vedr. drivmidelinfrastruktur.</p> <p>Det må umiddelbart forventes, at Energistyrelsen har henvist til deres Klimastatus- og fremskrivning 2021.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>herunder lastbiler, i forhold til fremskrivningen fra 2021 og spørger i den forbindelse til hvilken fremskrivning, der henvises til.</p> <p>Ribe Amts Vognmandsforening bemærker, at skatteministeren har nævnt, at køretøjsproducenterne forventes at skærpe indsatsen hen mod flere elektriske køretøjer, som led i opfyldelsen af de europæiske CO₂-forordninger, og spørger i den forbindelse til hvor denne forventning kommer fra, og hvorvidt det er fra producenterne.</p> <p>Ribe Amts Vognmandsforening foreslår at forhøje, fx fordoble, den nuværende vejbenyttelsesafgift, indtil den nye vejafgift, udstyr og infrastruktur er på plads.</p> <p>Ribe Amts Vognmandsforening bemærker, at det er et dårligt valgt tidspunkt at indføre denne nye ordning set i lyset af det enorme prispres for både kunder og vognmænd.</p>	<p>Køretøjsproducenterne er med (EU) 2019/1242 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjer CO₂-emissioner pålagt præstationsnormer for nye tunge køretøjer CO₂-emissioner.</p> <p>Ifølge lastbilproducenterne er det ikke muligt at opnå disse reduktioner, uden at en væsentlig andel af salget udgøres af nulemissionskøretøjer.</p> <p>Det er ikke muligt at fordoble den nuværende vejbenyttelsesafgift inden for de EU-retlige rammer.</p> <p>Vejafgiften træder først i kraft den 1. januar 2025.</p>
Rigspolitiet	Rigspolitiet har 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 forsat har en opgave med kontrol af vejafgiftsreglerne. Rigspolitiet	Det foreslås, at Sund og Bælt Holding A/S skal føre kontrol med ordningen. Kontrollen foretages digitalt, uden at køretøjet bringes til standsning. Det er ikke hensigten, at kontrollen fra Sund og Bælt Holding A/S skal foretages ved

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>bemærker, at såfremt dette ikke er hensigten, bør dette fremgå af lovforslagets bemærkninger.</p> <p>Rigspolitiet bemærker, at politiet ikke har mulighed for at indhente oplysninger om ejer- og brugerforhold vedrørende udenlandske køretøjer. De oversendte sager vedrørende udenlandske køretøjer forudsættes således at være fuldt oplyste ved oversendelsen til politiet.</p> <p>Rigspolitiet bemærker, at det ses 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. Rigspolitiet formoder i den forbindelse, at bevismaterialet i sagerne udelukkende vil bestå af et billede af køretøjets nummerplade og kopi af det pågældende køretøjs registreringsattest eller indhentede oplysninger fra digitale databaser.</p> <p>Rigspolitiet forudsætter, at en række nærmere definerede oplysninger skal foreligge ved oversendelsen af de sager, der ikke bliver afgjort med et administrativt bødeforelæg.</p> <p>Rigspolitiet har lagt til grund, at lovforslaget lægger op til en</p>	<p>vejsidekontroller. Dette er præciseret i lovforslaget.</p> <p>Det foreslås, at Sund og Bælt Holding A/S, er ansvarlig for at indhente oplysninger om ejer og brugerforhold vedrørende danske og udenlandske køretøjer.</p> <p>I de sager, hvor ejeren eller brugeren ikke vedtager det administrative bødeforelæg, oversendes sagen til politiet. Ved oversendelse af sagen vil Sund og Bælt Holding A/S' bevismateriale også indgå. Det kan bekræftes, at bevismaterialet forventeligt vil bestå af de elementer, som Rigspolitiet anfører.</p> <p>Det er korrekt antaget, at politiet vil modtage bevismateriale fra Sund og Bælt Holding A/S ved oversendelsen af sager, hvor der ikke udstedes et administrativt bødeforelæg.</p> <p>Der kan ikke forekomme situationer, hvor politiet og</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ordning, hvor både Transportministeriet og politiet kan udstede bødeforelæg for overtrædelse af reglerne om vejafgift, og at der derfor er risiko for dobbeltsanktionering. De anbefaler derfor, at der etableres en ordning svarende til den etablerede ordning med kontrollen med miljøzonerne.</p>	<p>Færdselsstyrelsen udsteder bødeforelæg til en bruger for den samme forseelse.</p>
<i>Sikkerhedsstyrelsen</i>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<i>Skatterevisorforeningen</i>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<i>SLD</i>	<p>SLD har indsendt samme høringsvar som Dansk Erhverv.</p>	<p>Der henvises til besvarelsen af Dansk Erhvervs høring.</p>
<i>Søfartsstyrelsen</i>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<i>Transporterhvervets uddannelser – TUR</i>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	