


Skatteministeriet

2. oktober 2024
J.nr. 2024 - 1687

Til Folketinget – Skatteudvalget

Til udvalgets orientering vedlægges høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende forslag til Lov om ændring af lov om vejafgift, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og forskellige andre love (Gennemførelse af dele af aftale om deludmøntning af Grøn Fond, tilpasning af gennemførelse af aftale om Grøn skattereform for industri m.v., tekniske ændringer af vejafgiftsloven, tilpasning af regler for blandingsbestemmelsen m.v., ændringer med henblik på at fremme regelefterlevelsen på motorområdet m.v.)

Høringsskemaet er udarbejdet for den del af lovforslaget, der har været i høring i perioden fra den 28. juni 2024 til den 22. august 2024.

Der er efter høringsperioden tilføjet yderligere forslag, herunder vedrørende tilpasning af gennemførelse af *Aftale om Grøn skattereform for industri m.v.* fra juni 2022, indsættelse af ny standardsats for iblandet biobrændstof, justering af blandingsbestemmelsen m.v., som er sendt i høring fra den 13. september til den 11. oktober 2024. Høringssvar og høringsskema vil blive eftersendt inden 1. behandlingen.

Rasmus Stoklund

/ Kathrine Waage

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
<p><i>Autofair</i></p>	<p>Autofair foreslår, at den del af lovforslaget, der vedrører krav om udførsel med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse, udgår, da det vil få store konsekvenser for bilbranchen og bringe dansk lovgivning i konflikt med EU's regler om varernes frie bevægelighed.</p> <p>Autofair henviser til, at reglerne om eksportgodtgørelse allerede indeholder et økonomisk værn, da godtgørelsen nedsættes med 15 pct. i forhold til registreringsafgiften. Der er derfor ikke incitament til at søge om eksportgodtgørelse for et køretøj, hvis hensigten er, at det skal anvendes i Danmark.</p> <p>Autofair anfører, at bileksportører ikke har kontrol over, hvad en køber anvender et køretøj til, og at anvendelsen ikke er varig, hvis køretøjet genimporteres.</p> <p>Autofair foreslår, at forslaget om ændring af indgangsværdi ved værditabsberegning revideres, så det også omfatter køretøjer på fuld registreringsafgift. Dette begrundes med, at hvis det ved en senere eksportsag konstateres, at den indbetalte registreringsafgift ved tidligere import af samme køretøj er mistænkelig lav, vil der kunne gennemføres et pristjek på køretøjet, så det kan sikres, at der bliver</p>	<p>På baggrund af det indkomne hørings svar og yderligere undersøgelser er lovforslaget justeret. Forslaget om, at udførsel skal ske med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse, er således udgået, henset bl.a. til omkostningerne for virksomhederne.</p> <p>Med lovforslaget foreslås en særlig adgang til genoptagelse af det tidligere afgiftstilsvar, som er knyttet til den værditabsberegning, som et leasing selskab kan anmode om efter leasingperiodens udløb. Det er således alene leasingvirksomhedens egen efterfølgende handling, der med den foreslåede ændring vil kunne give den særlige adgang til ekstraordinær genoptagelse af det oprindelig afgiftstilsvar, når skatteforvaltningslovens ordinære</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>betalt korrekt registreringsafgift på køretøjet.</p>	<p>genoptagelsesfrist på 3 år i skatteforvaltningslovens § 31 er udløbet, og betingelserne for ekstraordinær genoptagelse i § 32, stk. 1, nr. 1-4, ikke er opfyldt.</p> <p>Autofair stiller forslag om, at anmodningen om eksportgodtgørelse også skal kunne give særlig adgang til genoptagelse af den tidligere værdifastsættelse og afgiftstilsvær. En sådan adgang til genoptagelse vil imidlertid være meget vidtgående, da det i så fald ikke kun vil være den, som oprindeligt har afregnet afgiften, som ved sin efterfølgende handling kan give adgang til at genoptagelse, men også andre senere ejere af køretøjet, der måtte ønske at anmode om eksportgodtgørelse. Skatteministeriet vurderer således, at en sådan udvidelse af adgangen til genoptagelse ikke ville være hensigtsmæssig.</p>
<p><i>Bileksport Danmark ApS</i></p>	<p>Bileksport Danmark anfører, at lovforslagets § 4, nr. 2 om tilføjelse af et krav om varig anvendelse i udlandet ved eksportgodtgørelse vil få store negative konsekvenser for virksomheder og privatpersoner, der ønsker at eksportere et køretøj til udlandet og få udbetalt eksportgodtgørelse. Sælger har således ikke kontrol over, hvad en udenlandsk køber anvender køretøjet til.</p> <p>Bileksport Danmark oplister 13 punkter hvorved de mener, at forslaget vil få utilsigtede og negative konsekvenser. Af disse punkter</p>	<p>Den del af lovforslaget, der angår krav om udførsel med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse, udgår af lovforslaget.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autofair.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>fremgår bl.a. at gennemførelsen af forslaget vil betyde, at eksporten af ældre fossilbiler vil falde betydeligt, og at der vil blive solgt og importeret færre nyere og mere miljøvenlige, samt trafiksikre køretøjer, som vil forsinke den grønne omstilling. Forslaget er desuden i konflikt med EU's regler om varernes frie bevægelighed. Bileksport Danmark, foreslår på baggrund af ovenstående, at pkt. 2.10 helt udgår fra lovforslaget.</p> <p>Bileksport Danmark tilslutter sig lovforslagets 2.8 om ændring af indgangsværdi ved værditabsberegning, men bemærker, at ændringen ikke kun skal omfatte leasingbiler eller andre køretøjer på forholdsmæssig afgift, men bør omfatte alle former for køretøjer, hvor der er indbetalt registreringsafgift.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autofair.</p>
<p><i>Biogas Danmark</i></p>	<p>Biogas Danmark er forundret over, at den i <i>aftale om deludmøntning af Grøn Fond</i> aftalte kompensation til biogaslastbiler ikke indgår i udkastet til lovforslaget. Biogas Danmark bemærker, at det er afgørende, at kompensationen til biogaslastbiler bliver udmøntet parallelt med ikrafttrædelsen af vejafgiften den 1. januar 2025. kompensationsmidlerne på samlet 161 mio. kr. bør efter Biogas Danmark opfattelse anvendes til at fjerne CO₂-afgiften og sænke energiafgiftsbeskatningen for ustøttet biogas anvendt i den tunge transport.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv om ramme til lastbiler, der kører på biogas.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>I relation til den foreslåede forhøjelse af dieselafgiften med 50 øre, ønsker Biogas Danmark bekræftet, at afgiften på gas ikke forhøjes.</p>	<p>Dette kan bekræftes. Der foreslås ikke en forhøjelse af gasafgiften.</p>
<p><i>Camping Outdoor Danmark</i></p>	<p>Camping Outdoor Danmark (herafter COD) bemærker, at det er en fordel, at Skatteministeriet kan afgøre hvilke køretøjskategorier, der kan omfattes af roadpricing, så det ikke kræver en lovændring for at blive omfattet.</p> <p>COD bemærker, at afgiften på dieselolie forhøjes med 50 øre pr. liter den 1. januar 2025, mens udligningsafgiften nedsættes med 30 pct. (personbiler). COD anser det for at være en skævvridning, at de autocampere, som registreres ind på CO₂ afgift efter COC, får en langt højere halvårlig opkrævning, idet de 30 pct. kan kun fratrækkes ca. halvdelen af det samlede beløb som opkræves.</p> <p>COD foreslår, at der indføres et permanent fritids-/rekreationsfradrag på fx 25 pct. for autocampere diesel-udledningsafgift ud over de 30 pct. i overgangsperioden. COD bemærker, at det så eventuelt kun kunne omfatte vogne på</p>	<p>Det indgår ikke i lovforslaget, at Skatteministeriet kan fastsætte hvilke køretøjskategorier, der kan omfattes af roadpricing. En ændring af, hvilke køretøjskategorier, der skal være omfattet, vil kræve lovændring.</p> <p>Aftale om <i>Deludmøntning af Grøn Fond</i> af 15. april 2024, der blev indgået mellem regeringen og Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten og Radikale Venstre indebærer, at dieselafgiften forhøjes med 50 øre pr. liter ekskl. moms fra 1. januar 2025. Udligningsafgiften nedsættes forholdsmæssigt. For at kompensere husstande og erhverv indebærer aftalen desuden, at udligningsafgiften lempes yderligere i 2025-2026. Alle, der betaler udligningsafgift, vil være omfattet af den forholdsmæssige nedsættelse og af den midlertidige yderligere nedsættelse af udligningsafgiften i 2025-2026, herunder også autocampere.</p> <p>Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at ændre på udligningsafgiften for særlige køretøjskategorier.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>CO₂ udledningsafgift (nye fra 1/7-2021 og frem), hvilket vil tilskynde til fornyelse af vognparken, som fører til en renere bestand af autocampere.</p>	
<p><i>COOP Danmark A/S</i></p>	<p>I forlængelse af lovforslagets initiativ om indførelse af en varemottagerregistrering i spiritusafgiftsloven, forslår COOP, at der indføres mulighed for mellemhandlerregistrering i chokoladeafgiftslovens kapitel 3 om dækningsafgift.</p> <p>COOP anfører, at den nuværende registreringsbestemmelse giver anledning til unødvendig administration ift. skattekontoen og lagerbeholdningen, for virksomheder, der som COOP, er registreret som mellemhandler efter</p>	<p>Det fremgår af lovforslagets afsnit 2.6.2., at formålet med tilpasningen af spiritusafgiftsloven er at efterleve reglerne i cirkulationsdirektivet.</p> <p>Cirkulationsdirektivet vedrører de EU-harmoniserede afgiftslove. Chokoladeafgiftsloven er ikke en EU-harmoniseret afgiftslov, og derfor er den ikke omfattet af cirkulationsdirektivet.</p> <p>Skatteministeriet har derfor ikke inddraget chokoladeafgiftsloven i forbindelse med implementeringen af cirkulationsdirektivet.</p> <p>Mellehandlerregistreringen er en undtagelse fra det afgiftsretlige udgangspunkt om, at det alene er virksomheder, der fremstiller eller importerer afgiftspligtige varer, der skal registreres. Der vurderes ikke, at der er behov for at udvide denne undtagelse til chokoladeafgiftslovens kapitel 3.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>chokoladeafgiftslovens kapitel 1 og varemodtager efter kapitel 3.</p> <p>COOP opfordrer til en ændring til chokoladeafgiftslovens bestemmelser, så det fremover bliver muligt som importør af dækningspligtige varer at blive registreret som mellemhandler efter chokoladeafgiftslovens kapitel 3.</p> <p>COOP har ikke bemærkninger til lovforslagets øvrige dele.</p>	
<i>DA – dansk arbejdsgiverforening</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>DAB- Dansk Automat Brancheforening</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Dansk Bilbrancheråd</i>	<p>Dansk Bilbrancheråd frygter, at forslaget om varig anvendelse i udlandet som betingelse for eksportgodtgørelse vil medføre administrativt tunge dokumentationskrav og opfordrer til, at disse ikke overstiger, hvad der er absolut nødvendigt for, at kontrolmyndigheden kan udføre den nødvendige kontrol. Dansk Bilbrancheråd opfordrer til, at kontrolmyndigheden melder klart og transparent ud omkring praksis for dokumentation.</p>	<p>Den del af lovforslaget, der angår krav om udførsel med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse, udgår af lovforslaget.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autofair.</p>
<i>Dansk Erhverv</i>	<p>Dansk Erhverv bemærker, at lovforslaget ikke indeholder udmøntning af aftale om <i>Deludmøntning af Grøn Fond af 15. april 2024</i>, for så</p>	<p>Den nærmere udmøntning af den økonomiske ramme på 161 mio. kr. til lastbiler, der kører på biogas, aftales blandt aftalepartierne på</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>vidt angår den del af aftalen, der vedrører kompensation på 161 mio. kr. fra og med 2025 til 2030 til gaslastbiler. Dansk Erhverv imødeser, at der snarest muligt skabes klarhed om udmøntningen.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at afgiftssatserne (vejafgiften) har stor betydning for erhvervet, så der forretningsmæssigt kan planlægges og investeres langsigtet, hvorfor det er vigtigt at få klarhed over afgiftssatserne i 2028 samt de ændringer, der planlægges for køretøjer mellem 3,5- 12 tons.</p> <p>Dansk Erhverv anfører, at en el-varebil, der pga. øget vægt af batterier får en totalvægt på 4.250 kg eller mere, definatorisk bliver til en lastbil, hvilket har den uheldige og muligvis utilsigtede konsekvens, at køretøjet bliver omfattet af vejafgiften for lastbiler fra 2027, hvilket kan hæmme udbredelsen heraf.</p> <p>Dansk Erhverv bemærker, at betalingsfrister har stor betydning for virksomhederne og deres likviditet. Med vejafgifter kommer afgiftsbetalingerne til at stige, hvorfor det kan presse likviditeten yderligere.</p>	<p>baggrund af oplæg fra regeringen. Udmøntningen henhører under Transportministeriet.</p> <p>Det følger af <i>Aftale om Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler</i> af 29. marts 2023, at lastbiler med en tilladt totalvægt mellem 3,5 og 12 ton til godstransport skal omfattes af vejafgiftsordningen fra 1. januar 2027. Satsstrukturen for 2028 og frem fremgår af aftalens <i>tabel 2</i>. Satserne vil blive udmøntet i et kommende lovforslag.</p> <p>Det følger af <i>Aftale om Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler</i> af 29. marts 2023, at lastbiler med en tilladt totalvægt mellem 3,5 og 12 ton til godstransport skal omfattes af vejafgiftsordningen fra 1. januar 2027. Dette vil som udgangspunkt omfatte varebiler inden for denne vægtklasse. Det indgår ikke i dette lovforslag at fastsætte regler for varebiler, der omfattes fra 2027.</p> <p>EETS-udbydere fastsætter selv betalingsfrister over for deres kunder og kan anvende længere betalingsfrister som konkurrenceparameter. Det er indregnet i Sund & Bælt Holding A/S' godtgørelse til EETS-udbyderne, at de har kreditrisikoen, og at de stiller likviditet til rådighed med længere kredittid til deres kunder.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Dansk Erhverv bemærker, at der ikke indgår yderligere initiativer vedrørende håndhævelse af vejafgiftsloven. Dansk Erhverv er bekymret for, at det vedtagne kontroltryk og inddrivelsesmodel ikke er tilstrækkeligt til at sikre lige konkurrencevilkår og henviser til det fælles branchebrev af 3. september 2023 til skatteministeren, justitsministeren og transportministeren om problemstillingen, idet regeringen opfordres til at agere i sagen.</p> <p>Dansk Erhverv opfordrer til, at det bliver prioriteret højt, at lastbilernes CO₂-emissionsklasser hurtigst muligt bliver lagt ind i Motorregisteret.</p> <p>I forbindelse med forslaget om at forlænge den ordinære frist for genoptagelse af køretøjs</p>	<p>Regeringen foreslår med finanslovsforslaget for 2025 at afsætte ekstra 5,7 millioner kroner i 2025 og 3,8 millioner kroner årligt i 2026-2028 til mere kontrol med vejafgiftsordningen.</p> <p>Midlerne vil gå til at indkøbe ekstra kameraudstyr til de mobile kontrolpunkter og sikre ekstra bemanning af de mobile kontrolpunkter, så der kan føres bedre kontrol med de afgiftspligtige vejstrækninger. Derudover vil Sund & Bælt Holding A/S arbejde på at implementere en løsning ved betalingsanlægget ved Storebæltsbroen, så det bliver muligt at stoppe udenlandske lastbiler med ubetalte bøder for manglende betaling af vejafgift. Der er i dag allerede tiltag for at sikre betaling af bøder fra danske lastbiler hos Gældsstyrelsen.</p> <p>Registreringen af køretøjernes CO₂-emissionsklasser prioriteres højt. Motorstyrelsen har implementeret de nødvendige ændringer i Motorregisteret (DMR) til brug for indplaceringen af lastbilernes CO₂-emissionsklasse.</p> <p>Motorstyrelsen har ligeledes påbegyndt processen med at indplacere de eksisterende lastbiler i CO₂-emissionsklasser.</p> <p>Det vurderes, at det er hensigtsmæssigt, at fristen for genoptagelse af køretøjsregistreringen</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>registrering fra 6 måneder til 3 år i skatteforvaltningsloven, støtter Dansk Erhverv, at Køretøjsregisteret udviser korrekte oplysninger, og at der opkræves korrekt afgift, men bemærker, at en fristforlængelse fra 6 mdr. til 3 år er lang tid og anfører at dette bør kunne ske inden for en kortere frist end 3 år.</p> <p>Dansk Erhverv bakker op om forslaget om at ophæve kravet om, at deltidsbrandmænd skal betale afgift ved køb af dagsbeviser for privatbenyttelsestillæg ved tilkald til udrykningskørsel og støtter generelt enklere regler og afbureaukratisering, der gør det lettere for borgere og erhvervslivet.</p>	<p>flugter med fristerne for de afgiftssager, hvor køretøjsregistreringen kan have betydning. Derved undgås det, at fristen for at rette køretøjsregistreringen er til hinder for, at der blive truffet den korrekte afgørelse om genoptagelse og ansættelse af det korrekte afgiftstilsvaret.</p>
<p><i>Danske Advokater</i></p>	<p>Danske Advokater anfører, at forslaget om ekstraordinær genoptagelse for ændring af en værdifastsættelse bør udgå. Danske Advokater bemærker, at der ikke er grundlag for at udvide genoptagelsesadgangen for sager om afgifts- og værdifastsættelser på motorområdet og anfører i den anledning, at Skatteforvaltningen allerede efter de gældende regler har mulighed for genoptagelse inden for 3 år, og at ekstraordinær genoptagelse alene bør ske efter skatteforvaltningslovens § 32, stk. 1. Danske Advokater bemærker, at kunstigt lave indgangsværdier i sig selv bør være grund til ekstraordinær genoptagelse efter skatteforvaltningslovens § 32, stk. 1.</p>	<p>Da en værdifastsættelse af et køretøj beror på et skøn, er det ofte yderst vanskeligt for Skatteforvaltningen at godtgøre, at virksomheden har handlet groft uagtset.</p> <p>I disse situationer er det derfor ofte ikke muligt for Skatteforvaltningen at genoptage det oprindelige afgiftstilsvaret efter udløbet af den ordinære frist på 3 år, selv om Skatteforvaltningen måtte konstatere, at den oprindelige værdifastsættelse var forkert, og selv om den har afgørende betydning for udfaldet af værditabsberegningen.</p> <p>Det bemærkes i øvrigt, at det alene er leasingvirksomhedens egen efterfølgende handling, der med den foreslåede ændring vil kunne give den særlige adgang til</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Danske Advokater bemærker, at Motorstyrelsen har adgang til enkelte køretøjers værdi, som de indregistreres til. Hvis køretøjer, der anses for at være afgiftsberettiget til kunstigt lave værdier, ikke kan udtages til et pristjek inden for den ordinære frist på 3 år, må Motorstyrelsens ressourceprioritering være anvendt forkert. Det er Danske Advokaters vurdering, at der alene bør være adgang til ekstraordinær genoptagelse i de tilfælde, hvor virksomheden har handlet forsætligt eller groft uagtsomt ved opgørelsen af afgiftstilsvaret.</p> <p>Danske Advokater bemærker, at begrebet ”varig” i forslaget om indførelse af et krav om udførsel med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse er uklar.</p> <p>Danske Advokater bemærker, at et dokumentationskrav, hvor det kræves, at køretøjet har været indregistreret i udlandet, er i strid med</p>	<p>ekstraordinær genoptagelse af det oprindelig afgiftstilsvaret, når skatteforvaltningslovens ordinære genoptagelsesfrist på 3 år i skatteforvaltningslovens § 31 er udløbet, og betingelserne for ekstraordinær genoptagelse i § 32, stk. 1, nr. 1-4, ikke er opfyldt.</p> <p>Det bemærkes, at der gælder et kontroltryk på 15 procent for alle værdifastsættelser. Det vil således ikke være muligt for Skatteforvaltningen i alle tilfælde at identificere den forkerte værdifastsættelse inden for den ordinære frist på 3 år.</p> <p>Der henvises i øvrigt til kommentaren til Autofair.</p> <p>Den del af lovforslaget, der angår krav om udførsel med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse, udgår af lovforslaget.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autofair.</p> <p>Der henvises til kommentaren ovenfor fsva. bemærkningerne til forslaget om krav om udførsel med henblik på varig anvendelse i</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>EU-rettens bestemmelser om varers fri bevægelighed.</p> <p>Danske Advokater bemærker, at registreringsafgiftsloven ikke indeholder økonomisk incitament for at udføre køretøjer, hvis man agter at anvende dem i Danmark.</p>	<p>udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse.</p>
<i>Danske regioner</i>	<p>Danske regioner deler ikke vurderingen af, at lovforslaget ikke har økonomiske konsekvenser for regionerne og efterspørger, at der for busser indføres kompenserende tiltag.</p> <p>Danske regioner bemærker, at de har modtaget et estimat på ekstraomkostninger for de regionale trafikselskaber i 2025 på 30 mio. kr., hvoraf regionerne skønmæssigt afholder 1/3 af udgiften. Mhp. på at sikre, at den økonomiske ramme for grøn omstilling fortsat er til stede, foreslår Danske Regioner, at regionerne kompenseres for den ekstra dieselaftgift på 50 øre/l diesel svarende til 10 mio. kr. i 2025, der hvert år reduceres med 25 pct. til og med 2030.</p>	<p>De foreslåede afgiftsændringer vurderes ikke at medføre en ændring i udgifts- eller opgavefordelingen mellem staten og regionerne. Der indgår ikke kompensation af køretøjer, som ikke betaler vejafgift eller udligningsafgift, i <i>Aftale om Deludmøntning af Grøn Fond</i>, som lovforslaget bl.a. implementerer.</p>
<i>Danske Speditører</i>	<p>Danske Speditører ønsker, at CO₂-emissionsklasserne hurtigst muligt bliver lagt ind i Motorregisteret.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>Danske Speditører vurderer, at transparens i afgiftssammensætningen er nyttig, og derfor er tydeliggørelsen af vejafgiftens enkelte komponenter vigtig. Offentliggørelse af fakturaen bør derfor være identisk med lovens ikrafttræden.</p> <p>Danske Speditører bemærker, at der i lovforslaget ikke er medtaget yderligere initiativer om håndhævelse af vejafgiftsloven. Danske Speditører har tidligere sammen med en række transportorganisationer påpeget, at det vedtagne kontroltryk og inddrivelsesmodellen formentlig ikke er tilstrækkelig til at sikre lige konkurrencevilkår.</p>	<p>Som det fremgår af lovforslagets pkt. 2.2.2.3 kræver det systemmæssige ændringer at indføre oplysninger om den samlede vejafgift og de enkelte afgiftskomponenter direkte på faktura eller kvittering til EETS-brugeren. Disse ændringer kan ikke nås gennemført til den 1. januar 2025. Det er dog et krav fra 1. januar 2025, at fordelingen af den samlede afgift mellem afgiftskomponenterne kan tilgås via et link på fakturaen eller kvitteringen. Fra den 1. december 2025 vil oplysningerne være at finde på EETS-udbyderens faktura eller kvittering. For så vidt angår køb af rutebilletter vil den samlede vejafgift og de enkelte afgiftskomponenter være specificeret direkte på kvitteringen fra 1. januar 2025, hvor ordningen træder i kraft.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv.</p>
<p><i>DBFU – Dansk Bilforhandler Union</i></p>	<p>DBFU bemærker, at kravet om udførsel med henblik på varig anvendelse i udlandet som betingelser for at få udbetalt eksportgodtgørelse, er uklart. DBFU anfører, at konsekvensen kan blive, at det kan blive for usikkert at drive</p>	<p>Den del af lovforslaget, der angår krav om udførsel med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse, udgår af lovforslaget.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>erhverv med eksport af ældre brugte biler, hvilket vil ramme dele af bilbranchen hårdt, herunder særligt medlemmerne hos DBFU og de danske forbrugere, hvorfor DBFU opfordrer til at forslaget udgår af lovforslaget.</p> <p>DBFU bemærker, at godtgørelsesordningen allerede opfylder formålet om at undgå dobbeltbeskatning og unødigt ressourcospild.</p> <p>DBFU bemærker, at der ikke er et økonomisk incitament til at udføre et køretøj og herefter indføre det igen, da eksportgodtgørelsen nedsættes med 15 pct. ift. registreringsafgiften.</p> <p>DBFU bemærker, at hvis lovforslaget indebærer en begrænsning af eksporten af køretøjer, vil det være en handelshindring.</p> <p>DBFU bemærker, at vænsreglerne allerede er tilstrækkelige, og at formålet med eksportgodtgørelsesordningen er, at der ikke opstår dobbeltbeskatning på køretøjer, når køretøjet først er indregistreret i et land og efterfølgende indregistreres i et andet land.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autofair.</p>
<p><i>DI Bilbranchen</i></p>	<p>DI Bilbranchen har bemærkninger til forslaget om ændringen af registrering afgiftslovens § 7b og § 7c om eksportgodtgørelse.</p>	<p>Den del af lovforslaget, der angår krav om udførsel med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse, udgår af lovforslaget.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DI Bilbranchen anfører, at borgere og virksomheder risikerer at få afslag på afgiftsgodtgørelse, hvis der ikke kan skaffes dokumentation for, at køretøjet er udført med henblik på varig anvendelse i udlandet, uanset om dette reelt måtte være tilfældet.</p> <p>DI Bilbranchen bemærker, at borgeren eller virksomheden som udgangspunkt ikke har adgang til oplysninger om ejerforhold i udlandet.</p> <p>DI Bilbranchen anfører, at der ikke er et økonomisk incitament for at anmode om eksportgodtgørelse, hvis man fortsat ønsker at anvende køretøjet i Danmark, da godtgørelsesafgiften bliver fratrukket 15 pct., dog min. 8.500 kr., ligesom der tilkommer udgifter til obligatorisk todsyn samt gebyr for anmodning om eksportgodtgørelse.</p> <p>DI Bilbranchen indstiller, at forslaget trækkes tilbage, da det medfører urealistiske dokumentationskrav og lukker op for nye fortolkninger og domstolsprøvelser af, hvad ”varig anvendelse” indebærer og, hvordan man dokumenterer en hensigt.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autofair.</p>
DI	DI vil for den del af lovudkastet, der gennemfører dele af Aftale om Deludmøntning af Grønd Fond af 15. april 2024, indledningsvis	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>henvise til sit høringssvar til lov nr. 763 af 13. juni 2023 om vejafgift.</p> <p>DI bakker op om ændringen fra ”den tilladte totalvægt” til ”den teknisk tilladte totalvægt” i vejafgiftsloven, som vil bidrage til at sikre en ensartet fortolkning på tværs af EU.</p> <p>DI kvitterer isoleret set for, at regeringen nu har besluttet sig for at følge transportbranchens forslag om at forhøje dieselaafgiften. Det bør dog ifølge DI, afklares, hvordan en sådan model tager højde for, at fossilt motorbrændstof vil blive omfattet af det udvidede europæiske CO₂-kvotesystem (ETS2) fra 2027.</p> <p>DI havde gerne set, at regeringen havde droppet kilometerafgiften for lastbiler samtidig med forhøjelsen af dieselaafgiften, da kilometerafgiften stort set ingen effekt har på transportsektorens udledning af drivhusgasser. Kilometerafgiften og dieselaafgiften vil samlet set øge beskatningen på lastbiltransport, som vil øge transportomkostningerne for dansk erhvervsliv og dansk eksport. Derfor er DI tilfreds med, at kilometerafgiften trods alt reduceres, når dieselaafgiften stiger.</p> <p>DI kvitterer for, at regeringen foreslår at nedsætte udligningsafgiften, men bemærker, at der udestår</p>	<p>Samspillet mellem implementeringen af ETS2 og afgifterne på motorbrændstof ligger uden for rammerne af dette lovforslag. Det forventes, at samspillet mellem det kommende kvotesystem og afgifterne vil blive vurderet nærmere på et senere tidspunkt.</p> <p>Det bemærkes, at vejafgiften ikke alene indebærer incitamenter til den grønne omstilling af den tunge vejtransport, men at den også indebærer en mere præcis beskatning af lastbiltrafikkens andre påvirkninger af omgivelserne - herunder slid på vejnettet, ulykker, støj, luftforurening og bidrag til trængsel.</p> <p>Der indgår ikke kompensation af køretøjer, som ikke betaler vejafgift eller udligningsafgift, i <i>Aftale</i></p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>en kompensation til turistbusser og fjerbusser, der får øgede udgifter til diesel. DI bemærker, at dette er problematisk, da det giver en konkurrencefordel til udenlandske busser, der kan tanke billigere i udlandet på vej ind i DK.</p> <p>I relation til kravet om dokumentation for, at et køretøj er udført mhp. varig anvendelse i udlandet, gør DI opmærksom på, at et tilsvarende dokumentationsproblem eksisterer på momsområdet ved salg af nye både til et andet EU-land. Branchen har udarbejdet et udkast til standarderklæring og har forespurgt Skattestyrelsen om, hvorvidt dokumentationen er tilstrækkelig for, at båden kan sælges uden moms. Branchen afventer fortsat svar på spørgsmålet.</p>	<p><i>om Deludmontning af Grøn Fond</i>, som lovforslaget bl.a. implementerer.</p> <p>Det bemærkes, at den del af lovforslaget, der angår krav om udførsel med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse, udgår af lovforslaget.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autofair.</p> <p>Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at ændre på regler på momsområdet.</p>
<p><i>Drivkraft Danmark</i></p>	<p>Drivkraft Danmark bemærker, at forhøjelsen af energiafgiften vil få den afledte effekt, at energiafgiften på VE-baserede dieselækvivalente produkter, som f.eks. HVO, vil stige tilsvarende. Drivkraft Danmark anerkender, at energiafgifterne ligestilles på produkter med samme anvendelse, men anfører, at den foreslåede tilpasning af Mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 8, ikke understøtter målet med at reducere grænsehandlen med diesel og understøtte de nationale klimamål, da 100 pct. VE-baserede "diesel-produkter" ikke udgør et grænsehandelsproblem og ingen</p>	<p>Gas- og dieselolieprodukterne tager udgangspunkt i den såkaldte dieselækvivalent, hvorfor denne forhøjes, når standardsatsen på diesel forhøjes. Det vil principielt derfor også medføre en forhøjelse af 100 pct. biobrændstoffer, som kan erstatte diesel.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>negativ effekt har på de danske klimamål.</p> <p>Drivkraft Danmark opfordrer til at fjerne den foreslåede tilpasning af mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 8.</p> <p>Drivkraft Danmark henviser til i sit høringssvar vedrørende L 183 (nuværende L 683 af 11/06/2024) at have gjort opmærksom på udfordringerne, som de faste afgiftssatser på blandinger af benzin/diesel og biobrændstoffer (E5, E10 og B7-satserne) udgør ift. brændstofselskabernes fleksibilitet ift. opfyldelse af CO₂-fortrængningskravet i CO₂-fortrængningsbekendtgørelsen.</p> <p>Drivkraft Danmark bemærker, at det fremgår af lovforslaget, som skal implementere VE-III direktivet, at regeringen fastholder stigningen i CO₂-fortrængningskravet til 5,2 pct. i 2025 og understreger derfor igen behovet for, at der kommer en afklaring af problemstillingen ved et stigende CO₂-fortrængningskrav og omlægningen af energi- og CO₂-afgifterne fra 2025, jf. L 683 af 11/06/2024.</p>	<p>Dieselækvivalenten er lavere end EU's minimumssatser for motorbrændstoffer også efter forhøjelsen. Derfor vil forhøjelsen af dieselækvivalenten i praksis ikke lede til en højere afgift på 100 pct. biobrændstoffer, som kan erstatte diesel.</p> <p>Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at ændre på de faste afgiftssatser om opfyldelse af CO₂-fortrængningskravet.</p>
DTL	DTL er tilfreds med, at betalingsfristen i vejafgiftsloven ændres fra	Som det fremgår af de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1,

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>»20. i måneden« til » sidste hverdag i måneden«.</p> <p>DTL bemærker at ændringen fra ”den tilladte totalvægt” til den ”teknisk tilladte totalvægt” vil få ulogiske og u hensigtsmæssige konsekvenser og beskriver, at en lastbil med fx 3 aksler og en tekniske totalvægt på 26 ton, der kører med et 4-aklet påhængskøretøj vil opnå en lavere vejafgift, end en lastbil med 4 aksler og en tekniske totalvægt på 34 ton, der kører med et 3- akslet påhængskøretøj. Begge kombinationer vil være vogntog med 7 aksler og en vogntogsvægt på 56 ton.</p> <p>DTL noterer, at forhøjelsen af energifften på diesel med 50 øre pr. liter er i 2024-niveau, og at det svarer til 52 øre pr liter i 2025-niveau og går ud fra, at reduktionen i kilometersatsen modsvares af de 52 øre/liter og ikke kun de 50 øre/liter.</p>	<p>nr. 8, har de foreslåede ændringer til formål at give Sund & Bælt Holding A/S mere tid til at afregne til Skatteforvaltningen.</p> <p>Eurovignetdirektivet fastsætter regler om vejafgifter med udgangspunkt i det trækkende køretøjs teknisk tilladte totalvægt eller det samlede akselantal for det trækkende køretøj. I vejafgiftsordningen er det valgt at anvende teknisk tilladte totalvægt.</p> <p>Kommissionen er opmærksom på, at påhængskøretøjer har betydning for vogntogets samlede eksterne omkostninger. På den baggrund har Kommissionen den 4. maj 2023 fremsat forslag om at ændre eurovignetdirektivet ved at tilføje CO₂-emissionsklasser for tunge køretøjer med påhængskøretøj til anvendelsesområdet. Formålet med forslaget er at fastsætte regler for at medtage påhængskøretøjers indvirkning på vogntogets samlede CO₂-udledning i vejafgiftsordninger. Forslaget afventer behandling i Rådet.</p> <p>Afgiftsforhøjelsen af dieselaftgiften og nedsættelsen af vejafgiften er balanceret efter at neutralisere erhvervsbelastningen for lastbiler mv. Dette er beregnet i samme prisniveau, hvorfor der er taget højde for udviklingen i priser og BNP.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DTL bemærker en særlig udfordring for de varebiler, som omstilles til batteri-elektrisk drift og pga. øget vægt af batterierne får øget deres totalvægt til 4.250 kg og dermed definatorisk bliver til en lastbil. Hvis disse batteri-elektriske varebiler/lastbiler bliver omfattet af vejafgiften fra 2027, vil det være en hindring for udbredelsen af disse. DTL skal anbefale, at disse køretøjer ikke bliver omfattet af vejafgiften for små lastbiler fra 2027.</p> <p>DTL er tilfreds med, at Skatteministeriet har fremlagt de bagvedliggende elementer, som indgår i vejafgiften, nemlig infrastruktur og eksterne omkostninger for CO₂ samt luftforurening og støj, men finder det beklageligt, at denne specifikation ikke vil fremgå af dokumentationen før 1. december 2025.</p> <p>DTL bemærker, at det bør prioriteres meget højt, at CO₂-emissionsklasserne for de eksisterende køretøjer hurtigt muligt bliver lagt ind i Motorregisteret (DMR)</p> <p>DTL er kritisk over for den svage håndhævelse af den nuværende vejbenyttelsesafgift i forhold til udenlandske lastbiler. Dette gælder også efter, at politiet har fået ANPG-værktøjer, og der er kommet mulighed for trinvist højere bøder ved gentagne manglende betalinger. DTL bemærker, at det</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv om omfattede varebiler.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Danske Speditører om de systemmæssige ændringsbehov.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv om registreringen af køretøjernes CO₂-emissionsklasse.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv om håndhævelse.</p> <p>Det bemærkes, at kontrollen af den kilometerbaserede vejafgift udføres af Sund & Bælt Holding A/S og bliver automatiseret, hvilket indebærer, at der fra 1. januar 2025 bliver kontrolleret langt flere</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>særligt er bekymrende, at politiet ikke er en integreret del af håndhævelsen.</p> <p>DTL bemærker, at det er vigtigt at udenlandske lastbiler, der gentagne gange unddrager sig betaling af vejafgiften, registreres, og at politiet eller andre myndigheder anvender ressourcer på at få disse standset og retsforfulgt. Ved gentagne overtrædelser og/eller manglende betaling bør de danske myndigheder kunne standse og fx klampe med hjullås og tilbageholde eller konfiskere et køretøj.</p> <p>DTL bemærker, at det er en helt afgørende forudsætning for en effektiv håndhævelse, 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. DTL anfører, at det er dybt skuffende og utilfredsstillende, at lovforslaget ikke indeholder initiativer i forhold til håndhævelse af vejafgiften og inddrivelse af bøder for udenlandske lastbiler og bemærker, at vejafgiften ikke bør sættes i værk, før der er sikkerhed for en troværdig og effektiv håndhævelse af vejafgiften og inddrivelse af bøder for udenlandske lastbiler.</p>	<p>lastbiler, end muligt i den nuværende vejbenyttelsesafgift. Dertil arbejdes der for en mulighed for at stoppe udenlandske lastbiler ved Storebæltsforbindelsen.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv om håndhævelse.</p> <p>For så vidt angår kontrol og håndhævelse henvises til kommentaren til Dansk Erhverv om håndhævelse.</p> <p>Der er adgang til indhentelse af ejeroplysninger på køretøjer for vejafgiftssager. Ved EETS-direktivet (direktiv 2019/520 af 19. marts 2019) har Sund & Bælt Holding A/S via Motorstyrelsen fået adgang til at foretage automatiske søgninger i EUCARIS med henblik på at identificere ejeren af et udenlandsk køretøj, med hvilket der er foretaget en overtrædelse af vejafgiftsbestemmelserne.</p> <p>EETS-direktivet forpligter medlemsstaterne i EU til at udveksle oplysningerne om et køretøjs ejerforhold, der er tilgængelige i en medlemsstats nationale</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>DTL undrer sig over fraværet af et forslag, der udmønter den del af den politiske aftale om Deludmøntning af Grøn Fond fra 15. april 2024, der vedrører en kompensation af lastbiler, der kører på biogas, på samlet 161 mio. fra og med 2025 til 2030. DTL bemærker, at der er behov for denne kompensation, idet vejafgiften ikke tager højde for, om det anvendte drivmiddel måtte have et lavere CO₂-udslip end fx diesel.</p>	<p>køretøjsregister. EUCARIS-samarbejdet omfatter alene EU-medlemsstaterne.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv om ramme til lastbiler, der kører på biogas.</p>
<p>FDM</p>	<p>FDM hilser det velkommen, at regeringen vælger at indfri CO₂-reduktion på vejtransport ved at forhøje dieselaafgiften fremfor at øge iblandingen af biobrændstof. FDM vil også gerne kvittere for, at udligningsafgiften nedsættes.</p> <p>FDM bemærker dog, at nyere biler, der er typegodkendt under WLTP-normen, ikke afviger meget mellem det typegodkendte forbrug og det reelle forbrug, mens ældre biler, godkendt efter NEDC, har en større afvigelse, hvorfor disse vil blive systematisk underkompenseret. FDM opfordrer til, at den midlertidige ekstra kompensation målrettes ældre NEDC-typegodkendte biler og forlænges til 2030.</p>	<p>Udligningsafgiften nedsættes med 30 pct. i 2025 og 2026, og herefter med 21 pct. i forhold til gældende satser. Nedsættelsen gælder alle køretøjer, som er omfattet af udligningsafgiften.</p> <p>Køretøjer, godkendt under NEDC-normen, har i udgangspunktet en bedre brændstoføkonomi end tilsvarende køretøjer godkendt under WLTP-normen. For at neutralisere virkningen heraf afgiftsmæssigt i relation til ejer- og udligningsafgift blev der</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		<p>med lov nr. 1130 af 11. september 2018 fastsat regler om omregning af brændstofforbruget fra WLTP til NEDC. I forbindelse med omlægningen af bilafgifterne i 2020 blev omregningen af WLTP-målte biler afskaffet, og i stedet blev de CO₂-baserede satser i brændstofforbrugsafgiftsloven omregnet, så de omtrent svarede til de kilometerbaserede satser.</p> <p>Uanset, at biler er målt efter WLTP-metoden betaler de altså udligningsafgift, som om de var målt efter NEDC, og NEDC målte biler vil derfor ikke blive systematisk underkompenseret i forhold til WLTP-målte biler.</p>
<i>Finans og Leasing</i>	<p>Finans og Leasing ønsker ift. den foreslåede ændring af registreringsafgiftslovens § 9a, stk. 3, om værditabsberegning, oplyst, om DMR er gearret til denne justering, så leasingselskabet ved at aktivere den eksisterende ”knap” i DMR ved genberegning om, at der ønskes en værditabsberegning for den forløbne periode har opfyldt 7-dages fristen. Hvis ikke det er tilfældet, ønsker Finans og Leasing det bekræftet, at DMR vil blive tilrettet inden lovens ikrafttræden.</p>	<p>Det bemærkes, at forslaget til ændringen af registreringsafgiftslovens § 9a, stk. 3, foreslås at træde i kraft 1. januar 2026. Systemunderstøttelse vil derfor skulle udvikles i løbet af 2025.</p>
<i>FRI- Forening af Rådgivende Ingeniører</i>	<p>Ingen bemærkninger.</p>	
<i>Frie Danske Vognmænd- FDL</i>	<p>I forbindelse med de foreslåede ændringer i vejafgiftslovens § 1, stk. 1, og § 5, stk. 1, har FDL den</p>	<p>Som det fremgår af lovforslagets pkt. 2.2. følger det af direktiv 1999/62, med senere ændringer,</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>klare holdning, at det altid er den faktiske totalvægt, som bruges som beregningsgrundlag for opkrævning af afgift. FDL har ligeledes den klare holdning, at det altid skal være lastbilens faktiske køretøj-kombination, der danner grundlag for afgiftsstørrelsen og kan derfor ikke godtage den foreslåede ændring af vejafgiftslovens § 5.</p> <p>FDL bemærker, at de ikke kan tilslutte sig forslaget om mulighed for køb af rutebillet 14 dage før kørsel på afgiftspålagt vejnet i vejafgiftsordningen. FDL anfører, at man ikke skal tvinges til at købe en</p>	<p>(eurovignetdirektivet), at hvis en medlemsstat indfører en vejafgiftsordning, skal dette ske efter reglerne fastsat i dette direktiv. I direktivets Bilag IIIb og IIIc fastsættes, at afgiftssatser, der inddrager eksterne omkostninger efter referencsatserne, skal medføre indplacering af lastbiler i vægtklasser på baggrund af teknisk tilladt totalvægt eller antal aksler. Teknisk tilladt totalvægt er den maksimale totalvægt, som angives af producenten til brug for godkendelse af det trækkende køretøj. Den tekniske tilladte totalvægt for et køretøj kan ikke ændres, og den er identisk på tværs af EU. Med ændringen sikres det, at direktivet overholdes.</p> <p>Europa-Kommissionen er opmærksom på, at påhængskøretøjer har betydning for vogntogets samlede eksterne omkostninger. På den baggrund har Europa-Kommissionen den 4. maj 2023 fremsat forslag om at ændre eurovignetdirektivet ved at tilføje CO₂-emissionsklasser for tunge køretøjer med påhængskøretøj til anvendelsesområdet. Formålet med forslaget er at fastsætte regler for at medtage påhængskøretøjers indvirkning på vogntogets samlede CO₂-udledning i vejafgiftsordninger. Forslaget afventer behandling i Rådet.</p> <p>Med forslaget om muligheden for at købe rutebillet 14 dage før kørsel tvinges afgiftspligtige ikke til at købe en billet 14 dage før kørsel. Der indføres en mulighed for, at dette kan gøres i op til 14 dage før.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>rutebillet 14 dage før, man skal køre ind i Danmark, men at det skal være muligt på grænsen. FDL anfører endvidere, at løsningen kunne være en AP (Access Point), hvilket er det netværk, hvor computere, telefoner m.v. får adgang til internettet, så vognmanden, vedkommendes kontor eller en privat selv kan klare opgaven.</p>	<p>Afgiftspligtige vil fortsat have mulighed for at købe en rutebillet umiddelbart inden påbegyndelsen af en rute.</p>
<p>ITD</p>	<p>ITD støtter de foreslåede præciseringer i vejafgiftslovens § 1 og § 5, om ændringen af ”lastbiler og køretøjskombinationer” til ”motor-køretøjer”.</p> <p>ITD støtter præciseringen i vejafgiftslovens § 4, stk. 6, hvorefter motorveje eller dele af det transeuropæiske vejnet ikke omfattes af tillægget med miljøzoner.</p> <p>ITD støtter, at satserne i vejafgiftsloven nedsættes, men bemærker at nedsættelse også skal være gældende efter 2027 og 2028. ITD bemærker, at det efter den politiske aftale forventes, at afgiften vil omfatte hele vejnettet fra 2028, hvorfor det er en væsentlig økonomisk byrde for erhvervet.</p> <p>Ift. satserne for miljøzoner bemærker ITD, at de forhøjede satser gør det vanskeligt at beregne omkostninger ved delvis kørsel i disse områder. ITD bemærker, at kørslen i områderne alene foretages med henblik på at levere gods og, at der er en risiko for, at godset fordeles på køretøjer, der ikke er omfattet</p>	<p>En forhøjelse af satserne i miljøzonerne afspejler, at mange borgere i disse områder er ekstra eksponeret for luftforurening og støj fra lastbiltrafikken og færdselsuheld, hvor den tunge trafik er involveret. Højere afgiftssatser i miljøzoner vil både kunne øge vognmandsvirksomhedernes incitament til at</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>af vejafgift, hvilket giver øget trængsel og mere CO₂, da der skal flere køretøjer til at foretage transporten.</p> <p>ITD bemærker, at der endnu ikke er dato for, hvornår inddelingen i CO₂-emissionsklasser er tilgængelig i Motorregistret, og at ITD har bemærket flere fejl i angivelsen i forbindelse med nyindregistrering af køretøjer. ITD er tvivlsom over, at de korrekte data er på plads i registret fra den 1. januar 2025.</p> <p>I forhold til ændringen af vejafgiftslovens § 5, tk. 3, bemærker ITD, at det er positivt, at sammensætningen af vejafgiften fremgår ift. gennemsigtigheden, men savner den konkrete baggrund for, hvordan beregningerne er foretaget. Ift. omkostningen ifm. infrastruktur undrer ITD sig over, at et køretøj skulle slide mere eller mindre på selve infrastrukturen ift., hvad CO₂-udslippet er på køretøjet. ITD undrer sig ligeledes over, at satsen for eksterne omkostninger (CO₂) er vægtafhængig, og særligt at tungere køretøjer skulle have en større CO₂-belastning end den, der allerede er foretaget ift. inddelingen i CO₂-emissionsklasser.</p> <p>I forhold til ændringen af vejafgiftslovens § 6, stk. 1 og stk. 3, støtter ITD en forlængelse af betalingsfristen, men havde gerne set,</p>	<p>anvende grønne lastbiler i disse områder, ligesom det giver incitament til bedre udnyttelse af kapaciteten.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv om registreringen af køretøjernes CO₂-emissionsklasse.</p> <p>Fastsættelsen af afgiftssatserne følger eurovignetdirektivets sondring mellem afgift for infrastruktur (artikel 7b) og afgift for eksterne omkostninger (artikel 7c). Infrastrukturafgiften er identisk for de tre vægtklasser. Det foreslås dog som et incitament til at støtte den grønne omstilling, at Danmark benytter muligheder i eurovignetdirektivet (artikel 7ga) til at reducere afgifterne for de lastbiler, der er i CO₂-emissionsklasse 2, 3, 4 og 5. Der er dermed i praksis tale om en rabat på infrastrukturafgiften, som ydes til grønne lastbiler.</p> <p>Der henvises til kommentaren til DTL om formålet bag ændringen af vejafgiftslovens § 6, stk. 1 og 3.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>at man havde overvejet en længere frist.</p> <p>I forhold til ændringen af vejafgiftslovens § 8, støtter ITD, at billetten kan købes i god tid, og ITD opfordrer til, at værktøjet til køb af rutebillet hurtigst muligt lægges på vejafgifter.dk. ITD anfører, at rutebilletten bør være intelligent således, at det ikke er muligt at vælge strækninger, som køretøjet ikke lovligt kan benytte og således, at den mest naturlige rute foreslås.</p> <p>ITD bemærker, at det er uklart hvilke køretøjer, der ikke omfattes, idet der f.eks. er uoverensstemmelse mellem lovforslagets bemærkninger og Skats juridiske vejledning om vejbenyttelsesafgift.</p> <p>ITD bemærker, at det ift. udenlandske køretøjer er vigtigt, at der er en informationsudveksling til Færdselsstyrelsen samt Sund & Bælt mht. kontrollen, men ITD stiller sig tvivlende over for, at dette nås inden 1. januar 2025.</p> <p>ITD støtter ikke de foreslåede ændringer i mineralolieafgiftsloven om en forhøjet dieselafgift samt en vejafgift, der reduceres over en begrænset årrække.</p>	<p>Sund & Bælt Holding A/S, som er den danske vejafgiftsopkræver, oplyser, at ved køb af en rutebillet foreslår systemet den optimale rute baseret på distance, varighed og pris. Det er tænkt ind i løsningen, at ruteopbygningsfunktionen tager højde for informationer fra skilting, så der kun foreslås ruter, som lastbiler lovligt kan benytte.</p> <p>Det bemærkes, at de henviste oplysninger om omfattede køretøjer i den juridiske vejledning alene angår den nugældende vejbenyttelsesafgift, som ophæves med udgangen af 2024. Den juridiske vejledning vil blive opdateret i forbindelse med overgangen til den nye kilometerbaserede vejafgift (vejafgiftsloven).</p> <p>Der er et tæt samarbejde mellem myndigheder og Sund & Bælt Holding A/S om vejafgiftsordningen, herunder også kontrollen.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>ITD opfordrer til, at sanktioneringen bør rettes efter dem, der omgår reglerne og forsøger at undgå at afregne vejskat, men ikke hvor der alene foreligger en menneskelig fejl.</p> <p>ITD opfordrer til, at der udføres en tilstrækkelig kontrol og, at det sikres, at bøder kan håndhæves overfor udenlandske virksomheder.</p>	<p>Der er med vejafgiftsloven indført objektivi ansvar for manglende aktivisering af køretøjsudstyr under kørsel, hvis køretøjet er registreret som bruger hos en EETS-udbyder. Det ventes at blive en konkurrenceparameter for EETS-udbydere, at køretøjsudstyret er let at betjene, og at det fungerer under alle forhold. Hvis chaufføren konstaterer, at køretøjsudstyret ikke er aktivt, kan der købes en rutebillet for den påtænkte rute.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Dansk Erhverv om håndhævelse.</p>
<i>Konkurrence -og Forbrugerstyrelsen</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Landbrug & Fødevarer</i>	<p>L&F er glade for, at vejafgiften nedsættes, når dieselaafgiften forhøjes. L&F havde dog gerne set, at der var tale om en varig nedsættelse af vejafgiften og ikke kun en midlertidig nedsættelse.</p> <p>L&F finder det problematisk, at vejafgiften ikke differentieres efter, om der anvendes fossile brændstoffer eller biobrændstoffer som biodiesel eller biogas.</p>	<p>Det følger af eurovignetdirektivet, at medlemsstaterne kan indføre en afgift for eksterne omkostninger, der vedrører omkostninger ved trafikbaseret luftforurening eller støjforurening eller trafikbaserede CO₂-emissioner eller enhver kombination heraf. Differentieringen af afgiften efter eksterne</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>I forhold til ændringen af definitionen af køretøjer omfattet af vejafgiftsloven fra "lastbiler og køretøjskombinationer" til "motorkøretøjer" bemærker L&F, at det ikke fremgår af bemærkningerne, at det omfatter andre køretøjer end lastbiler. L&F er bekymret for, at traktorer med en påhængsvogn på over 12 ton kan være omfattet af afgiften som konsekvens af ændringen. L&F forstår direktiv 1999/62 EF med senere ændringer således, at traktorer kan undtages vejafgiften, men bemærker, at dette ikke behandles i bemærkningerne.</p> <p>L&F ønsker bekræftet, at det fortsat kun er lastbiler, der er omfattet</p>	<p>omkostninger sker på baggrund af en indplacering af lastbilen i CO₂-emissionsklasser, som er bestemt i EU-reguleringen. Her skelnes imidlertid ikke mellem fossile brændstoffer og biobrændstoffer.</p> <p>Der lægges ikke op til en ændring af hvilke køretøjer, der i dag er omfattede af afgiftspligten.</p> <p>En <i>traktor</i> er i færdselsloven defineret som et motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km i timen.</p> <p>Et <i>motorkøretøj</i> er derimod i færdselsloven defineret som et motordrevet køretøj, der hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til personbefordring eller godstransport. Motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen, anses ligeledes for motorkøretøj. Motorkøretøjer inddeles i bil og motorcykel.</p> <p>Det bemærkes, at en traktor der er EU-typegodkendt med en typehastighed på mere end 40 km i timen, og som vejer 12 ton, også i dag er afgiftspligtig efter vejbenyttelsesafgiftsloven. Der lægges ikke op til en ændring af dette.</p> <p>Med den foreslåede ændring af lov om vejafgift pålægges vejafgift på</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>af vejafgiftsloven, selvom loven ændres fra lastbiler og køretøjs-kombinationer til motorkøretøjer. L&F ønsker, at Skatteministeriet forholder sig til, om en traktor og et motorredskab med en hastighed på højst 40 km/timen er omfattet af vejafgiften ved kørsel på de omfattede veje. L&F opfordrer til at dette præciseres i lovforslagets bemærkninger.</p> <p>L&F bemærker, at det af lovforslagets afsnit 2.1.1.2 og specielle bemærkninger til ændringen af vægtafgiftslovens § 3, stk. 1. fremgår at traktorer er omfattet af vægtafgiftsloven, at det betales vægtafgift af traktorer. L&F skal opfordre til, at det præciseres, at der ikke betales vægtafgift af godkendte traktorer og påhængsvogne samt benzindrevne registreringspligtige traktorer og påhængsvogne, jf. vægtafgiftslovens § 1, stk. 2</p>	<p>motorkøretøjer, som har en teknisk tilladt totalvægt på 12.000 kg. eller derover og som benyttes til godstransport. Såfremt en traktor kan kategoriseres som en lastbil og lever op til disse betingelser, vil den som udgangspunkt blive afgiftspligtig efter vejafgiftsloven.</p> <p>Lovforslagets almindelige og specielle bemærkninger er justeret i overensstemmelse med L&F's bemærkninger.</p>
<p><i>Mobility Danmark</i></p>	<p>Mobility Danmark (MD) finder ændringen om, at den vægtbase-rede beregning af afgiften for lastbiler skal ske på grundlag af køretøjernes ”teknisk tilladte totalvægt” fremfor ”tilladt totalvægt” korrekt og i overensstemmelse med det bagvedliggende direktiv. MD finder det ligeledes korrekt at ophæve vejafgiftslovens § 5, stk. 3, så afgiften i stedet sættes efter det træk-kende køretøj, hvilket MD også anser som en korrekt implementering af eurovignetdirektivet. MD anfører dog, at den tekniske regulering vedrørende lastbilers CO₂-</p>	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>udledning, der udgør grundlaget for tilvejebringelsen af det data, som vejafgiftssatsen skal beregnes efter, ikke i alle tilfælde er til stede i fuldt omfang.</p> <p>MD bemærker, at grundlaget for tildeling af CO₂-emissionsklasse for flere forskellige akselkombinationer ikke vil være til stede, fordi de nødvendige referenceemissioner ikke er offentliggjort af Kommissionen, selvom de enkelte køretøjer har fået fastsat deres CO₂-emissionsværdier ifølge VECTO. Dette medfører, at de tildeles den dårligste emissionsklasse uanset deres CO₂-emissionsværdier.</p> <p>MD bemærker, at loven i højere grad bør afspejle den bagvedliggende tekniske regulering om fastsættelse af CO₂-emissioner for lastbiler for så vidt angår hvilke typer af køretøjer, der er omfattet heraf. Dette gælder særligt visse specialkøretøjer, der er undtaget fra kravet om fastsættelse af CO₂-emission jf. artikel 2, nr. 3 i forordning (EU) 2017/2400, hvorfor der ikke foreligger oplysninger om deres CO₂-udledning. Dette gælder således ”terrængående køretøjer, køretøjer til særlig anvendelse og terrængående (off road) køretøjer til særlig anvendelse. MD anfører, at det ville være mest logisk, hvis disse køretøjer også undtages fra betalingen af vejafgiften.</p> <p>I forhold til indsættelse af en betingelse om udførsel med henblik</p>	<p>Det følger af eurovignetdirektivets artikel 7 ga, stk. 2, litra a, at køretøjer, som ikke tilhører nogen af de CO₂-emissionsklasser, der er omhandlet i stk. 2, litra b-e, kategoriseres i CO₂-emissionsklasse 1. Tunge nulemissionskøretøjer skal dog placeres i CO₂-emissionsklasse 5.</p> <p>Det følger af eurovignetdirektivet artikel 7 ga, stk. 2, litra a, at køretøjer, som ikke tilhører nogen af de CO₂-emissionsklasser, der er omhandlet i stk. 2, litra b-e, kategoriseres i CO₂-emissionsklasse 1. Tunge nulemissionskøretøjer skal placeres i CO₂-emissionsklasse 5.</p> <p>Med den foreslåede ændring af lov om vejafgift pålægges vejafgift på motorkøretøjer, som har en teknisk tilladt totalvægt på mindst 12 tons, og som benyttes til gods-transport.</p> <p>Den del af lovforslaget, der angår krav om udførsel med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse, udgår af lovforslaget.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>på varig anvendelse i udlandet, før der kan betales eksportgodtgørelse, bemærker MD, at forslaget rejser en række spørgsmål, herunder om, hvordan den varige anvendelse i udlandet skal dokumenteres og kontrolleres. MD finder forslaget kritisabelt i sig selv og måske unødigt komplicerende. MD anfører også, at der kan være tvivl om, hvorvidt det harmonerer med det indre marked og den fri bevægelighed mv.</p>	<p>Der henvises til kommentaren til Autofair.</p>
<i>Politiforbundet</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Rigsrevisionen</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>Sikkerhedsstyrelsen</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>TUR- Transporterhvervets uddannelser</i>	Ingen bemærkninger.	
<i>YUPEX Trading A/S</i>	<p>YUPEX Trading A/S bemærker, at hvis forslaget vedtages i sin nuværende form, vil risikoen for flere tilfælde af dobbeltbeskatning stige betragteligt.</p> <p>YUPEX Trading A/S bemærker, at der allerede eksisterer et økonomisk værn mod spekulation i eksportgodtgørelsen ved, at der er et eksportfradrag på 15 pct.</p>	<p>Den del af lovforslaget, der angår krav om udførsel med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse, udgår af lovforslaget.</p> <p>Der henvises til kommentaren til Autofair.</p>

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	<p>YUPEX Trading A/S bemærker, at forslaget synes at være i strid med principperne om arbejdskraftens og varernes frie bevægelighed, ligesom forslaget kan betragtes som en teknisk handelshindring.</p> <p>YUPEX Trading A/S anfører, at begrebet “varig anvendelse” er uklart og kan skabe betydelig usikkerhed, og at kravet om dokumentation vil gøre det nærmest umuligt at eksportere brugte køretøjer, da eksportøren ikke har mulighed for at skaffe denne.</p>	