SKATTE- OG VÆKSTMINISTERIET

29. oktober 2026
J.nr. 2025 - 283

Til Folketinget – Skatteudvalget

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

Jakob Engel-Schmidt

/ Eydbjørn Djurhuus

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
3F Transport	3F er meget tilfreds med, og kan umiddelbart støtte langt størstedelen af lovforslagets elementer. 3F er desuden helt enig i både aftale om Kilometerbaseret vejafgifts formål og udmøntning hvorved "forureneren betaler princippet" i bred forstand følges.	
	3F kan støtte forslaget om, at nulemissionskøretøjer, der vejer mellem 3,5 og 4,25 ton, undtages for vejafgifter og bemærker, at grænsen bør justeres i takt med at batterier bliver lettere og diesel og benzindrevne køretøjer udfases.	Undtagelsen af nulemissionskøretøjer i den angivne vægtklasse mellem 3,5 ton og op til 4,25 ton er en særskilt mulighed, der følger af eurovignetdirektivets artikel 7, stk. 9, litra d. Evt. ændringer til denne undtagelsesmulighed i direktivet, vil indgå i det videre arbejde med den danske vejafgiftsordning.
	Fsva. muligheden for indretning af sovekabiner i små lastbiler bemærker 3F, at de ikke umiddelbart kan støtte en sådan fritagelse, da den vil få konsekvenser af ikke-skatte og afgiftsmæssig karakter. 3F bemærker, at det kan have stor skadevirkning for internationale chaufførers arbejdsmiljø, hvis de presses til at sove i kabinen på små lastbiler. 3F bemærker desuden, at chaufførerne i stedet kan "overnatte" på sikrede rastepladser, og at chaufførerne bør, som det er hensigten, anvises egnet nattelogi af motel-standard.	Forslaget er udformet på en måde, hvor muligheden for at indrette køretøjer alene omfatter varebiler på 3,5 ton og lastbiler over 3,5 ton. Afgrænsningen er foretaget på baggrund af en vurdering af, at køretøjer under 3,5 ton ikke vil kunne indrettes med en soveplads, der er hensigtsmæssig og forsvarlig.
	3F bemærker desuden overordnet at det både er rimeligt og udtryk for rettidig omhu at sikre opbakning til betaling af danske	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	vejafgifter fra alle, der benytter de danske veje og tilføjer hertil, at vejafgiftsordningen siden ikrafttrædelsen har bidraget til at sikre fair og ensartet betaling af benyttelse af danske veje til fordel for en moderne og fair vejafgift.	
AutoBranchen Danmark	Ingen bemærkninger.	
Dansk Bilbrancheråd	Dansk Bilbrancheråd har ingen bemærkninger til høringen. De bemærker dog, at der skal tages livtag med området for bilafgifter til en mere teknisk baseret afgift for alle.	Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at ændre de generelle bilafgifter. Det bemærkes desuden at Ekspertgruppen for en omlægning af bilafgifter forventes at afgive 1. delrapport med anbefalinger til modeller for omlægning af bilafgifterne på kort sigt.
Dansk Erhverv	Dansk Erhverv bemærker indledningsvist, at lovforslaget er fremsat før høringsperiodens udløb, og at høringen dermed ikke får mulighed for at fungere efter sit egentlige formål. Dansk Erhverv bemærker at det er stærkt kritisabelt, at høringsperioden ikke har ligget tidligere, særligt ved dette lovforslag som har stor praktisk betydning for virksomheder.	Det anerkendes, at høringsperioden ikke har levet op til retningslinjerne herfor. Lovforslaget er sendt i offentlig høring den 18. september 2026 med frist den 16. oktober 2026 og dermed hen over fremsættelsen, som var den 7. oktober 2026. Baggrunden for, at høringsfristen blev sat til efter fremsættelsestidspunktet, var ønsket om at sikre en tilstrækkelig periode for høringsparterne til at af give bemærkninger til lovforslaget og at sikre, at den almindelige høringsperiode på 4 uger kunne overholdes, samtidigt med at loven kan træde i kraft som aftalt. De indkomne høringssvar er stadig vurderet i forhold til det videre arbejde med lovforslaget.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		Hertil bemærkes, at det er muligt at stille ændringsforslag til lovforslaget frem til 3. behandlingen.
	Dansk Erhverv bemærker, at det er uhensigtsmæssigt, at udvidelsen af vejafgiftsordningen til mindre motorkøretøjer får virkning fra den 5. januar 2027. Dette begrundes med, at den foreslåede tidsplan giver virksomhederne meget kort tid til at indrette sig de nye regler og etablere de nødvendige tekniske og administrative løsninger. Dansk Erhverv anbefaler, at ikrafttrædelsen som minimum udskydes til den 25. marts 2027, som er den dato der følger af eurovignetdirektivet.	Det følger af *Aftale om Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler* fra marts 2023, at udvidelsen af vejafgiftsordningen til mindre lastbiler skal ske fra den 1. januar 2027. Af hensyn til de afgiftspligtigess mulighed for at omstille sig til de nye regler efter nytår foreslås ikrafttrædelsen dog udskudt til den 5. januar 2027. Vejafgiftsordningen er en eksisterende ordning, som udvides til flere lastbiler. Der er dermed ikke tale om en implementering af en ny ordning, der er ukendt. De afgiftspligtige, der ikke har betalt vejafgift før, vil blive orienteret om ordningen herom, herunder i forhold til betaling. Det bemærkes, at Sund & Bælt Holding A/S (herefter Sund & Bælt) forventer at udvide åbningstiderne i kundeservice i dagene op til og omkring den 5. januar. Sund & Bælt vil i perioden løbende vurdere behovet for yderligere bemanding og udvidede åbningstider på baggrund af antallet af henvendelser.
	Som alternativ for udskydelse af ikrafttrædelsestidspunktet, mener Dansk Erhverv, at der bør indføres en overgangsordning, hvor virksomhederne i en passende opstartsperiode ikke sanktioneres for fejl, som ikke skyldes manglende vilje til at efterleve reglerne.	By-, Land- og Transportministeriet (herefter BLTM) bemærker, at en overgangsordning uden sanktionering umiddelbart vurderes at være problematisk i forhold til EU-rettens krav om effektive og afskrækkende sanktioner og vil kunne svække incitamentet til at betale vejafgift

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	Dansk Erhverv bemærker fsva. Motorstyrelsen behandling af ansøgninger om undtagelse efter vejafgiftsordningen, at virksomhederne kan risikere først at få en afgørelse umiddelbart før ikrafttrædelsen, eller i værste fald efter, at reglerne er trådt i kraft. Dansk Erhverv bemærker, at det kan medføre unødvendige investeringer og administrative byrder.	Motorstyrelsen kan først træffe en afgørelse og fritage for kilometerbaseret vejafgift, når loven træder i kraft. Det er dog muligt for virksomhederne at søge om fritagelse for kilometerbaseret vejafgift, inden loven træder i kraft. Det vil medføre, at Motorstyrelsen kan påbegynde sagsbehandlingen af de modtage anmodninger om fritagelse for køretøjer mellem 3,5 og 12 ton i teknisk totalvægt, hurtigst muligt efter lovforslagets vedtagelse. Det skal bemærkes, at det ikke er nødvendigt at anskaffe sig vejafgiftsudstyr, da det er muligt at købe vejbilletter, indtil borger/virksomhed modtager en afgørelse om afgiftsfritagelse.
	Dansk Erhverv bemærker, at provenuet fra vejafgiftsordningen bør føres tilbage til vejgodstransportssektoren og anvendes til sektorens grønne omstilling. Dansk Erhverv roser regeringen for i sit finanslovsforslag at afsætte en økonomisk ramme til elektrificering.	Det bemærkes, at disponering af provenuet følger af den politiske aftale. Heraf fremgår det bl.a., at afgiften udgør et finansieringsbidrag til *Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten* fra 2020 på ca. 0,5 mia. kr. årligt i 2025-2027 og ca. 1 mia. kr. fra 2028 og frem.
	Dansk Erhverv ser positivt på, at nulemissionskøretøjer over 3,5 ton og op til 4,25 ton undtages fra vejafgiften og bemærker, at Dansk Erhverv har efterspurgt denne undtagelse tidligere. Dansk Erhverv opfordrer samtidig regeringen til at aktivt at skubbe på for, at	BLTM bemærker, at som det fremgår af det offentliggjorte samlenotat til Folketinget om Kommissionens forslag til en automotive omnibus, vil regeringen arbejde for en helhedsorienteret og konsistent tilgang til EU-reguleringen af elektriske varebiler mellem 3,5 og 4,25 ton med henblik på at

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	EU-Kommissionens forslag om *automotive omnibus* bliver vedtaget.	fjerne væsentlige regulatoriske barrierer for udbredelsen af disse køretøjer. Regeringen ser positivt på EU's bredere forenklingsdagsorden, herunder automotive omnibus, og vil fortsat arbejde konstruktivt for at fremme forhandlingerne af forenklingspakker.
	Dansk Erhverv bemærker, at de foreslåede vejafgiftssatser for de mindre lastbiler er forholdsvis høje sammenlignet med satserne for tungere lastbiler. Dansk Erhverv bemærker samtidig, at afgiftssatserne ikke fremgår for 2028.	Satsstrukturen for bl.a. 2028 fremgår af *Aftale om Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler* af 29. marts 2023 i aftalens tabel 1 og 2. I forbindelse med *Aftale om deludmøntning af Grøn Fond* af 15. april 2024 blev der aftalt en midlertidig nedsættelse i 2025-2027 med ca. 19 pct. og ca. 12 pct. i 2028. Det bemærkes desuden, at satserne er fastsat i overensstemmelse med retningslinjerne i eurovignetdirektivet. Direktivet fastsætter en klar indbyrdes balance mellem vejafgifterne for de forskellige vægtklasser.
	Dansk Erhverv finder, at undtagelsesbestemmelsen for redningskøretøjer i vejafgiftslovens § 1, stk. 2, nr. 2, bør genbesøges medhenblik på at sikre en generel fritagelse for redningskøretøjer, der er særligt indrettet til rednings- og vejhjælpsopgaver og ikke anvendes til almindelig vognmandsdrift. Dette begrundes med at redningskøretøjer, som lejlighedsvis udfører andre opgaver opgave, eksempelvis transport af beskadigede køretøjer mellem værkstæder, kan blive fuldt afgiftspligtige, da Motorstyrelsen fortolker fritagelsen således, at denne er betinget af, at køretøjerne	Det bemærkes, at der ikke med lovforslaget tilsigtes ændringer for redningskøretøjer, og at bemærkningen derfor falder uden for rammerne af lovforslaget. Det kan dog bemærkes, at undtagelsen for redningskøretøjer i vejafgiftslovens § 1, stk. 2, skal ses i sammenhæng med afgiftsfritagelsen af de samme køretøjer, som følger af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 3. Det er således en parallelitet i de køretøjer, der kan få afgiftsfritagelse efter

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	udelukkende anvendes til egentlige redningsopgaver.	registreringsafgiftsloven og efter vejafgiftsloven.
	Dansk Erhverv bemærker ifm. forslaget om revurdering af klassificering af køretøjer i CO2-emissionsklasse 2 og 3, at det er problematisk, hvis vognmanden ikke bliver rettidigt orienteret om, at køretøjet er blevet reklassificeret. Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at der etableres en klar ordning, hvor den afgiftspligtige aktivt meddeles reklassificeringen og den nye afgiftssats.	Det kan bekræftes, at det ifm. en reklassificering også sker en orientering af de afgiftspligtige. En reklassificering sker automatisk i Motorregisteret. Ejere/brugere af lastbiler, der reklassificeres, får en orientering dagen efter reklassificering.
	Dansk Erhverv anfører fsva. forslaget om soveplads i vare- og lastbiler, at de støtter formålet om, at registreringsafgiftslovens regler ikke står i vejen for, at chauffører kan overholde EU's regler om køre- og hviletid. Dansk Erhverv bemærker dog, at varebiler over 2,5 ton, der anvendes til international godkørsel, fra den 1. juli 2026 er omfattet af køre- og hviletidsforordningens anvendelsesområde, og at reglerne om soveplads derfor bør gælde for køretøjer over denne vægtgrænse.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra 3F.
	Dansk Erhverv kan isoleret set støtte, at bødeniveauerne, som i sommer blev fastlagt i et administrativt cirkulære, nu beskrives i lovforslagets bemærkninger til vejafgiftsloven. Dansk Erhverv anerkender, at der med lovforslaget lægges op til et mere proportionalt bødesystem, som bringer	De bødeniveauer, der er angivet i bemærkningerne til lovforslaget, og de omstændigheder, de forudsættes anvendt under, svarer til indholdet af det omtalte cirkulære fra BLTM til Færdselsstyrelsen om udstedelse af administrative bødeforelæg i medfør af vejafgiftsloven

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	sanktionerne bedre i overensstemmelse med EU-rettens proportionalitetsprincip.	(cirkulære nr. 9620 af 24. juni 2026).
	Dansk Erhverv finder det afgørende med et bødesystem, hvor sanktionen står mål med forseelsen, og at virksomheder, der handler i god tro, ikke straffes uforholdsmæssigt hårdt for fejl, de reelt ikke har mulighed for at forhindre. Dansk Erhverv finder det positivt, at lovforslaget åbner for, at en bøde kan nedsættes eller helt bortfalde, hvis der foreligger formildende omstændigheder.	Det er beskrevet i bemærkningerne til lovforslaget, hvad bødeniveauet som udgangspunkt skal være under en række forskellige omstændigheder, hvorefter bødeniveauet bliver højere i nogle tilfælde end andre. Det er endvidere angivet, at Færdselsstyrelsen efter omstændighederne bl.a. vil kunne annullere et allerede udstedt bødeforelæg efter en konkret vurdering af omstændighederne ved en overtrædelse. Det er hensigten med beskrivelsen af det differentierede bødeniveau, at størrelsen på et administrativt bødeforelæg i praksis bliver fastsat ud fra de konkrete omstændigheder ved overtrædelsen, så der sikres proportionalitet. Der skal herefter tages hensyn til bl.a., om der er betalt ingen eller delvis vejafgift ved overtrædelsen.
	Dansk Erhverv anfører, at en bøde på 9.000 kr. som udgangspunkt alene bør blive anvendt i de tilfælde, hvor der inden kørslen hverken er etableret en aktiv EETS-aftale eller købt en rutebillet.	Der er i bemærkningerne til lovforslaget angivet et bødeniveau på som udgangspunkt 9.000 kr., når Sund & Bælt ikke inden for 6 timer fra kontroltidspunktet har modtaget data om kørsel, og der ikke er købt en rutebillet med en gyldighedsperiode inden for 6 timer fra kontroltidspunktet. Det bemærkes hertil, at en aktiv EETS-aftale ikke i sig selv sikrer betaling af vejafgift. Et lavt bødeniveau i de omhandlede sager vurderes

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		desuden at kunne svække incitamentet til at sikre, at køretøjsudstyret fungerer og anvendes korrekt.
	Dansk Erhverv mener, at bødemodellen bør evalueres efter en passende periode under inddragelse af branchen, og at dette bør fremgå at lovforslagets bemærkninger. Dansk Erhverv anfører, at dette indebærer, at myndighederne skal offentliggøre statistik over antallet af bøder fordelt på bødeniveauer, nationalitet, overtrædelsestyper, annullerede eller nedsatte bøder samt udfald af indsigelser m.m.	Det følger af *Aftale om Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler* fra marts 2023, at aftalepartierne mødes halvårligt for at gøre status og se på bl.a. behovet for justeringer. En evt. evaluering af bødeniveauerne vil derfor med fordel kunne aftales og tilrettelægges ved et kommende møde i aftalekredsen. BLTM bemærker så vidt angår bemærkningen om statistik over bøder, at Sund & Bælt månedligt offentliggør statistik om vejafgiftsordningen på selskabets hjemmeside. Statistikken indeholder bl.a. oplysninger om bøder og bødeandel og er nu udvidet med en fordeling på overtrædelsestyper og bødeniveauer. Udvidelsen af statistikken om vejafgiftsordningen skal ses i lyset af den ændrede bødepraksis.
	Dansk Erhverv anbefaler, at digital indsendelse af indsigelser forbliver frivilligt, så indsigelser fortsat kan indgives pr. e-mail eller brev. Hvis digital indsendelse bliver obligatorisk, bør der som minimum etableres en enkel og reel alternativ adgang for virksomheder, der ikke kan anvende løsningen, ligesom en indsigelse ikke bør afvises, hvis den er rettidig og tilstrækkeligt	BLTM bemærker, at kravet om indgivelse af indsigelser via en digital selvbetjeningsløsning er afgørende for, at Færdselsstyrelsen kan tilrettelægge en effektiv sagsbehandling. Det sikrer, at ordningen kan automatiseres så meget som muligt, ligesom det kan understøtte, at indsigelserne er tilstrækkeligt oplyst, når de modtages. Såfremt indsigelser kan indsendes i alle formater ad alle veje, vil det i sidste ende kræve flere ressourcer

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	identificerer bødeforelægget og grundlaget for indsigelsen.	for Færdselsstyrelsen at administrere ordningen. Det er vurderingen, at ordningen ikke adskiller sig væsentligt fra lignende obligatoriske digitale løsninger, som danske virksomheder er underlagt. Der lægges dog op til at fastsætte regler på bekendtgørelsesniveau om, at Færdselsstyrelsen i særlige tilfælde, fx hvis den digitale selvbetjeningsløsning er ude af drift, skal behandle indsigelser, der indgives på en anden måde end ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning. Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 12.
	Dansk Erhverv er ikke imod de foreslåede ændringer om rutebilletten, men efterlyser større fleksibilitet. Dansk Erhverv anbefaler, at det bliver muligt at ændre rutebillettens start- og slutdestination efter kørslen, så den faktiske kørsel registreres og afgiftsberigtiges korrekt.	Det følger af vejafgiftslovens § 8, stk. 5, at senest 72 timer efter starttidspunktet for rutebillettens gyldighedsperiode skal den på forhånd oplyste forventede rute mellem start- og slutpunkt, jf. stk. 3, nr. 4, ændres til den faktiske rute, hvis der er forskel. Pligten til at gøre dette påhviler den afgiftspligtige, jf. § 3. Der er derfor allerede i dag en pligt til at korrigere den forventede rute, der er angivet ved købet af rutebilletten.
	Dansk Erhverv bemærker, at en anden løsning som supplement til den konkrete rutebillet, kunne være en form for dagsrutebillet/ nødrutebillet, der giver adgang til at benytte det afgiftsbelagte vejnet på en bestemt dag/24 timers periode uden krav om en forudgående	BLTM bemærker, at en dagsrutebillet/nødrutebillet vurderes at indebære en betydelig risiko for svig, forudsat at der er tale om, at man i givet fald vil kunne købe en nødrutebillet med tilbagevirkende kraft efter en eventuel passage af et kontrolpunkt. Derudover vurderes en nødrutebillet at rejse principielle EU-retlige spørgsmål i

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	angivelse af konkret rute, start- eller slutdestination.	forhold til fastsættelsen af prisen for afgiften i det omfang, at prisen fastsættes uafhængigt af den konkrete tilbagelagte afstand. Det skyldes, at eurovignetdirektivets artikel 2, stk. 1, nr. 7, fastsætter, at der med "vejafgift" forstås et bestemt beløb, der skal betales for et køretøj, og som afhænger af den tilbagelagte afstand på en bestemt infrastruktur.
	Dansk Erhverv lægger til grund, at der med betegnelsen "privat godstransport" ikke menes firmakørsel/godskørsel for egen regning, men derimod ren og skær privat og ikke-erhvervsmæssig anvendelse af køretøjer til godstransport.	Dette kan bekræftes. Der vil blive sendt orientering til de personer, der forventes at være omfattet af udvidelsen af vejafgiftsordningen.
DI Transport	DI Transport anerkender målet om grøn omstilling, men vurderer, at vejafgiften primært vil medføre øgede omkostninger for virksomhederne og kun i begrænset omfang bidrage til omstillingen. DI Transport støtter derfor ikke en kilometerbaseret vejafgift på lastbiler.	
	DI anbefaler, at ikrafttrædelsen udskydes til den 25. marts 2027 for at sikre en hensigtsmæssig implementering og give virksomhederne tid til at tilpasse sig. Hvis ikrafttrædelsen fastholdes til den 5. januar 2027, anbefales en indledende overgangsperiode med fokus på vejledning og information, frem for sanktioner.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om ikrafttrædelsestidspunktet.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	DI Transport hilser det velkommen, at nulemissionskøretøjer med en tilladt totalvægt på op til 4,25 ton fritages for vejafgiften. DI Transport anbefaler endvidere, at fritagelsen udvides til at omfatte alle nulemissionskøretøjer.	Anvendelsesområdet for vejafgiftsordningen fastsættes i overensstemmelse med eurovignetdirektivet. Der er ikke i direktivet en generel mulighed for at afgiftsfritage tunge nulemissionskøretøjer fra betaling af vejafgift. Direktivet giver dog en midlertidig mulighed for at afgiftsfritage den del af vejafgiften, der vedrører en infrastrukturafgift for nulemissionskøretøjer til og med den 30. juni 2031.Muligheden for at fritage nulemissionskøretøjer fra infrastrukturafgift efter bestemmelsen bortfalder således på dette tidspunkt. Der er ikke i den danske vejafgiftsordning gjort brug af denne undtagelse.
	DI Transport kvitterer for, at der med By-, Land- og Transportministeriets cirkulære af 24. juni 2026 om udstedelse af administrative bødeforelæg efter lov om vejafgift er indført differentierede bødetakster. DI Transport finder fortsat, at bødesystemet på visse punkter er uforholdsmæssigt og bemærker, at virksomheder bør have mulighed for at opdage og korrigere fejl samt efterbetale skyldig vejafgift, inden der udstedes bøder.	For så vidt angår muligheden for at opdage og korrigere fejl, henvises der til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv vedrørende muligheden for at korrigere fejl i rutebilletter.
	Endvidere finder DI Transport, at bøderne i højere grad bør afspejle overtrædelsens karakter, så der er klar forskel på enkeltstående fejl og bevidst eller gentagen omgåelse reglerne.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om bøder.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	DI støtter forslaget om at præcisere i registreringsafgiftsloven, at vare- og lastbiler i visse tilfælde kan indrettes med en sovekabine eller fast soveplads uden afgiftsmæssige konsekvenser. DI Transport finder dog anledning til at efterspørge en nærmere afklaring af, hvilke konkrete indretningskrav, der vil gælde for en fast soveplads i førerrummet, og hvilken dokumentation virksomhederne skal kunne fremlægge i forbindelse med kontrol.	Det følger af bemærkningerne til den foreslåede § 2, nr. 3, at med en fast soveplads skal forstås en fastmonteret sovebriks eller sovekabine i førerrummet bag eller over førersædet. Sovepladsen vil ikke kunne benyttes under kørsel, og kan alene være indrettet til en person. Sovepladsen og køretøjet må herudover ikke indrettes med egentlige beboelsesfaciliteter, som fx, toilet, bad, eller køkken mv. Sovepladsen skal være indrettet på en forsvarlig og hensigtsmæssig måde. I forbindelse med en kontrol, vil det skulle dokumenteres, at brugeren af køretøjet er omfattet af anvendelsesområdet for køre- og hviletidsforordningen. Forslaget omfatter ikke varebiler, der kun benyttes til national godstransport, og der vil derfor i vist omfang være sammenfald mellem de varebiler, der kan indrettes med soveplads og køretøjer, der kræver en tilladelse efter godskørselsloven § 1, stk. 3.
	DI Transport finder det hensigtsmæssigt, at indsigelser mod administrative bødeforelæg som udgangspunkt skal indgives digitalt og bemærker, at det forudsætter, at de digitale løsninger er velfungerende og understøttes af tydelig vejledning til de berørte virksomheder.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv vedrørende krav om at anvende en digital selvbetjeningsløsning ved indgivelse af indsigelser imod bødeforelæg.
	DI Transport noterer sig, at revurderingen af køretøjers CO_2-emissionsklasse følger af EU-	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv vedrørende reklassificering og

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	lovgivningen. DI Transport finder det afgørende, at de afgiftsmæssige konsekvenser af ændrede CO_2-emissionsklasser ikke påfører virksomhederne uforudsete byrder. Eventuelle forhøjelser af vejafgiften, som følge af ændret CO_2-emissionsklasse, bør derfor varsles mindst et år før ikrafttrædelse, så virksomhederne kan tilpasse deres forretningsgange i god tid. DI Transport er tilfredse med, at det med lovforslaget bliver muligt at ændre starttidspunktet for en købt rutebillet uden forudgående annullation.	orientering. Reklassificeringen vil ske automatisk hvert 6. år. Det vil dermed være muligt for virksomheder at forberede sig på ændringer i CO_2-emissionsklasser på forhånd.
Danske Speditører	Danske Speditører er positivt indstillet over for transportens, herunder vejtransportens, medvirken til den grønne omstilling, men bemærker, at vejafgifter ikke alene må være en fiskal afgift, der øger fragtomkostningerne og skader konkurrenceevnen uden at gøre transporten grønnere. Danske Speditører bemærker, at lastbiler, der kører på alternative drivmidler, bør placeres i en CO_2-emissionsklasse, der afspejler den reelle udledning og bemærker hertil, at HVO100 er det mest udbredte grønne alternativ til diesel i den tunge transport, men at denne ikke medfører en lavere vejafgift, selv om brændstoffet er dyrere i indkøb.	Vejafgiftsordningen udgør en delvis implementering af eurovignetdirektivet. Afgiftssatserne er fastsat i overensstemmelse med reglerne i eurovignetdirektivet. Direktivet giver ikke mulighed for at differentiere afgiftssatserne efter alternative brændstoffer. Det bemærkes dog, at rene biobrændstoffer, i modsætning til fossile brændstoffer, ikke er pålagt CO_2-afgift, og dermed giver

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		afgiftssystemet en tilskyndelse til at anvende klimaneutrale brændstoffer.
	Danske Speditører bemærker, at anvendelse af elektriske lastbiler endnu ikke er en reel mulighed for de fleste speditører, og at dette ikke ser ud til at ændre sig i de kommende år på grund af manglende offentlig og privat ladeinfrastruktur samt manglende betalingsvillighed for en grøn merpris i transportmarkedet. Danske Speditører henstiller derfor til, at ministeriet generelt bruger vejafgifter på en måde, der reelt understøtter omstillingen.	Det kan oplyses, at der tidligere er afsat 760 mio. kr. til at understøtte ladeinfrastrukturen langs TEN-T-vejnettet samt udmøntet støttepuljer i 2024-2026 til indkøb af nulemissionslastbiler og depotladestandere. Alle puljer har haft stor interesse og søgning.
	Danske Speditører anbefaler ifm. udvidelsen af vejafgiftsordningen en indkøringsperiode, hvor førstegangsovertrædelser alene sanktioneres med vejledning eller nedsat bøde.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om en overgangsordning uden sanktionering.
	Danske Speditører påpeger vigtigheden af at der kommunikeres tydeligt til branchen og følges tæt op på, om alle nye brugere kan få køretøjsudstyr og aftaler på plads inden den 5. januar 2027.	Dette behov anerkendes. Der vil blive sendt orientering til de personer, der forventes at være omfattet af udvidelsen af vejafgiftsordningen
DTL- Danske Vognmænd	Det er efter DTL's opfattelse dybt kritisabelt, at lovforslaget er fremsat for Folketinget, inden den fastsatte høringsfrist er udløbet og bemærker, at høringen dermed ikke får mulighed for at fungere efter sit egentlige formål om at	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om høringsperioden. Det fremsatte lovforslag svarer i vidt omfang til det lovforslag, der blev sendt i høring den 18.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	bemærkninger fra høringen kan indgå i regerings vurdering inden lovforslag fremsættes. DTL bemærker desuden, at DTL til et møde hos Sund & Bælt har fået oplyst, at det fremsatte lovforslag ikke er identisk med det lovforslag, som blev sendt i høring.	september 2026. Der er ikke foretaget indholdsmæssige ændringer af lovforslaget. Ændringerne siden høringen består i lovtekniske justeringer.
	DTL bemærker, at ikrafttrædelsestidspunktet for udvidelsen af vejafgiftsloven er uhensigtsmæssigt og unødigt tidligt. DTL foreslår derfor, at ikrafttrædelsen udskydes til tidligst den 1. marts 2027, eller at der kommer en overgangsordning/indkøringsperiode uden sanktioner.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om ikrafttrædelsestidspunkt og overgangsordning.
	DTL finder, at provenuet fra vejafgiften bør føres tilbage til vejgodstransportsektoren og anvendes til sektorens grønne omstilling og roser regeringen for i sit finanslovsforslag at afsætte en økonomisk ramme til elektrificering.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om samme emne.
	DTL kvitterer for, at lovforslaget undtager nulemissionskøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt mellem 3,5 og 4,25 ton fra vejafgiftsordningen. DTL finder dog, at nulemissionskøretøjer generelt bør undtages fra vejafgiftsordningen og begrunder det med, at der bør gives stærkere incitament til investering i nulemissionskøretøjer generelt.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DI Transport om en general undtagelse af nulemissionskøretøjer fra vejafgift.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	DTL bemærker, at proceduren for undtagelse af køretøjer fra vejafgiftsloven er unødigt administrativt tung og bemærker, at man i stedet bør skrive direkte i vejafgiftsloven, hvilke type køretøjer og kørsel, der er undtaget fra betaling, og myndighederne bør i videst muligt omfang af egen drift undtage relevante køretøjer.	Køretøjer der er omfattet og fritaget for vejafgift, følger af vejafgiftslovens regler. Der er derudover også en række køretøjer, som falder uden for vejafgiftslovens anvendelsesområde ved ikke at opfylde betingelserne for afgiftspligt. De køretøjer, der falder udenfor anvendelsesområdet, er hovedsageligt køretøjer, hvis primære funktion er at fungere som et arbejdsredskab som ikke benyttes til godstransport. Det er fx renovationskøretøjer og slamsugere. Der vil ikke kunne laves en udtømmende liste for køretøjer, der falder uden for anvendelsesområdet, da vurderingen heraf beror på anvendelsen af køretøjet. Motorstyrelsen foretager en konkret vurdering for de køretøjer, der anmodes om fritagelse for.
	DTL finder, at undtagelsesbestemmelsen for redningskøretøjer i vejafgiftslovens § 1, stk. 2, nr. 2, bør genbesøges med henblik på at sikre en generel fritagelse for redningskøretøjer, der er særligt indrettet til rednings- og vejhjælpsopgaver og ikke anvendes til almindelig vognmandsdrift. Dette begrundes med at redningskøretøjer, som lejlighedsvis udfører andre opgaver, kan blive fuldt afgiftspligtige, da Motorstyrelsen fortolker fritagelsen således, at den er betinget af, at køretøjerne udelukkende anvendes til redningsopgaver.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om undtagelsesbestemmelsen for redningskøretøjer.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	DTL bemærker, at der er behov for at kunne købe en "nødrutebillet", hvis man ikke kender den nøjagtige rute, fx hvis vejafgiftsboksen pludselig er inaktiv.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Danske Erhverv om muligheden for at kunne købe en nødrutebillet.
	DTL anfører, at det er kritisabelt, at lovforslaget kun omfatter satserne for vejafgiften for næste år, 2027, og bemærker, at dette skaber en stor usikkerhed for erhvervet. Det bemærkes desuden, at det samme gør sig gældende vedr. den planlagte udvidelse af vejnettet i 2028.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om satserne for 2028.
	DTL støtter forslaget om at give mulighed for indretning af soveplads i varebiler, når chaufføren er omfattet af reglerne om køre- og hviletid. Det er et vigtigt skridt for at sikre ordentlige arbejdsvilkår og mulighed for lovlig overholdelse af EU-reglerne. DTL finder, at den foreslåede vægtgrænse bør være på 2,5 ton.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om vægtgrænsen for varebiler, der vil kunne indrettes med soveplads.
	DTL er enige i, at bødeniveauerne for overtrædelse af vejafgiftsloven skal være proportionale. DTL bemærker, at bøden ikke bør være på det høje niveau, når det er tilknyttet vejafgiftboks, selvom Sund & Bælt ikke har modtaget data indenfor 6 timer, fx i tilfælde efter et weekend-hvil, hvor køretøjet forlader Danmark med en uvirksom vejafgiftsboks og ikke returnerer til Danmark indenfor 6 timer.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om bødeniveauer.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	Efter DTLs opfattelse bør udgangspunktet være, at man skal have 72 timer til at lave en manuel rutebooking af rutebillet, som man kan i Tyskland med Maut.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om muligheden for efterbetaling af afgift.
	DTL bemærker, at formålet med bøder bør være, at der bliver betalt den korrekte vejafgift og ikke at straffe for div. tekniske fejl og fejlbetjeninger. Efter DTLs opfattelse skal hele bødemodellen evalueres med inddragelse af branchen. Det bør fremgå af lovens bemærkninger. Heri ligger også, at myndighederne skal forpligtes til at offentliggøre statistik over antallet af bøder fordelt på forskellige forhold.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om bødeniveauer. Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om en evaluering. Der henvises desuden til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om offentliggørelse af statistik.
	DTL kan ikke støtte, at der indføres blanketkrav (formkrav) for indsendelse af indsigelser mod bøder for overtrædelse af lov om vejafgift. DTL bemærker, at det ikke i overensstemmelse med god forvaltningsskik og retssikkerhedsmæssig yderst betænkeligt.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om digitale indsigelser mod bøder.
FSR- Danske Revisorer	FSR opfordrer til, at lovforslag ikke fremsættes under høringsperioden.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om høringsperioden.
	FSR har ingen holdning til indførsel af vejafgift for de mindre køretøjer med tilladt totalvægt på mellem 3,5-12 ton, men hilser det dog velkommen, at 0-emissionskøretøjer i denne vægtklasse ikke	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	omfattes af hverken vejafgift eller den forhøjede afgift i miljøzoner.	
	FSR noterer sig, at der to steder i vejafgiftsloven ændres enkelte ord, med henblik på at lovgive i bemærkningerne og finder denne fremgangsmåde uhensigtsmæssig og problematisk i forhold til retssikkerheden, idet det overlades til læseren, at vide, hvad myndighederne mener. FSR mener, at man bør skrive den ønskede ændring direkte ind i loven.	Ændringerne, der beskrives, er de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 1 og nr. 11. I begge tilfælde har ændringerne til formål at præcisere allerede gældende regler, hvilket tydeligt fremgår af lovbemærkningerne. Henset hertil er den anvendte fremgangsmåde vurderet bedst egnet.
	Det er FSR's opfattelse, at man bør indsætte en generel hjemmel til, at ministeren eller forvaltningen kan fastsætte regler om bødeniveauer, hvorefter man kan benytte bekendtgørelser eller styresignaler til at kundgøre ønskede niveauer for bøder ved overtrædelser.	Justitsministeriets vejledning om lovkvalitet indeholder i pkt. 7.6.3 en beskrivelse af regulering af strafniveauet. På baggrund heraf er der anvendt den fremgangsmåde, at bødeniveauerne for overtrædelse af vejafgiftsloven fremgår af bemærkningerne til lovforslaget.
	Fsva. forslaget om muligheden for at indrette visse varebiler med sovepladser finder FSR at lovforslaget bør udvides sådan, at man fjerner kravet for varebilerne over 3,5 ton om, at de kun må indrettes med en soveplads i førerrummet, hvis de anvendes til internationale transporter. Det bemærkes af FSR, at det ellers hverken bliver nemmere eller billigere at drive vognmandsvirksomhed i Danmark.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om vægtgrænsen for varebiler, der vil kunne indrettes med soveplads.
FH- Fagbevægelsens Hovedorganisation	FH støtter op om at udvide den kilometerbaserede vejafgift og at afgiften differentieres efter	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	køretøjernes CO_2-udledning og bemærker, at det giver et økonomisk incitament og understøtter den grønne omstilling af godstransporten. FH bemærker, det er vigtigt med tilskyndelse til at vælge grønnere transportløsninger. FH ser positivt på, at udvidelsen skønnes at give et merprovenu efter tilbageløb og adfærd og finder det samfundsøkonomisk velbegrundet, at transportens omkostninger for omgivelserne i højere grad afspejles i prisen. Udvidelsen bidrager til at håndtere negative eksternaliteter som CO_2-udledning, luftforurening og støj samt omkostninger til slid på vejnettet.	
ITD	ITD finder høringsforløbet stærkt utilfredsstillende. Lovforslaget blev sendt i høring den 18. september 2026 med frist den 16. oktober, men blev allerede fremsat den 7. oktober. ITD opfordrer derfor ministeriet til at redegøre for fremgangsmåden og sikre, at høringssvarene får reel betydning for lovforslagets endelige indhold. ITD savner en samlet vurdering af vejafgiftsordningens økonomiske belastning af erhvervslivet sammenholdt med dens klimamæssige udbytte. finanslovsforslaget for 2027 budgetteres der med 2,25 milliarder kr. i vejafgift før erhvervslivets udgifter til administration. Hertil kommer 90 millioner kr. i bøder for den samlede	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om høringsperioden. For så vidt angår en samlet vurdering af vejafgiftsordningen kan der henvises til bemærkninger til lov om vejafgift (lov nr. 763 af 13. juni 2023) – lovforslag nr. 74 fremsat den 29. marts 2023. Herudover kan det oplyses, at der vil blive udarbejdet en AMVAB-

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	ordning. ITD bemærker, at det ikke fremgår, hvor stor en del der forventes at følge af udvidelsen. Ifølge ITD angiver lovforslaget samtidig en begrænset CO_2-reduktion fra den samlede vejafgiftsordning på forventet cirka 300.000 ton i 2030.	rapport på baggrund af lovforslaget.
	ITD opfordrer desuden til, at ministeriet oplyser, hvor stor en del af de budgetterede bødeindtægter der forventes at følge af udvidelsen. Ministeriet bør samtidig præcisere, om virksomhedernes arbejde med indsigelser indgår i de opgjorte administrative omkostninger, og i givet fald med hvilket beløb.	Det kan oplyses, at der i Erhvervsstyrelsen vurdering af, om lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervet, indgår et estimat for virksomhedernes tidsforbrug forbundet med at indgive indsigelser imod administrative bødeforelæg.
	ITD bemærker, at der siden indførelsen af den kilometerbaserede afgift har været store udfordringer med ordningen, som har ført til et højt antal udstedte bøder. Her er der i vid udstrækning tale om bøder til virksomheder, der gør, hvad de kan, for at overholde reglerne. ITD oplever stadig, at der er udfordringer, om end i mindre grad end i første halvår af 2025. ITD frygter, at en udvidelse af systemet, inden det fungerer tilfredsstillende, igen vil medføre massive udfordringer for de berørte virksomheder. Fokus bør i stedet være at få systemet til at fungere, så vognmænd ikke uberettiget mødes med store bøder. ITD har savnet fokus på dette, særligt fra Sund & Bælts side.	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	ITD bemærker desuden, at virksomheder med små lastbiler i mindre grad kører internationalt og har erfaring med betaling af vejafgift. Der kan derfor forventes større opstartsvanskeligheder.	Dette anerkendes, og der fokuseres derfor også på en tilstrækkelig vejledning og informering af de afgiftspligtige, der vil skulle betale vejafgift for første gang.
	ITD opfordrer til, at der skabes klarhed over, hvilke køretøjer der er omfattet af reglerne.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DTL, om køretøjer der falder uden for anvendelsesområdet.
	ITD støtter den generelle undtagelse for nulemissionskøretøjer til og med 4,25 ton, hvor den ekstra vægt skyldes drivmidlet. Det bemærkes, at brugere af køretøjet ikke har adgang til at se, hvorvidt drivmidlet er registreret i Eucaris.	For køretøjer, hvor drivmidlet ikke kan ses i Eucaris eller det danske motorregister, vil der skulle indsendes en anmodning om en undtagelse til Motorstyrelsen.
	ITD har ikke bemærkninger til ændringen om revurdering af CO2-emissionklasser og bemærker, at det i dag er Motorstyrelsens praksis at informere brugeren om revurdering af klassen. Vi opfordrer til, at dette også sker fremadrettet.	Dette behov anerkendes.
	Fsva. forslaget om indretning af soveplads i vare- og lastbiler bemærker ITD, at betingelserne for at indrette vare- og lastbiler med soveplads kan give anledning til tvivl i praksis og at det bør tydeliggøres, hvordan disse betingelser skal vurderes og kontrolleres.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om indretningskravene.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	ITD bemærker, at der indsættes et krav om, at der alene kan ske indretning med fast soveplads, hvis brugeren skal overholde pause- og hviletider efter forordning 561/2006. ITD mener ikke, at dette bør være et krav, og begrunder dette med, at chauffører, der ikke er omfattet af forordningen, også kan have behov for at hvile sig. Det bemærkes samtidig, at kravet om, at sovepladsen alene kan være indrettet til en person, er uhensigtsmæssigt.	Der indgår et krav om, at chaufførerne benytter køretøjerne til international godskørsel, da det er disse chauffører der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, som fastsætter krav om hvile og køretider. National kørsel i Danmark vil lettere kunne tilrettelægges på en måde, hvor der ikke er behov for længere hvile/-sovepauser for chauffører.
	I forhold til den ændrede bødepraksis, bifalder ITD, at ministeriet også er kommet til den konklusion, at den hidtidige praksis strider mod EU-reglerne. ITD bemærker dog, at bøderne generelt ligger for højt i forhold til overtrædelsernes karakter og ikke i tilstrækkelig grad tager hensyn til de konkrete omstændigheder.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om bødeniveauer m.v.
	ITD anser det ikke for hensigtsmæssigt, at virksomheder og borgere, der forsøger at overholde reglerne, og hvis data er korrekt registreret 99 procent af tiden, straffes på samme måde som virksomheder, der omgår reglerne og slet ikke betaler, og henviser til, at det ud fra ITD's undersøgelser kun vil være en mindre del af de bøder, der er udstedt til køretøjer, hvor der er tilkoblet en boks, og hvor der løbende betales afgift, der	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	vil blive reduceret efter den foreslåede model.	
	ITD bemærker, at bøderne er markant højere end de bøder, der normalt pålægges ved unddragelse af skatter og afgifter, og anfører at der ikke ses ikke nogen saglig begrundelse for, hvorfor bøder efter vejafgiftsreglerne skal være så markant højere end på andre afgiftsområder, særligt henset til, at størstedelen af bøderne gives til virksomheder, der betaler korrekt langt størstedelen af tiden, og hvor den manglende betaling ofte skyldes tekniske fejl. Til begrundelse for dette har ITD angivet en række konkrete eksempler.	En bøde for unddragelse af bl.a. punktafgifter bliver som udgangspunkt udmålt på grundlag af det unddragne beløbs størrelse og vil derfor størrelsesmæssigt bero på unddragelsen i den konkrete sag. Der ses ikke på tilsvarende vis at kunne laves en opgørelse over skyldig afgift efter vejafgiftsloven, når der ikke er et grundlag til at kunne fastlægge den kørte rute på det afgiftspligtige vejnet. Der henvises i øvrigt til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om bødeniveauer m.v.
	ITD bemærker, at de foreslåede satser ikke tager hensyn til de konkrete omstændigheder ved den manglende betaling set i forhold til den samlede kørsel, eller til, hvorvidt overtrædelsen er uagtsom eller forsætlig. Samt at dette strider mod princippperne i Euro-Team og Spirál-Gép (C-497/15 og C-498/15, EU:C:2017:229) og Ekostroy (C-61/23, EU:C:2024:974) samt den nyligt afsagte dom i sag C-437/25. Efter sidstnævnte må der således også tages stilling til, hvorvidt overtrædelsen er uagtsom.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om bøder. Det bemærkes, at der efter vejafgiftslovens § 16, stk. 1, gælder et objektivt ansvar. Herefter er straffen bøde for overtrædelser omfattet af bestemmelsen, uanset om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. På baggrund af dommens præmisser i de forenede sager C-497/15 og C-498/15 ses et objektivt ansvar ikke i sig selv at være uforenelig med EU-retten.
	ITD støtter en digital formular, som gør det lettere at indgive indsigelser og dokumentation.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv vedrørende krav om at anvende en

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	Løsningen bør blandt andet give mulighed for at indsende flere sammenhængende sager og lade en repræsentant handle på virksomhedens vegne. Det bemærkes, at det bør være et frivilligt tilbud. ITD kan ikke støtte, at indsigelser alene kan indgives gennem en bestemt selvbetjeningsløsning. ITD opfordrer til, at bemyndigelsen udgår.	digital selvbetjeningsløsning ved indgivelse af indsigelser imod bødeforelæg.
	I forhold til rollefordelingen ved indsigelser bemærker ITD, at Færdselsstyrelsen ikke selv adgang til det underliggende bevismateriale, men baserer sin vurdering på tilbagemeldingen fra Sund & Bælt. Hertil kommer, at oplysninger om antallet af bøder efter ITD's erfaring skal indhentes hos Sund & Bælt. ITD finder denne rollefordeling betænkelig. ITD anfører, at rollefordelingen også rejser EU-retlige spørgsmål. EU-Domstolen har fastslået, at nationale myndigheder ved gennemførelsen af EU-retten skal overholde princippet om god forvaltning, herunder kravet om objektiv upartiskhed. Efter ITD's opfattelse bør det derfor nærmere belyses, hvordan disse garantier sikres i den foreslåede ordning.	BLTM bemærker, at Færdselsstyrelsen med den ændrede bødepraksis har fået adgang til Sund & Bælts datasystemer med henblik på at foretage en konkret vurdering af overtrædelsens karakter. Dette gælder desuden også ved behandling af indsigelser, hvor Færdselsstyrelsen validerer sagens grundlag. Det anerkendes, at Færdselsstyrelsen ikke altid har haft adgang til Sund & Bælts datasystemer, og Sund & Bælt har derfor hidtil bistået med at trække de nødvendige og relevante oplysninger fra systemet og vedlægge dem på indsigelsessagen til brug for Færdselsstyrelsens behandling og vurdering af sagen.
	ITD opfordrer til, at det præciseres, hvilke opgaver Sund & Bælt skal varetage, og hvordan der sikres en reel og upartisk myndighedsbehandling. Færdselsstyrelsen bør have direkte adgang til det fulde relevante bevismateriale og	For så vidt angår bemærkningen om at afskærme Sund & Bælts kommercielle interesser fra sagsbehandlingen bemærkes det, at EETS-direktivet regulerer vejafgiftsopkræveren og EETS-udstederen som særskilte funktioner

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	selvstændigt efterprøve både Sund & Bælts vurdering og virksomhedens indsigelser. ITD bemærker at bør det dokumenteres, hvordan Sund & Bælts kommercielle interesser afskærmes fra sagsbehandlingen, og hvordan virksomhederne sikres en ensartet behandling, uanset hvilken betalingsudbyder de har valgt. En henvisning til Færdselsstyrelsens formelle kompetence kan ikke stå alene.	med hver deres rettigheder og forpligtelser. Reglerne indebærer imidlertid ikke et krav om, at funktionerne skal varetages af forskellige juridiske enheder, når kravene til den enkelte funktion er opfyldt, jf. direktivets artikel 9, der er gennemført i dansk ret ved EETS-bekendtgørelsens § 18. Det bemærkes, at uanset at der efter EU-reglerne alene er krav om funktionel adskillelse er det dog i Sund & Bælt organiseret således, at Sund & Bælt som vejafgiftsopkræver og Brobizz (EETS-udbyder) også er selvstændige juridiske enheder og dermed selskabsretligt adskilt. For så vidt angår bemærkningen om, at Færdselsstyrelsen bør have direkte adgang til det fulde relevante bevismateriale og selvstændigt efterprøve både Sund & Bælts vurdering og virksomhedens indsigelser, henvises der til kommentaren ovenfor om, at Færdselsstyrelsen med den ændrede bødepraksis har fået adgang til Sund & Bælts datasystemer.
	ITD kan støtte, at ordningen med rutebilletter gøres mere fleksibel. ITD opfordrer dog til, at ordningen udvides, så man i særlige tilfælde får mulighed for at efterbetale afgiften, således som det også er tilfældet i Tyskland.	Det er vurderingen, at den foreslåede mulighed for efterbetaling af afgift vil medføre risiko for, at der kan blive snydt med betaling af vejafgift, da en efterbetaling forventelig alene vil ske, såfremt skyldneren bliver opdaget i en kontrol. Det anses derfor ikke for en gangbar vej på nuværende tidspunkt.
	ITD støtter, at det i stedet for en persons navn er muligt at angive	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	virksomhedens navn og nummer, eksempelvis CVR-nummer.	
	ITD kan generelt støtte, at der ikke skelnes mellem private og erhvervsmæssige formål. ITD bemærker dog, at der bør gives tid til at indrette sig efter ny praksis, og at der bør gives tilstrækkelig information til berørte brugere, herunder dem, der allerede har modtaget en fritagelse. ITD opfordrer til, at der skabes klarhed over undtagelserne generelt. ITD bemærker, at der mangler retningslinjer, og at det til tider kan virke mere eller mindre tilfældigt, hvilke køretøjer der ikke er omfattet af regelsættet.	Det anerkendes, at der et vejledningsarbejde forbundet med praksisændringen. Motorstyrelsen vil i den forbindelse vejlede de berørte personer. For så vidt angår kommentaren om undtagelser generelt henvises der til kommentaren til ITD om køretøjer, der er fritaget eller som falder uden for anvendelsesområdet af vejafgiftsloven.
	ITD kan støtte, at ændringerne ikke træder i kraft tidligere end den 5. januar af hensyn til helligdagene i forbindelse med jul og nytår. Det er ITD's erfaring, at ikrafttræden den 1. januar, som for køretøjer på 12 ton og derover, er problematisk. ITD skal dog bemærke, at det er uhensigtsmæssigt, at fristen er så kort efter jul og nytår, hvor mange myndigheder er lukket helt eller delvist ned, hvilket betyder, at eventuelle spørgsmål ikke kan nå at blive afklaret.	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om ikrafttrædelsestidspunkt.
Landbrug & Fødevarer (L&F)	L&F ser overordnet positivt på flere af de foreslåede ændringer i lovforslaget.	
	L&F finder som udgangspunkt undtagelsen af	Det er Motorstyrelsen, der vurderer om køretøjer grundet deres

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	nulemissionskøretøjer mellem 3.501 kg og 4.250 kg fra vejafgift positivt. L&F finder, at der er behov for en nærmere afklaring af, i hvilke situationer varebiler anvendt i landbruget vil kunne opnå fritagelse. I praksis anvendes mange køretøjer i landbruget til tilsyn, markarbejde, serviceopgaver og transport af mindre redskaber eller materiel, hvor det kan være uklart, om anvendelsen anses som godstransport i vejafgiftslovens forstand.	anvendelse falder uden for vejafgiftslovens anvendelsesområde.
	L&F opfordrer til, at der i lovbemærkningerne eller efterfølgende vejledning gives en mere præcis afgrænsning af begrebet "godstransport" samt konkrete eksempler på situationer, hvor fritagelsesmuligheden kan anvendes, evt. udarbejde en positivliste over "godstransport" som er fritaget.	Motorstyrelsen har på sin hjemmeside diverse vejledninger om køretøjer, der er omfattet, fritaget eller falder uden for vejafgiftsloven område.
	L&F noterer sig, at køretøjer, som ikke anvendes til godstransport, ikke automatisk fritages, men skal ansøge Skatteforvaltningen. L&F finder, at denne model risikerer at påføre virksomhederne betydelige administrative byrder og skabe usikkerhed om retsstillingen. Og bemærker, at der mangler bl.a. klarhed om dokumentationskrav, sagsbehandlingstider og fritagelsens varighed. L&F opfordrer derfor til, at der så vidt muligt indføres objektive og enkle kriterier for fritagelse, så virksomheder ikke skal gennem individuelle	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra DTL om køretøjer der falder uden for vejafgiftslovens anvendelsesområde.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	ansøgningsforløb for køretøjer, der ikke anvendes til godstransport.	
	L&F noterer sig positivt, at det alene er det trækkende motorkøretøjs tekniske tilladte totalvægt, der er afgørende for afgiftspligten, og ikke den samlede vogntogsvægt. Det indebærer efter L&F's forståelse, at en varebil med en teknisk tilladt totalvægt på højst 3,5 ton fortsat ikke omfattes af vejafgiften, selv om den trækker en trailer, der bringer den samlede vogntogsvægt over 3,5 ton. Denne afgrænsning er hensigtsmæssig og bidrager til klarhed om reglernes anvendelsesområde. L&F beder ministeriet bekræfte er korrekt forstået.	Det kan bekræftes, at det er det trækkende motorkøretøjs tekniske tilladte totalvægt der er afgørende for afgiftspligt. En varebil, der kommer over 3,5 ton ved at påsætte en trailer, vil derfor ikke være omfattet.
	L&F bemærker, at lovforslaget præciserer, at der ikke sondres mellem privat og erhvervsmæssig godstransport. Dermed vil privat anvendelse af køretøjer, der ellers opfylder kriterierne for afgiftspligt, også blive omfattet af vejafgiftsordningen. L&F opfordrer til, at myndighederne gennemfører en målrettet informationsindsats over for de berørte grupper inden reglernes ikrafttræden.	Det anerkendes, at der et vejledningsarbejde forbundet med praksisændringen. Der henvises desuden til kommentaren til høringssvaret fra Danske Speditører herom.
	L&F finder anledning til at stille spørgsmål ved proportionaliteten i de foreslåede bødeniveauer og det fortsatte objektive ansvar efter vejafgiftsloven. L&F fremhæver, at bøder på 9.000 kr. ved manglende dataoverførsel til Sund & Bælt kan	Der henvises til kommentaren til høringssvaret fra Dansk Erhverv om bødeniveauer m.v.

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	være uproportionale, navnlig ved tekniske fejl uden for virksomhedens kontrol. L&F anbefaler derfor, at der gives mulighed for at frafalde eller nedsætte bøder i sådanne tilfælde. Landbrug & Fødevarer finder det vigtigt, at de nye regler udformes på en måde, der sikrer klare afgrænsninger, enkel administration og et proportionalt sanktionssystem. Særligt bør der skabes klarhed om fritagelsesmulighederne for køretøjer, der ikke anvendes til godstransport, ligesom bødesystemet bør tage højde for situationer, hvor virksomheder ikke kan bebrejdes tekniske fejl.	Reglerne vurderes at være udformet med henblik på at sikre en klar og ensartet administration.
MC Mobility Association	MC Mobility Association har ingen bemærkninger til lovforslaget.	
Mobility Denmark	Mobility Denmark bakker overordnet op om udvidelsen af vejafgiften til motorkøretøjer med en totalvægt på 3.501 kg og op til 12.000 kg. Mobility Denmark støtter kørselsafgifter som redskab til at regulere de samfundsmæssige omkostninger ved vejtrafik, herunder CO2-udledning, luftforurening, støj og slid på infrastrukturen. Mobility Denmark finder det særdeles positivt, at lovforslaget med den foreslåede § 1, stk. 5, undtager nulemissionskøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt på over 3,5	

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	ton til og med 4,25 ton fra vejafgiften.	
	Mobility Denmark anbefaler, at begrebet nulemissionskøretøj defineres i loven. Derudover fremhæves vigtigheden af korrekte og opdaterede registeroplysninger om drivkraft og teknisk tilladt totalvægt for at sikre korrekt opkrævning af kontrolafgifter. Ansøgningsproceduren for køretøjer, hvor oplysningerne mangler i registrene, bør være enkel og hurtig. Det anbefales videre af Mobility Denmark, at vægtgrænsen følger evt. fremtidige ændringer i EU-reglerne.	Med et nulemissionskøretøj menes et køretøj, der udleder 0 gram CO_2 og andre drivhusgasser eller partikler direkte fra udstødningen under kørsel. Som det også fremgår af lovforslagets bemærkninger, er køretøjerne ikke sammenlignelige med konventionelle fossildrevne lastbiler i samme vægtgruppe, da køretøjerne har en højere teknisk tilladt totalvægt end konventionelle fossil drevne varebiler, hvilket beror på deres øgede egenvægt og derved reducerede lasteevne i forhold til vægten, som følge af nulemissionsteknologien, herunder for eksempel tunge batteripakker. Motorstyrelsen har fokus på at opretholde en enkel og kort sagsbehandlingstid. For så vidt angår ændringer til vægtgrænsen for nulmissionskøretøjer på over 3,5 og op til 4,25 ton, henvises der til kommentaren til høringssvaret fra 3F.
	Mobility Denmark bemærker, at lovforslaget efter Mobility Denmarks vurdering ikke tager tilstrækkelig højde for, at VECTO-data og de tilhørende referenceemissioner i vidt omfang ikke findes for køretøjer i vægtkategorien over 3,5 og op til 12 ton	Lovforslaget og udvidelsen til de mindre lastbiler mellem 3,5-12 ton er udarbejdet efter retningslinjerne herfor i eurovignetdirektivet. BLTM bemærker, at indplaceringen sker i henhold til de EU-retslige krav, Danmark er underlagt. Indplaceringen af konventionelle køretøjer uden specifikke CO_2-data og referenceemission følger af

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		Eurovignetdirektivet og indplaceres i CO_2-emissionsklasse 1, som er opsamlingsklassen, jf. direktivets artikel. 7ga, stk. 2, litra a. Nulemissionskøretøjer, herunder elektriske køretøjer, indplaceres i klasse 5 uafhængigt af referenceemissioner, jf. direktivets artikel 7ga, stk. 2, og artikel. 2, stk. 1, nr. 29, litra a. Der er dog fastsat referenceemissioner for 4x2-lastbiler og -trækkere på 7,5-12 t (VECTO-gruppe 1 og 2), jf. gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/2698 og bilag I til forordning (EU) 2017/2400. For disse grupper skal differentieringen for klasse 1, 4 og 5 finde anvendelse, jf. artikel 7ga, stk. 1. Køretøjer med certificerede CO_2-data, hvis emission er mere end 50 procent under referenceemissionen, kan indplaceres i klasse 4. For øvrige køretøjer i vægtkategorien, herunder køretøjer på 3.501-7.500 kg, findes der ikke referenceemissioner. Konventionelle køretøjer indplaceres her i klasse 1, mens elektriske køretøjer indplaceres i klasse 5.
	Mobility Denmark anbefaler, at det i lovforslaget præciseres, hvilket datagrundlag der anvendes ved indplacering i CO_2-emissionsklasse, og at ministeriet redegør for den forventede fordeling af køretøjer på emissionsklasser. Derudover anbefales det at afklare mulighederne for automatisk omklassificering, anvendelse af anden dokumenteret emissionsdata end VECTO samt en enkel procedure for indsendelse af manglende	I tilfælde af, at der kommer nye referenceemissioner for køretøjsundergrupper, vil disse blive opdateret i Motorregisteret, når de er tilgængelige, og køretøjerne vil blive omplaceret, hvis ændringerne resulterer i behov for det. Dette gælder både for de køretøjsundergrupper, hvor der allerede er referenceemissioner, og for de køretøjsundergrupper, hvor der måtte komme referenceemissioner i fremtiden. Indplaceringen vil

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	dokumentation. Endelig anbefales det, at indplacering løbende opdateres i takt med, at et bedre datagrundlag bliver tilgængelig.	dermed også opdateres i takt med, at datagrundlag bliver tilgængelig. For så vidt angår indsendelse af manglende dokumentation kan det bemærkes, at det allerede i dag er muligt at indsende gyldig dokumentation, hvorudfra Motorstyrelsen kan tilføje eller rette datagrundlaget for et givent køretøj. Ud fra den givne datarettelse vil borger/virksomheden i forbindelse med anmodningen modtage et kvitteringssvar, hvor den gældende sagsbehandlingstid vil fremgå.
	Mobility Denmark har i sit input til Ekspertgruppen for omlægning af bilafgifter peget på, at man bør se nærmere på muligheden for at differentiere vejafgiften yderligere, så nulemissionskøretøjer får den maksimale rabat, som eurovignettedirektivet giver mulighed for og opfordrer til, at dette indgår i det videre arbejde med vejafgiften.	BLTM bemærker, at satserne for vejafgiften – og differentieringen heraf – er en del af den politiske aftale fra 2023 om kilometerbaseret vejafgift for lastbiler. Eurovignetdirektivets artikel 7ga, stk. 1, giver medlemsstaterne mulighed for at fritage tunge nulemissionskøretøjer for infrastrukturafgift til og med den 30. juni 2031. Fritagelsen er frivillig og omfatter alene infrastrukturafgiften. Fra den 1. juli 2031 kan denne del højst nedsættes med 75 pct. i forhold til køretøjer i CO_2-emissionsklasse 1. Danmark anvender allerede en nedsættelse på 75 pct. af infrastrukturafgiften for nulemissionskøretøjer. Det er derfor vurderingen, at en danske vejafgiftsordning allerede indeholder et væsentligt økonomisk incitament til at anvende nulemissionskøretøjer. Dertil kommer, at der med *Aftale om deludmøntning af Grøn Fond* af 15. april 2024 blev indført en for-

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
		højelse af dieselafgiften med 50 øre pr. liter pr. 1. januar 2025, som medfører yderligere incitament til at anvende nulemissionskøretøjer
	Mobility Denmark har ingen bemærkninger til den foreslåede ændring af registreringsafgiftsloven, men fremhæver, at behovet for ændringen afspejler det uhensigtsmæssige i at anvende bilens værdi som afgiftsparameter.	Bemærkningen vedrører den generelle indretning af registreringsafgiften og giver ikke anledning til ændringer i det nærværende lovforslag.
Motorhistorisk samråd (MhS)	MhS noterer med tilfredshed, at motorkøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt mellem 3,5-12 ton, som ikke anvendes til godstransport, efter forslaget fortsat vil kunne fritages for vejafgift ved ansøgning til Skatteforvaltningen.	
	MhS finder det væsentligt, at veterankøretøjsejere ikke pålægges at foretage ombygninger af køretøjerne med henblik på eftermontering af måle- og registreringsudstyr i forbindelse med veterankørsel, da dette dels kan være forbundet med store tekniske udfordringer, og sådanne indgreb vil skade køretøjernes historiske værdi.	Det bemærkes, at veteranlastbiler, der ikke bliver brugt til godstransport, kan ansøge Motorstyrelsen om fritagelse for vejafgift. Hvis man har gods i lastbilen som en fast del af udsmykningen af lastbilen – fx for at repræsentere et tema eller en bestemt tidsperiode – er der ikke tale om godstransport, fordi formålet ikke er at transportere godset fra ét sted til et andet. Er lastbilen fx en gammel mælkebil, må der gerne være mælkejunger i bilen, hvis formålet er udsmykning.
	MhS vil opfordre til, at der ud fra de samme hensyn som den gældende forholdsmæssige reduktion	Satserne for vejafgift er fastsat i overensstemmelse med eurovignetdirektivet. Der er ikke i

Organisation	Bemærkninger	Kommentarer
	af vægtafgiften for veterankøretøjer, indføres en tilsvarende forholdsmæssig reduktion af vejafgiftssatsen for veterankøretøjer. MhS finder det uhensigtsmæssigt, at der fremover ikke vil skulle skelnes mellem privat og erhvervsmæssig godstransport efter vejafgiftsloven. Motorhistorisk Samråd foreslås derfor, at det undersøges, om veterankøretøjer på mellem 3,5 ton og 12 ton kan undtages ved ikke-erhvervsmæssig kørsel, når kørslen kan dokumenteres at ske i forbindelse med historiske eller kulturelle arrangementer.	direktivet mulighed for at fastsætte reducerede satser for veterankøretøjer. Der henvises til kommentaren ovenfor om fritagelse for veterankøretøjer.
Politiforbundet	Ingen bemærkninger.	
PostNord	PostNord bemærker, at de finder det positivt, at nul-emissions køretøjer under 4,25 tons undtages for afgiften. Dette bemærker PostNord forhåbentligt vil være med til at fremme den grønne omstilling på transportområdet. Herudover har PostNord ikke yderligere bemærkninger til lovforslaget.	