Transport

Vedr. journalnummer: 2025-283

3F Transport, Kampmannsgade 4, 1790 København V. København, 22. september 2026

ATT: Skatte og vækstministeriet

lovgivningogoekonomi@svmn.dk og moez@svmn.dk

Høring over udkast til forslag til lov om vejafgift og registrerings-afgiftsloven

3F Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar i forhold til "Høring over udkast til forslag til lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven".

3F Transport er meget tilfreds med, og kan umiddelbart støtte langt størstedelen af lovforslaget og dets forskellige elementer. Der er dog en enkelt, men væsentlig undtagelse. Herunder uddybes hvert enkelt punkt:

- **Generelt:** Udmøntning af den tidligere regering og et bredt flertal i Folketingets aftale om at udvide den kilometerbaserede afgift, så lastbiler med en totalvægt på mellem 3,5 og 12 ton omfattes. Herunder at det præciseres at der ikke skelnes mellem privat og erhvervsmæssig godskørsel. (hvorved det sikres at eurovignette direktivet overholdes).

  3F Transport er helt enig i både aftalens formål og udmøntningen. Vejafgifter sikrer, at slid og trængsel prislægges, hvorved der gives incitamenter til bedre planlægning og mere miljørigtig kørsel, og hvorved "forureneren betaler princippet" i bred forstand følges. Samtidig er det naturligvis fornuftigt, at de fælles regler i eurovignette direktivet overholdes.

  I et længere perspektiv ser 3F Transport udvidelsen som i endnu et skridt på vejen mod en afgiftsomlægning, der på sigt også bør omfatte privatbiler – på en måde, der samlet set er udgifts og indtægtsneutral – men hvorved kommende kørselsafgifter bruges som incitament ved at indføre høje afgifter i områder med meget trængsel og meget slid på vejnettet og høj graf af kollektiv transportdækning – og lave eller meget lave afgifter i områder uden meget trængsel og uden god kollektiv transportdækning. Som led i en sådan omlægning af afgifter, bør faste afgifter fjernes. Det kan sikre et klogt afgiftssystem, hvor man betaler en løbende afgift, når man kører og ikke – som i dag – en fast uklog afgift uanset hvor meget eller lidt, man kører.

- **Undtagelse af nul-emissionskøretøjer:** *3F Transport kan støtte forslaget om at nul-emissionskøretøjer, der vejer mellem 3,5 og 4,25 ton undtages vejafgifter. 3F Transport har i forbindelse med EU's omnibuspakke for transport i den forbindelse givet til kende, at denne vægtgrænse pt. er fornuftig som led i at skabe incitamenter for grøn omstilling. Men grænsen bør naturligvis kunne justeres i takt med at batterier bliver lettere og i takt med at diesel og benzindrevne køretøjer udfases.*

- **Mulighed for indretning af sovekabiner i små lastbiler, der bruges i international transport, uden afgiftsmæssige konsekvenser:**

  3F Transport læser forslaget sådan, at der lovgivningsmæssigt indføres en mulighed for på sigt at kunne give erhvervet en sådan fritagelse, såfremt andre dele af lovgivningen ændres.

  3F Transport skal gøre opmærksom på, at 3F Transport ikke umiddelbart kan støtte en sådan fritagelse. En sådan ændring af tilstanden har en række konsekvenser af ikke-skatte og afgiftsmæssig karakter, hvorfor en sådan ændring bør analysers og drøftes grundigt, herunder med arbejdsmarkedets parter, før eventuel implementering.

  Der har længe været en diskussion i dele af transportbranchen om at tillade varebiler på gule plader indrettes med sovekabiner. Et af argumenterne fra dele af branchen er hensyn til chaufførerne. Her skal 3F Transport påpege, at det kan have ganske stor skadevirkning for internationale chaufførers arbejdsmiljø, hvis de presses til at sove i kabinen på små lastbiler. 3F Transport forstår, at den reelle hensigt bag ønsket er, at chaufførerne skal sove i bilerne for at kunne agere vagter i forhold til godset om natten. Det er ikke rimeligt. Varebiler med værdifuld last kan "overnatte" på sikrede rastepladser. Og chauffører bør, som det er hensigten, anvises egnet nattelogi af motel-standard. Der er – arbejdsmiljømæssigt såvel som privatlivsmæssigt ganske stor forskel på sovekabiner og pladser i store lastbiler og de sovepladser, der pt har været drøftet til anvendelse i små varebiler.

- ***Lovforslagets øvrige dele, herunder tilpasninger, revurderinger af emissionsklasser hvert 6 år og ændringer vedr. bøder.***

  3F Transport kan bakke op om disse dele af forslaget.

3F Transport skal overordnet desuden bemærke: Det er både rimeligt og udtryk for rettidig omhu at sikre opbakning til betaling af danske vejafgifter fra alle, der benytter de danske veje. De danske vejafgifter for lastbiler har siden 1. januar bidraget til at sikre fair og ensartet betaling for benyttelse af danske statsveje via det nye vejafgiftssystem, der har afløst dansk deltagelse i Eurovignette-samarbejdet til fordel for en både moderne og fair vejafgift. I 2026 har udenlandske lastbiler betalt 491,3 millioner kroner i afgifter for benyttelse af danske veje. Det bidrager til vedligehold af vejnet og infrastruktur.

På vegne af 3F Transport

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

Til: lovgivningogoekonomi@svmn.dk (Lovgivning og Økonomi)
Cc: MOez@svmn.dk (Melisa Øz)
Fra: Nicolai Fiil-Søby (nfi@abdk.dk)
Titel: Sv: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven (SKM.: 601530)
Sendt: 09-10-2026 15:56
Bilag: InlineImage 1.png; image.png; image.png; image.png; image.png; image.png;

[ADVARSEL – EKSTERN MAIL]: Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender. Vær opmærksom på, at den kan indeholde links eller vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Mange tak for muligheden for at afgive høringssvar. AutoBranchen Danmark har ingen kommentarer til denne høring.

Med venlig hilsen / Best regards



Nicolai Fiil-Søby
Seniorkonsulent / direktionsassistent
Senior consultant / EA to CEO

AutoBranchen Danmark
Ørestads Boulevard 55E, 5. sal
2300 København S
Hovednummer: +45 33 31 45 55
Mobil: +45 41 68 76 33
Email: nfi@abdk.dk

AutoBranchen Danmark

Fra: Melisa Øz
Sendt: 18. september 2026 13:50
Emne: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven (SKM.: 601530)

Du får ikke ofte mails fra moez@svmn.dk. Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven.
Udkast til høringsbrev, resumé, lovforslag, bilag 1 og høringsliste er vedlagt.
Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **fredag den 16. oktober 2026.**
Høringssvar bedes sendt til lovgivningogoekonomi@svmn.dk med henvisning til j.nr. 2025 - 283 og med moez@svmn.dk på i kopi.
De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen
Melisa Øz
Fuldmægtig
Klima- og Energiafgiftsjura (KEA)
Tel. +45 72 37 79 84
Mail MOez@svmn.dk

SKATTE- OG VÆKSTMINISTERIET
Skatte- og Vækstministeriet /
The Danish Ministry of Taxation
and Economic Growth
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K

Mail skm@skm.dk
Web www.skm.dk
Sådan behandler vi persondata

Til: lovgivningogoekonomi@svmn.dk (Lovgivning og Økonomi)
Cc: MOez@svmn.dk (Melisa Øz)
Fra: Rene Grønbech (rg@dbr.dk)
Titel: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven (SKM.: 601530) - Dansk Bilbrancheråd
Sendt: 06-10-2026 12:45
Bilag: image001.png; image003.png; image004.png; image005.png; image007.png; image008.png;

Du får ikke ofte mails fra rg@dbr.dk. Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt

[ADVARSEL – EKSTERN MAIL]: Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender. Vær opmærksom på, at den kan indeholde links eller vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til rette vedkommende
j.nr. 2025 – 283.
Dansk Bilbrancheråd har ingen bemærkninger men der skal tages livtag med hele området for bilafgifter til en mere teknisk baseret afgift for alle.
Med venlig hilsen

DANSK BILBRANCHERÅD
+45 43 99 66 33
info@dbr.dk
www.dbr.dk

René Grønbech
Jurist
+45 22 92 43 99
rg@dbr.dk
Kirkevej 1-3, 4 - 2630
Taastrup
For vores privatlivspolitik se her.



Løfter du dit lærlingeansvar? Søg lærlinge her.

Fra: Melisa Øz <MOez@svmn.dk>
Sendt: 18. september 2026 13:50
Emne: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven (SKM.: 601530)
Til høringsparter
Hermed sendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven.
Udkast til høringsbrev, resumé, lovforslag, bilag 1 og høringsliste er vedlagt.
Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **fredag den 16. oktober 2026.**
Høringssvar bedes sendt til lovgivningogoekonomi@svmn.dk med henvisning til j.nr. 2025 - 283 og med moez@svmn.dk på i kopi.
De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen
Melisa Øz
Fuldmægtig
Klima- og Energiafgiftsjura (KEA)
Tel. +45 72 37 79 84
Mail MOez@svmn.dk

SKATTE- OG VÆKSTMINISTERIET
Skatte- og Vækstministeriet /
The Danish Ministry of Taxation
and Economic Growth
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K
Mail skm@skm.dk
Web www.skm.dk
Sådan behandler vi persondata

DANSK ERHVERV
Børsgade 4
1217 København K

www.danskerhverv.dk
info@danskerhverv.dk
T. + 45 3374 6000

Skatte- og Vækstministeriet
Att.: Melisa Øz
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

Den 16. oktober 2026

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven

Dansk Erhverv har modtaget høringen den 18. september 2026 med frist for bemærkninger den 16. oktober 2026 til Skatte- og Vækstministeriet.

Indledningsvis bemærker vi, at lovforslaget er fremsat den 7. oktober 2026[1] - dvs. før høringen af lovudkastet er afsluttet. Det er meget usædvanligt og betyder, at høringen ikke får mulighed for at fungere efter sit egentlige formål: at bemærkninger fra virksomheder og organisationer kan indgå i regeringens vurdering og eventuelt føre til ændringer, inden lovforslaget fremsættes. Høringen giver dermed ikke reel mulighed for at få væsentlige bemærkninger indarbejdet i det lovforslag, som Folketinget nu skal behandle. Det er stærkt kritisabelt, at høringsperioden ikke har ligget tidligere. Det er navnlig betænkeligt i denne sag, hvor reglerne har stor praktisk betydning for virksomhederne, og hvor udvidelsen foreslås at få virkning allerede den 5. januar 2027.

Dansk Erhverv har følgende bemærkninger til lovforslagets enkelte dele.

Udvidelse af lov om vejafgift til motorkøretøjer mellem 3,5 og 12 ton

Tidspunkt for virkning af loven
Dansk Erhverv noterer sig, at lovforslaget udmønter den politiske aftale om kilometerbaseret vejafgift fra 29. marts 2023, men finder det meget uhensigtsmæssigt, at udvidelsen foreslås at få virkning allerede den 5. januar 2027.

Den foreslåede tidsplan giver virksomhederne meget kort tid til at indrette sig efter de endelige regler og etablere de nødvendige tekniske og administrative løsninger og procedure. Virksomhederne har samtidig behov for vejledning fra myndighederne om blandt andet reglernes anvendelse, registrering, betalingsløsninger og eventuelle undtagelser. Som bekendt ligger dagene umiddelbart op til ordningens ikrafttræden hen over jul og nytår, hvor myndighederne typisk holder lukket eller har begrænset bemanding. Det vil derfor i praksis være vanskeligt for virksomhederne at få den nødvendige vejledning og afklaret spørgsmål, inden ordningen træder i kraft.

[1] https://www.ft.dk/samling/20261/lovforslag/l40/index.htm

Dansk Erhverv anbefaler, at ikrafttrædelsen som minimum udskydes til den 25. marts 2027, som er den dato, som medlemslandene efter Eurovignette-direktivets bestemmelser seneste skal indføre vejafgifter for små lastbiler (3,5-12 ton), når der er indført en vejafgiftsordning for tunge lastbiler. En tidligere ikrafttrædelse er udtryk for overimplementering.

Alternativt bør der indføres en overgangsordning, hvor virksomhederne i en passende opstartsperiode ikke sanktioneres for fejl, som ikke skyldes manglende vilje til at efterleve reglerne. Det vil være uheldigt at gentage opstarten for de tunge lastbiler, hvor der var store opstartsproblemer. En overgangsordning vil give virksomhederne mulighed for at få de tekniske og administrative løsninger på plads, uden at de risikerer sanktioner for fejl, som ikke skyldes manglende vilje til at efterleve reglerne. Regeringen bør tage ved lære af implementeringen af vejafgift for de tunge lastbiler, hvilket nærværende tidsplan ikke afspejler.

Der ligger et stort arbejde for virksomheder i at blive klar, som kommer i tillæg til deres almindelige arbejde. De skal blandt andet indgå aftaler med en EETS-udbyder, bestille og installere vejafgiftsudstyr i de køretøjerne, hvilket kan kræve et værkstedsbesøg. De skal kontrollere, at oplysningerne om køretøjerne er korrekte i Motorregistret. Herudover skal virksomhederne etablere interne procedurer for betaling og kontrol, klargøre medarbejderne, tilpasse IT- og flådestyringssystemer samt informere kunderne og eventuelt genforhandle aftaler og afregningsmodeller som følge af de øgede transportomkostninger.

Det er ikke rimeligt, at loven har virkning 5. januar 2027. Især mindre virksomheder har ikke nødvendigvis de administrative eller tekniske ressourcer til at håndtere en omfattende omlægning på meget kort tid. Det er også væsentligt at bemærke, at udvidelsen kommer til at omfatter transportvirksomheder, som ikke nødvendigvis har erfaringen med vejafgiften for tunge lastbiler. Det er derfor afgørende, at virksomhederne får en reel mulighed for at blive klar, før der kan pålægges sanktioner.

Behandling af ansøgninger om undtagelse
Motorstyrelsen kan først påbegynde behandlingen af ansøgninger om undtagelse, når loven er vedtaget. Det indebærer, at virksomheder, der har behov for en undtagelse, risikerer først at få en afgørelse umiddelbart før ikrafttrædelsen den 5. januar 2027 – eller i værste fald efter, at reglerne er trådt i kraft.

Det er meget uhensigtsmæssigt. Indtil der foreligger en afgørelse, ved virksomhederne ikke, om de er undtaget eller omfattet fra ordningen – og de ved derfor ikke, om de skal anskaffe sig vejafgiftsudstyr, indgå betalingsaftale og etablere de nødvendige administrative procedurer. For at være på den sikre side vil mange virksomheder være nødt til at indrette sig, som om de er omfattet af reglerne. Det kan medføre unødvendige investeringer og administrative byrder, selv om virksomheden efterfølgende får en undtagelse.

Dette understreger yderligere, at ikrafttrædelsen den 5. januar 2027 er uhensigtsmæssig og bør udskydes, så Motorstyrelsen og virksomhederne får tilstrækkelig tid til at behandle og afklare ansøgninger om undtagelse.

Provenuet bør understøtte den grønne omstilling
Et af de bærende argumenter for at indføre vejafgiften har bl.a. været begrundet ud fra klimahensyn. Dansk Erhverv finder derfor, at provenuet fra vejafgiften bør føres tilbage til vejgodstransportsektoren og anvendes til sektorens grønne omstilling. Det går stadig langsomt med omstillingen, og der er fortsat brug for, at staten understøtter overgangen til nulemissionskøretøjer og etablering af ladeinfrastruktur.

I den forbindelse vil Dansk Erhverv rose regeringen for i sit finanslovsforslag at afsætte en økonomisk ramme til elektrificering på 650 mio. kr. i 2027 og 850 mio. kr. årligt i 2028-2030, som skal gå til tiltag, der fremmer elektrificering i relevante sektorer og sætter fart på omstillingen væk fra fossile brændsler. Her er den tunge transport bestemt relevant.

Nulemissionskøretøjer mellem 3,5 og 4,25 ton
Dansk Erhverv ser positivt på, at nulemissionskøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt over 3,5 ton og til og med 4,25 ton undtages fra vejafgiften. Det er en undtagelse, som Dansk Erhverv tidligere har efterspurgt.

Undtagelsen er vigtig for at undgå, at virksomheder, der investerer i elektriske varebiler, stilles ringere end virksomheder, der anvender tilsvarende dieselkøretøjer.

I den forbindelse opfordrer Dansk Erhverv samtidig regeringen til aktivt at skubbe på for, at Kommissionens forslag om *automotive omnibus* bliver vedtaget, som skal give større fleksibilitet for elektriske varebiler mellem 3,5 og 4,25 ton i forhold til reglerne om køre- og hviletid, takograf og krav om hastighedsbegrænser. Sådanne EU-lempelser er nødvendige for at fjerne unødige barrierer for optaget af tunge elektriske varebiler og sikre, at disse køretøjer reelt kan konkurrere med tilsvarende fossildrevne varebiler.

Afgiftssatser – små lastbiler
Dansk Erhverv bemærker, at de foreslåede vejafgiftssatser for lastbiler mellem 3,5 og 12 ton er forholdsvis høje sammenlignet med satserne for de tungere lastbiler, når der tages højde for køretøjernes transportkapacitet. Eksempelvis udgør grundsatsen for de mindre lastbiler i CO_2-emissionsklasse 1 hele 0,78 kr. pr. km mod 1,10 kr. pr. km for lastbiler over 32 ton. De mindre lastbiler pålægges dermed en afgift svarende til godt 70 pct. af afgiften for de største lastbiler, selv om deres kapacitet til at transportere gods er væsentligt lavere. Det indebærer, at vejafgiften målt i forhold til den transporterede godsmængde kan blive uforholdsmæssigt høj for de mindre lastbiler. Dermed risikerer afgiften at skabe en skævvridning af konkurrencevilkårene og ramme virksomheder, der anvender mindre lastbiler, relativt hårdere.

Afgiftssatser - behov for langsigtet klarhed
Som følge af *Aftale om deludmøntning af Grøn Fond* af 15. april 2024 er vejafgiftssatserne reduceret med ca. 19 pct. i perioden 2025-2027 og ca. 12 pct. i 2028. Det indebærer, at afgiftssatserne forhøjes i 2028 og igen i 2029, når den midlertidige reduktion bortfalder. Disse ændringer fremgår imidlertid ikke af lovforslagets afgiftstabeller, som alene viser vejafgiftssatserne for 2027.

Transportvirksomhederne har behov for langsigtede og forudsigelige rammevilkår, ikke mindst når det gælder en så væsentlig omkostningspost som den kilometerbaserede vejafgift. Kendskab til de fremtidige afgiftssatser er afgørende for virksomhedernes økonomiske planlægning, prissætning og indgåelse af flerårige kontrakter med kunderne. Samtidig har afgiftens udvikling betydning for virksomhedernes investeringsbeslutninger, herunder valg og indkøb af nye køretøjer.

Dansk Erhverv skal derfor opfordre til, at regeringen fremlægger afgiftssatserne på længere sigt, så virksomhederne får et samlet og transparent overblik over den forventede udvikling i vejafgiften. Det vil styrke forudsigeligheden og give transportvirksomhederne bedre muligheder for at tilrettelægge deres drift, investeringer og aftaler med kunderne.

Redningskøretøjer
Dansk Erhverv 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.

Efter Motorstyrelsens fortolkning er fritagelsen i dag betinget af, at køretøjerne udelukkende anvendes til egentlige redningsopgaver. Det betyder, at redningskøretøjer, som primært anvendes til akutte redningsopgaver (hvilket er langt hovedparten af opgaverne), men som lejlighedsvis udfører andre opgaver, eksempelvis transport af beskadigede køretøjer mellem værksteder, kan blive fuldt afgiftspligtige. Denne sondring er generelt uhensigtsmæssig af en lang række årsager.

Den nuværende afgrænsning kan føre til en uhensigtsmæssig og mindre effektiv udnyttelse af køretøjsflåden. Virksomheder kan være nødt til at opdele køretøjerne i afgiftsfritagne og afgiftspligtige køretøjer, selv om køretøjerne er ens indrettet og anvendes til de samme typer vejhjælpsopgaver. Det fører i sig selv til en mindre effektiv udnyttelse af køretøjsflåden, da det enkelte køretøj ikke længere kan disponeres frit til den opgave, hvor det er bedst egnet, eller som det er geografisk tættest på. Det kan medføre længere responstider, øget tomkørsel og et behov for flere køretøjer til at løse de samme opgaver. Det svækker adgangen til hurtig vejhjælp. Samtidig risikerer denne opdeling at skabe en skævvridning af konkurrencevilkårene til ulempe for mindre virksomheder, der ikke råder over en tilstrækkelig stor køretøjsflåde til at foretage en sådan opdeling og derfor i højere grad vil være nødt til at lade samtlige deres køretøjer være omfattet af vejafgiften.

Hertil kommer, at den digitale kontrol alene baseret på billeder af køretøjet ikke kan afgøre, om et køretøj eksempelvis transporterer et beskadiget køretøj som led i en redningsopgave eller mellem to værksteder. Det gør reglerne vanskelige at kontrollere effektivt og indebærer en risiko for konkurrenceforvridning mellem redningskøretøjer til kombineret kørsel, da det i praksis er vanskeligt at kontrollere, om kørslen sker i overensstemmelse med betingelserne for afgiftsfritagelse eller ej. En generel undtagelse for redningskøretøjer vil fjerne denne problemstilling og sikre mere ensartede konkurrencevilkår for branchen.

Køretøjerne er arbejdsredskaber, og lang hovedparten af kørslerne er akutte redningsopgaver. Derfor mener Dansk Erhverv grundlæggende, at der er behov for at vende udgangspunktet for afgiftspligten for redningskøretøjer. Redningskøretøjer anvendes først og fremmest til rednings- og

vejhjælpsopgaver, mens "godstransport", eksempelvis transport af køretøjer mellem værksteder, kun udgør en mindre del af deres samlede opgaver. Alligevel indebærer den nuværende lovgivning, at redningskøretøjer som udgangspunkt omfattes af vejafgiften, hvis de også anvendes – blot en enkelt gang – til sådanne transportopgaver. Dansk Erhverv finder derfor, at udgangspunktet i stedet er, at redningskøretøjer er fritaget for vejafgift, når deres primære funktion er at udføre rednings- og vejhjælpsopgaver.

Revurdering af klassificeringen af køretøjer i CO2-emissionsklasse 2 og 3

Dansk Erhverv bemærker indledningsvis, at kravet om, at køretøjer i CO2-emissionsklasse 2 og 3 skal revurderes hvert sjette år efter første registrering, følger direkte af eurovignetdirektivets artikel 7ga, stk. 2, andet afsnit. Lovforslaget synes derfor primært at præcisere en allerede gældende EU-retlig forpligtelse. Det fremgår, at reklassificeringen sker automatisk og i praksis kan medføre en dårligere emissionsklasse og dermed en højere vejafgift.

Dansk Erhverv finder det imidlertid problematisk, hvis vognmanden ikke bliver tydeligt og rettidigt orienteret om, at køretøjet er blevet reklassificeret, hvilken emissionsklasse køretøjet fremover er placeret i, og hvilken betydning det har for afgiftssatsen. Det fremgår ikke af den foreslåede bestemmelse, hvordan den afgiftspligtige skal orienteres – hvis overhovedet. Det bør sikres, at vognmanden får besked i god tid, før ændringen får afgiftsmæssig virkning. Det vil være uhensigtsmæssigt, hvis vognmanden først opdager reklassificeringen, når virksomheden modtager den næste faktura. Det kan skabe uforudsete omkostninger og vanskeligheder i forhold til kundeaftaler, priser og intern fakturering. Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at der etableres en klar ordning, hvor den afgiftspligtige aktivt meddeles reklassificeringen og den nye afgiftssats.

Soveplads i vare- og lastbiler

Dansk Erhverv støtter lovforslagets formål om at sikre, at registreringsafgiftslovens regler ikke står i vejen for, at chauffører kan overholde EU's regler om køre- og hviletid.

Lovforslaget har imidlertid et væsentligt hul, idet muligheden for at indrette fast soveplads kun foreslås at gælde køretøjer på 3,5 ton og derover.

Varebiler over 2,5 ton, der anvendes til international godskørsel, er fra den 1. juli 2026 omfattet af køre- og hviletidsforordningens anvendelsesområde.

Når lovforslaget begrunder ændringen med, at køretøjer, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne, skal kunne indrettes, så chaufføren kan holde de nødvendige pauser og hvil, bør samme hensyn gælde for varebiler mellem 2,5 og 3,5 ton, når de anvendes til international kørsel. Det er inkonsekvent at anerkende behovet for soveplads for 3,5-tonskøretøjer, men ikke i varebiler mellem 2,5-3,5 tons, som ligeledes er omfattet af EU-reglerne om køre- og hviletid, når de kører internationalt. Registreringsafgiftslovens regler bør ikke medføre, at chauffører i international varebilskørsel får vanskeligere ved at overholde køre- og hviletidsreglerne.

Skatteministeriet anfører, at afgrænsningen til køretøjer på 3,5 ton og derover skyldes hensynet til, at mindre varebiler skal kunne indrettes med en forsvarlig og hensigtsmæssig soveplads. Dette hensyn bør ikke føre til, at varebiler mellem 2,5 og 3,5 ton generelt udelukkes. Kravet om, at sovepladsen skal være fast, forsvarlig og hensigtsmæssig, kan også gælde for disse køretøjer og dermed sikre, at der ikke åbnes for uhensigtsmæssige indretninger.

Dansk Erhverv anbefaler derfor, at forslaget ændres, så varebiler over 2,5 ton, der anvendes til international godskørsel, hvor chaufføren er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, kan indrettes med fast soveplads uden afgiftsmæssige konsekvenser. Samtidig bør det præciseres, at vægtgrænsen gælder den tekniske tilladte totalvægt (felt F1 på registreringsattesten) i lighed med, hvad der gælder for vejafgiftsordningen.

Bødeniveauer ved overtrædelse af lov om vejafgift

Dansk Erhverv kan isoleret set støtte, at bødeniveauerne, som i sommers blev fastlagt i et administrativt cirkulære[2], nu beskrives i lovforslagets bemærkninger til vejafgiftsloven. Det er i overensstemmelse med almindelige lovkvalitetsprincipper.

Dansk Erhverv anerkender, at regeringen med lovforslaget lægger op til et mere proportionalt bødesystem, som bringer sanktionerne bedre i overensstemmelse med EU-rettens proportionalitetsprincip. Det vidner dog samtidigt om, at det hidtidige system ikke har levet op til dette grundlæggende princip, der skal beskytte borgere og virksomheder.

Der er tale om et skridt i den rigtige retning, fordi der i højere grad tages højde for, om en overtrædelse skyldes forsætlige handlinger, eller om der er tale om menneskelige eller tekniske fejl.

For Dansk Erhverv er det afgørende med et bødesystem, hvor sanktionerne står mål med forseelsen, og at virksomheder, der handler i god tro, ikke straffes uforholdsmæssigt hårdt for fejl, som de reelt ikke har mulighed for at forhindre. Det er en fundamental forudsætning for bødesystemet og retssikkerheden. Omvendt er det vigtigt af hensyn til lige konkurrencevilkår, at aktører, der bevidst undlader at betale vejafgift, mødes med effektive og mærkbare sanktioner.

Cirkulæret og lovforslaget åbner for, at bøden kan nedsættes eller helt bortfalde, hvis der foreligger formildende omstændigheder, hvilket er positivt.

Bøden på 9.000 kr. bør som udgangspunkt alene anvendes i de tilfælde, hvor der inden kørslen hverken er etableret en aktiv EETS-aftale eller købt en rutebillet. Der kan være en række tilfælde, hvor det ikke bør udløse den højeste bøde, at Sund & Bælt ikke har modtaget vejboksdata inden for seks timer før eller efter kontroltidspunktet. Det kan fx være i en situation, hvor kontroltidspunktet ligger umiddelbart efter en overnatning eller weekend, og hvor lastbilen forlader Danmark ifm. en international kørsel med en inaktiv boks, men hvor boksen virker korrekt i udlandet inden for seks timer – her vil der mangle danske kørselsdata i hele perioden, selv om problemet ikke skyldes et forsætligt forsøg på at undgå vejafgiften.

[2] Nr. 9620 af 24. juni 2026.

Et andet konkret eksempel er, hvor en chauffør opdager, at en ledning har været gnavet over, og at vejafgiftsboksen derfor ikke har været funktionsdygtig. Der går tre dage, før fejlen bliver opdaget, og vognmanden modtager tre bøder á 9.000 kr. for forholdet, 27.000 kr. i alt. Vognmanden tilbyder at efterbetale den manglende vejafgift, men det bliver afvist. Det er ikke et eksempel på en proportional straf til en vognmand, der har ellers har orden i "penalhuset" og troligt betaler vejafgift.

Dansk Erhverv mener, at bødemodellen bør evalueres efter en passende periode under inddragelse af branchen. Det bør fremgå af lovens bemærkninger. Heri ligger også, at myndighederne skal offentliggøre statistik over antallet af bøder fordelt på bødeniveauer, nationalitet, overtrædelsestyper, annullerede eller nedsatte bøder samt udfaldet af indsigelser mm. Det bør også fremgå, hvor mange sager der vedrører tekniske fejl, rutebilletter og manglende data fra EETS-udbydere.

Genbehandling af tidligere vejafgiftsbøder
Dansk Erhverv noterer sig, at myndighederne vil genbehandle de vedtagne og betalte bødeforelæg, der blev udstedt i 2025, efter den nye og mere proportionale bødemodel[3]. Der er tale om et meget stort antal sager – Færdselsstyrelsen udstedte alene 46.427 bødeforelæg i perioden fra 1. januar til 18. december 2025. Vi noterer os ydermere, at der på regeringens forslag til finanslov er afsat betydelige offentlige ressourcer på at rette op på et bødesystem, som burde have været proportionalt fra begyndelsen. Det er afgørende, at genbehandlingen gennemføres hurtigt og transparent. Vognmændene har krav på klarhed om, hvorvidt de har krav på tilbagebetaling mm.

Digital indsendelse af indsigelser til lov om vejafgift

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til, at der kan fastsættes regler om, at indsigelser og eventuel dokumentation mod administrative bødeforelæg skal indsendes til Færdselsstyrelsen ved anvendelse af en digital selvbetjeningsløsning.

Forslaget er begrundet ud fra hensyn til at imødekomme Færdselsstyrelsens ønske om mere ensartede og fuldstændige oplysninger samt en mere effektiv sagsbehandling. Det er et anerkendelsesværdigt argument, som Dansk Erhverv har forståelse for, men vi støtter ikke, at brugen af en bestemt digital selvbetjeningsløsning gøres til en betingelse for, at en indsigelse kan behandles.

Det er ikke gængs som en generel forvaltningsretlig hovedregel, at indsigelser og klager kun kan indgives digitalt. Digitale løsninger kan naturligvis tilbydes og anvendes, hvis de gør processen lettere, men hensynet til myndighedens administrative effektivitet bør ikke føre til, at rettidige indsigelser afvises alene på grund af den valgte indsendelsesform.

Vejgodsområdet består af mange mindre og mellemstore vognmænd, hvor administrative opgaver ofte varetages af virksomhedsejeren eller medarbejdere, der ikke er digitale omstillingsparate i udpræget grad.

[3] https://www.ft.dk/samling/20252/almdel/TRU/bilag/141/3190948.pdf

Dansk Erhverv anbefaler på den baggrund, at digital indsendelse alene bliver en mulighed, og at indsigelser fortsat kan indgives eksempelvis pr. e-mail eller brev. Hvis der fastholdes et krav om digital indsendelse, 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 identificerer bødeforelægget og grundlaget for indsigelsen.

Ændringer i rutebilletter i vejafgiftsloven

Dansk Erhverv er ikke imod de foreslåede ændringer om rutebilletten. Det foreslås, at det fremover bliver muligt at ændre klokkeslættet for rutebillettens starttidspunkt inden for samme kalenderdag, så længe kørslen endnu ikke er påbegyndt. Derudover bliver det muligt at angive virksomhedsnavn og virksomhedsnummer i stedet for personoplysninger ved køb af rutebilletter, hvilket gør det lettere, hvis rutebilletter købes centralt af eksempelvis en disponent eller en administrativ medarbejder frem for af chaufføren selv.

Dansk Erhverv finder imidlertid, at der fortsat er behov for at øge fleksibiliteten i rutebilletordningen. De foreslåede ændringer ændrer ikke ved, at ordningen grundlæggende forudsætter, at transportvirksomhederne og chaufførerne på forhånd kender deres rute og start- og slutdestination. Det er ikke altid tilfældet i praksis, hvor transportopgaver og kørselsmønstre kan ændre sig med kort varsel.

Eksempelvis kan nævnes virksomheder, der udfører rednings- og vejhjælpsopgaver, hvor de gældende (og ændrede) regler om rutebilletter giver anledning til udfordringer, hvis vejafgiftsboksen af den ene eller anden grund ikke virker.

Redningskøretøjer opererer ikke efter faste og på forhånd planlagte ruter, men modtager løbende opgaver fra alarmcentraler, som disponerer køretøjerne ud fra blandt andet geografisk placering, responstid, køretøjets udstyr og opgavernes hastende karakter. Det betyder, at et redningskøretøjs rute og destination kan ændre sig adskillige gange i løbet af en arbejdsdag, eksempelvis hvis en akut redningsopgave skal prioriteres frem for en allerede planlagt transport.

Dette kørselsmønster er vanskeligt at forene med de gældende regler om rutebilletter. Selvom det er muligt at foretage efterfølgende ændringer af den planlagte rute, er det ikke muligt at ændre rutebillettens start- og slutdestination, når gyldighedsperioden er begyndt. En ændring af destinationen vil derfor kræve køb af en ny rutebillet og annullering af den allerede købte rutebillet – det er administrativt bøvlet. Det er særligt problematisk for redningskøretøjer, hvor destinationen ofte ikke kendes på forhånd, og hvor nye og akutte opgaver kan nødvendiggøre øjeblikkelige ændringer i kørslen. Udfordringen er navnlig relevant i de situationer, hvor køretøjets automatiske vejafgiftsudstyr er ude af drift, og operatøren derfor er henvist til at benytte rutebilletter. I praksis kan det være vanskeligt eller umuligt at planlægge og købe en rutebillet, der afspejler den faktiske kørsel, inden denne påbegyndes.

Dansk Erhverv finder det derfor nødvendigt, at der tages højde for sådanne særlige driftsvilkår. For eksempel ved at give mulighed for at ændre rutebillettens start- og slutdestination efter kørslen, så den faktiske kørsel kan registreres og afgiftsberigtiges korrekt.

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 angivelse af konkret rute, start- eller slutdestination. Prisen kan fastsættes på grundlag af en standardiseret, maksimal kørsel – og hvis den faktiske rute ikke angives efterfølgende inden for en fastsat frist, vil det være prisen, som betales.

Ændring af Skatteforvaltningens praksis om privat godstransport

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. Dansk Erhverv repræsenterer medlemmer, der udfører erhvervsmæssig godstransport, herunder både godskørsel for fremmed regning og firmakørsel. Det er derfor væsentligt, at myndighederne klart og målrettet informerer borgere og andre berørte ejere og brugere om de nye regler. Reglerne kan have betydelige økonomiske konsekvenser for personer, der ikke er bekendt med, at deres køretøj er omfattet af vejafgiftsordningen, herunder risiko for sanktioner ved manglende betaling. Henset til den korte tid frem til ikrafttrædelsen bør informationsindsatsen iværksættes hurtigst muligt og ske i god tid inden den 5. januar 2027.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo
Fagchef for tung transport

Dansk Industri

14. oktober 2026
DTSI
2026-05616

Skatte- og Vækstministeriet
Sendt til lovgivningogoekonomi@svmn.dk
Cc: moez@svmn.dk

Høringssvar til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven

DI Transport, DI Bilbranchen og ATL - Transportens Arbejdsgivere takker for muligheden for at afgive bemærkninger til lovforslag L 40 om udvidelse af den kilometerbaserede vejafgift til motorkøretøjer mellem 3,5 og 12 ton.

DI Transport anerkender ambitionen om at fremme den grønne omstilling af vejtransporten. For mange af de virksomheder, der omfattes af lovforslaget, vil vejafgiften imidlertid primært være en ekstra omkostning. DI Transport anerkender det logiske i at inkludere de mindre lastbiler i vejafgiften, men vurderer samtidigt, at lovforslaget i begrænset omfang vil bidrage til den grønne omstilling, samtidig med at det påfører virksomhederne øgede omkostninger. DI Transport støtter derfor ikke en kilometerbaseret afgift på lastbiler.

DI Transport finder det afgørende, at virksomhederne får tilstrækkelig tid til at forberede sig på de nye regler. Tilsvarende er det afgørende, at udvidelsen af vejafgiften gennemføres på en måde, der begrænser virksomhedernes administrative byrder mest muligt.

Ikrafttrædelsestidspunkt
Lovforslaget indebærer nye afgiftsmæssige forpligtelser for virksomheder, der hidtil ikke har været omfattet af kilometerafgiften. DI Transport anbefaler derfor, at ikrafttrædelsestidspunktet udskydes fra den 5. januar 2027 til den 25. marts 2027 som fastsat i eurovignetdirektivet, eller gerne til et senere tidspunkt. En senere ikrafttræden vil understøtte en mere hensigtsmæssig implementering og give virksomhederne bedre mulighed for at indrette sig efter de nye regler. Såfremt ikrafttrædelsen den 5. januar 2027 fastholdes, anbefaler DI, at der indføres en indledende overgangs- eller graceperiode, hvor myndighedernes indsats primært fokuserer på vejledning og information frem for sanktionering.

H. C. Andersens Boulevard 18
1553 København V
Danmark

(+45) 3377 3377
di@di.dk
di.dk

CVR-nr.: 16077593

Nulemissionskøretøjer
DI Transport hilser det velkommen, at nulemissionskøretøjer med en tilladt totalvægt på op til 4,25 ton fritages for vejafgiften. Dette er afgørende for den grønne omstilling fra dieselvarebiler til el-varebiler. DI Transport anbefaler endvidere, at fritagelsen udvides til at omfatte alle nulemissionskøretøjer. I Tyskland er nulemissionskøretøjer fritaget for den kilometerbaserede vejafgift frem til 30. juni 2031 som led i indsatsen for at fremme den grønne omstilling. En tilsvarende tilgang i Danmark vil styrke virksomhedernes incitament til at investere i emissionsfri køretøjer og bidrage til en hurtigere omstilling af vejtransporten.

Bødeniveauer og proportionalitet
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. Det er et skridt i den rigtige retning, at der i højere grad tages hensyn til overtrædelsens karakter og grovhed.

DI Transport finder imidlertid fortsat, at bødesystemet på visse punkter er uforholdsmæssigt. Virksomhederne bør have mulighed for at opdage og korrigere fejl samt efterbetale skyldig vejafgift, inden der udstedes bøder. Dette gælder særligt i situationer, hvor fejl skyldes tekniske problemer med en vejafgiftsboks, som virksomheden ikke nødvendigvis er bekendt med. Der er ellers risiko for, at den samme fejl fører til bøder over flere på hinanden følgende dage, inden virksomheden bliver opmærksom på problemet. I Tyskland er der mulighed for at efterbetale en afgift i op til 72 timer, og det anbefales, at dette også bliver gennemført i Danmark.

Endvidere finder DI Transport, at bøderne i højere grad bør afspejle overtrædelsens karakter. Der bør således være en klar forskel mellem enkeltstående fejl og tilfælde af bevidst eller gentagen omgåelse af reglerne. På den baggrund bør det overvejes at reducere den maksimale bødetakst til 4.500 kr., da de nuværende bøder er uproportionale. Alternativt bør man begrænse anvendelsen af bøder på 9.000 kr. til udelukkende at gælde i de mest alvorlige tilfælde, hvor der bevidst køres uden vejafgiftsboks eller rutebillet. Dette vil efter DI Transports opfattelse bidrage til en mere proportional og retfærdig håndhævelse af reglerne.

Sovekabiner og faste sovepladser
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. Da ordningen også vil kunne omfatte varebiler i de tilfælde, hvor chaufføren er omfattet af køre- og hviletidsreglernes krav om pauser og dagligt hvil, er det væsentligt, at reglerne udformes enkelt og præcist. Klare kriterier vil bidrage til at forebygge tvivl om køretøjernes afgiftsmæssige status og reducere risikoen for efterfølgende afgiftstvister og administrative byrder for virksomhederne.

Digital indgivelse af indsigelser
DI Transport finder det hensigtsmæssigt, at indsigelser mod administrative bødeforelæg som udgangspunkt skal indgives digitalt. Forslaget kan bidrage til en enklere og mere effektiv administration af ordningen. Det forudsætter dog, at de digitale løsninger er velfungerende og understøttes af tydelig vejledning til de berørte virksomheder.

Revurdering af CO_2-emissionsklasser
DI noterer sig, at revurderingen af køretøjers CO_2-emissionsklasse følger af EU-lovgivningen. DI 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.

Fleksibilitet ved anvendelse af rutebilletter
DI Transport noterer med tilfredshed, at det med lovforslaget bliver muligt at ændre starttidspunktet for en købt rutebillet uden forudgående annullation. Ændringen vil bidrage til at reducere virksomhedernes administrative byrder og gøre ordningen mere fleksibel og anvendelig i praksis, hvor ændringer i kørselsplanlægningen ofte sker med kort varsel.

Med venlig hilsen

DI Transport

HØRINGSSVAR

TIL	Skatte- og Vækstministeriet, lovgivningogoekonomi@svmn.dk
FRA	Danske Speditører
DATO	[16] oktober 2026
VEDR.	J.nr. 2025-283 (SKM 601530): Høringssvar over udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven

Indledning

Danske Speditører takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven. Speditørerne er sjældent selv vognmænd, men indgår aftaler med vognmænd og underleverandører, organiserer transporten på vegne af vareejerne og afregner vejafgiften over for deres kunder. Lastbiler på 3,5-12 ton bruges især i den nationale distribution af varer fra lagerfaciliteter til butikker og virksomheder, og afgiften vil derfor indgå i den fragtpris, som speditørerne afregner med transportkøberne. I sidste ende må det forventes, at den nye afgift skal betales af forbrugerne.

Overordnet vurdering

Danske Speditører er positivt indstillet over for transportens, herunder vejtransportens, medvirken til den grønne omstilling. Som branche vil vi gerne deltage aktivt i omstillingen, og vi støtter rimelige incitamenter, der kan fremme den. Vi er derfor ikke imod vejafgifter i sig selv. Men en reel grøn vejafgift skal skabe adfærdsændringer og reducere CO_2-udledningen. Den må ikke alene være en fiskal afgift, der øger fragtomkostningerne og skader konkurrenceevnen uden at gøre transporten grønnere. Hvis incitamenterne til at vælge grønne transportløsninger realistisk set ikke er til stede, ændrer transportmarkedet ikke adfærd, og så virker vejafgiften ikke efter hensigten.

Det har været vores holdning, siden den kilometerbaserede vejafgift blev foreslået i 2022, og det er fortsat vores udgangspunkt, når afgiften nu udvides til lastbiler mellem 3,5 og 12 ton. Vi har også fra starten påpeget, at en væsentlig del af provenuet bør føres tilbage til den grønne omstilling af godstransporten, samt at lastbiler, der kører på alternative drivmidler, bør belønnes for deres lavere CO_2-udledning. Endelig har vores krav været, at ordningen skal være administrerbar, proportional og konkurrenceneutral.

Bemærkninger

1. Alternative brændstoffer bør kunne give en lavere sats

Danske Speditører pegede i 2022 på, at lastbiler, der kører på alternative drivmidler, bør placeres i en CO_2-emissionsklasse, der afspejler den reelle udledning. I det nye forslag følger afgiften fortsat køretøjets CO_2-emissionsklasse og ikke det brændstof, der faktisk anvendes. HVO100, som er det mest udbredte grønne alternativ til diesel i den tunge transport, giver derfor ikke en lavere vejafgift, selv om brændstoffet er dyrere i indkøb. Lastbiler, der kører på affaldsbaseret HVO, udleder meget mindre CO_2 end lastbiler på fossil diesel ifølge EU's egne beregningsregler, men betaler den samme vejafgift. Incitamentet til at køre grønnere er således ikke til stede for denne teknologi.

2. Elektrificering er endnu ikke en realistisk mulighed

Anvendelse af elektriske lastbiler er endnu ikke en reel mulighed for de fleste speditører, og det ser ikke 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. Når forudsætningerne for elektrificering ikke er til stede, virker afgiften ikke som et incitament, men som en skat. Danske Speditører henstiller derfor, at ministeriet generelt bruger vejafgifter på en måde, der reelt understøtter omstillingen.

3. Indkøringsperiode og proportionale bøder

Vi noterer, at virkningstidspunktet er fastlagt til den 5. januar 2027 af hensyn til et forventet øget behov for vejledning. Lovforslaget indeholder dog ingen bemærkninger om en overgangsordning for de ca. 7.500 danske lastbiler samt udenlandske lastbiler, der nu bliver omfattet. Mange af dem ejes af mindre virksomheder, som ikke tidligere har haft udstyret eller aftaler med en udbyder. Danske Speditører anbefaler en indkøringsperiode, hvor førstegangsovertrædelser alene sanktioneres med vejledning eller nedsat bøde.

Vi hilser det velkommen, at den differentierede bødemodel fra juni 2026 nu skrives ind i loven.

4. Nye administrative byrder

Speditørerne håndterer allerede i dag vejafgiften for transportkøbere som et almindeligt produktionsvilkår, men vi gør opmærksom på, at det administrative arbejde er betydeligt.

Vi henstiller desuden, at ministeriet og Sund & Bælt kommunikerer tydeligt til branchen og følger tæt op på, om alle nye brugere kan få udstyr og aftaler på plads inden den 5. januar 2027, samt at der udarbejdes klar vejledning på relevante sprog, så også udenlandske operatører kender de nye regler.

5. En mere intelligent vejafgift

Danske Speditører vil gerne bidrage til en mere intelligent vejafgift, der ud over CO_2-udledning og vægt differentieres efter tid, sted og trafikbelastning. Afgiften bør belønne effektiv logistik, så godstransporten kan udnyttes bedre med færre ressourcer og lavere CO_2-udledning.

Konklusion

Danske Speditører er tilhængere af den grønne omstilling og ikke imod vejafgifter i sig selv. Men en vejafgift skal fremme den grønne omstilling, ikke bare være en ny skat på transport. Vi anfægter ikke udvidelsen af vejafgiften til lastbiler på 3,5-12 ton, men forudsætningerne for, at afgiften virker som et grønt incitament, er ikke til stede i dag. Vi henstiller, at ministeriet:

1. Øremærker en væsentligt større andel af vejafgiftens provenu til godstransportens grønne omstilling, herunder ladeinfrastruktur, elnet og nulemissionslastbiler.
2. Undersøger en model, hvor dokumenteret brug af affaldsbaseret HVO og andre fornybare brændstoffer belønnes med andre incitamenter end lavere satser, så man ikke går glip af denne klimagevinst.
3. Indfører en indkøringsperiode med vejledning eller nedsatte bøder og en enkel adgang til at rette tekniske fejl.

Danske Speditører har herudover ingen yderligere bemærkninger, men forbeholder sig ret til at fremsende supplerende bemærkninger, hvis der fremkommer nye oplysninger, eller hvis den endelige udformning af lovforslaget giver anledning til yderligere afklaringsbehov. Vi stiller os gerne til rådighed for en uddybende dialog.

Med venlig hilsen

Asger Hagelund
Politisk chef, Danske Speditører

DANSKE SPEDITØRER

Skatte- og Vækstministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K.

Deres ref.: 2025-283 Vor ref.: 26-226 Dato: 16.10.2026

Høringssvar til lovforslag L40 til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven.

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har modtaget høringen den 18. september 2026 med høringsfrist for bemærkninger til Skatte- og Vækstministeriet den 16. oktober 2026.

DTLs høringssvar er udarbejdet i samarbejde og koordination med Dansk Erhverv.

Selve lovforslaget (L40) er fremsat for Folketinget den 7. oktober – altså inden høringsfristens udløb. DTL har på et møde hos Sund & Bælt fået oplyst, at det fremsatte lovforslag L40 ikke er identisk med det lovforslag, som blev sendt i høring den 18. september 2026.

Efter DTLs opfattelse så er dette dybt kritisabelt, at lovforslaget er fremsat for Folketinget, inden den fastsatte høringsfrist er udløbet. Det er meget usædvanligt og betyder, at høringen ikke får mulighed for at fungere efter sit egentlige formål: at bemærkninger fra borgere, virksomheder og organisationer kan indgå i regeringens vurdering og eventuelt føre til ændringer, inden lovforslaget fremsættes. Høringen giver dermed ikke reel mulighed for at få væsentlige bemærkninger indarbejdet i det lovforslag, som Folketinget nu skal behandle. Det er stærkt kritisabelt, at høringsperioden ikke har ligget tidligere. Det er navnlig betænkeligt i denne sag, hvor reglerne har stor praktisk betydning for virksomhederne, og hvor udvidelsen foreslås at få virkning allerede den 5. januar 2027.

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har fokuseret på det for Folketinget den 7. oktober 2026 fremsatte lovforslag L40 og har følgende bemærkninger:

Ikrafttrædelsestidspunktet er uhensigtsmæssigt og unødigt tidligt

Lovforslaget indebærer, at vejafgiften udvides til køretøjer mellem 3,5 og 12 ton med virkning fra den 5. januar 2027. Ministeriet anfører selv, at EU-reglerne først kræver inddragelse af disse køretøjer senest den 25. marts 2027.

Følgende fremgår af bemærkningerne:

”Det foreslås, at vejafgiftsordningen skal få virkning for de mindre motorkøretøjer fra den 5. januar 2027. Det skyldes, at den 1. januar 2027 falder på en fredag, og at der i dagene op til og efter

ordningens ikrafttræden forventes at være et øget behov for vejledning fra myndighederne med betaling vejafgift."

Erfaringerne fra da vejafgiften for lastbiler trådte i kraft 1, januar 2025 var, at der var et stort behov for vejledning både før og vejafgiften trådte i kraft 1. januar 2025. Det viser antallet af henvendelser før, at vejafgiften trådte i kraft, samt antallet af bøder umiddelbart efter at vejafgiften trådte i kraft.

Som bekendt er der i dagene op til ordningens ikrafttræden både jul og nytår. Her holder myndighederne typisk lukket, eller der er begrænset bemanding, og det er derfor ikke muligt at få vejledning.

Desuden fremstår det unødvendigt, at Danmark vælger at gennemføre udvidelsen næsten tre måneder før den EU-retlige frist. Særligt for mindre transportvirksomheder og håndværksvirksomheder vil de nye regler medføre behov for anskaffelse og installation af udstyr, indgåelse af aftaler med afgiftsudbydere samt tilpasning af interne processer. Lovforslaget anerkender selv, at der vil være betydelige administrative omstillingsomkostninger for erhvervslivet.

Det forekommer derfor mere hensigtsmæssigt at lade ordningen træde i kraft tættere på den EU-retslige frist. Dette vil give virksomhederne længere tid til at forberede sig og reducere risikoen for fejl, bødeforlæg og administrative byrder i implementeringsfasen.

Det foreslås derfor, at ikrafttrædelsen udskydes til tidligst den 1. marts 2027, eller at der kommer en overgangsordning/indkøringsperiode uden sanktioner.

Provenuet bør understøtte den grønne omstilling

Generelt har argumentet for at indføre vejafgiften bl.a. været begrundet ud fra klimahensyn. DTL finder derfor, at provenuet fra vejafgiften bør føres tilbage til vejgodstransportsektoren og anvendes til sektorens grønne omstilling. Det går stadig relativt langsomt med omstillingen, og der er fortsat brug for, at staten understøtter overgangen til nulemissionskøretøjer og etablering af ladeinfrastruktur.

I den forbindelse vil DTL rose regeringen for i sit finanslovsforslag at afsætte en økonomisk ramme til elektrificering på 650 mio. kr. i 2027 og 850 mio. kr. årligt i 2028-2030, som skal gå til tiltag, der fremmer elektrificering i relevante sektorer og sætter fart på omstillingen væk fra fossile brændsler. Her er den tunge transport bestemt relevant.

Undtagelsen for nulemissionskøretøjer er for snæver

DTL kvitterer for, at lovforslaget undtager nulemissionskøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt mellem 3,5 og 4,25 ton fra vejafgiftsordningen.

Vi finder dog, at nulemissionskøretøjer generelt bør undtages fra vejafgiftsordningen. Hvis formålet med vejafgiften blandt andet er at understøtte den grønne omstilling, bør der gives stærkere incitamenter til investering i nulemissionskøretøjer generelt. Den foreslåede model indebærer, at elektriske køretøjer over 4,25 ton pålægges vejafgift på samme måde som øvrige afgiftspligtige køretøjer, om end med lavere satser.

Der er brug for et øget incitament for virksomhederne til at investere i større eldrevne køretøjer, da netop denne del af markedet fortsat er præget af høje anskaffelsesomkostninger.

Man bør derfor udvide fritagelsen eller indføre en længere overgangsperiode med fuld eller delvis afgiftsfritagelse for alle nulemissionskøretøjer omfattet af vejafgiftsordningen, fx frem til 2031 jf. EU-reglernes mulighed derfor, og som det fx er tilfældet i Tyskland.

Finansieringen kunne ske med udgangspunkt i det netop fremlagte finanslovsforslag, hvor regeringen forslår at omprioritere rammen til lastbiler, der kører på biogas, på samlet 112 mio. kr. i 4-årsperioden fra 2027-30.

Undtagne køretøjer - administrativ tung og uhensigtsmæssig ordning

Et motorkøretøj kan efter ansøgning til Motorstyrelsen undtages, hvis det ved ansøgningen godtgøres at motorkøretøjet ikke benyttes til godstransport, fx køretøjer til skolekørsel, tivolicirkuskøretøjer veterankøretøjer og redningskøretøjer.

Efter DTLs opfattelse så er proceduren for undtagelse unødigt administrativt tung. Sagsbehandlingen om undtagelsen kan først gå i gang efter, at loven er trådt i kraft. I perioden frem til svar på ansøgningen vil man være tvunget til at skulle betale vejafgift.

I stedet burde man skrive direkte i loven, hvilke type køretøjer og kørsel, der er undtaget fra betaling af vejafgift, og myndighederne bør i videst muligt omfang af egen drift undtage relevante køretøjer.

Redningskøretøjer bør undtages

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.

Efter Motorstyrelsens fortolkning er fritagelsen i dag betinget af, at køretøjerne udelukkende anvendes til egentlige redningsopgaver. Det betyder, at redningskøretøjer, som primært anvendes til akutte redningsopgaver (hvilket er langt hovedparten af opgaverne), men som lejlighedsvis udfører andre opgaver, eksempelvis transport af beskadigede køretøjer mellem værksteder, kan blive fuldt afgiftspligtige. Denne sondring er generelt uhensigtsmæssig af flere årsager.

Den nuværende afgrænsning kan føre til en uhensigtsmæssig og mindre effektiv udnyttelse af køretøjsflåden. Virksomheder kan være nødt til at opdele køretøjerne i afgiftsfritagne og

Grønningen 17
DK-1270 København K
Tel. 7015 9500
dtl@dtl.eu
www.dtl.eu

afgiftspligtige køretøjer, selv om køretøjerne er ens indrettet og anvendes til de samme typer vejhjælpsopgaver. Det fører i sig selv til en mindre effektiv udnyttelse af køretøjsflåden, da det enkelte køretøj ikke længere kan disponeres frit til den opgave, hvor det er bedst egnet, eller som det er geografisk tættest på. Det kan medføre længere responstider, øget tomkørsel og et behov for flere køretøjer til at løse de samme opgaver. Det svækker adgangen til hurtig vejhjælp. Samtidig risikerer denne opdeling at skabe en skævvridning af konkurrencevilkårene til ulempe for mindre virksomheder, der ikke råder over en tilstrækkelig stor køretøjsflåde til at foretage en sådan opdeling og derfor i højere grad vil være nødt til at lade samtlige deres køretøjer være omfattet af vejafgiften.

Hertil kommer, at den digitale kontrol alene baseret på billeder af køretøjet ikke kan afgøre, om et køretøj eksempelvis transporterer et beskadiget køretøj som led i en redningsopgave eller mellem to værksteder. Det gør reglerne vanskelige at kontrollere effektivt og indebærer en risiko for konkurrenceforvridning mellem redningskøretøjer til kombineret kørsel, da det i praksis er vanskeligt at kontrollere, om kørslen sker i overensstemmelse med betingelserne for afgiftsfritagelse eller ej. En generel undtagelse for redningskøretøjer vil fjerne denne problemstilling og sikre mere ensartede konkurrencevilkår for branchen.

Køretøjerne er arbejdsredskaber, og lang hovedparten af kørslerne er akutte redningsopgaver. Derfor mener DTL grundlæggende, at der er behov for at vende udgangspunktet for afgiftspligten for redningskøretøjer. Redningskøretøjer anvendes først og fremmest til rednings- og vejhjælpsopgaver, mens "godstransport", eksempelvis transport af køretøjer mellem værksteder, kun udgør en marginal del af deres samlede opgaver. Alligevel indebærer den nuværende lovgivning, at redningskøretøjer som udgangspunkt omfattes af vejafgiften, hvis de også anvendes – blot en enkelt gang – til sådanne transportopgaver. DTL finder derfor, at udgangspunktet i stedet er, at redningskøretøjer generelt bør være fritaget for vejafgift, når deres primære funktion er at udføre rednings- og vejhjælpsopgaver.

Nødrutebillet – efterfølgende angivelse af konkret rute

Der er behov for at kunne købe en "nødrutebillet", hvis man ikke kender den nøjagtige rute, fx hvis vejafgiftsboksen pludselig er inaktiv. Her råder Sund & Bælt til, at man køber en rutebillet. Man har så 72 timer til at angive den nøjagtige rute, men man kan ikke ændre på start- og slutdestination.

Mange gange kender vognmanden ikke den nøjagtige rute, herunder slutdestinationen. Her foreslår DTL, at man i stedet har mulighed for at købe en "nødrutebillet", som en slags sikkerhed/depositum for at vejafgiften bliver betalt. Hvis der så ikke sker en efterregistrering, eller at den faktiske rute bliver indtastet mere end 72 timer efter kørslen, så er det depositummet som der skal betales. Depositummet skal have en sådan størrelse, at man er sikker på at det dækker vejafgiften, som skulle være betalt, fx for 500 km dagligt i lighed med hvad der gælder for Maut i Tyskland (nacherhebung).

Nacherhebung indebærer, at vejafgiften efteropkræves for den strækning, der faktisk er kørt.

Hvis det ikke er muligt at fastslå den faktisk kørte strækning, efteropkræves vejafgiften som et fast beløb pr. tur svarende til en strækning på 500 km.

Der har været eksempler på, at vejafgiftsboksen alligevel virker, og da skal depositummet naturligvis tilbagebetales efter princippet om condictio indebiti. Systemet bør være indrettet sådan, at det kan "fange" dobbeltbetalinger for det samme køretøj, og af egen drift iværksætte en tilbagebetaling.

Viden og vished om afgiftssatserne for 2028 og frem

Det er kritisabelt, at lovforslaget kun omfatter satserne for vejafgiften for næste år, 2027.

Det skaber en stor usikkerhed for erhvervet. I forbindelse med de store investeringer i diesellastbiler alternativ elektriske lastbiler er en vished om afgifterne og deres størrelse helt afgørende for investeringsbeslutninger og muligheden for finansiering.

Det samme forhold gør sig gældende vedr. den planlagte udvidelse af vejnettet i 2028.

Grænsen for soveplads i varebiler bør fastsættes til 2,5 ton

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.

Varebiler kører både nationalt og internationalt, så det bør præciseres det, at er der en tachograf monteret i varebilen, bør det give adgang til indretning af soveplads fx i en varebil, der anvendes til skiftevis international og national kørsel.

DTL finder, at den foreslåede vægtgrænse bør være på 2,5 ton.

Lovforslaget beskriver selv, at varebiler, der anvendes til international godskørsel eller cabotage, og som har en samlet tilladt totalvægt på over 2,5 ton, fra den 1. juli 2026 bliver omfattet af reglerne om køre- og hviletid.

Når lovforslaget begrunder adgangen til soveplads med behovet for at overholde disse regler, er det vanskeligt at se den saglige begrundelse for, at varebiler mellem 2,5 og 3,5 ton, som er omfattet af de samme EU-retlige forpligtelser, afskæres fra tilsvarende muligheder.

Den valgte grænse risikerer derfor at skabe en uhensigtsmæssig forskelsbehandling mellem chauffører, der er underlagt de samme regler om pauser og hviletid.

Desuden kan det være muligt at indrette en hensigtsmæssig soveplads også i varebil på 2,5 ton.

Det foreslås derfor, at bestemmelsen ændres, så muligheden for fast soveplads omfatter varebiler over 2,5 ton, når disse er omfattet af reglerne om køre- og hviletid.

Samtidig bør det være den tekniske tilladte totalvægt, som er afgørende – i lighed med hvad der gælder for vejafgiftsordningen.

Bødeniveauer ved overtrædelse af lov om vejafgift bør justeres

DTL er enige i, at bødeniveauerne for overtrædelse af vejafgiftsloven skal være proportionale – et krav der også følger af EU-retten.

I forlængelse heraf så bør det høje bødeniveau alene gives ved i de tilfælde, hvor der til motorkøretøjet hverken er tilknyttet vejafgiftsboks, eller købt en rutebillet, inden kørslen er påbegyndt. Altså ved snyd, dvs. bevidst unddragelse af afgiftsbetaling.

Bøden bør ikke 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.

Efter DTLs opfattelse bør udgangspunktet være, at man skal have 72 timer til at lave en manuel rutebooking af rutebillet i lighed med, hvad man kan i Tyskland med Maut.

Som bekendt så har bødeinddrivelsen være sat i bero, undtagen i de tilfælde hvor der hverken har været monteret vejafgiftboks eller købt rutebillet.

Desuagtet så har DTL fået oplyst, at ca. 75-80 procent af de bøder som er sat i bero, vil lande på det høje niveau på 9.000 kr., når de behandles efter reglerne i bøde-cirkulæret fra Færdselsstyrelsen.

Efter DTLs opfattelse så bør formålet være, at der bliver betalt den korrekte vejafgift og ikke at straffe for div. tekniske fejl og fejlbetjeninger.

DTL har et eksempel fra et medlem, hvor en chauffør dage opdager, at en ledning har været gnavet over og at vejafgiftsboksen derfor ikke har været i funktion i en periode.

Der går tre dage før fejlen bliver opdaget, og vognmanden modtager tre bøder á 9.000 kr. for forholdet, dvs. 3*9.000 kr. = 27.000 kr.

Vognmanden tilbyder at efterbetale den manglende vejafgift, men det bliver afvist.

Efter DTLs opfattelse så skal denne praksis med ”seriebøder” stoppe. Det er ikke en proportional straf for en vognmand, der har ellers har orden i ”penalhuset” og ellers troligt betaler vejafgift.

Et andet eksempel fra et medlem er fra en tur fra Odense til Karlslunde og retur. Registreringen på Brobizz.dk viser, at vejafgiftsboksen er aktiv, og virker fint på turen fra Odense til Karlslunde, men åbenbart ikke på turen retur til Odense. Vognmanden modtager i hvert fald en bøde på 9.000 kr. 5,5 måned efter den kørte tur. Begrundelsen er manglende signal fra vejafgiftsboksen, og at der ikke er købt en rutebillet. Det skal bemærkes, at man aldrig har fundet ud af, hvorfor vejafgiftsboksen ikke virkede, idet vejafgiftsboksen efterfølgende gik i gang af sig selv og blev aktiv.

Efter DTLs klare opfattelse så er det straf uproportional at straffe tekniske fejl på det niveau, og det såkaldte bødecirkulære har således langt fra løst problemerne med manglende proportionalitet.

Dansk Transport og Logistik

Grønningen 17
DK-1270 København K
Tel. 7015 9500
dtl@dtl.eu
www.dtl.eu

Det skal bemærkes, at på finanslovsforslaget for 2027 er Færdselsstyrelsens konto forhøjet med 45,2 mio. kr. som følge af forøgede administrationsudgifter til sagsbehandling, og er/skal ansættes 70 medarbejdere i forbindelse med ordningen for den kilometerbaserede vejafgift for lastbiler mv. Der afsættes med andre ord betydelige offentlige ressourcer på at rette op på et bødesystem, som burde have været proportionalt fra begyndelsen og stadigt ikke er det.

Efter DTLs opfattelse så 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 bødeniveauer, nationalitet, overtrædelsestyper, annullerede eller nedsatte bøder samt udfaldet af indsigelser mm. Det bør også fremgå, hvor mange sager der vedrører tekniske fejl, rutebilletter og manglende data fra vejafgiftsbokse.

Krav om digital indsendelse af indsigelse mod bøder – nej til blanketkrav

DTL kan ikke støtte, at der indføres blanketkrav (formkrav) for indsendelse af indsigelser mod bøder for overtrædelse af lov om vejafgift. Efter DTLs opfattelse er det ikke i overensstemmelse med god forvaltningsskik og retssikkerhedsmæssig yderst betænkeligt.

Der er mange i transportbranchen, som har store udfordringer med digitale løsninger, og et digitalt blanketkrav det vil kunne afholde dem fra at gøre indsigelse. DTL anbefaler derfor, at digital indsendelse bør være en mulighed men ikke et krav for behandling af indsigelser.

Afsluttende bemærkninger

Sammenfattende anbefaler DTL, at:

- Ikrafttrædelsestidspunktet er uhensigtsmæssigt og unødigt tidligt
- Provenuet bør understøtte den grønne omstilling
- Undtagelsen for nulemissionskøretøjer er for snæver
- Undtagne køretøjer - administrativ tung og uhensigtsmæssig ordning
- Redningskøretøjer bør undtages
- Nødrutebillet – efterfølgende angivelse af konkret rute
- Viden og vished om afgiftssatserne for 2028 og frem
- Grænsen for soveplads i varebiler bør fastsættes til 2,5 ton
- Bødeniveauer ved overtrædelse af lov om vejafgift bør justeres
- Krav om digital indsendelse af indsigelse mod bøder – nej til blanketkrav

På den baggrund opfordrer DTL til, at lovforslaget justeres inden 1. behandlingen i Folketinget.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

Dansk Transport og Logistik

Grønningen 17
DK-1270 København K

Tel. 7015 9500

dtl@dtl.eu
www.dtl.eu

DANSKE REVISORER FSR

Skatte- og Vækstministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K
Att. Melisa Øz

Sendt digitalt til: moez@svmn.dk og lovgivningogoekonomi@svmn.dk

16.10 2026

FSR – danske revisorer

Børsgade 4, 4. sal
DK - 1215 København K

Telefon +45 7225 5703
fsr@fsr.dk
www.fsr.dk

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

Høringssvar til høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven. jf. Skatte- og Vækstministeriets j. nr. 2025 – 283.

FSR – danske revisorer ("FSR") takker for modtagelse af udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven., som Skatte- og Vækstministeriet har sendt i høring den 18.09.2026 med høringsfrist den 16.10.2026.

FSR støtter det overordnede formål om at lette administrative byrder for erhvervslivet, og skabe god klar lovgivning. Vores bemærkninger til de enkelte punkter fremsættes også med netop dette formål for øje. FSR opfordrer dog til, at lovforslag ikke fremsættes under høringsperioden. Nærværende lovforslag blev fremsat den 7. oktober.

Vejafgiftsloven

En del af forslaget vedrører implementering af Aftale om Kilometerbaseret vejafgift for at fremme den grønne omstilling af vejtransporten. FSR har ingen holdning til indførsel af vejafgift for de mindre køretøjer med tilladt totalvægt på mellem 3,5-12 ton. Vi hilser det dog velkommen, at 0-emmissionskøretøjer i denne vægtklasse ikke omfattes af hverken vejafgift eller den forhøjede afgift i miljøzoner.

Vi noterer os, at man foreslår at ændre "som benyttes til godstransport" til "der benyttes til godstransport" i § 1, stk. 1. Det fremgår af bemærkningerne, at denne ændring betyder, at der ikke skelnes mellem privat henholdsvis erhvervsmæssig anvendelse. Efter d. 5. januar 2027 skal det således være sådan, at et køretøj, som har en totalvægt over 3.500 kg fremover, er omfattet af vejafgiftsloven, uanset køretøjet også er registreret til privat anvendelse.

FSR finder det uhensigtsmæssigt og problematisk i forhold til retssikkerheden, at det overlades til læseren, at vide, hvad myndighederne mener når et "som" skiftes ud med et "der". FSR mener, at man bør skrive den ønskede ændring direkte ind i loven. Man kunne f.eks. tilføje en sætning i slutningen af § 1, stk. 1: "Dette gælder også for køretøjer til godstransport i vægtklassen som er registreret til hel eller delvis privat anvendelse".

Vi noterer os også at man i § 16, stk. 1 vil ændre "som" til "der". Bestemmelsen skal derfor fremover se således ud:

> ***§ 16.*** *Den, der overtræder § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, straffes med bøde, uanset om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom*.

Det er nævnt i bemærkningerne, at udskiftningen af "som" til "der" skal give mulighed for at myndigheden i bemærkningerne kan fastsætte nærmere retningslinjer for bødeniveauer ved overtrædelse af vejafgiftslovens § 16, stk. 1.

Vi henleder i den forbindelse til L 2025 440, hvor man i § 3, nr. 1 udskiftede »der« til »som« med samme begrundelse.

FSR finder det betænkeligt, at man ønsker at lovgive i bemærkningerne til et lovforslag. I lyset af at man dette lovforslag i § 1, stk. 1 også skifter "som" om til "der" med en helt anden begrundelse, må det stå meget klart, at det bliver umuligt at læse lovteksten for at udrede gældende ret. Hvis man ønsker at borgere og virksomheder skal have tillid til myndighederne, må man lovgive så klart, at det i al fald er mere muligt at udrede gældende ret.

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.

Registreringsafgiftsloven

Vi noterer os, at man ønsker at lovfæste Skatteforvaltningens gældende praksis, hvorefter lastbiler over 4 ton kan indrettes med soveplads i registreringsafgiftsloven, uden at dette har afgiftsmæssig betydning.

Det fremgår også at varebiler på over 3,5 ton fremover skal kunne indrettes med soveplads i førerkabinen.
For så vidt angår varebilerne over 3,5 ton foreslås muligheden dog indskrænket til kun at finde anvendelse ved international kørsel for fremmed regning eller carbotagekørsel.

FSR ønsker at påpege, at man også skal overholde køre- hviletids bestemmelserne ved nationale transporter. Hvis man f.eks. skal køre fra Frederikshavn til København med en særlig værdifuld last i en varevogn, stiller kunden ofte som betingelse at chaufføren ikke forlader vognen, før varen er leveret. I sådanne tilfælde vil chaufføren fortsat skulle sove på tværs af forsæderne, hen over gearstang m.v.

Hvis en vognmand har både international godstransport for fremmed regning og tilsvarende national transport, vil vognmanden ikke længere kunne benytte samme varebil til international og national kørsel. Det vil næppe være økonomisk rentabelt at have en del af vognparken stående, som kun kan benyttes til internationale transporter, hvis der på visse dage er mange nationale transporter.

FSR finder 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. Ellers bliver det hverken nemmere eller billigere at drive vognmandsvirksomhed i Danmark.

Med venlig hilsen

Sten Kristensen
Forperson, Udvalget for Indirekte Skatter

Jon Reinhold Jensen
Chefkonsulent, Moms og afgifter

FAGBEVÆGELSENS HOVEDORGANISATION

Islands Brygge 32D
2300 København S

Tlf. 3524 6000
Mail: FH@fho.dk

Skatte- og Vækstministeriet

Sagsnr. 26-3958
Vores ref. CDM/AVM
Deres ref

Den 15. oktober 2026

Høringssvar vedr. lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven

FH – Fagbevægelsens Hovedorganisation takker for muligheden for at afgive høringssvar til lovændringen.

FH forholder sig positiv over for lovændringerne på baggrund af følgende:

- FH støtter op om at udvide den kilometerbaserede vejafgift og at afgiften differentieres efter køretøjernes CO_2-udledning. Det giver et økonomisk incitament til at vælge lastbiler med lavere udledninger og understøtter den grønne omstilling af godstransporten. Det er efter FH's opfattelse vigtigt med en 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.

Med venlig hilsen

Anne Vejen Mathiasen, Analysechef

DANSKE REVISORER FSR

Skatte- og Vækstministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K
Att. Melisa Øz

Sendt digitalt til: moez@svmn.dk og lovgivningogoekonomi@svmn.dk

16.10 2026

FSR – danske revisorer

Børsgade 4, 4. sal
DK - 1215 København K

Telefon +45 7225 5703
fsr@fsr.dk
www.fsr.dk

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

Høringssvar til høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven. jf. Skatte- og Vækstministeriets j. nr. 2025 – 283.

FSR – danske revisorer ("FSR") takker for modtagelse af udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven., som Skatte- og Vækstministeriet har sendt i høring den 18.09.2026 med høringsfrist den 16.10.2026.

FSR støtter det overordnede formål om at lette administrative byrder for erhvervslivet, og skabe god klar lovgivning. Vores bemærkninger til de enkelte punkter fremsættes også med netop dette formål for øje. FSR opfordrer dog til, at lovforslag ikke fremsættes under høringsperioden. Nærværende lovforslag blev fremsat den 7. oktober.

Vejafgiftsloven

En del af forslaget vedrører implementering af Aftale om Kilometerbaseret vejafgift for at fremme den grønne omstilling af vejtransporten. FSR har ingen holdning til indførsel af vejafgift for de mindre køretøjer med tilladt totalvægt på mellem 3,5-12 ton. Vi hilser det dog velkommen, at 0-emmissionskøretøjer i denne vægtklasse ikke omfattes af hverken vejafgift eller den forhøjede afgift i miljøzoner.

Vi noterer os, at man foreslår at ændre "som benyttes til godstransport" til "der benyttes til godstransport" i § 1, stk. 1. Det fremgår af bemærkningerne, at denne ændring betyder, at der ikke skelnes mellem privat henholdsvis erhvervsmæssig anvendelse. Efter d. 5. januar 2027 skal det således være sådan, at et køretøj, som har en totalvægt over 3.500 kg fremover, er omfattet af vejafgiftsloven, uanset køretøjet også er registreret til privat anvendelse.

FSR finder det uhensigtsmæssigt og problematisk i forhold til retssikkerheden, at det overlades til læseren, at vide, hvad myndighederne mener når et "som" skiftes ud med et "der". FSR mener, at man bør skrive den ønskede ændring direkte ind i loven. Man kunne f.eks. tilføje en sætning i slutningen af § 1, stk. 1: "Dette gælder også for køretøjer til godstransport i vægtklassen som er registreret til hel eller delvis privat anvendelse".

Vi noterer os også at man i § 16, stk. 1 vil ændre "som" til "der". Bestemmelsen skal derfor fremover se således ud:

> ***§ 16.*** *Den, der overtræder § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, straffes med bøde, uanset om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom*.

Det er nævnt i bemærkningerne, at udskiftningen af "som" til "der" skal give mulighed for at myndigheden i bemærkningerne kan fastsætte nærmere retningslinjer for bødeniveauer ved overtrædelse af vejafgiftslovens § 16, stk. 1.

Vi henleder i den forbindelse til L 2025 440, hvor man i § 3, nr. 1 udskiftede »der« til »som« med samme begrundelse.

FSR finder det betænkeligt, at man ønsker at lovgive i bemærkningerne til et lovforslag. I lyset af at man dette lovforslag i § 1, stk. 1 også skifter "som" om til "der" med en helt anden begrundelse, må det stå meget klart, at det bliver umuligt at læse lovteksten for at udrede gældende ret. Hvis man ønsker at borgere og virksomheder skal have tillid til myndighederne, må man lovgive så klart, at det i al fald er mere muligt at udrede gældende ret.

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.

Registreringsafgiftsloven

Vi noterer os, at man ønsker at lovfæste Skatteforvaltningens gældende praksis, hvorefter lastbiler over 4 ton kan indrettes med soveplads i registreringsafgiftsloven, uden at dette har afgiftsmæssig betydning.

Det fremgår også at varebiler på over 3,5 ton fremover skal kunne indrettes med soveplads i førerkabinen.
For så vidt angår varebilerne over 3,5 ton foreslås muligheden dog indskrænket til kun at finde anvendelse ved international kørsel for fremmed regning eller carbotagekørsel.

FSR ønsker at påpege, at man også skal overholde køre- hviletids bestemmelserne ved nationale transporter. Hvis man f.eks. skal køre fra Frederikshavn til København med en særlig værdifuld last i en varevogn, stiller kunden ofte som betingelse at chaufføren ikke forlader vognen, før varen er leveret. I sådanne tilfælde vil chaufføren fortsat skulle sove på tværs af forsæderne, hen over gearstang m.v.

Hvis en vognmand har både international godstransport for fremmed regning og tilsvarende national transport, vil vognmanden ikke længere kunne benytte samme varebil til international og national kørsel. Det vil næppe være økonomisk rentabelt at have en del af vognparken stående, som kun kan benyttes til internationale transporter, hvis der på visse dage er mange nationale transporter.

FSR finder 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. Ellers bliver det hverken nemmere eller billigere at drive vognmandsvirksomhed i Danmark.

Med venlig hilsen

Sten Kristensen
Forperson, Udvalget for Indirekte Skatter

Jon Reinhold Jensen
Chefkonsulent, Moms og afgifter

Skatte- og Vækstministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Dato: 15-10-2026

Vedr. forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven (J.nr. 2025-283)

International Transport Danmark (ITD) takker for muligheden for at afgive bemærkninger til lovforslaget.

ITD's hovedanliggende er, at vognmænd, som forsøger at overholde reglerne og løbende betaler vejafgift, fortsat risikerer meget store bøder ved tekniske eller menneskelige fejl. Den foreslåede bødemodel tager efter vores vurdering ikke tilstrækkeligt hensyn til de konkrete omstændigheder og rammer særligt skævt ved international transport.

ITD efterlyser derfor en mere proportional bødemodel, hvor der tages hensyn til virksomhedens bestræbelser på at overholde reglerne, og om der er tale om et førstegangstilfælde. Der bør samtidig sikres en konkret menneskelig vurdering før bødeudstedelsen og en enkel, frivillig digital adgang til at indgive indsigelser.

Vi henviser i den forbindelse til den tidligere kommunikation med Transportministeriet og vores input om proportionalitet i sagsbehandlingen.

Høringsprocessen

ITD skal indledende bemærke, at vi 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. Dermed har samtlige høringssvar ikke kunnet indgå i udarbejdelsen af det fremsatte lovforslag. Fremgangsmåden fraviger Justitsministeriets vejledning om lovkvalitet, hvorefter offentlige høringer som altovervejende hovedregel bør være afsluttet inden fremsættelsen.

Vejledningen anbefaler desuden, at en sådan fravigelse begrundes i lovforslagets almindelige bemærkninger. Under punkt 9 fremgår imidlertid alene høringens datoer. Ministerens henvisning i fremsættelsestalen til ønsket om at sikre fire ugers høring forklarer, hvorfor høringsfristen er fastsat til den 16. oktober, men ikke, hvorfor fremsættelsen ikke kunne afvente denne dato.

Udvidelsen har været politisk aftalt siden marts 2023, og muligheden efter eurovignetdirektivets artikel 7, stk. 13, for alene at pålægge lastbiler på mindst 12 ton vejafgift ophører først den 25. marts 2027. EU-fristen nødvendiggør således ikke ikrafttræden allerede den 5. januar. Et eventuelt tidspres som følge af regeringsdannelsen ændrer ikke behovet for en konkret begrundelse. ITD opfordrer derfor ministeriet til at redegøre for fremgangsmåden og sikre, at høringssvarene får reel betydning for lovforslagets endelige indhold.

Økonomiske konsekvenser og klimaeffekt

ITD savner en samlet vurdering af vejafgiftsordningens økonomiske belastning af erhvervslivet sammenholdt med dens klimamæssige udbytte. I 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 ordning. Det fremgår ikke, hvor stor en del der forventes at følge af udvidelsen. Lovforslaget angiver samtidig en begrænset CO_2-reduktion fra den samlede vejafgiftsordning på forventet cirka 300.000 ton i 2030.

Udvidelsen til mindre lastbiler indebærer isoleret set en forventet afgiftsbetaling fra erhvervslivet på cirka 50 millioner kr. i 2027 og 125 millioner kr. i 2030, opgjort i 2027-priser. Skønnet for 2030 forudsætter yderligere lovgivning om vejnet og satser. Hertil kommer omstillingsomkostninger på 7,8 millioner kr. og løbende administrative omkostninger på 4 millioner kr. årligt. Ministeriet vurderer, at udvidelsens CO_2-reduktion ligger under væsentlighedskriteriet på 10.000 ton. Lovforslaget angiver ikke, hvilket år reduktionsskønnet vedrører

Staten forventer desuden meromkostninger hos Færdselsstyrelsen på 8,9 millioner kr. i 2027 til håndtering af overtrædelser som følge af udvidelsen. Denne offentlige udgift bør også indgå i vurderingen af ordningens samlede ressourceforbrug. Retssikker sagsbehandling kræver ressourcer.

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 vil give Folketinget et bedre grundlag for at vurdere udvidelsens samlede byrder i forhold til dens begrænsede klimaeffekt.

Bemærkninger til forslagets enkelte dele

Udvidelse til køretøjer på over 3,5 ton (3.501 kg til 11.999 kg)

Ifølge bemærkningerne findes der cirka 7.500 motorkøretøjer i denne kategori, dvs. at der er tale om en udvidelse på cirka 20 procent.

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. Der er ikke fundet en løsning på disse problemer, og vognmænd bliver igen mødt med store bøder på grund af tekniske fejl i systemerne. 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.

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.

Lovforslaget kommer samtidig sent i forhold til den foreslåede ikrafttrædelsesdato.

ITD opfordrer til, at der skabes fuldstændig klarhed over, hvilke køretøjer der er omfattet af reglerne. Dette bør fremgå af vejafgifter.dk eller af Færdselsstyrelsens hjemmeside. For danskregistrerede køretøjer bør det være fuldstændig klart, hvilke anvendelser der anses for omfattet. I denne forbindelse bør det undersøges, om der kan sendes besked gennem e-boks til brugere af køretøjer, der bliver omfattet af vejafgift. Der bør på samme vis skabes klarhed for brugere af udenlandskregistrerede køretøjer, som bør kunne orientere sig om, hvornår de er omfattet, og om der kan søges om undtagelse. Allerede i dag er der stor usikkerhed om, hvilke køretøjer der ikke er omfattet af reglerne, herunder om de eksempelvis anses for at være arbejdsredskaber. Dette kommenteres nærmere i afsnittet om den foreslåede ændring af fritagelserne.

ITD kan støtte den generelle undtagelse for nulemissionskøretøjer til og med 4,25 ton, hvor den ekstra vægt skyldes drivmidlet. Det bemærkes dog, at brugere af køretøjet ikke har adgang til at se, hvorvidt drivmidlet er registreret i Eucaris.

Revurdering af klasser

Revurdering af klasser hvert sjette år sker efter EU-reglerne og sker i praksis allerede i dag. ITD har derfor ikke bemærkninger til ændringen. I dag er det praksis, at Motorstyrelsen informerer brugeren om revurdering af klassen. Vi opfordrer til, at dette også sker fremadrettet.

Indretning af soveplads i vare- og lastbiler

ITD bemærker, at betingelserne for at indrette varebiler og mindre lastbiler med soveplads kan give anledning til tvivl i praksis. For køretøjer omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 knyttes muligheden til international godskørsel for fremmed regning eller cabotagekørsel og til, at føreren skal overholde køre- og hviletidsreglerne. Det bør tydeliggøres, hvordan disse betingelser skal vurderes og kontrolleres.

Lastbiler over 4 ton, som utvivlsomt er indrettet til godstransport, er afgiftsfritaget, og efter gældende praksis kan lastbilerne indrettes med soveplads. ITD kan tilslutte sig, at den gældende praksis for disse køretøjer bør fortsættes.

ITD bemærker dog, 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. Chauffører, der transporterer gods, men som er undtaget fra forordningen, kan også have behov for at hvile sig. Hvorvidt forordningen finder anvendelse, har ikke indflydelse på, at køretøjet utvivlsomt er indrettet til godstransport. Indskrænkningen synes således unødvendig.

Ligeledes fremgår det af bemærkningerne, at sovepladsen alene kan være indrettet til én person. Dette virker også uhensigtsmæssigt og strider i øvrigt mod praksis samt køre- og hviletidsreglerne, der indeholder særlige regler for tomandsbetjente køretøjer. Derudover kan der ved transporter være behov for at medtage personer, der besidder visse tilladelser eller skal hjælpe med håndteringen af godset. Det ændrer ikke på, at formålet stadig er godskørsel, og at køretøjet utvivlsomt er indrettet til godskørsel. Et stort antal lastbiler er af samme grund indrettet med to sovepladser.

Fastsættelse af nyt bødeniveau ved overtrædelser

ITD kan først og fremmest bifalde, 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.

Det fremgår eksempelvis af forslaget, at der udstedes en bøde på 9.000 kr., hvis der er installeret en aktiv enhed i køretøjet, men Sund & Bælt ikke har data inden for seks timer før eller efter kontroltidspunktet. Det er samme bøde som for brugere af køretøjer, der ignorerer reglerne helt og ikke installerer en boks i køretøjet eller gør noget aktivt for at overholde reglerne.

ITD medgiver, at det naturligvis er muligt at registrere en boks til en bil og samtidig omgå reglerne. Ud fra de sager, ITD har undersøgt, er dette dog sjældent tilfældet. I de omkring 5000 sager, som ITD har gennemgået, har der i lagt størstedelen været en boks, og virksomheden har haft en overholdelsesgrad på over 99 %. Det understreger, at der for langt hovedparten ikke er tale om omgåelse, men virksomheder, som bliver ramt af tekniske udfordringer, enten fordi data går tabt i systemet, eller fordi der er udfordringer med den boks, som er godkendt af Sund & Bælt. Ud fra ITD's undersøgelser vil dog kun en mindre del af de bøder, der er udstedt til køretøjer, hvor der er tilkoblet en boks, og hvor der løbende betales afgift, blive reduceret efter den foreslåede model.

Det synes derfor ikke 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.

Den foreslåede model risikerer ligeledes at ramme skævt i forhold til køretøjer, der anvendes til international transport. Det er særligt problematisk, idet der for udenlandske køretøjer, som i sagens natur kører international transport, er særligt indgribende foranstaltninger i form af nægtelse af adgang til at bruge infrastruktur, herunder på TEN-T-netværket. Der tages således kun hensyn til data modtaget af Sund & Bælt. Det vil sige, at bøden ikke reduceres efter forslaget, hvis de tekniske udfordringer er løst inden for seks timer, men dette sker i udlandet. Der sker dermed direkte forskelsbehandling af køretøjer i international transport i forhold til køretøjer i national transport. Det er vores oplevelse, at dette allerede i dag er et problem og giver forskelle i sanktioneringen. Der kan ofte ikke foretages gap-closing for biler i international transport, da de tekniske problemer kan opstå i forbindelse med passage af en grænse.

Bøderne er ligeledes markant højere end de bøder, der normalt pålægges ved unddragelse af skatter og afgifter. Jævnfør Skats juridiske vejledning A.C.3.5.2.1 er bøden ved forsætlig unddragelse to gange det unddragne beløb og ved grov uagtsomhed én gang den samlede unddragelse. I førstegangstilfælde ved unddragelse af op til 40.000 kr. pålægges der ingen bøde. Ved manglende betaling af vejafgift ses bøder på op til 600 gange det manglende beløb, selv hvor der ikke er tale om grov uagtsomhed eller forsæt. Selv hvis der mangler data en hel dag, og bilen mangler betaling for 700 kilometer (hvilket er højere end den gennemsnitligt kørte strækning), vil bøden stadig være 12 gange det unddragne beløb.

Der 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. Man kunne derfor passende i stedet benytte principperne for beregning af bøder ved unddragelse af skatter, moms, lønsumsafgift og punktafgifter.

Eksempler

Følgende eksempler illustrerer konkrete tilfælde, som efter bødekataloget synes at ville blive behandlet ens:

1) Køretøjet kører til Kliplev fredag, hvor det står stille indtil mandag morgen. Mandag morgen kører bilen af sted fra Kliplev mod Tyskland. Der er tale om en strækning på cirka 15 km, og ved Kliplev står der en fast kontrolstation. På grund af tekniske udfordringer registreres der ikke data hos Sund & Bælt på strækningen. Når køretøjet kører ind i Tyskland, registrerer enheden data korrekt. Ud fra lovforslaget vil der i det pågældende tilfælde stadig blive pålagt en bøde på 9.000 kr. Beløbet, der skulle have været betalt, er 15 kr., og dermed er bøden 600 gange beløbet, der skulle have været betalt. Havde bilen været i national transport, ville der være registreret data hos Sund & Bælt efter 20 minutter, og bøden ville være nedsat til 2.000 kr. (133 gange afgiften, der skulle have været betalt). Da bilen er startet op efter hvil, foretages der ikke gap-closing, fordi den sidste registrering ligger før weekenden. Vognmanden, som udfører international transport, har i den pågældende 14-dagesperiode, hvor kontrollen finder sted, betalt i alt 1,2 millioner kr. i vejafgift i Europa, herunder 165.000 kr. i Danmark.

2) I et andet eksempel ændres registreringsnummeret på enheden ikke, når den bliver flyttet til en ny bil. Det kan skyldes en menneskelig eller teknisk fejl. Chaufføren og vognmanden opdager først dette ved modtagelsen af den første bøde efter 10 dage og får herefter rettet registreringsnummeret. Bilen har kørt otte dage i perioden, og da chaufføren tror, at enheden registrerer korrekt, kører chaufføren dagligt igennem de faste kontrolstationer. Vognmanden modtager otte bøder på 9.000 kr., i alt 72.000 kr. Da enheden er aktiv, registrerer den løbende data, og vognmanden betaler også den skyldige afgift, men på det forkerte registreringsnummer. Staten har således ikke lidt et tab, og vognmanden har ikke sparet noget, da afgiften er betalt. Ved aflæsning af enheden ved kontrolstederne er det muligt at se, at der er en aktiv enhed i køretøjet, men at denne blot er registreret til et andet registreringsnummer. I de fleste andre lande, hvor samme fejl opstår, løses problemet ved, at EETS-operatøren sender en besked til EETS-udbyderen med en frist for korrekt registrering af enheden. Dette burde også kunne lade sig gøre i Danmark.

3) I det tredje eksempel er der en vognmand, som bevidst ønsker at omgå reglerne. Vognmanden har kendskab til de faste kontrolsteder og instruerer chaufførerne i at undgå disse. Efter 14 dages kørsel uden betaling af afgift bliver et køretøj taget i en mobil kontrol, og vognmanden får en bøde på 9.000 kr.

Det er vores erfaring, at langt de fleste bøder udstedes til lovlydige vognmænd, som hverken har til hensigt eller interesse i at omgå reglerne, men som bliver ramt af tekniske eller menneskelige fejl. Dette bakkes op af, at langt de fleste bøder er udstedt til køretøjer, som har en aktiv enhed, og hvor der ellers løbende betales korrekt. Eksempel 3 illustrerer derfor et fåtal af vognmænd og er ikke et eksempel, ITD har kendskab til.

Eksempel 1 og 2 illustrerer derimod reelle bødesager, som ITD har modtaget fra medlemmer. I langt hovedparten af de sager, ITD har modtaget, er der installeret en boks i bilen, og virksomhederne har en overholdelsesgrad på over 99 procent. Ud fra dette kan det konstateres, at der er tale om virksomheder, som forsøger at overholde reglerne, og hvor der kun i meget begrænset omfang mangler data og dermed betaling. Det er også vores erfaring, at manglende data oftest skyldes tekniske fejl fra forskellig side.

Langt størstedelen af disse virksomheder vil dog fortsat blive mødt med voldsomme bøder på 9.000 kr. Set i forhold til antallet af kørsler bliver det begrænsede antal fejl i registreringerne hurtigt en stor økonomisk byrde. En virksomhed kan således godt have en overholdelsesgrad på over 99 procent, men stadig have modtaget bøder for flere hundrede tusinde kroner.

ITD henviser til vores tidligere foreslåede model, hvor der netop tages hensyn til, om overtrædelsen sker uagtsomt eller forsætligt, og om virksomheden har forsøgt at overholde reglerne. Sund & Bælt har netop også data om, hvorvidt virksomheden har en enhed tilkoblet køretøjet, og om der normalt betales. Selskabet kan således ud fra egne data se, om der er tale om en fejl eller en virksomhed, som snyder. Det skal her nævnes, at de angivne forslag, herunder om gentagelsesvirkning, skal ses i sammenhæng med hele forslaget samt de foreslåede satser.

De foreslåede satser tager således ikke hensyn til de konkrete omstændigheder ved den manglende betaling set i forhold til den samlede kørsel, eller til, hvorvidt overtrædelsen er uagtsom eller forsætlig. Dette strider mod principperne 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.

Digital indgivelse af indsigelser

ITD støtter en digital formular, som gør det lettere at indgive indsigelser og dokumentation. Løsningen bør blandt andet give mulighed for at indsende flere sammenhængende sager samlet og lade en repræsentant handle på virksomhedens vegne.

Formularen bør imidlertid være et frivilligt tilbud. ITD kan ikke støtte, at indsigelser alene kan indgives gennem en bestemt selvbetjeningsløsning. Der skal fortsat være adgang til at indsende en indsigelse direkte til Færdselsstyrelsen, eksempelvis via Digital Post eller e-mail. En rettidigt indgivet indsigelse bør ikke afvises alene på grund af den valgte indsendelseskanal. ITD opfordrer derfor til, at bemyndigelsen til at gøre formularen obligatorisk udgår.

Uanset kravene til digital indgivelse af indsigelser bør retten til at gøre indsigelse mod et senere bødeforelæg fra politiet i samme sag bevares.

Rollefordeling og upartisk behandling af indsigelser

Forslaget lægger op til, at ordningen administreres via Sund & Bælts hjemmeside, www.vejafgifter.dk, som det også er tilfældet i dag. Det er ITD's erfaring, at Sund & Bælt allerede varetager den primære behandling af virksomhedernes indsigelser, herunder vurderer og indstiller til Færdselsstyrelsen, om der er grundlag for at fastholde en bøde.

Efter ITD's oplysninger har 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. Dette rejser spørgsmål om, i hvilket omfang Færdselsstyrelsen reelt foretager en selvstændig prøvelse af sagens faktiske grundlag og virksomhedens indsigelser. At Færdselsstyrelsen formelt har den endelige kompetence, er ikke i sig selv en tilstrækkelig garanti, hvis styrelsen i praksis er afhængig af Sund & Bælts udvælgelse og vurdering af oplysningerne.

ITD finder denne rollefordeling betænkelig. Sund & Bælt er et statsejet selskab, der samtidig har kommercielle interesser på markedet for betalingsløsninger til vejafgift gennem ejerskab eller medejerskab af udbydere. Selskabets behandling af indsigelser vedrører dermed både kunder hos koncernforbundne udbydere og kunder hos konkurrerende udbydere.

Dobbeltrollen er særligt problematisk i sager, hvor det afgørende spørgsmål er, om en manglende eller forkert registrering skyldes forhold hos transportvirksomheden, betalingsudbyderen eller selve afgiftsopkrævningssystemet. Sund & Bælt kan her skulle vurdere forhold, der berører selskabets egen drift eller koncernens kommercielle interesser. Bekymringen knytter sig derfor til organiseringen af sagsbehandlingen og forudsætter ikke, at der kan påvises konkret forskelsbehandling.

Rollefordelingen rejser også 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. Der skal foreligge tilstrækkelige garantier til at udelukke berettiget tvivl om myndighedens partiskhed, jf. sag C-604/12, H.N., præmis 49–52. Efter ITD's opfattelse bør det derfor nærmere belyses, hvordan disse garantier sikres i den foreslåede ordning.

Betydningen af at håndtere kommercielle interessekonflikter afspejles desuden i EETS-direktivets artikel 11, stk. 3, som kræver, at forligsorganet er organisatorisk og retligt uafhængigt af vejafgiftsopkrævernes og betalingsudbydernes kommercielle interesser. Bestemmelsen regulerer tvister mellem opkrævere og udbydere og finder ikke direkte anvendelse på virksomhedernes bødeindsigelser. Den understøtter imidlertid efter ITD's opfattelse behovet for klare garantier mod interessekonflikter på området.

ITD opfordrer på den baggrund 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 selvstændigt efterprøve både Sund & Bælts vurdering og virksomhedens indsigelser. Virksomhederne bør samtidig sikres adgang til at gennemgå og imødegå det materiale, der lægges til grund for sagen.

Endelig 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.

Ændringer i rutebilletten

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. Er der risiko for misbrug, kan der sættes en begrænsning for, hvor ofte denne mulighed kan anvendes. ITD kan ligeledes støtte, at det i stedet for en persons navn er muligt at angive virksomhedens navn og nummer, eksempelvis CVR-nummer.

Ændring af praksis om privat godstransport

ITD bemærker, at ITD allerede i januar 2025 var i dialog med skattemyndighederne om udfordringer med undtagelserne. ITD bemærkede i denne forbindelse, at der kunne være EU-retlige udfordringer, og at

disse burde afklares for at undgå problemer senere i processen. Havde det været undersøgt på daværende tidspunkt, kunne man have undgået de problemer, der er opstået nu.

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. Anmodninger om fritagelse må i øvrigt behandles efter gældende praksis, indtil ny praksis træder i kraft. Det gælder også i forhold til annullering af bøder til køretøjer, som fritages. I denne forbindelse kan de berørte brugere ikke klandres for, at der har været en fejlagtig praksis i henhold til EU-reglerne.

ITD opfordrer dog til, at der skabes klarhed over undtagelserne generelt. I dag oplever vi, at der mangler retningslinjer, og at det til tider kan virke mere eller mindre tilfældigt, hvilke køretøjer der ikke er omfattet af regelsættet. Det gælder vurderingen af, hvornår Motorstyrelsen anser køretøjet for at være beregnet til godskørsel. I denne forbindelse bruges der en anden fortolkning af begrebet gods end i eksempelvis godskørselsloven. Det er uhensigtsmæssigt både for erhvervet og for myndighederne, at der ikke er mere klarhed over, hvilke køretøjer der rent faktisk anses for undtaget. Det gælder særligt sondringen mellem godskørsel og arbejdsredskaber. ITD henviser til tyske Toll Collect, der har en mere detaljeret oversigt over undtagne køretøjer.

Ikrafttræden

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. Ved udfordringer og spørgsmål er det svært at komme igennem til myndighederne og Sund & Bælt i perioden fra jul til efter nytår.

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. Dette særlig set i forhold til tidspunktet for vedtagelse, samt at fristen i Eurovignette-direktivet ligger væsentlig senere. Det betyder både, at virksomhederne har kort tid til at forberede sig og få afklaret eventuelle spørgsmål, samt at anmodninger om fritagelser ikke kan nå at blive behandlet.

Med venlig hilsen

ITD

Maria Feldberg

Maria Feldberg, Chefjurist

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

Axelborg, Vesterbrogade 4A, 4. sal
DK 1620 København V

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

CVR 25 52 95 29

Skatte- og
Vækstministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K
Att: Melisa Øz

Høringssvaret er sendt til lovgivningogoekonomi@svmn.dk og med moez@svmn.dk på i kopi.

Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven (udvidelse af lov om vejafgift til motorkøretøjer mellem 3,5 og 12 ton, mulighed for indretning af vare- og lastbiler med soveplads m.v.), j.nr. 2025-283

Landbrug & Fødevarer takker for muligheden for at afgive bemærkninger til lovforslaget.

Landbrug & Fødevarer ser overordnet positivt på flere af de foreslåede ændringer i lovforslaget. Vi har dog følgende bemærkninger samt ønsker til præciseringer og justeringer:

Behov for afklaring af reglerne for varebiler over 3,5 ton
Det fremgår af lovforslaget, at motorkøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt på 3.501 kg eller derover, som benyttes til godstransport, som udgangspunkt omfattes af vejafgiftsordningen. Samtidig fremgår det, at nulemissionskøretøjer mellem 3.501 kg og 4.250 kg ikke omfattes af loven. Dette finder vi som udgangspunkt positivt.

L&F læser dog lovforslaget således, at almindelige varebiler med forbrændingsmotor og en teknisk tilladt totalvægt på mellem 3.501 kg og 4.250 kg som udgangspunkt vil blive omfattet af vejafgiften og dermed skulle betale vejafgift enten gennem køretøjsudstyr eller ved køb af rutebillet.

Samtidig fremgår det af bemærkningerne, at køretøjer, som ikke anvendes til godstransport, efter ansøgning kan fritages efter vejafgiftslovens § 10 a.

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.

L&F opfordrer derfor 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. Det vil skabe større retssikkerhed og gøre reglerne lettere at administrere for virksomhederne.

Administrative byrder ved fritagelsesordningen
L&F noterer sig, at køretøjer, som ikke anvendes til godstransport, ikke automatisk fritages, men skal ansøge Skatteforvaltningen herom.
L&F finder, at denne model risikerer at påføre virksomhederne betydelige administrative byrder og skabe usikkerhed om retsstillingen. Der mangler blandt andet klarhed om:

- dokumentationskrav,
- sagsbehandlingstider

- fritagelsens varighed.

L&F opfordrer derfor til, at der så vidt muligt indføres mere objektive og administrativt enkle kriterier for fritagelse, så virksomheder ikke skal gennem individuelle ansøgningsforløb for køretøjer, der åbenbart ikke anvendes til godstransport.

Positiv afklaring vedrørende vogntog
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 vores 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. Dette bedes ministeriet bekræfte er korrekt forstået.

Konsekvenser for privat godstransport
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 har forståelse for, at denne tilgang følger af eurovignetdirektivet og ønsket om at bringe dansk praksis i overensstemmelse med EU-reglerne. Samtidig er det vigtigt at være opmærksom på, at ændringen kan få konsekvenser for private brugere, som ikke traditionelt opfatter sig som en del af den erhvervsmæssige transportsektor. Det kan eksempelvis være hesteejere eller andre borgere, der anvender større køretøjer til private formål.

L&F opfordrer derfor til, at myndighederne gennemfører en målrettet informationsindsats over for de berørte grupper inden reglernes ikrafttræden.

Bødeniveau og objektivt ansvar bør revurderes
L&F finder anledning til at stille spørgsmål ved proportionaliteten i de foreslåede bødeniveauer og det fortsatte objektive ansvar efter vejafgiftsloven. Lovforslaget lægger blandt andet op til et bødeniveau på 9.000 kr., når der er tilknyttet køretøjsudstyr, men Sund & Bælt ikke har modtaget data inden for den fastsatte periode.

Det kan efter L&F's opfattelse forekomme disproportionalt, særligt i situationer hvor manglende dataoverførsel skyldes tekniske fejl eller forhold uden for virksomhedens kontrol. Der kan være tale om fejl i udstyr, signalforhold eller andre tekniske udfordringer, hvor virksomheden har gjort, hvad den med rimelighed kunne forventes at gøre for at overholde reglerne.

L&F finder derfor, at bøder i højere grad bør stå i rimeligt forhold til den manglende vejafgift og den konkrete overtrædelses karakter. Der bør samtidig være mulighed for fritagelse eller dispensation i tilfælde, hvor virksomheden ikke kan bebrejdes den manglende registrering eller dataoverførsel.

L&F opfordrer derfor til, at ministeriet overvejer, om reglerne bør suppleres med en udtrykkelig adgang til at frafalde eller nedsætte bøder i tilfælde af dokumenterede tekniske fejl eller andre forhold, som den afgiftspligtige ikke har haft mulighed for at påvirke.

Afsluttende bemærkninger

Landbrug & Fødevarer finder det vigtigt, at de nye regler udformes på en måde, der sikrer klare afgrænsninger, en enkel administration og et proportionalt sanktionssystem. Særligt bør der skabes større klarhed om fritagelsesmulighederne for køretøjer, der ikke anvendes til godstransport, ligesom bødesystemet bør tage højde for situationer, hvor virksomheder ikke kan bebrejdes tekniske fejl.

L&F står naturligvis til rådighed for en nærmere dialog om lovforslaget.

Benedikte Boisen Rolighed
Afdelingschef
Erhvervspolitik

M +45 2870 8076
E bcbr@lf.dk

Signe Strandby
Specialkonsulent, Moms & Skat
Skat

M +45 2423 8132
E sigs@lf.dk

Til: lovgivningogoekonomi@svmn.dk (Lovgivning og Økonomi)
Cc: MOez@svmn.dk (Melisa Øz)
Fra: Erik Blacha (eb@ca-mc.dk)
Titel: J.nr. 2025 - 283 / Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven (SKM.: 601530)
Sendt: 19-09-2026 18:01
Bilag: InlineImage 1.png; Høringsbrev.pdf; Bilag 1 - Vejsegmenter af vejnettet og disses længde i meter.pdf; Høringsliste.pdf; Resumé.pdf; Udkast til lovforslag.pdf;

Du får ikke ofte mails fra eb@ca-mc.dk. Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt

[ADVARSEL – EKSTERN MAIL]: Har du bemærket, at denne e-mail kommer fra en ekstern afsender?

Til lovgivningsøkonomi (med cc til Melisa Øz)
Tak for tilsendte lovforslag. Vi har ingen bemærkninger til lovforslaget.
Vi har i mail af 31. august 2026 til svmn@svmn bedt jer korrigere vedhæftede Høringsliste som følger:
Motorcykel Importør Foreningen bedes ændret til:

MC Mobility Association
C/O Nordia Advokater, Walther Rebernik, Partner, advokat (H)
Østergade 16
1100 København K.
Høringsskrivelser bedes fremover sendt til undertegnede eb@ca-mc.dk. Øvrige kontaktdata jf. min signatur.
Jeg beder dig venligst foranledige, at Høringslisten bliver korrigeret i h.t. ovennævnte.
Med venlig hilsen
MC Mobility Association
Erik Blacha, formand
40196282
Adresse:
MC Mobility Association (*tidl. Motorcykel Importør Foreningen*)
Cvr. nr. 28522436
C/o Nordia Advokater, Walther Rebernik, Partner, advokat (H)
Østergade 16
1100 København K.
www.nordialaw.com
The content of this e-mail is intended for the named addressee only. It contains information which may be confidential or privileged. Unless you are the named addressee (or authorized to receive for the addressee) you may not copy or use it, or disclose its contents and subject to anyone else. If you received it in error please notify the sender immediately by returning this email and delete it.

Fra: Michael D. Prince
Dato: fredag, 18. september 2026 kl. 14.17
Til: Erik Blacha
Emne: FW: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven (SKM.: 601530)

Hej Erik – info.

Med venlig hilsen
Advokat Michael D. Prince (H)
Prince Advokater
Rungstedvej 2, 2970 Hørsholm
Tlf: 33 33 90 10

From: Melisa Øz
Sent: Friday, September 18, 2026 1:50 PM
Subject: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven (SKM.: 601530)
Til høringsparter
Hermed sendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven.

Udkast til høringsbrev, resumé, lovforslag, bilag 1 og høringsliste er vedlagt.
Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **fredag den 16. oktober 2026.**
Høringssvar bedes sendt til lovgivningogoekonomi@svmn.dk med henvisning til j.nr. 2025 - 283 og med moez@svmn.dk på i kopi.
De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen
Melisa Øz
Fuldmægtig
Klima- og Energiafgiftsjura (KEA)
Tel. +45 72 37 79 84
Mail MOez@svmn.dk

SKATTE- OG VÆKSTMINISTERIET
Skatte- og Vækstministeriet /
The Danish Ministry of Taxation
and Economic Growth
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K
Mail skm@skm.dk
Web www.skm.dk
Sådan behandler vi persondata

MOBILITY DENMARK

Skatte- og Vækstministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

13. oktober 2026

Mobility Denmark
Rådhuspladsen 16
1550 København V
Denmark

+45 39 16 23 23
info@mobility.dk
www.mobility.dk

Kontakt:
Ole Kirkelund
oki@mobility.dk

CVR 67794117

Høringssvar over forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven (j.nr. 2025-283)

Mobility Denmark takker for muligheden for at afgive høringssvar over udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven, som blev sendt i høring den 18. september 2026. Vi har enkelte bemærkninger, som primært vedrører ændringerne til lov om vejafgift og i mindre grad ændringerne til registreringsafgiftsloven.

Mobility Denmark bakker overordnet op om udvidelsen af vejafgiften til motorkøretøjer med en totalvægt på 3.501 kg og op til 12.000 kg. Vi støtter i det hele taget kørselsafgifter som redskab til at regulere de samfundsmæssige omkostninger ved vejtrafikken, herunder CO2-udledning, luftforurening, støj og slid på infrastrukturen. En afgift, der afspejler den faktiske kørsel og køretøjets miljøegenskaber, giver de rette tilskyndelser til den grønne omstilling af vejtransporten.

Vores bemærkninger knytter sig til to forhold: undtagelsen for nulemissionskøretøjer op til 4.250 kg og datagrundlaget for indplacering af køretøjer i CO2-emissionsklasser.

Undtagelse for nulemissionskøretøjer op til 4.250 kg

Mobility Denmark finder det særdeles positivt, at lovforslaget med den foreslåede § 1, stk. 5, undtager nulemissionskøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt på 3.501 kg til og med 4.250 kg fra vejafgiften. Det er et hensyn, som Mobility Denmark har gjort opmærksom på ved flere lejligheder, bl.a. i EU-specialudvalget for transport under Transportministeriet, og vi opfordrer til, at undtagelsen fastholdes i det endelige lovforslag.

Begrundelsen er, at disse køretøjer reelt konkurrerer med fossile varebiler op til 3.500 kg. De overstiger dog typisk vægtgrænsen på grund af vægten af den elektriske drivlinje og batteriet, og de anvendes til de samme opgaver som almindelige varebiler. Det er derfor afgørende, at de ikke pålægges en afgift, som deres fossile konkurrenter op til 3.500 kg ikke betaler. Uden undtagelsen ville vejafgiften virke direkte mod den grønne omstilling af bestanden af varebiler på de danske veje.

Undtagelsen harmonerer desuden med den øvrige EU-regulering, der netop anerkender, at denne vægtkategori af nulemissionskøretøjer skal sidestilles med almindelige varebiler:

- Ifølge både det tidligere og det nye kørekortdirektiv kan indehavere af kørekort til kategori B føre nulemissionskøretøjer op til 4.250 kg. I det aktuelle direktiv er muligheden desuden ikke længere begrænset til køretøjer indrettet til godstransport.
- Med EU-Kommissionens forslag til "Automotive Omnibus" er nulemissionskøretøjer i denne vægtkategori desuden omfattet af lempelser i bl.a. reglerne om køre- og hviletid samt kravene om takograf og hastighedsbegrænser.

- Eurovignetdirektivets artikel 7, stk. 9, litra d, giver udtrykkeligt medlemsstaterne mulighed for at fritage nulemissionskøretøjer op til 4,25 ton, hvilket lovforslaget med rette udnytter.

For at sikre, at undtagelsen virker efter hensigten i praksis, har vi følgende bemærkninger:

- Begrebet nulemissionskøretøj bør defineres i loven, f.eks. ved henvisning til definitionen i eurovignetdirektivets artikel 2, så der ikke opstår tvivl om, hvilke køretøjer der er omfattet.
- Lovforslaget lægger op til, at undtagelsen gælder uden ansøgning, når vægtklasse og drivkraft fremgår af Køretøjsregisteret eller Eucaris. Det støtter vi. Det er dog afgørende, at oplysningerne om drivkraft og teknisk tilladt totalvægt er korrekte og opdaterede i registrene allerede ved ikrafttrædelsen, og at Sund & Bælts kontrol baseres på de samme oplysninger, så ejere af undtagne køretøjer ikke fejlagtigt pålægges kontrolafgifter.
- Ansøgningsproceduren hos Motorstyrelsen for køretøjer, hvor oplysningerne ikke fremgår af registrene, bør være enkel og have en kort sagsbehandlingstid.
- Undtagelsen er med rette ikke tidsbegrænset. Vi opfordrer til, at vægtgrænsen følger med, hvis EU-reglerne for denne køretøjskategori ændres fremover.

Datagrundlag for indplacering i CO2-emissionsklasser

Vejafgiftens satser differentieres efter fem CO2-emissionsklasser, og for vægtklassen 3.501-11.999 kg spænder satsen fra 0,78 kr. pr. km i CO2-emissionsklasse 1 til 0,13 kr. pr. km i klasse 5. Indplaceringen har dermed stor økonomisk betydning for den enkelte virksomhed. Det fremgår af bemærkningerne, at indplaceringen af de mindre motorkøretøjer skal ske på samme måde som for lastbiler over 12 ton, dvs. på grundlag af VECTO-beregnede CO2-emissioner fra køretøjets kundeinformationsfil (CIF-fil).

Efter Mobility Denmarks vurdering tager lovforslaget ikke tilstrækkeligt højde for, at VECTO-data og de tilhørende referenceemissioner i vidt omfang ikke findes for køretøjer i denne vægtkategori:

- **3.501-5.000 kg:** Køretøjer i denne vægtklasse er ikke omfattet af VECTO. Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, som ændret ved forordning (EU) 2022/1379, omfatter kun mellemstore lastbiler med en teknisk tilladt totalvægt over 5.000 kg. En del af køretøjerne i denne vægtklasse er i stedet typegodkendt efter reglerne for lette køretøjer (WLTP, forordning (EU) 2017/1151) og har dermed dokumenterede CO2-værdier i typeattesten, men de har ingen CIF-fil.
- **5.001-7.400 kg:** For mellemstore lastbiler gælder kravet om VECTO-simulering og CIF-fil alene køretøjsgrupperne 53 og 54 og kun for køretøjer produceret fra 1. januar 2024. Grupperne 51, 52, 55 og 56 er undtaget.
- **7.401-11.999 kg:** Tunge lastbiler i denne vægtklasse har som udgangspunkt VECTO-data, når de er produceret efter indfasningen af VECTO, men ældre køretøjer har ingen CIF-fil.
- **Referenceemissioner:** Indplacering i CO2-emissionsklasse 2, 3 og 4 forudsætter, at køretøjets specifikke CO2-emissioner kan sammenlignes med de referenceemissioner, som Kommissionen offentliggør for den pågældende køretøjsundergruppe efter forordning (EU) 2019/1242. Så længe der ikke er offentliggjort referenceemissioner for de undergrupper, som de mindre lastbiler tilhører, kan disse køretøjer efter vores forståelse ikke indplaceres i klasse 2-4, uanset om de har en CIF-fil.

Køretøjer uden VECTO-data indplaceres i dag automatisk i CO2-emissionsklasse 1, medmindre der er tale om nulemissionskøretøjer, jf. bl.a. ministerens svar på spørgsmål 8 til L 23 (folketingsåret 2024-25). Overføres denne praksis til de mindre motorkøretøjer, vil langt de fleste

konventionelle køretøjer i vægtklassen 3.501-11.999 kg reelt blive placeret i den dyreste klasse. Det gælder også køretøjer med dokumenteret lavere udledning, f.eks. gas- og hybridkøretøjer. CO2-differentieringen bliver dermed i praksis illusorisk for dette segment, og afgiften vil ikke give den tilskyndelse til at vælge de mest energieffektive køretøjer, som er formålet.

Vi bemærker samtidig, at bemærkningernes beskrivelse af, hvordan køretøjer uden for VECTO indplaceres, fremstår ufuldstændig, og at lovforslaget hverken indeholder en opgørelse af, hvordan de ca. 7.500 køretøjer forventes at fordele sig på CO2-emissionsklasserne, eller en procedure for, hvordan ejere kan dokumentere en bedre indplacering. Hertil kommer, at Kommissionen har fremsat forslag om ændring af eurovignetdirektivets artikel 7ga (COM(2025) 589), som bl.a. vedrører anvendelsen af referenceemissioner og omklassificering af køretøjer.

Mobility Denmark anbefaler derfor:

1. At det i lovteksten eller bemærkningerne præciseres, hvilket datagrundlag der lægges til grund for indplaceringen af køretøjer uden VECTO-data og uden referenceemissioner, og hvilken CO2-emissionsklasse disse køretøjer som udgangspunkt placeres i.
2. At ministeriet redegør for den forventede fordeling af køretøjerne i vægtklassen 3.501-11.999 kg på CO2-emissionsklasserne og for, hvordan fordelingen indgår i provenuberegningen.
3. At det sikres, at køretøjer automatisk og uden ansøgning omklassificeres med virkning fra det tidspunkt, hvor Kommissionen offentliggør referenceemissioner for de relevante undergrupper, eller hvor CIF-data bliver tilgængelige, og at Motorstyrelsen opdaterer Køretøjsregisteret tilsvarende.
4. At ministeriet afklarer, om eurovignettdirektivet giver mulighed for at anvende andre dokumenterede emissionsdata, f.eks. WLTP-værdier fra typeattesten, for køretøjer, der ikke er omfattet af VECTO. Hvis det ikke er tilfældet, opfordrer vi regeringen til at rejse spørgsmålet i EU, herunder i forbindelse med forhandlingerne om COM(2025) 589.
5. At der etableres en enkel procedure, hvor ejere og importører kan indsende CIF-filer eller anden dokumentation for køretøjer, hvor oplysningerne mangler i Køretøjsregisteret, f.eks. brugtimporterede køretøjer, med klare frister for sagsbehandlingen.
6. At køretøjernes indplacering i CO2-emissionsklasser opdateres løbende, så snart et bedre datagrundlag foreligger, f.eks. når Kommissionen offentliggør nye referenceemissioner, eller når CIF-data bliver tilgængelige, og ikke kun hvert sjette år. Kun på den måde afspejler afgiften til enhver tid køretøjernes faktiske miljøegenskaber.

Mobility Denmarks medlemmer, herunder importører og leasingselskaber, har stor erfaring med registrering og dokumentation af køretøjsdata, og vi bidrager gerne til arbejdet med at sikre et korrekt og opdateret datagrundlag.

Yderligere differentiering af vejafgiften

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. Vi er opmærksomme på, at eurovignettedirektivet indeholder bestemte grænser herfor, men vi opfordrer til, at dette indgår i det videre arbejde med vejafgiften.

Registreringsafgiftsloven

Mobility Denmark har ingen bemærkninger til den foreslåede ændring af registreringsafgiftsloven, hvorefter vare- og lastbiler, der anvendes til international godskørsel, kan indrettes med fast soveplads i førerrummet, så brugerne kan overholde reglerne om pauser og daglige hviletider.

Vi finder dog anledning til at fremhæve, at behovet for at ændre registreringsafgiftsloven på dette punkt (igen) afspejler det uheldige i at anvende bilens værdi som afgiftsparameter, og at beskatningen specifikt rettes mod at ramme privat personkørsel og indretning af køretøjer, der blot minder om hensynet til persontransport.

Vi står naturligvis til rådighed, hvis ministeriet har spørgsmål til høringssvaret.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

MOBILITY DENMARK

Telefon +45 23 23 25 20

E-mail oki@mobility.dk

Mobility Denmark | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117 | www.mobility.dk

Sekretariatet

Postadresse:
Nærum Hovedgade 3
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63
Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 16. oktober 2026

Skatte- og Vækstministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K

lovgivningogoekonomi@svmn.dk

Cc: Melisa Øz (moez@svmn.dk)

Lovforslag om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven (SKM.: 601530)

Motorhistorisk samråd vil indledningsvis takke for muligheden for at afgive bemærkninger til det fremsendte udkast til ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven.

Indledende bemærkninger

Motorhistorisk Samråd (MhS) er paraplyorganisation for de danske veterankøretøjsklubber, og dermed talerør for ejere af historiske køretøjer i Danmark. MhS består af 130 medlemsklubber, der tilsammen repræsenterer 30.000 ejere af historiske køretøjer. Dertil er aktuelt 59 danske motormuseer optaget som støttemedlemmer i organisationen.

MhS er tillige den danske repræsentant i det internationale motorhistoriske samarbejde FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens). Historiske køretøjer, og den rullende kulturarv disse repræsenterer, har generelt positive eksistensvilkår i Danmark, hvor skiftende politiske flertal har ønsket at skabe gode rammer for det kulturhistoriske arbejde, der ligger i at bevare disse køretøjer for eftertiden. For at sikre et rimeligt forhold mellem afgifterne og såvel de formelle som de praktiske begrænsninger for anvendelsen af veterankøretøjer, har man tidligere indført særlige regler for veterankøretøjer i erkendelse af, at køretøjerne i praksis anvendes i stærkt begrænset omfang - og ikke til hverdagsbefordring eller i transportøjemed.

I de senere år er dette udgangspunkt og de politiske intentioner bag reglerne dog blevet udfordret af en række lovgivningstiltag på transportområdet. Der er tale om tiltag af adfærdsregulerende karakter, som har til formål fremme den generelle grønne omstilling af vejtransporten af personer og gods. Disse tiltag rammer dog ofte veterankøretøjsejerne uforholdsmæssigt hårdt henset til køretøjernes begrænsede praktiske anvendelighed og rent symbolske påvirkning af både miljøet og trafikken.

Bemærkninger til lovforslaget

MhS noterer sig indledningsvis, at dele af de foreslåede ændringer udspringer af EU-retlige forpligtelser og som sådan ikke står til at ændre.

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 individuel ansøgning til Skatteforvaltningen.

Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motorkøretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Féderation Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Sekretariatet

Postadresse:
Nærum Hovedgade 3
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63
Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

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.

MhS vil dog opfordre til, at der ud fra de samme hensyn som den gældende forholdsmæssige reduktion af vægtafgiften for veterankøretøjer, indføres en tilsvarende forholdsmæssig reduktion af vejafgiftssatsen for veterankøretøjer.

MhS finder det dog uhensigtsmæssigt, at der fremover ikke vil blive skelnet mellem privat og erhvervsmæssig godstransport for så vidt angår vejafgiftslovens anvendelsesområde. Det har for veterankøretøjernes vedkommende den uheldige konsekvens, at visse effekter, som typisk medbringes i forbindelse med veterankørsel – eksempelvis telte og køkkenudstyr til brug for deltagelse i veterantræf og lignende historiske og kulturelle arrangementer - bringer kørslen ind under vejafgiftslovens anvendelsesområde, idet sådanne effekter i visse tilfælde anses for "gods" i lovens forstand. Det forekommer unødigt bureaukratisk og umiddelbart vanskeligt foreneligt med vignetdirektivets formål, at sådanne effekter ikke kan medbringes, men skal befordres særskilt – med deraf følgende miljømæssig og trafikal påvirkning – blot for at undgå en ændring af afgiftsgrundlaget.

Motorhistorisk Samråd vil på den baggrund opfordre til, at der i forbindelse med afskaffelsen af den hidtidige sondring mellem privat og erhvervsmæssig godstransport ses på mulighederne for at udvide afgrænsningen af, hvilke effekter som kan medbringes i/på veterankøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt på mellem 3,5 og 12 tons i forbindelse med ikke-erhvervsmæssig veterankørsel, når kørslen kan dokumenteres at foregå i forbindelse med køretøjets deltagelse i historiske eller kulturelle arrangementer.

Motorhistorisk Samråd står naturligvis til rådighed for en opfølgende drøftelse om mulighederne for afgrænsningen og udformningen af en sådan særregel for veterankøretøjer.

Motorhistorisk Samråd
Steen Rode-Møller
Formand

Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motorkøretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Féderation Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Til: lovgivningogoekonomi@svmn.dk (Lovgivning og Økonomi), MOez@svmn.dk (Melisa Øz)
Cc: mail@politiforbundet.dk (Politiforbundet)
Fra: Christian Palsteen Dong (cpd@politiforbundet.dk)
Titel: j.nr. 2025 - 283
Sendt: 09-10-2026 07:53
Bilag: image001.png; image002.png;

[ADVARSEL – EKSTERN MAIL]: Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender. Vær opmærksom på, at den kan indeholde links eller vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Skatte- og vækstministeriet
Klima- og energiafgiftsjura
Politiforbundet takker for høringen over forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven.
Forslaget giver ikke anledning til bemærkninger fra Politifrbundet
Vores journalnr.: 2026-01103
Venlig hilsen
Christian Dong
Forbundssekretær
POLITI FORBUNDET
Det stærkeste fællesskab
Tlf.: +45 33 45 59 60
Mobil: +45 29 63 83 99
Gl. Kongevej 60, 11. sal
1850 Frederiksberg
Tlf.: +45 3345 5900
mail@politiforbundet.dk
Politiforbundet beskytter dine data. Læs mere: Databeskyttelsespolitik.
Denne e-mail kan indeholde fortrolige oplysninger og er kun tiltænkt ovennævnte modtager(e).

Har du fejlagtigt modtaget mailen, beder vi dig kontakte afsender og slette mailen samt evt. vedhæftninger.
Sikker mail kan sendes til mail@politiforbundet.dk (kræver adgang til sikker mail).

Fra: Melisa Øz <MOez@svmn.dk>
Sendt: 18. september 2026 13:50
Emne: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven (SKM.: 601530)
Til høringsparter
Hermed sendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven.
Udkast til høringsbrev, resumé, lovforslag, bilag 1 og høringsliste er vedlagt.
Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **fredag den 16. oktober 2026.**
Høringssvar bedes sendt til lovgivningogoekonomi@svmn.dk med henvisning til j.nr. 2025 - 283 og med moez@svmn.dk på i kopi.
De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen
Melisa Øz
Fuldmægtig
Klima- og Energiafgiftsjura (KEA)
Tel. +45 72 37 79 84
Mail MOez@svmn.dk

SKATTE- OG VÆKSTMINISTERIET
Skatte- og Vækstministeriet /
The Danish Ministry of Taxation
and Economic Growth
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 - København K
Mail skm@skm.dk

Web https://url41.mailanyone.net/scanner?m=1x7X7Y-00000006xci-3CK0&d=4%7Cmail%2F90%2F1789732200%2F1x7X7Y-00000006xci-3CK0%7Cin41d%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C6AAD25B0A4CC1450F38E3949696F4C80&o=..wwkkmdws&s=fxyqX3TYQgI3xRv19IGYqXRsiCk
Sådan behandler vi persondata

Til: lovgivningogoekonomi@svmn.dk (Lovgivning og Økonomi)
Cc: MOez@svmn.dk (Melisa Øz)
Fra: Jeppe Rosenmejer, PostNord (Jeppe.Rosenmejer@postnord.com)
Titel: 2025-283 - Forslag til ov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgift
Sendt: 08-10-2026 12:35

Du får ikke ofte mails fra jeppe.rosenmejer@postnord.com. Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt

[ADVARSEL – EKSTERN MAIL]: Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender. Vær opmærksom på, at den kan indeholde links eller vedhæftede filer, som ikke er sikre.

PostNord takker for det tilsendte materiale og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. PostNord er enig i og finder det positivt, at nul-emissions køretøjer under 4,25 tons undtages for afgiften. Dette vil forhåbentligt være med til at fremme den grønne omstilling på transportområdet. Herudover har PostNord ikke yderligere bemærkninger til lovforslaget.
Mvh
Jeppe Rosenmejer

Jeppe Rosenmejer
Advokat/Senior Legal Counsel

M +45 6130 4395
jeppe.rosenmejer@postnord.com

PostNord Danmark
Post Danmark A/S
Group Legal Affairs
Hedegaardsvej 88
2300 København S

Vi leverer. PostNord leverer løsninger inden for kommunikation, logistik, distribution og e-handel til, fra og i Norden. Besøg os på [www.postnord.com]www.postnord.com.