

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.)

§ 1

I lov om vejafgift, jf. lovbekendtgørelse nr. 647 af 28. maj 2025, som ændret ved § 3 i lov nr. 440 af 6. juni 2025, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, ændres »som benyttes til godstransport« til: »der benyttes til godstransport«, og »12.000 kg eller derover, jf. dog stk. 2.« ændres til: »3.501 kg eller derover, jf. dog stk. 2 og 5.«

2. I § 1 indsættes som stk. 5:

»Stk. 5. Nulemissionskøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt på 3.501 kg og op til og med 4.250 kg er ikke omfattet af denne lov.«

3. § 5, stk. 1, litra A, affattes således:

»A. Afgiftssatser

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,78	0,86	1,00	1,10
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,70	0,79	0,92	1,01
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,62	0,69	0,82	0,91
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,41	0,46	0,53	0,58
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,13	0,13	0,13	0,13

«.

4. I § 5, stk. 2, ændres »lastbiler og køretøjskombinationer« til: »motorkøretøjer«.

5. § 5, stk. 2, litra B, affattes således:

»B. Tillæg i miljøzoner

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-	Teknisk tilladt totalvægt på	Teknisk tilladt totalvægt på	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
----------------------	-------------------------------------	------------------------------	------------------------------	---

UDKAST

	11.999 kg	12.000-17.999 kg	18.000-32.000 kg	
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,39	0,43	0,50	0,55
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,35	0,40	0,46	0,51
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,31	0,35	0,41	0,46
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,21	0,23	0,27	0,29
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,07	0,07	0,07	0,07

«.

6. § 5, stk. 3, litra C, affattes således:

»C. Afgiftskomponenter

Infrastruktur

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,44	0,44	0,44	0,44
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,38	0,38	0,38	0,38
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,31	0,31	0,31	0,31
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,22	0,22	0,22	0,22
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,11	0,11	0,11	0,11

Eksterne omkostninger (CO₂)

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,30	0,37	0,50	0,60
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,28	0,36	0,48	0,57
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,27	0,33	0,45	0,54
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,15	0,19	0,25	0,30
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,00	0,00	0,00	0,00

Eksterne omkostninger (luftforurening og støj)

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,04	0,05	0,06	0,06

UDKAST

CO ₂ -emissionsklasse 2	0,04	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,04	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,04	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,02	0,02	0,02	0,02

«.

7. I § 5 indsættes som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Klassificering af et afgiftspligtigt køretøj i CO₂-emissionsklasse 2 og 3, revurderes hvert sjette år regnet fra dato for første registrering, jf. artikel 7ga i direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer med senere ændringer.«

8. I § 8, *stk. 3, nr. 1*, indsættes som *2. pkt.*:

»Der kan oplyses virksomhedsnavn og virksomhedsnummer i form af for eksempel CVR- eller VAT-nummer i stedet for fornavn og efternavn.«

9. I § 8, *stk. 4, 1. pkt.*, ændres »stk. 3, nr. 1 og 4, nævnte oplysninger om e-mail« til: »stk. 3, nr. 1, 3 og 4, nævnte oplysninger om e-mail, klokkeslættet for begyndelsestidspunkt for kørsel på det afgiftspligtige vejnet (gyldighedsperiodens begyndelse)«.

10. I *overskriften* til kapitel 9 indsættes efter »Straffebestemmelser«: »og indgivelse af indsigelser over administrative bødeforelæg«.

11. I § 16, *stk. 1*, ændres »som overtræder« til: »der overtræder«.

12. Efter § 17 indsættes i *kapitel 9*:

»§ 17 a. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at en indsigelse og eventuel medfølgende dokumentation over et administrativt bødeforelæg, jf. § 17, stk. 1, skal indsendes inden en bestemt frist til Færdselsstyrelsen ved anvendelse af en digital selvbetjeningsløsning, som Sund & Bælt Holding A/S stiller til rådighed.«

13. *Bilag 1* affattes som bilag 1 til denne lov.

§ 2

I registreringsafgiftsloven, jf. lovebekendtgørelse nr. 340 af 3. april 2025, som ændret ved § 3 i lov nr. 1776 af 29. december 2025 og lov nr. 1777 af 29. december 2025 foretages følgende ændringer:

UDKAST

1. i § 2, *stk. 1, nr. 8, litra a*, indsættes som 3. *pkt.*: »Bilen kan endvidere indrettes med fast soveplads i førerrummet, hvis brugeren af bilen skal overholde pause- og daglige hviletider efter reglerne om køre- og hviletid i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 1, med senere ændringer.«

2. I § 5, *stk. 7, 2. pkt.*, ændres »11« til: »12«.

3. I § 5 indsættes efter *stk. 9* som nyt stykke:

»*Stk. 10.* Biler som nævnt i *stk. 1* eller *2* og på 3,5 t og derover, kan indrettes med en fast soveplads i førerrummet, hvis bilen benyttes til international godskørsel for fremmed regning eller cabotagekørsel, og brugeren af bilen skal overholde pause- og daglige hviletider efter reglerne om køre- og hviletid i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 1, med senere ændringer. *Stk. 1-8* finder tilsvarende anvendelse for disse biler.«

Stk. 10-12 bliver herefter *stk. 11-13*.

4. I § 5, *stk. 11*, der bliver *stk. 12*, ændres »1-10« til: »1-11«, og i *stk. 12*, der bliver *stk. 13*, ændres »11« til: »12«.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2027.

Stk. 2. § 1, nr. 1-3, 5 og 6 har virkning fra den 5. januar 2027.

Stk. 3. For et køretøj, der er omfattet af vejafgiftspligt efter § 1 i lov om vejafgift, men som har været anvendt privat og med urette har været fritaget for vejafgift, tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen fra den 5. januar 2027 forskellen mellem den vægtafgift, der er betalt for køretøjet, og den vægtafgift, der skulle have været betalt, hvis køretøjet havde været opkrævet vejafgift. Dette gælder for køretøjer, der har været anvendt privat fra og med den første afgiftsperiode, som er påbegyndt den 1. januar 2025 eller senere.

*Bemærkninger til lovforslaget**Almindelige bemærkninger*

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Udvidelse af lov om vejafgift til motorkøretøjer mellem 3,5 og 12 ton
2.1.1.	Gældende ret
2.1.1.1	Eurovignetdirektivet
2.1.2.	Skatte- og Vækstministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.2.	Revurdering af reklassificeringen af køretøjer i CO ₂ -emissionsklasse i lov om vejafgift
2.2.1.	Gældende ret
2.2.2.	Skatte- og Vækstministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.3.	Soveplads i vare- og lastbiler
2.3.1.	Gældende ret
2.3.2.	Skatte- og Vækstministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.4.	Bødeniveauer ved overtrædelse af lov om vejafgift
2.4.1.	Gældende ret
2.4.2.	Skatte- og Vækstministeriets og By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.5.	Digital indsendelse af indsigelser til lov om vejafgift

UDKAST

2.5.1.	Gældende ret
2.5.2	Skatte- og Vækstministeriets og By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.6.	Ændringer i rutebiletter i vejafgiftsloven
2.6.1.	Gældende ret
2.6.2.	Skatte- og Vækstministeriets og By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.7.	Ændring af Skatteforvaltningens praksis om privat gods-transport
2.7.1.	Gældende ret
2.7.2.	Skatte- og Vækstministeriet og den foreslåede ordning
3.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5.	Administrative konsekvenser for borgerne
6.	Klimamæssige konsekvenser
7.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8.	Forholdet til EU-retten
9.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10.	Sammenfattende skema

1. Indledning

Den daværende regering (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne), Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre og Alternativet indgik den 29. marts 2023 Aftale om Kilometerbaseret vejafgift for at fremme den grønne omstilling af vejtransporten. Aftalen blev delvist gennemført med lov nr. 763 af 13. juni 2023 om vejafgift (herefter vejafgiftsloven), der indførte en ny kilometerbaseret vejafgift for lastbiler og vogntog (lastbiler med påhængs- eller sættevogn) på 12 ton og derover med virkning fra den 1. januar 2025.

Med dette lovforslag foreslås at gennemføre den del af aftalen, der indebærer, at der fra januar 2027 også skal betales vejafgift for lastbiler og den trækkende enhed for et vogntog (herefter motorkøretøjer) mellem 3,5-12 ton. For motorkøretøjer mellem 3,5-12 ton betales i dag ikke for de omkostninger, som er forbundet med deres slid på infrastruktur, støj, luftforurening og udledning af CO₂.

Med dette lovforslag foreslås således en udvidelse af den kilometerbaserede vejafgift til at omfatte mindre motorkøretøjer, som bidrager til de nævnte eksternaliteter. 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.

Den foreslåede afgift vil, som det gælder for motorkøretøjer på 12 ton og derover, differentieres efter vægtklasse og CO₂-emissionsklasse. Desuden foreslås det, at kørsel i miljøzoner vil blive pålagt et tillæg.

Samtidig med den foreslåede ændring om udvidelsen af vejafgiftsordningen til mindre motorkøretøjer, foreslås det præciseret, at der ikke skelnes mellem privat og erhvervsmæssig godstransport for så vidt angår lovens anvendelsesområde. Skatteforvaltningens hidtidige praksis med undtagelse af køretøjer, der anvendes til privat godstransport, ændres således fremadrettet for at denne bringes i overensstemmelse med eurovignetdirektivet.

Køretøjerne har uretmæssigt været undtaget fra vejafgift og har som følge af dette betalt en højere vægtafgiftstats. Det skyldes, at køretøjer omfattet

UDKAST

af vejafgiftsloven betaler lavere vægtafgift efter vægtafgiftslovens § 4 a end for køretøjer, der ikke er omfattet af vejafgiftsloven, hvor der betales efter vægtafgiftslovens § 4. Skatteforvaltningen ændrer denne praksis med virkning fra den 5. januar 2027. Skatteforvaltningen vil af egen drift tilbagebetale differencen mellem den betalte vægtafgift og den vægtafgift, der skulle have været betalt, hvis køretøjet ikke uretmæssigt var blevet undtaget fra vejafgift.

Det foreslås, at nulemissionskøretøjer over 3,5 ton til og med 4,25 ton ikke omfattes af udvidelsen af vejafgiftsordningen. I praksis er der tale om el-drevne varebiler, hvor det er batteriets vægt, der gør varebilen tungere end en tilsvarende dieselvarebil. Disse køretøjer erstatter således typisk dieselvarebiler op til og med 3,5 ton. Varebiler og lastbiler beskattes generelt forskelligt.

Lovforslaget indebærer derudover en række tilpasninger af vejafgiftsloven, der har til formål at forbedre administrationen af vejafgiftsordningen. Det foreslås bl.a. at præcisere, at afgiftspligtige køretøjer klassificeret i CO₂-emissionsklasse 2 og 3 skal reklassificeres hvert sjette år, hvilket fremgår af eurovignetdirektivet. Det foreslås desuden at indføre en bemyndigelse til, at by-, land og transportministeren kan fastsætte regler om digital indsigelse i forhold til administrative bødeforelæg efter vejafgiftsloven. Derudover foreslås en række mindre tilpasninger til køb af rutebilletter.

Med lovforslaget foreslås desuden at indføre mulighed for, at varebiler på 3,5 ton og lastbiler over 3,5 ton kan indrettes med soveplads, når brugeren heraf er omfattet af reglerne om køre- og hviletid i køre-hviletidsforordningen.

Vare- og lastbiler er omfattet af lempeligere registreringsafgiftsregler end personbiler, som bl.a. forudsætter, at køretøjerne er indrettet til godstransport.

Lastbiler over 3,5 ton er allerede omfattet af køre-hviletidsforordningen. Varebiler over 2,5 ton, der anvendes til international godskørsel, omfattes af forordningens anvendelsesområde fra den 1. juli 2026.

Efter gældende regler kan varebiler ikke indrettes med soveplads, uden at betingelserne for anvendelse af de lempeligere afgiftsregler dermed ikke længere er opfyldt. Manglende mulighed for hvile i køretøjet kan samtidig vanskeliggøre overholdelsen af EU-reglerne om køre- og hviletid.

Det følger af fast administrativ praksis hos Skatteforvaltningen, at lastbiler kan være indrettet med en soveplads, selvom dette ikke fremgår udtrykkeligt af registreringsafgiftsloven. Den administrative praksis beror på, at lastbiler typisk vil være indrettet med sovekabiner fra fabrikken. Det foreslås derfor at lovfæste, at lastbiler kan indrettes med soveplads, når det er nødvendigt for, at føreren af bilen kan overholde reglerne om køre-hviletid.

Med lovforslaget foreslås en ændring af vejafgiftslovens § 16, stk. 1. Forslaget har alene til formål at give mulighed for at fastsætte nærmere retningslinjer for bødeniveauer ved overtrædelse af vejafgiftsloven.

Med dette lovforslag foreslås disse initiativer gennemført.

2. Lovforslagets hovedpunkter

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

2.1.1. Gældende ret

Vejafgiftsloven trådte i kraft den 1. juli 2023 og indebærer, at der fra og med den 1. januar 2025 for motorkøretøjer, som benyttes til godstransport, og som har en teknisk tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover, skal betales vejafgift.

De afgiftspligtige køretøjer omfatter både lastbiler og køretøjskombinationer til godstransport, hvor det trækkende motorkøretøj har en teknisk tilladt totalvægt på 12 ton eller derover. Afgiftspligten omfatter både dansk og udenlandsk registrerede køretøjer.

Afgiften fastsættes på baggrund af længden af den tilbagelagte strækning på det afgiftsbelagte vejnet målt i kilometer, jf. vejafgiftslovens § 2, og ud fra en vejafgiftssats pr. kilometer fastsat i overensstemmelse med vejafgiftslovens § 5, stk. 1. Afgiftsstrukturen og satserne er fastsat efter eurovignetdirektivet. Det følger af lovens § 5, stk. 2, at der ved kørsel på afgiftsbelagte vejsegmenter, som helt eller delvis er placeret inden for miljøzoner, jf. § 4, stk. 6, lægges et beløb til satserne i § 5, stk. 1.

Det følger af vejafgiftslovens § 5, stk. 1, at der svares afgift for motorkøretøjer efter de CO₂-emissionsklasser, der følger af artikel 7ga i eurovignetdirektivet. Satserne er opdelt efter CO₂-emissionsklasser og vægtklasser, der er fordelt efter henholdsvis teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg, teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg. og teknisk tilladt totalvægt på

UDKAST

over 32.000 kg. Satserne fremgår af vejafgiftslovens § 5, stk. 1, tabel A. Disse satser er i overensstemmelse med eurovignetdirektivet sammensat af en infrastrukturafgift for anlæg, slid m.v. på infrastruktur, en afgift for eksterne omkostninger for CO₂-udledning og en afgift for eksterne omkostninger for luftforurening og støj, jf. vejafgiftslovens § 5, stk. 1, tabel C. De samlede satser forhøjes med 50 pct. ved kørsel i miljøzoner, jf. vejafgiftslovens § 5, stk. 1, tabel B.

Skatteforvaltningen har kompetencen til at træffe afgørelse om, hvorvidt et køretøj er afgiftspligtigt eller ej efter vejafgiftsloven. Dette følger af lovens § 10 a.

Vejafgiften kan betales via et køretøjsudstyr, jf. vejafgiftslovens § 7, eller ved køb af en rutebillet, jf. vejafgiftslovens § 8. Det følger af vejafgiftslovens § 8, stk. 1, at ved kørsel med et afgiftspligtigt køretøj, hvor der ikke er tilknyttet køretøjsudstyr, jf. § 7, eller hvor køretøjsudstyret er uvirksomt, skal den afgiftspligtige ejer eller bruger, jf. lovens § 3, sikre, at der købes en rutebillet, inden kørsel på det afgiftspligtige vejnet påbegyndes. Betaling af rutebillet svarer til afgiftsbetalingen. Ruten skal være fastlagt og indtastet digitalt på forhånd af den afgiftspligtige, så det sikres, at der betales afgift svarende til den tilbagelagte strækning på det afgiftsbelagte vejnet. Rutebilletten skal købes digitalt via en hjemmeside administreret af Sund & Bælt Holding A/S, inden den afgiftspligtige kørsel foretages.

For motorkøretøjer mellem 3,5 og 12 ton betales i dag ikke vejafgift, men der betales vægt- og udligningsafgift efter satser gældende for køretøjer, der ikke er omfattede af vejafgiftsloven. For lastbiler mellem 3,5 og 4 ton betales desuden registreringsafgift.

2.1.1.1. Eurovignetdirektivet

Området for afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer er et harmoniseret område indenfor EU, og siden 1993 er der gennemført EU-direktiver om vejbenyttelsesafgifter, heriblandt (EØF) 93/89 af 25. oktober 1993, der efterfølgende blev erstattet af direktiv (EF) 1999/62 af 17. juni 1999 (eurovignetdirektivet), som senest er ændret ved direktiv (EU) 2025/2459 af 26. november 2025.

Det tilkommer medlemsstaterne selv at træffe beslutning om indførelse af vejafgifter på deres område. Hvis en medlemsstat vælger at indføre og opkræve afgifter, skal dette dog ske efter de regler, der er fastsat i eurovignetdirektivet. Formålet med dette er at sikre, at der ikke ved pålæg af vejafgifter

finder direkte eller indirekte forskelsbehandling sted, der fører til konkurrenceforvridning mellem transportvirksomheder.

Eurovignetdirektivet indeholder blandt andet en detaljeret regulering af medlemsstaternes opkrævning af kørselsafgifter på tunge godskøretøjer over 3,5 ton.

Direktivet opstiller blandt andet rammerne for, hvilke omkostningselementer, der må medtages i den beregning, som fastlægger den maksimale gennemsnitlige afgiftssats, og indeholder rammerne for differentieringsparametre for afgiftssatsen. Selvom eurovignetdirektivet hovedsageligt regulerer det transeuropæiske vejnet, er dette ikke til hinder for medlemsstaternes udvidelse af det afgiftsbelagte vejnet til øvrige dele af statsvejenettet og til kommunale veje.

Det følger bl.a. af direktivet, at tunge køretøjer som følge af deres betydelige indvirkning på vejinfrastrukturen og deres bidrag til luftforurening bør være omfattet af nøjagtige afgiftssystemer. Med henblik på at fremme renere og mere effektiv transport bør tidsbaserede brugsafgifter gradvist udfases på det transeuropæiske hovedtransportnet under hensyntagen til de trafikale behov, da dette net indeholder de strategisk vigtigste knudepunktet og forbindelser i det transeuropæiske transportnet.

Direktivet bygger dermed på princippet om, at brugeren og forureneren betaler. Det fremgår således, at det er nødvendigt at sikre, at afgifterne for eksterne omkostninger fortsat afspejler omkostningerne ved luftforurening, støj og klimaændringer forårsaget af tunge køretøjer så nøjagtigt som muligt, uden at afgiftssystemet gøres unødigt kompliceret, for at fremme anvendelsen af de mest energieffektive køretøjer og bevare incitamenternes effektivitet og holde differentieringen af vejafgifter ajour. Det følger endvidere af direktivets artikel 7 c, at medlemsstaterne kan opretholde eller indføre en afgift for eksterne omkostninger, der vedrører omkostninger ved trafikbaseret luft- eller støjforurening, trafikbaserede CO₂-emissioner eller enhver kombination heraf.

Hvor der hidtil for ordninger for tunge godskøretøjer har eksisteret en undtagelsesmulighed for opkrævning af afgift for motorkøretøjer mellem 3,5 og 12 ton svarende til køretøjer med en teknisk tilladt totalvægt på 3.501 kg til og med 11.999 kg, udfases denne undtagelsesmulighed gældende fra 5 år efter ikrafttrædelsen af ændringsdirektivet. Undtagelsesmuligheden vil således ophøre fra den 25. marts 2027, hvorefter det vil være obligatorisk at

omfatte motorkøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt mellem 3,5 og 12 ton. Herudover har medlemsstaterne mulighed for at indføre vejafgift for lette køretøjer (blandt andet person- og varebiler) og tunge køretøjer til andet end godstransport (køretøjer til specielle anvendelser og busser).

Direktivet fastsætter rammerne for, hvilke køretøjer, medlemsstaterne kan indføre reducerede vejafgifter eller undtagelser fra forpligtelsen til at betale vejafgift. Det følger af artikel 7, nr. 9, litra d, at medlemsstaterne kan indføre reducerede vejafgifter for eller helt undtage nulemissionskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er på op til og med 4,25 ton.

2.1.2. Skatte- og Vækstministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at den kilometerbaserede vejafgift, der er indført ved vejafgiftsloven, udvides til at omfatte motorkøretøjer mellem 3,5 og 12 ton. Det vil omfatte motorkøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt på 3.501 kg til og med 11.999 kg, som benyttes til godstransport.

Formålet med forslaget er bl.a. at gennemføre dele af Aftale om Kilometerbaseret vejafgift af 29. marts 2023. Det følger af aftalen, at aftalepartierne er enige om, at lastbiler mellem 3,5 og 12 ton skal omfattes af vejafgiftsordningen fra og med den 1. januar 2027. Aftalen tager højde for, at det følger af eurovignetdirektivet, at motorkøretøjer mellem 3,5 og 12 ton skal omfattes af vejafgiftsordningen senest fra den 25. marts 2027.

Der er aktuelt ca. 44.000 lastbiler i den danske bilbestand, hvoraf ca. 7.500 er lastbiler mellem 3,5 og 12 ton. Der er således ca. 36.500 lastbiler på 12 ton og derover, hvoraf en del kan være fritaget for vejafgift. Udvidelsen til motorkøretøjer mellem 3,5 og 12 ton vedrører som udgangspunkt 7.500 motorkøretøjer, idet dog en del af disse ligeledes vil være fritaget for vejafgift.

Det foreslåede vil medføre, at motorkøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt mellem 3,5 og 12 ton, for hvilke der i dag ikke betales vejafgift, fremover vil være omfattet af samme regler om vejafgift, som i dag gælder for motorkøretøjer på 12 ton og derover. Afgiften vil skulle beregnes efter det trækkende motorkøretøjs teknisk tilladte totalvægt og ikke efter den samlede vogntogsvægt, som også er tilfældet i dag for motorkøretøjer på 12 og derover. En varebil, med en teknisk tilladt totalvægt på eller under 3,5 ton, som med en påhængsvogn overstiger 3,5 ton, vil således ikke være omfattet af udvidelsen af vejafgiftsordningen, da motorkøretøjets teknisk tilladte totalvægt ikke vil overstige vægtgrænsen.

Oplysning om motorkøretøjets teknisk tilladte totalvægt fremgår af køretøjets registreringsattest, kundeinformationsfilen (CIF-filen) eller CoC-dokumentet. Kundeinformationsfilen (CIF-filen) skal følge en lastbil, hvis den skal registreres, sælges eller ibrugtages i EU. Filen skal indeholde et defineret sæt køretøjsrelaterede oplysninger, som benyttes i forbindelse med beregningen af køretøjets specifikke CO₂-emissionsklasse.

Indplaceringen af konventionelle lastbiler med forbrændingsmotorer i CO₂-emissionklasserne foretages for køretøjer omfattet af VECTO, på baggrund af lastbilens beregnede CO₂-udledning i henhold til eurovignetdirektivets artikel 7ga. Beregningen udføres med VECTO, et simuleringsværktøj udviklet af Europa-Kommissionen, som anvendes til at bestemme CO₂-emissioner, brændstofforbrug og energieffektivitet for tunge køretøjer.

Siden januar 2019 er anvendelsen af VECTO gradvist blevet udvidet til at omfatte et stigende antal køretøjsgrupper, herunder tunge lastbiler med standardakselkonfigurationer, mellemstore lastbiler, lastbiler med specifikke akselkonfigurationer, busser og påhængskøretøjer. For køretøjer, der ikke er omfattet af VECTO, fremgår det af eurovignetdirektivets artikel 7ga, at nulemissionskøretøjer kan indplaceres i CO₂-emissionsklasse 5.

For at tildele de forskellige køretøjstyper den relevante missionsprofil (kørecyklus) opdeles lastbilerne i en række køretøjsgrupper (afhængigt af lastbiltypen) og for visse grupper yderligere i undergrupper (afhængigt af deres typiske anvendelse). VECTO simulerer køretøjernes brændstofforbrug og opgør lastbilens CO₂-udledning under drift i gram pr. ton kilometer. CO₂-udledningen baseres ikke på en egentlig måling, men på en teoretisk beregning, som bygger på konkrete data om blandt andet rullemodstand, luftmodstand, masse og inert, friktion i gearkassen samt motorydelse.

For at beregne CO₂-emissionsklassen skal der fra registreringsattesten benyttes data om køretøjets drivkraft og dato for første registrering, og fra CIF-filen skal der bruges oplysninger om køretøjsundergruppe, køretøjets specifikke CO₂-emissioner, køretøjsgruppe, kabinettype og motorens nominelle effekt.

For danske motorkøretøjer, der er omfattet af vejafgiftsordningen i dag, er indplaceringen sket ved, at der er oprettet nye felter i Køretøjsregisteret. De nye felter består dels af datafelter, som indeholder oplysninger fra motorkøretøjets kundeinformationsfil, dels af beregnede felter, hvoraf det ene angiver motorkøretøjets CO₂-emissionsklasse. Indplaceringen af de mindre motorkøretøjer vil ske på samme måde.

For de motorkøretøjer, der foreslås omfattet, vil der skulle betales afgift efter, hvor meget CO₂ der udledes under kørsel. For motorkøretøjer med nul- eller lavemissions drivmidler vil der derfor skulle betales mindre i vejafgift end for tilsvarende konventionelle fossildrevne motorkøretøjer.

En lastbil med teknisk tilladt totalvægt på over 3,5 ton vil som udgangspunkt blive regnet for benyttet til godstransport og dermed afgiftspligtig. Varebiler på 3,5 ton eller derunder omfattes ikke af lovens anvendelsesområde.

Et køretøj, som opfylder art- og vægtekriterierne, vil som udgangspunkt blive regnet for afgiftspligtigt, hvis det er registreret i Køretøjsregistret med en anvendelse, der betyder, at det kan benyttes til godstransport. Der skelnes ikke mellem privat henholdsvis erhvervsmæssig anvendelse. Sådanne registreringer af anvendelse omfatter godstransport, mandskabs-/materielkørsel, trækraft for sættevogn, særlig anvendelse eller godstransport erhverv. Art og anvendelse er reguleret i vejledning om syn af køretøjer og registreres enten af importører eller hos synsvirksomhederne i forbindelse med registreringssynet. Der er i de omfattede anvendelsesgrupper også køretøjer, som ikke benyttes til godstransport, og hvoraf der dermed ikke skal betales afgift, f.eks. veteranbiler, cirkuskøretøjer eller køretøjer, hvis primære funktion er at fungere som et arbejdsredskab, herunder f.eks. slamsugere. Der vil på samme måde som i dag være mulighed for, at motorkøretøjer mellem 3,5-12 ton, som ikke anvendes til godstransport, kan fritages efter ansøgning til Skatteforvaltningen, jf. vejafgiftslovens § 10 a. Er et motorkøretøj registreret med en kombination af art og anvendelse, der systemmæssigt som udgangspunkt medfører afgiftspligt, kan motorkøretøjet undtages for at betale vejafgift, hvis det ved ansøgning godtgøres, at motorkøretøjet ikke benyttes til godstransport. Der kan være tale om et motorkøretøj registreret med anvendelsen godstransport eller særlig anvendelse, der udelukkende anvendes til netop anden anvendelse som f.eks. køretøjer til skolekørsel, tivoli-cirkuskøretøjer og veterankøretøjer.

Skatteforvaltningen vil foretage en konkret vurdering i den enkelte sag. I vurderingen kan indgå en række oplysninger, f.eks. en beskrivelse af anvendelse fra ansøgeren, billedokumentation, tekniske oplysninger, registrerede køretøjs ejer/brugere samt om lastbilen er registreret med tilladelsen vognmandskørsel.

Til forskel fra undtagelses- og fritagelsesmulighederne, der findes i nuværende vejafgiftsordning, foreslås det desuden, at nulemissionskøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt over 3,5 ton og til og med 4,25 ton undtages generelt fra vejafgiften.

Nulemissionskøretøjer over 3,5 ton og til og med 4,25 ton er en ny kategori af køretøjer og erstatter typisk konventionelle varebiler op til 3,5 ton. De er derfor ikke sammenlignelige med konventionelle fossildrevne lastbiler i samme vægtgruppe. Køretøjerne har en højere teknisk tilladt totalvægt end konventionelle fossildrevne varebiler, hvilket beror på deres øgede egenvægt og derved reducerede lasteevne ift. vægten, som følge af nulemissionssteknologien, herunder for eksempel tunge batteripakker. Over de seneste 4-5 år har Danmark oplevet en stigning i antallet af eldrevne varebiler, bl.a. på baggrund af stigende miljøkrav og fokus på CO₂-udledningen fra transportsektoren. Fremadrettet forventes en fortsat vækst i elektriske erhvervs-køretøjer, og især virksomheder, der operer i byområder med emissionskrav, forventes af være førende i denne omstilling. Da disse køretøjer benyttes i stedet for varebiler og ikke lastbiler, foreslås det, at de undtages fra vejafgiften.

Denne undtagelse vil i modsætning til andre undtagelses- og fritagelsesmuligheder ikke kræve ansøgning, i det omfang oplysningerne om deres vægtklasse og drivkraft fremgår af Køretøjsregisteret eller Eucaris. Det skyldes, at undtagelsen beror på objektive køretøjstekniske forhold, som ikke kræver en konkret vurdering af den tiltænkte brug af køretøjerne. Såfremt oplysningerne om vægtklasse og drivkraft ikke fremgår af Køretøjsregisteret eller Eucaris, vil det kræve en ansøgning om undtagelse til Motorstyrelsen.

For lette lastbiler på over 3,5 ton betales i dag vægt- og udligningsafgift efter satser gældende for køretøjer, der ikke er omfattet af vejafgiftsordningen.

Med det foreslåede vil der for disse køretøjer fremover skulle betales vægt- og udligningsafgift efter de reducerede satser, der gælder for lastbiler omfattet af vejafgiftsordningen. Satserne svarer til EU-minimumssatser for vægtafgift. For nulemissionskøretøjer, der ikke omfattes af vejafgiftsordningen, vil der fortsat skulle betales vægtafgift efter de satser, der gælder for køretøjer, der ikke er omfattet af vejafgiftsloven. Tilsvarende gælder de køretøjer, der måtte blive afgiftsfritaget, da de ikke anvendes til godstransport, jf. vejafgiftslovens § 10 a.

Der vil for køretøjerne skulle betales vejafgift for kørsel på de vejsegmenter, der er omfattet af vejafgiftslovens bilag 1, som ligeledes foreslås opdateret med rettelser af fejl m.v.

2.2 Revurdering af klassificering af køretøjer i CO₂-emissionsklasse 2 og 3 i lov om vejafgift

2.2.1. Gældende ret

Det følger af vejafgiftsloven § 5, stk. 1, at der svares afgift efter de CO₂-emissionsklasser, der følger af eurovignetdirektivets artikel 7ga.

Det fremgår af eurovignetdirektivets artikel 7ga, at medlemslandene differentierer infrastrukturafgifterne og brugsafgifterne for tunge køretøjer i overensstemmelse med denne artikel.

Satserne og CO₂-emissionsklasserne i vejafgiftslovens § 5 er udarbejdet i overensstemmelse med direktivets artikel 7ga. Det fremgår af direktivets artikel 7ga, stk. 2, 2. afsnit, at medlemsstaterne sikrer, at klassificeringen af et køretøj, der tilhører CO₂-emissionsklasse 2 eller 3, revurderes hvert sjette år efter datoen for første registrering, og at køretøjet, hvor det er relevant, omklassificeres til den relevante emissionsklasse på grundlag af de tærskler, der gælder på det pågældende tidspunkt.

2.2.2. Skatte- og Vækstministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås i § 5 at indføre krav om, at afgiftspligtige køretøjer i CO₂-emissionsklasse 2 eller 3, skal reklassificeres seks år efter første indregistrering og løbende hvert 6. år.

Med det foreslåede vil det fremgå tydeligt af loven, at der skal ske reklassificering. Reklassificering vil gælde alle omfattede lastbiler, det vil sige både dem over 12 ton og de mindre lastbiler mellem 3,5- 12 ton, der foreslås omfattet.

Med forslaget vil det fremgå tydeligere af vejafgiftsloven, at motorkøretøjer omfattet af lovens anvendelsesområde, og som er indplaceret i CO₂-emissionsklasse 2 eller 3, skal have revurderet deres CO₂-emissionsklasser hvert sjette år efter første registrering. En revurdering kan alene medføre en indplacering i en dårligere CO₂-emissionsklasse, da køretøjerne vil være mindre klimavenlige målt i forhold til nyere grænseværdier, jo ældre de bliver. Med revurderingen skabes incitament til en udskiftning af ældre køretøjer.

En reklassificering vil ske automatisk seks år efter første indregistrering og løbende hvert sjette år herefter.

2.3. Mulighed for indretning af vare- og lastbiler med soveplads

2.3.1. Gældende ret

UDKAST

Det følger af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 8, at der ikke betales registreringsafgift for lastbiler over 4 ton, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport.

Efter registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 8, litra a, må der uden for førerrummet ikke befordres andre personer end dem, som er nødvendige for af- og pålæsning af godset. Køretøjet kan dog anvendes til befordring af personer, der er ansat i ejerens (brugerens) virksomhed, til og fra den arbejdsplads, hvor det medbragte materiel skal anvendes.

Privat personbefordring er ikke tilladt, medmindre der er udstedt tilladelse til kørsel i optog eller med elever, der har afsluttet en uddannelse. Køretøjerne må dog gerne anvendes til privat transport af idrætsudstyr, hvis udstyrets karakter eller omfang nødvendiggør transport i et køretøj af denne størrelse. I den forbindelse kan der ske privat befordring i førerrummet samt beboelse.

Lastbiler over 4 ton, der opfylder betingelserne i lovens § 2, stk. 1, nr. 8, litra a, og som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport, er dermed afgiftsfritaget.

Det er desuden Skatteforvaltningens faste praksis, at lastbiler over 4 ton, som er afgiftsfritaget efter registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 8, efter omstændigheder kan være indrettet med sovekabine, uden at miste afgiftsfritagelsen.

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, at for nye biler og for genopbyggede biler, der skal afgiftsberigtiges efter § 7, udgør afgiften 0 kr. af de første 64.000 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten, hvis 1) bilen har en tilladt totalvægt ikke over 4 ton, og 2) bilen utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport.

Det følger videre af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2, at for nye biler som nævnt i stk. 1 med tilladt totalvægt over 2,5 t, som er enten åbne eller uden sideruder bag førersædet i bilens venstre side, herunder uden udskæring til sideruder bag førersædet i bilens venstre side, udgør afgiften 0 kr. af de første 64.100 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten. For biler som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften dog højst udgøre 47.000 kr. inkl. tillæg efter stk. 4 og fradrag efter stk. 6.

Biler med tilladt totalvægt over 2,5 t til og med 4 t, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport, er dermed omfattet af lempeligere afgiftsregler.

Køre- og hviletidsforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning) (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98, som er forankret hos By-, Land- og Transportministeriet, fastlægger regler for chaufførernes daglige og ugentlige køretid og hviletid og afholdelse af pauser i køretiden, samt regler om forbud mod regulære ugehvile i køretøjet og om muligheden for at vende hjem. Desuden indeholder forordningen regler om forordningens anvendelsesområde, herunder undtagelser, og om virksomhedens ansvar. Forordningen har til formål at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden.

Det følger af forordningens artikel 2, nr. 1, litra a og aa, at forordningen gælder for godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton og fra den 1. juli 2026 for godstransport ad vej i forbindelse med international transport eller cabotagekørsel, hvor køretøjets største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 2,5 ton.

Forordningen har dermed allerede virkning for lastbiler, der overstiger 3,5 ton, uanset om kørslen foretages nationalt eller internationalt. Fra den 1. juli 2026, vil varebiler, der benyttes til international transport, også blive omfattet. National kørsel med varebiler omfattes ikke af forordningens anvendelsesområde.

Det følger af lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 327 af 23. marts 2024 (herefter godkørselsloven) § 1, stk. 3, at den, der er etableret på dansk område, og udfører international godskørsel for fremmed regning med en varebil eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2,5 t, skal have tilladelse hertil. Tilladelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

2.3.2. Skatte- og Vækstministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at registreringsafgiftsloven ændres, så det fremover fremgår af loven, at vare- og lastbiler i visse tilfælde kan indrettes med en sovekabine, uden at dette har afgiftsmæssig betydning.

Dette har været fast praksis i Skatteforvaltningen for lastbiler over 12 ton, men da varebiler omfattes af samme regler fra og med den 1. juli 2026, foreslås det at tydeliggøre i lovgivningen, at registreringsafgiftslovens regler ikke er til hinder for, at chauffører kan overholde køre og hviletidsreglerne.

Med den foreslåede ændring, lægges der op til, at et køretøj omfattet af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 8, i form af lastbiler, eller varebiler som nævnt i § 5, stk. 1 og 2, på 3,5 ton, fremover vil kunne indrettes med soveplads, hvis brugeren af bilen skal overholde køre- og hviletidsforordningen i forhold til pause og dagligt hvil. Dette vil ikke ændre på hovedreglen om, at disse køretøjer fortsat skal være konstrueret og indrettet til gods-transport.

Da vare- og lastbiler er omfattet af lempeligere afgiftsregler, lægges der ikke op til, at vare- og lastbiler generelt får mulighed for at indrette køretøjerne med en sovekabine. Ændringen vil alene omfatte de situationer, hvor køretøjerne benyttes i tilfælde, der kræver at chaufførerne holder hvilepauser efter EU-reguleringen.

2.4. Bødeniveauer ved overtrædelse af lov om vejafgift

2.4.1. Gældende ret

Det følger af vejafgiftslovens § 1, stk. 1, at der svares afgift til statskassen efter lovens bestemmelser for motorkøretøjer, som benyttes til godstransport, og som har en teknisk tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover.

Afgiftspligten påhviler den registrerede ejer af motorkøretøjet. Er der både registreret en bruger og en ejer af motorkøretøjet, påhviler afgiftspligten dem begge, jf. vejafgiftslovens § 3, stk. 1.

Betaling af vejafgift sker enten via køretøjsudstyr, der tilknyttes et motorkøretøj, jf. vejafgiftslovens § 7, eller ved køb af en rutebillet til motorkøretøjet, inden kørsel på det afgiftspålagte vejnet påbegyndes, jf. vejafgiftslovens § 8.

Det fremgår af vejafgiftslovens § 16, stk. 1, at 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. Der gælder dermed et objektivt ansvar for den, der er den afgiftspligtige i medfør af § 3. Det objektive ansvar gælder ikke for overtrædelser, hvor en anden ved brugstyveri eller berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet, jf. vejafgiftslovens § 16, stk. 2.

Det er Sund & Bælt Holding A/S, der fører kontrol med, at reglerne i vejafgiftsloven bliver overholdt, jf. vejafgiftslovens § 6, stk. 4. Viser en kontrol, at reglerne ikke er blevet overholdt, sendes et billede af nummerplade og information om køretøjet samt oplysninger om lokation, dato og tid for overtrædelsen til Færdselsstyrelsen. Færdselsstyrelsen behandler sagen og kan herefter i et bødeforelæg tilkendegive, at en sag om overtrædelse af vejafgiftsloven efter § 16 kan afgøres uden retssag, hvis den afgiftspligtige erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget, jf. vejafgiftslovens 17, stk. 1, 1. pkt.

Det er forudsat i lovforarbejderne til vejafgiftslovens § 16, at det vejledende bødeniveau for en overtrædelse af § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, er på 9.000 kr., jf. Folketingstidende 2024-25, tillæg A, L 131 som fremsat, side 25. Det vejledende bødeniveau tager afsæt i den situation, hvor Sund & Bælt ved en kontrol konstaterer, at der til det pågældende motorkøretøj ikke er tilknyttet køretøjsudstyr, og at der ikke er købt en rutebillet, inden kørslen er påbegyndt, jf. bl.a. Folketingstidende 2022-23 (2. samling), tillæg A, L 74 som fremsat, side 714f.

By-, Land- og Transportministeriet har udstedt cirkulære nr. 9620 af 24. juni 2026 om udstedelse af administrative bødeforelæg i medfør af vejafgiftslovens § 17, stk. 1, jf. § 16, stk. 1. Cirkulæret er rettet til Færdselsstyrelsen og har til formål at understøtte Færdselsstyrelsens behandling af sager om overtrædelse af vejafgiftsloven, så der sikres et proportionalt bødeniveau i hver enkelt sag om overtrædelse af vejafgiftsloven. Cirkulæret fastsætter retningslinjer for, hvordan en differentiering af det vejledende bødeniveau på 9.000 kr. i lovforarbejderne til vejafgiftsloven skal ske. Differentieringen tager afsæt i en række typetilfælde af overtrædelser af vejafgiftsloven.

2.4.2. Skatte- og Vækstministeriet og By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Færdselsstyrelsens praksis viser, at en del af sagerne om overtrædelse af vejafgiftsloven angår, at der til motorkøretøjet ikke er tilknyttet køretøjsudstyr, og at der ikke er købt en rutebillet, inden kørslen er påbegyndt. Det er vurderingen, at bødeniveauet i disse sager fortsat som udgangspunkt skal være på 9.000 kr. Der er ved vurderingen lagt vægt på, at det ud fra objektive omstændigheder i disse sager kan konstateres, at der end ikke er gjort de nødvendige foranstaltninger til at betale eller kunne betale skyldig vejafgift for kørsel med det pågældende motorkøretøj.

Herudover har der i praksis været sager om overtrædelse af vejafgiftsloven, hvor der til motorkøretøjet enten har været et tilknyttet køretøjsudstyr, eller hvor der er købt en rutebillet til motorkøretøjet. I disse sager har overtrædelsen for eksempel bestået i, at der var købt en rutebillet, men den faktisk kørte rute afveg i større eller mindre grad fra den rute, der var afregnet for med den købte rutebillet. Det kan som et andet eksempel nævnes, at det køretøjsudstyr, der var tilknyttet motorkøretøjet, sporadisk var uvirksomt, således at Sund & Bælt ikke modtog data fra motorkøretøjet under hele kørslen.

Som det fremgår ovenfor, har By-, Land- og Transportministeriet udstedt et cirkulære, der mere detaljeret fastsætter retningslinjer for Færdselsstyrelsens udmåling af en bøde i et administrativt bødeforelæg.

Det foreslås, at i vejafgiftslovens § 16, stk. 1, ændres »som« til »der«.

Forslaget har alene til formål at give mulighed for i bemærkningerne at fastsætte nærmere retningslinjer for bødeniveauer ved overtrædelse af vejafgiftslovens § 16, stk. 1. Der tilsigtes ikke andre ændringer af bestemmelsen.

Det forudsættes, at en bøde som udgangspunkt vil skulle være på 9.000 kr., når det på kontroltidspunktet konstateres, at der til motorkøretøjet ikke er tilknyttet køretøjsudstyr, og at der ikke er købt en rutebillet med en gyldighedsperiode på kontroltidspunktet eller inden for 6 timer før eller 6 timer efter kontroltidspunktet.

Det forudsættes, at en bøde som udgangspunkt vil skulle være på 9.000 kr., når det på kontroltidspunktet konstateres, at der til det pågældende motorkøretøj er tilknyttet køretøjsudstyr, men at Sund & Bælt ikke har modtaget data herfra for kørsel inden for 6 timer før og 6 timer efter kontroltidspunktet. Som en forudsætning for en bøde vil det samtidig på kontroltidspunktet skulle konstateres, at der ikke er købt en rutebillet til det pågældende motorkøretøj forud for kontroltidspunktet, som er gyldig på dette tidspunkt eller har en gyldighedsperiode inden for 6 timer før eller 6 timer efter kontroltidspunktet.

Det forudsættes, at en bøde som udgangspunkt vil skulle være på 4.000 kr., når det på kontroltidspunktet kan konstateres, at der ikke er tilknyttet køretøjsudstyr til det pågældende motorkøretøj, men der er købt en rutebillet med en gyldighedsperiode inden for 6 timer før eller 6 timer efter kontroltidspunktet, men hvor vejsegmentet på kontrolpunktet ikke er omfattet af den rute, som rutebilletten er gyldig til.

Det forudsættes, at en bøde som udgangspunkt vil skulle være på 2.000 kr., når det på kontroltidspunktet kan konstateres, at der ikke er tilknyttet køretøjsudstyr til det pågældende motorkøretøj, men der er købt en rutebillet, hvis gyldighedsperiode afviger med mere end 6 timer fra kontroltidspunktet.

Det forudsættes, at en bøde som udgangspunkt vil skulle være på 2.000 kr., hvis Sund & Bælt inden for 6 timer før og 6 timer efter kontroltidspunktet har modtaget data fra et tilknyttet køretøjsudstyr til motorkøretøjet, men der på kontroltidspunktet ikke er modtaget nogen data, og der ikke er købt nogen rutebillet til motorkøretøjet med en gyldighedsperiode på kontroltidspunktet eller inden for 6 timer før eller 6 timer efter kontroltidspunktet.

Er der konstateret en overtrædelse af vejafgiftsloven, og bliver der inden for 24 timer konstateret flere overtrædelser for samme motorkøretøj, vil Færdselsstyrelsen kun kunne udstede et administrativt bødeforelæg for én af overtrædelserne, jf. vejafgiftslovens § 17, stk. 4. Er der forskel på bødeniveauet for hver af de konstaterede overtrædelser, vil Færdselsstyrelsen kunne fastsætte det administrative bødeforelæg til det højeste bødeniveau. Det vil til eksempel medføre, at er der inden for 24 timer konstateret to overtrædelser, hvor den ene overtrædelse vil medføre en bøde på 4.000 kr., og den anden overtrædelse vil medføre en bøde på 2.000 kr., vil Færdselsstyrelsen kunne udstede ét administrativt bødeforelæg på i alt 4.000 kr.

Der vil ikke indtræde gentagelsesvirkning for senere overtrædelser af vejafgiftsloven. Det vil medføre, at er en bøde tidligere idømt eller vedtaget, vil det også ved en senere overtrædelse af vejafgiftsloven være de forudsatte bødeniveauer, der er fastsat ovenfor, der som udgangspunkt vil skulle anvendes ved bødefastsættelsen for det nye forhold.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

2.5. Digital indsendelse af indsigelser til lov om vejafgift

2.5.1. Gældende ret

Det følger af vejafgiftslovens § 6, stk. 4, at Sund & Bælt Holding A/S fører kontrol med, at reglerne om afgiftspligt efter loven overholdes. Kontrollen foretages digitalt, hvorfor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse).

Ifølge vejafgiftslovens § 16, stk. 1, straffes den, som overtræder § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, med bøde, uanset om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Det følger af vejafgiftslovens § 17, stk. 1, at i sager om overtrædelse af § 16, stk. 1, jf. § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, kan Færdselsstyrelsen i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den afgiftspligtige erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget. Retsplejelovens § 752 finder tilsvarende anvendelse i disse sager.

Det følger af vejafgiftslovens § 16, stk. 2, at overtrædelsen ikke anses for at være begået af den registrerede ejer eller bruger, jf. vejafgiftslovens § 3, hvis en anden ved brugstyveri, berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

Vejafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 8, stk. 1, fastlægger en pligt til enten at anvende aktivt køretøjsudstyr, eller at købe rutebillet før kørsel på det afgiftsbelagte vejnet. § 8, stk. 5, indeholder regler om efterfølgende ændring af rute ved brug af forudgående rutebillet.

Det følger endvidere af vejafgiftsloven § 17, stk. 3, at vedtages en bøde, bortfalder videre strafforfølgning. Vedtagelsen har samme gentagelsesvirkning som en dom.

Slutteligt følger det af vejafgiftslovens § 17, stk. 4, at en tilkendegivelse efter § 17, stk. 1, gives, hvis overtrædelsen konstateres i forbindelse med en kontrol af afgiften, jf. § 6, stk. 4, medmindre der inden for de seneste 24 timer er konstateret en overtrædelse for det samme køretøj og dette medfører en tilkendegivelse.

Der er i vejafgiftsloven ikke fastsat regler om brug for digital selvbetjeningsløsning ved indsendelse af indsigelser mod et bødeforelæg. Det følger af lovforslag om lov om vejafgift, jf. Folketingstidende 2022-23 (2. samling), tillæg A, L 74 som fremsat, side 716, at ved Færdselsstyrelsens fremsendelse af et bødeforelæg til ejeren eller brugeren vil der være en vejledning om indsigelsesmuligheder f.eks. i forbindelse med salg eller brugstyveri. Det er praksis på området, at en modtager af et administrativt bødeforelæg kan indsende en indsigelse til Færdselsstyrelsen over det tilsendte administrative bødeforelæg.

2.5.2. Skatte- og Vækstministeriet og By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Færdselsstyrelsen kan i dag, hvis betingelserne herfor er opfyldt, udsende et administrativt bødeforelæg til en ejer eller registreret bruger af et afgiftspligtigt køretøj, når Sund & Bælt Holding A/S i sin kontrol konstaterer, at vejafgiftslovens regler er overtrådt, og at der derfor ikke er betalt eller betalt korrekt vejafgift i forbindelse med en kørsel med et afgiftspligtigt køretøj.

Hvis modtageren af et administrativt bødeforelæg ikke er enig i grundlaget for bødeforelægget, er det praksis, at der inden for 60 dage fra dateringen af bødeforelægget, kan gøres indsigelse over dette til Færdselsstyrelsen. Modtageren kan også vælge ikke at betale eller besvare bødeforelægget, hvis denne ikke ønsker at vedtage det. Færdselsstyrelsen angiver i det administrative bødeforelæg, at indsigelser kan indgives på en formular på hjemmesiden www.vejafgifter.dk. Fristen på 60 dage for indsendelse af indsigelse er fastsat i henhold til Bilag II om oplysninger i informationsskrivelser om manglende betaling af vejafgift i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen.

Det er Færdselsstyrelsens erfaring, at nogle indsigelser over administrative bødeforelæg indgives til Færdselsstyrelsen på e-mail, telefon eller via fysisk brev og ikke via den digitale selvbetjeningsløsning, som der opfordres til i henholdsvis informationsskrivelsen og det administrative bødeforelæg. Dette gør sagsbehandlingen uhensigtsmæssig administrativ tung, ligesom der kan være risiko for, at sagsbehandlingstiden af en indsigelse bliver længere. Derudover er der risiko for, at ikke alle de nødvendige oplysninger vil blive meddelt til Færdselsstyrelsen fra start, når formularen på hjemmesiden ikke er udfyldt. Dette kan ligeledes medføre forlængelse af sagsbehandlingstiden.

By-, Land- og Transportministeriet finder, at et krav om brug af den digitale selvbetjeningsløsning ved indsendelse af indsigelser vil understøtte effektiviteten og ensartetheden i sagsbehandlingen og de tilhørende processer samt sikre, at Færdselsstyrelsen modtager alle de nødvendige oplysninger til brug for indsigelsen og overtrædelsessagen, som er med til at give mere effektiv servicering af borgerne. Samtidig vil det lette indsigelsesprocessen for borgeren, da det med en obligatorisk brug af indsigelsesformularen vil sikres, at borgeren får afgivet alle de nødvendige oplysninger i første omgang. Brug af den digitale selvbetjeningsløsning giver herudover mulighed for, at de

oplysninger, som borgeren afgiver, kan overføres direkte til Færdselsstyrelsens sagsbehandlingssystemer, hvorved blandt andet dokumenthåndtering, registrering af oplysninger m.v. undgås.

Alle modtagere af administrative bødeforelæg, som er hjemmehørende i Danmark, modtager i dag som udgangspunkt de administrative bødeforelæg via Digital Post. Det er Færdselsstyrelsens praksis, at administrative bødeforelæg til afgiftspligtige personer, som er hjemmehørende i udlandet, sendes med fysisk post for at sikre en sikker kommunikation, idet disse ikke har adgang til at modtage Digital Post. Denne praksis betyder dog ikke, at indsigelser kan indsendes via fysisk brev, eller at Færdselsstyrelsen formoder, at de udenlandske borgere ikke har mulighed for at anvende den digitale selvbetjeningsløsning.

Det foreslås, at der indføres hjemmel i vejafgiftsloven ved ny § 17 a, om, at en indsigelse og eventuel medfølgende dokumentation over bødeforelæg, jf. § 17, stk. 1, indenfor en bestemt frist fra modtagelsen skal indsendes til Færdselsstyrelsen ved anvendelse af en digital selvbetjeningsløsning.

Indsigelser over bødeforelæg vil kunne indsendes via hjemmesiden www.vejafgifter.dk ved udfyldelse af formular eller via tilsvarende digitale løsning.

Det er hensigten, at bemyndigelsesbestemmelsen vil blive anvendt til at fastsætte, at indsigelser over bødeforelæg skal indsendes via hjemmesiden www.vejafgifter.dk ved udfyldelse af formular eller via tilsvarende digitale løsning senest 60 dage fra dateringen af bødeforelægget.

Beføjelserne i bemyndigelsesbestemmelsen vil i medfør af vejafgiftslovens § 13, stk. 1, kunne blive delegeret til Færdselsstyrelsen, som er en styrelse under By-, Land- og Transportministeriet.

Det forudsættes, at Færdselsstyrelsen og Sund & Bælt Holding A/S informerer mere generelt om kravene og indholdet heraf, før de foreslåede bestemmelser træder i kraft, herunder krav om anvendelse af en digital indsigelsesløsning, og om adgangen til at afvise en indsigelse, der ikke opfylder det relevante formkrav. Denne information vil blive givet på vejafgiftsordningens hjemmeside www.vejafgifter.dk.

2.6. Ændringer i rutebiletter i vejafgiftsloven

2.6.1. Gældende ret

Det følger af vejafgiftslovens § 8, stk. 1, at hvis man ikke har tilknyttet køretøjsudstyr, jf. § 7, eller køretøjsudstyret er uvirksomt, har den afgiftspligtige ejer, jf. § 3, pligt til at sikre, at der købes en elektronisk rutebillet, inden kørsel på det afgiftspålagte vejnet påbegyndes.

Det følger af vejafgiftslovens § 8, stk. 2, at en betaling for rutebilletten udgør betaling for gennemkørsel af én angivet rute på den afgiftsbelagte vejstrækning i et afgiftspligtigt køretøj, jf. § 1, inden for en på rutebilletten angivet gyldighedsperiode.

Vejafgiftslovens § 8, stk. 3, nr. 1-5, fastsætter, at ved køb af en rutebillet skal man oplyse en række oplysninger, herunder blandt andet navn, telefonnummer, registreringsoplysninger på køretøjet, tidspunkt for kørsel, den planlagte rute og betalingsoplysninger.

Vejafgiftslovens § 8, stk. 4, 1. pkt., fastsætter, at der kan foretages ændringer til de i stk. 3, nr. 1 og 4, nævnte oplysninger om e-mail og den planlagte rute indtil gyldighedsperiodens tidspunkt, jf. dog stk. 5. Det følger af § 8, stk. 4, 2. pkt., at inden for samme frist kan rutebilletten annulleres.

Det følger af vejafgiftslovens § 8, stk. 5, at senest 72 timer efter starttidspunktet for rutebillettens gyldighedsperiode skal den på forhånd oplyste forventede rute mellem et start- og slutpunkt ændres til den faktisk kørte rute, hvis der er forskel. Pligten til at gøre dette påhviler den afgiftspligtige, jf. § 3.

Det følger af bekendtgørelse nr. 1490 af 4. december 2024 om visse regler for rutebilletter efter lov om vejafgift § 2, at en rutebillet har en gyldighedsperiode i 24 timer fra det på rutebilletten angivne starttidspunkt for kørsel på det afgiftspålagte vejnet.

2.6.2. Skatte- og Vækstministeriet og By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Sund & Bælt Holding A/S er i vejafgiftsloven pålagt at varetage de opgaver, som hører til rollen som vejafgiftsopkræver og udbyder af rutebilletten.

Når en afgiftspligtig ejer eller registreret bruger køber en rutebillet til brug for kørsel på det afgiftspålagte vejnet, skal starttidspunkt for den planlagte kørsel angives præcist. Billetten gælder fra det præcise starttidspunkt og indtil 24 timer efter. Det er således muligt at køre på den angivne rute én gang indenfor 24 timer fra starttidspunktet. Som systemet er i dag, kan

UDKAST

starttidspunktet ikke ændres efter køb af rutebilletten, medmindre hele billetten annulleres. Det er i dag muligt at ændre udfyldte e-mailoplysninger og oplysninger om planlagt rute for en købt rutebillet uden annulation.

Det er vurderingen, at det vil være hensigtsmæssigt at give de afgiftspligtige mere fleksibilitet, sådan at det bliver muligt at ændre starttidspunkt for en købt rutebillet uden annulation.

Det foreslås derfor at ændre vejafgiftslovens § 8, stk. 4, 1. pkt., således det bliver muligt at rette starttidspunkt og dermed også sluttidspunkt for en købt rutebillet inden påbegyndt kørsel. Ændringen vil indebære, at starttidspunktet kan ændres uden annulation og køb af ny rutebillet. Hermed opnår eksempelvis vognmænd, som anvender rutebilletter, lidt mere fleksibilitet og gør selve købet af rutebilletten mere effektiv.

Rutebilletter kan købes via Sund & Bælt Holding A/S. Opbygningen af systemet indeholder dog nogle tekniske begrænsninger i forhold til, hvilke oplysninger, som kan ændres efter køb af en rutebillet. I forhold til ændring af begyndelsestidspunkt for kørsel på det afgiftspligtige vejnet kan det indenfor det gældende system alene teknisk set lade sig gøre, at det er det angivne præcise klokkeslæt for en angiven dato, som kan ændres efter køb af rutebillet. Det er ikke muligt at ændre den angivne dato, som er oplyst ved køb af rutebillet.

Der kan således foretages ændring af det på rutebilletten angivne klokkeslæt til et andet klokkeslæt indenfor samme datodøgn, som rutebilletten er købt til.

By-, Land- og Transportministeriet og Skatte- og Vækstministeriet foreslår derfor, at det fastsættes, at ændring af det angivne klokkeslæt kan ændres. Såfremt en rutebillets køber har behov for at ændre den angivne dato før kørsel på det afgiftspligtige vejnet, kan rutebilletten annulleres, og køberen kan i stedet købe en ny rutebillet.

Det foreslås, samtidig, at der for de tilfælde, hvor der købes en rutebillet for en juridisk person, skal være muligt at angive virksomhedens navn og virksomhedsnummer i form af for eksempel CVR- eller VAT-nummer i stedet for fornavn og efternavn. Et virksomhedsnummer er i Danmark et CVR-nummer, mens et virksomhedsnummer i udlandet oftest betegnes som et VAT-nummer.

2.7. Ændring af Skatteforvaltningens praksis om privat godstransport

2.7.1. Gældende ret

Det tilkommer medlemsstaterne selv at træffe beslutning om indførelse af vejafgifter på deres område. Hvis en medlemsstat vælger at indføre og opkræve afgifter, skal dette dog ske efter de regler, der er fastsat i eurovignetdirektivet. Formålet med dette er at sikre, at der ikke ved pålæg af vejafgifter finder direkte eller indirekte forskelsbehandling sted, der fører til konkurrenceforvridning mellem transportvirksomheder.

Eurovignetdirektivet indeholder en detaljeret regulering af medlemsstaternes opkrævning af kørselsafgifter på tunge godskøretøjer over 3.500 kg, som benytter motorvejsnettet. Direktivet opstiller blandt andet rammerne for differentieringsparametre for afgiftssatsen og muligheder for undtagelser af vejafgiftsordninger.

I eurovignetdirektivet skelnes der ikke mellem godstransport, der anvendes til privat henholdsvis erhvervsmæssig kørsel.

Vejafgiftsloven udgør en delvis implementering af eurovignetdirektivet, og trådte i kraft den 1. juli 2023. Loven indebærer, at der fra og med den 1. januar 2025 for motorkøretøjer, som benyttes til godstransport, og som har en teknisk tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover, skal betales vejafgift.

I overensstemmelse med eurovignetdirektivet skelner vejafgiftsloven heller ikke mellem godstransport, der anvendes til privat henholdsvis erhvervsmæssig kørsel.

Det følger af vejafgiftslovens § 1, stk. 2, at en række køretøjer er fritaget for vejafgift. Det gælder hovedsageligt køretøjer, der tilhører forsvaret, politiet og beredskabet. Fritagelserne er i overensstemmelse med de fritagelsesmuligheder, der følger af eurovignetdirektivet. Der er derudover en gruppe af køretøjer, der falder helt uden for lovens anvendelsesområde, da deres primære funktion er at være arbejdsredskab. Det gælder f.eks. slamsugere og renovationskøretøjer.

For køretøjer omfattet af vejafgiftsloven betales lavere vægtafgift efter vægtafgiftslovens § 4 a end for køretøjer, der ikke er omfattet af vejafgiftsloven, hvor der betales efter vægtafgiftslovens § 4.

Det fremgår af vejafgiftslovens § 10 a, at Skatteforvaltningen træffer afgørelse om afgiftspligt og fritagelse for afgift eller ophør heraf, jf.

vejafgiftslovens § 1. Skatteforvaltningen har siden vejafgiftslovens ikrafttræden den 1. januar 2025 administreret vejafgiftsloven således, at motor-køretøjer, som benyttes til privat godstransport, og som har en teknisk tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover, er blevet anset for at falde uden for vejafgiftslovens anvendelsesområde.

2.7.2. Skatte- og Vækstministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Skatte- og Vækstministeriet har i fællesskab med By-, Land- og Transportministeriet haft dialog med Kommissionen om forståelsen af sondringen mellem privat og erhvervsmæssig godstransport i eurovignetdirektivets artikel 6, stk. 2, litra b. Det er på den baggrund vurderingen at privat gods-transport er omfattet af vejafgiftslovens anvendelsesområde.

Det foreslås, at det med lovforslagets § 1, nr. 1, præciseres, at der ikke skelnes mellem privat og erhvervsmæssig godstransport i lovens anvendelsesområde, og at Skatteforvaltningens hidtidige praksis med undtagelse af køretøjer, der anvendes til privat godstransport, ændres fremadrettet for at bringe denne i overensstemmelse med eurovignetdirektivet.

Skatteforvaltningens administration har medført, at motorkøretøjer, der anvendes til privat godstransport, uretmæssigt er blevet undtaget fra afgiftspligten i vejafgiftsloven. Da køretøjer omfattet af vejafgiftsloven betaler lavere vægtafgift efter vægtafgiftslovens § 4 a, mens køretøjer, der ikke er omfattet af vejafgiftsloven, betaler en højere vægtafgift efter vægtafgiftslovens § 4, har praksis medført, at motorkøretøjerne har betalt vægtafgift efter de højere satser, der følger af vægtafgiftslovens § 4, end hvis de var blevet opkrævet vejafgift som tiltænkt, og der dermed var opkrævet efter de satser, der følger af vægtafgiftslovens § 4 a. Det betyder dog tilsvarende, at der ikke er opkrævet vejafgift efter vejafgiftslovens regler.

Praksisændringer på Skatteforvaltningens område kan gennemføres på forskellige måder. Almindeligvis meddeles en praksisændring ved et styresignal, der udsendes af Skatteforvaltningen. Hvis der er tale om en skærpende praksisændring, vil udmeldingen herom skulle ske med et passende varsel.

Her er der tale om en ændring af Skatteforvaltningens administration af afgiftspligten efter vejafgiftsloven. Dette er en skærpende praksisændring, hvor der opstår et behov for en omstilling til betaling af afgift, hvor de berørte selv skal sørge for at der betales afgift, uden at Skatteforvaltningen automatisk opkræver dette. Det er derfor vurderingen, at det er

hensigtsmæssigt at tilkendegive denne praksisændring i bemærkningerne til dette lovforslag.

Den valgte model vil medføre, at de berørte vil have mulighed for at indrette sig efter praksisændringen, idet der lægges op til, at praksisændringen skal få virkning samtidig med den i lovforslagets § 1, nr. 1 foreslåede præcisering af, at der ikke skelnes mellem privat og erhvervsmæssig godstransport i lovens anvendelsesområde, fra den 5. januar 2027.

Skatteforvaltningen vil med virkning fra den 5. januar 2027 ændre sin praksis, så motorkøretøjer til privat godstransport ikke længere anses for at falde uden for lovens anvendelsesområde og dermed vil være afgiftspligtige efter vejafgiftsloven.

Med denne ændring bringes praksis i overensstemmelse med eurovignetdirektivet og vejafgiftsloven, og at der vil fra denne dato opkræves vejafgift for motorkøretøjer, der anvendes privat, hvis disse i øvrigt også opfylder vejafgiftslovens betingelser for afgiftspligt.

For motorkøretøjer, der siden vejafgiftslovens ikrafttrædelse den 1. januar 2025, med urette har været anset for at falde uden for vejafgiftslovens anvendelsesområde, og hvor der dermed også er betalt vægtafgift efter de satser, der gælder for køretøjer, der ikke er omfattet vejafgift, vil Skatteforvaltningen af egen drift tilbagebetale differencen mellem den betalte vægtafgift og den vægtafgift, der skulle have været betalt, hvis køretøjet ikke uretmæssigt var blevet undtaget vejafgift.

Da vægtafgiften med urette er blevet opkrævet efter de satser, der følger af vægtafgiftslovens § 4, gældende for køretøjer, der ikke er omfattet af vejafgiftsloven, vil der ske en forrentning af beløbet, når tilbagebetalingen finder sted, jf. rentelovens § 5, hvilket vil sige, at der vil skulle forrentes fra indbetalingsdagen til udbetalingsdagen.

Der vil ikke ske en efteropkrævning af den vejafgift, der skulle have været betalt i samme periode.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

3.1. Offentlige økonomiske konsekvenser

Fra den 1. januar 2025 er der indført en kilometerbaseret vejafgift for motorkøretøjer, jf. Aftale om kilometerbaseret vejafgift for lastbiler fra marts

2023. Vejafgiften omfatter aktuelt motorkøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt på 12 ton eller derover. Det fremgår af aftalen, at ”lastbiler med en tilladt totalvægt mellem 3,5 og 12 ton til godstransport skal omfattes af vejafgiftsordningen fra den 1. januar 2027.”

Ifølge aftalen skal lastbiler mellem 3,5 og 12 ton (”små lastbiler”) således omfattes af vejafgiftsordningen fra 1. januar 2027. Aftalen fastlægger afgiftssatserne i vejafgiften, og disse satser udgør grundlaget for fastsættelsen af satser i dette lovforslag. Provenuvirkningen af udvidelsen er medregnet i det oprindelige lovforslag for vejafgiften, lovforslag L 74, samling 2022-23.

Provenuet fra udvidelsen med små lastbiler er samtidig en del af aftaleøkonomien og er derved disponeret til finansiering af de øvrige elementer i aftalen fra 2023 og som finansieringsbidrag til Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten fra december 2020.

Satserne for vejafgiften er midlertidigt nedsat i 2027 og 2028 i medfør af Aftale om deludmøntning af Grøn Fond fra april 2024. Denne aftale indebærer, at de oprindeligt aftalte afgiftssatser i vejafgiften er midlertidigt reduceret med 19 pct. i 2025-2027 og 12 pct. i 2028 som kompensation for en dieselaftgiftsforhøjelse på 50 øre pr. liter ekskl. moms (2024-priser) fra 2025.

Aftalen fra 2023 omfatter en udvidelse af det afgiftspligtige vejnet samt en forhøjelse af satserne fra 2028. De provenumæssige konsekvenser af udvidelsen med små lastbiler som angivet nedenfor efter 2027 forudsætter, at Folketinget vedtager lovforslag, der udmønter disse elementer af aftalen.

Udvidelsen med små lastbiler mellem 3,5 og 12 ton forventes isoleret set at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. 50 mio. kr. i 2027 og ca. 125 mio. kr. i 2030 opgjort i 2027-niveau. Efter tilbageløb og adfærd forventes merprovenuet at udgøre ca. 25 mio. kr. 2027 og ca. 75 mio. kr. i 2030.

Lovforslaget øvrige dele vurderes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser for det offentlige.

3.2. Implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes isoleret set at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen svarende til 2,9 mio. kr. i 2026, 3,3 mio. kr. i 2027, 2,0 mio. kr. i 2028, 1,9 mio. kr. årligt i 2029 og 2030, 1,8 mio. kr. årligt i 2031 og 2032, 1,7 mio. kr. i 2033, 0,8 mio. kr. i 2034 og 0,5 mio. kr. varigt.

Omkostningerne vedrører primært sagsbehandling, vejledning og udviklingsomkostninger.

På By-, Land- og Transportministeriets område forventes lovforslaget isoleret set at medføre administrative omkostninger hos Færdselsstyrelsen på 8,9 mio. kr. i 2027 og 5,5 mio. kr. i 2028. Omkostningerne omhandler øget sagsmængde og sagsbehandling i sager om overtrædelse af vejafgiftsloven som følge af udvidelsen af ordningen til køretøjer mellem 3,5 og 12 ton. Omkostningerne skal ses i sammenhæng med indførelsen af retningslinjer for Færdselsstyrelsens differentiering af det vejledende bødeniveau på 9.000 kr. for overtrædelse af vejafgiftsloven.

Lovforslaget vurderes ikke at have konsekvenser for kommuner og regioner.

Lovforslagets øvrige dele forventes ikke at medføre implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Erhvervsstyrelsen Område for Bedre Regulering (OBR) vurderer, at lovforslagets del vedrørende udvidelse af lov om vejafgift til mindre motorkøretøjer medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, på baggrund af informationer fra Skatte- og Vækstministeriet, By-, Land- og Transportministeriet samt Sund & Bælt, at lovforslaget vil medføre løbende administrative omkostninger på ca. 4,1 mio. kr. årligt og administrative omstillingsomkostninger på ca. 7,8 mio. kr. Omstillingsomkostningerne kan primært henføres til anskaffelse og installation af køretøjsudstyr og indgåelse af aftaler med afgiftsopkrævere (EETS-udbydere), imens de løbende administrative omkostninger primært kan henføres til brug og administration af forskellige opkrævningsløsninger, hvor afregning af afgift forudsættes helt overvejende at ske automatiseret gennem afgiftsopkrævere på bag grund af installeret køretøjsudstyr (køretøjsboks).

Forslaget medfører også løbende administrative lettelser for erhvervslivet. Lettelserne består i, at der ved køb af rutebillet, hvor der ønskes ændring af klokkeslættet for begyndelsestidspunktet for kørsel på det afgiftspligtige vejnet, ikke skal købes en ny rutebillet, men ændringen kan foretages på den allerede købte billet. Dette estimeres til at medføre løbende administrative lettelser på ca. 0,1 mio. kr. årligt.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Med præciseringen af vejafgiftslovens anvendelsesområde til også at gælde privat godstransport, vil lovforslaget for køretøjsejere- og brugere af motor-køretøjer, som anvendes privat, medføre administrative konsekvenser for borgere, der fra den 5. januar 2027, vil skulle betale vejafgift efter vejafgiftslovens regler.

6. Klimamæssige konsekvenser

Udvidelsen af vejafgiftsordningen vurderes at medføre en begrænset CO₂-reduktion, som dog vurderes at være under væsentlighedskriteriet på 10.000 ton, hvilket skal ses i lyset af at den skønnede CO₂ effekt fra vejafgiftsordningen som helhed på ca. 0,3 mio. ton i 2030 afspejler, at små lastbiler udgør ca. 5 pct. af det samlede trafikarbejde fra lastbiler, samtidig med at en typisk ”stor” diesellastbil over 12 ton har højere udledning per km.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget skønnes at have positive miljøkonsekvenser, idet en udvidelse af vejafgiftsordningen til mindre motorkøretøjer forventes at reducere trafikarbejdet med disse køretøjer og dermed blandt andet bidrage til en reduktion af luftforureningen. Dette gælder særligt i miljøzonerne, hvor der i dag gælder en forhøjet afgiftssats i forhold til kørsel uden for zonerne. Det er dog ikke muligt at kvantificere konsekvenserne.

8. Forholdet til EU-retten

Med lovforslaget implementeres dele af direktiv 2022/362/EU af 24. februar 2022 (EUT L 69. 04.03.2022, s. 1- 39), der udgør et ændringsdirektiv til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF (eurovignetdirektivet) og Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer.

Ændringsdirektivet er trådt i kraft den 24. marts 2022. Fristen for at inddrage mindre lastbiler i vejafgiftsordningen er den 25. marts 2027.

Med præciseringen af vejafgiftslovens anvendelsesområde til også at gælde privat godstransport, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, og bemærkningerne hertil, vil vejafgiftslovens anvendelsesområde bringes i overensstemmelse med eurovignetdirektivet.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslaget er sendt i høring den 18. september 2026 med frist den 16. oktober 2026 (28 dage).

Lovforslaget har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F, 3F Privat Service, Hotel og Restauration, Advokatsamfundet, Akademikerne, Aluminium Danmark, AMU Transport Danmark, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen (KA), Arbejdstilsynet, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Associationen Dansk Biobrændsel (ADB), AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutoCamperRådet, Bilsynsbranchen, Blik- og Rørarbejderforbundet, Brancheforeningen af Danske Distributører, Brancheforeningen for Skov, Have og Park-Forretninger, Brintbranchen, Bryggeriforeningen, Business Danmark, Campingbranchen, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Restauranter og Cafeer, Danmarks Skibskredit, Danmarks Tekniske Universitet – Transport, Dansk Affaldsforening, Dansk Agroindustri, Dansk Aktionærforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat Brancheforening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Ejendomsæglerforening, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Gartneri, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Lokalsyn, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Methanolforening, Dansk Mobilitet, Dansk Offshore, Dansk PersonTransport, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Solcelleforening, Dansk Standard (DS), Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advokater, Danske Boligadvokater, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Danske Maritime, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, Datatilsynet, DBU, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Købmænd, Den Danske Bilbranche, Den Danske Dommerforening, Det Faglige Hus, Det Økologiske Råd, DFIM Garantifond (Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring), DI, DI Transport, Digitaliseringsstyrelsen, Dommerfuldmægtigforeningen, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Eksportrådet, EmballageIndustrien, Energitilsynet, ERF Agruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering (OBR), FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, Forenede Danske Motorejere (FDM), FH - Fagbevægelsens Hovedorganisation, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, FOA, FORCE Technology, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Vognimportører i

UDKAST

Danmark, Foreningen Danske Revisorer, Forhandlingsfællesskabet (SHK og KTO), Forsikring & Pension, Frie Funktionærer, FSR - danske revisorer GAFSAM, Green Power Denmark, Havarikommissionen for vejtrafikulykker, International Transport Danmark ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITSDanmark, Justitia, Kommunernes Landsforening (KL), Kraka, Krifa, Kørelærerforeningen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten, Lederne Søfart, Ledernes Hovedorganisation, Maskinleverandørerne, Mellempøkeligt Samvirke, Midtsjællands Kørelærerforening, Miljøstyrelsen, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Mover, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, NOAH-Trafik, Oxfam IBIS, Politiforbundet, Post-Nord AB, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rigspolitiets Nationale Færdselscenter (NFÆ), Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, SEGES, Sikkerhedsstyrelsen, Sikre Veje, SKAD - Autorskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark, Skatteankesforvaltningen, SMVdanmark, Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD), SRF Skattefaglig Forening, Sø- og Handelsretten, Søfartsstyrelsen, Teknologisk Institut, Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Ældre Sagen, Aalborg Universitet – Sektionen for Veje, Trafik og Transport.

11. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Udvidelsen med små lastbiler mellem 3,5 og 12 ton forventes at medføre et umiddelbart merprovenu på ca. 50 mio. kr. i 2027 og ca. 125 mio. kr. i 2030 opgjort i 2026-niveau. Efter tilbageløb og adfærd forventes merprovenuet at udgøre ca. 25 mio. kr. 2027 og ca. 75 mio. kr. i 2030. Lovforslagets øvrige dele vurderes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser for det offentlige.	Ingen

UDKAST

Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget vurderes isoleret set at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen svarende til 2,9 mio. kr. i 2026, 3,3 mio. kr. i 2027, 2,0 mio. kr. i 2028, 1,9 mio. kr. årligt i 2029 og 2030, 1,8 mio. kr. årligt i 2031 og 2032, 1,7 mio. kr. i 2033, 0,8 mio. kr. i 2034 og 0,5 mio. kr. varigt. Omkostningerne vedrører primært sagsbehandling, vejledning og udviklingsomkostninger På By-, Land- og Transportministeriets område forventes lovforslaget isoleret set at medføre administrative omkostninger hos Færdselsstyrelsen på 8,9 mio. kr. i 2027 og 5,5 mio. kr. i 2028. Omkostningerne omhandler øget sagsmængde og sagsbehandling i sager om overtrædelse af vejafgiftsloven som følge af udvidelsen af ordningen til køretøjer mellem 3,5 og 12 ton. Omkostningerne skal ses i sammenhæng med indførelsen af retningslinjer for Færdselsstyrelsens differentiering af det vejledende bødeniveau på 9.000 kr. for overtrædelse af vejafgiftsloven.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Udvidelsen af vejafgiften med små lastbiler ventes at indebære en umiddelbar afgiftsbetaling fra erhvervslivet svarende til det skønnede umiddelbare merprovenu.
Administrative konsekvenser	Ingen	OBR vurderer, på baggrund af informationer fra Skatte- og Vækstministeriet, By-, Land- og

UDKAST

for erhvervsli- vet m.v.		Transportministeriet samt Sund & Bælt, at lovforslaget vil medføre løbende administrative omkostninger på ca. 4,1 mio. kr. årligt og administrative omstillingsomkostninger på ca. 7,8 mio. kr. Omstillingsomkostningerne kan primært henføres til anskaffelse og installation af køretøjsudstyr og indgåelse af aftaler med afgiftsopkrævere (EETS-udbydere), imens de løbende administrative omkostninger primært kan henføres til brug og administration af forskellige opkrævningsløsninger, hvor afregning af afgift forudsættes helt overvejende at ske automatiseret gennem afgiftsopkrævere på baggrund af installeret køretøjsudstyr (køretøjsbokse). Forslaget medfører også løbende administrative lettelser for erhvervsli- vet. Lettelserne består i, at der ved køb af rutebilletter, hvor der ønskes ændring af klokkeslættet for begyndelsestidspunktet for kørsel på det afgiftspligtige vejnet, ikke skal købes en ny rutebillet, men ændringen kan foretages på den allerede købte billet. Dette estimeres til at medføre løbende administrative lettelser på ca. 0,1 mio. kr. årligt.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Med præciseringen af vejafgiftslovens anvendelsesområde til også at gælde privat godstransport vil lovforslaget medføre administrative konsekvenser for borgere, der fra den 5. januar 2027, vil skulle betale vejafgift efter vejafgiftslovens regler.

UDKAST

Klimamæssige konsekvenser	Udvidelsen af vejafgiftsordningen vurderes at medføre en begrænset CO ₂ -reduktion, hvilket set ift. den skønnede CO ₂ effekt fra vejafgiftsordningen som helhed på ca. 0,4 mio. ton i 2030 afspejler, at små lastbiler udgør ca. 5 pct. af det samlede trafikarbejde fra lastbiler, samtidig med at en typisk ”stor” diesellastbil over 12 ton har højere udledning per km.	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Lovforslaget skønnes at have positive miljøkonsekvenser, idet en udvidelse af vejafgiftsordningen til mindre motorkøretøjer forventes at reducere trafikarbejdet med disse køretøjer og dermed blandt andet bidrager til en reduktion af luftforureningen. Dette gælder særligt i miljøzonerne, hvor der i dag gælder en forhøjet afgiftsats i forhold til kørsel uden for zonerne. Det er dog ikke muligt at kvantificere konsekvenserne.	
Forholdet til EU-retten	Lovforslagets dele om vejafgiftsloven er i overensstemmelse med af direktiv 2022/362/EU af 24. februar 2022 (EUT L 69. 04.03.2022, s. 1- 39), der udgør et ændringsdirektiv til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF (eurovignetdirektivet) og Rådets direktiv 1999/37/EF.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det fremgår af § 1, stk. 1 i lov om vejafgift, at der svares afgift til statskassen efter bestemmelserne i denne lov for motorkøretøjer, som benyttes til gods-transport, og som har en teknisk tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover, jf. dog stk. 2.

Af lovens § 1, stk. 2, fremgår hvilke køretøjer, der er fritaget for afgift.

Eurovignetdirektivet indeholder en detaljeret regulering af medlemsstater-nes opkrævning af kørselsafgifter på tunge godskøretøjer over 3.500 kg, som benytter motorvejsnettet. Direktivet opstiller blandt andet rammerne for differentieringsparametre for afgiftssatsen og muligheder for undtagel-ser af vejafgiftsordninger.

I eurovignetdirektivet skelnes der ikke mellem godstransport, der anvendes til privat henholdsvis erhvervsmæssig kørsel.

Det foreslås i vejafgiftslovens § 1, stk. 1, at ændre »som benyttes til gods-transport« til: »der benyttes til godstransport«, og »12.000 kg eller derover, jf. dog stk. 2.« ændres til: »3,501 kg eller derover, jf. dog stk. 2 og 5.«

Den foreslåede ændring af »som benyttes til godstransport« til »der benyttes til godstransport«, har alene til formål at give mulighed for præcisere, at der ikke skelnes mellem privat og erhvervsmæssig godstransport. Der tilsigtes ikke andre ændringer af bestemmelsen.

Det forudsættes, at der ved afgiftspligt ikke skelnes mellem privat og er-hvervsmæssig anvendelse af motorkøretøjer, der i øvrigt opfylder betingel-serne om afgiftspligt efter vejafgiftslovens § 1. Et køretøj, der opfylder be-tingelserne for afgiftspligt efter vejafgiftslovens § 1, men som anvendes til privat kørsel anses for at være afgiftspligtig i vejafgiftslovens forstand.

Det vil medføre, at det ikke vil have betydning for afgiftsplikten efter vejaf-giftsloven om det afgiftspligtige køretøj ejes med henblik på privat gods-transport eller erhvervsmæssig godstransport. Et motorkøretøj, der opfylder betingelserne for afgiftspligt, vil dermed være afgiftspligtigt, uanset om

køretøjet anvendes til erhverv eller ikke anvendes til erhverv. Det kan f.eks. være motorkøretøjer, der af privatpersoner anvendes til hestetransport eller andre private formål.

Formålet med ændringen af »12.000 kg eller derover, jf. dog stk. 2.« til »3,501 kg eller derover, jf. dog stk. 2 og 5.« er at udvide den gældende vejafgiftsordning til at omfatte motorkøretøjer med en teknisk totalvægt fra over 3,5 ton og op til 12 ton, som benyttes til godstransport.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at motorkøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt på 3,501 kg og 11.999 kg vil omfattes af vejafgiftsordningen. Det betyder, at der også for de mindre motorkøretøjer vil skulle betales vejafgift enten gennem anvendelse af et køretøjsudstyr eller ved køb af rutebillet, inden kørsel på det afgiftspålagte vejnet påbegyndes. Afgiften vil beregnes efter samme kriterier, der gør sig gældende i dag for motorkøretøjer på 12 ton og derover, og vil dermed fastsættes efter den kørte strækning og køretøjets CO₂-emissionsklasse og vægtklasse.

Den foreslåede bestemmelse omfatter både dansk og udenlandsk registrerede motorkøretøjer.

Et køretøj, som opfylder art- og vægtkriterierne, vil som udgangspunkt blive regnet for afgiftspligtigt, hvis det er registreret i Køretøjsregistret med en anvendelse, der betyder, at det kan benyttes til godstransport. Sådanne registreringer af anvendelse omfatter godstransport, mandskabs-/materielkørsel, trækraft for sættevogn, særlig anvendelse eller godstransport erhverv. Art og anvendelse er reguleret i vejledning om syn af køretøjer og registreres enten af importører eller hos synsvirksomhederne i forbindelse med registreringssynet. Der er i de omfattede anvendelsesgrupper også køretøjer, som ikke benyttes til godstransport, og hvoraf der dermed ikke skal betale afgift f.eks. veteranbiler, cirkuskøretøjer eller køretøjer, hvis primære funktion er at fungere som et arbejdsredskab, herunder f.eks. slamsugere. Der vil på samme måde som i dag være mulighed for, at motorkøretøjer mellem 3,5-12 ton, som ikke anvendes til godstransport, kan fritages efter ansøgning til Skatteforvaltningen, jf. vejafgiftslovens § 10 a. Er et køretøj registreret med en kombination af art og anvendelse, der systemmæssigt som udgangspunkt medfører afgiftspligt, kan køretøjet undtages for at betale vejafgift, hvis det ved ansøgning godtgøres, at køretøjet ikke benyttes til godstransport. Der kan være tale om et køretøj registreret med anvendelsen godstransport eller særlig anvendelse, der udelukkende anvendes til anden anvendelse

som f.eks. køretøjer til skolekørsel, tivoli-cirkuskøretøjer og veterankøretøjer.

Skatteforvaltningen vil foretage en konkret vurdering i den enkelte sag. I vurderingen kan indgå en række oplysninger f.eks. en beskrivelse af anvendelse fra ansøgeren, billedokumentation, tekniske oplysninger, registrerede køretøjsejer/brugere samt om lastbilen er registreret med tilladelsen vognmandskørsel.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1. og 2.7. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det fremgår af § 1, stk. 1 i lov om vejafgift, at der svares afgift til statskassen for motorkøretøjer, som benyttes til godstransport, og som har en teknisk tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover, jf. dog stk. 2.

Det foreslås, at der i vejafgiftslovens § 1 indsættes som *stk. 5* »Nulemissionskøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt på 3,501 kg op til og med 4,250 kg er ikke omfattet af denne lov.«

Den foreslåede indsættelse af et nyt stykke, skal ses i sammenhæng med forslaget om at udvide vejafgiftsordningens § 1, stk. 1, til også at omfatte motorkøretøjer mellem 3,5 ton og 12 ton.

Formålet med ændringen er at præcisere, at nulemissionskøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt på over 3,5 ton til og med 4,25 ton ikke omfattes af vejafgiftsordningen som følge af udvidelsen til de mindre lastbiler. Undtagelsen fra udvidelsen vil omfatte nulemissionskøretøjer, der er registreret med en vægtniveau mellem 3,5 og til og med 4,25 ton, samt elmotor som drivkraft.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at mindre motorkøretøjer, der som følge af deres eldrevne motor kategoriseres som lastbiler, men som reelt benyttes som varebiler under 3,5 ton, ikke omfattes af anvendelsesområdet af vejafgiftsloven.

Køretøjerne vil i Køretøjsregisteret fremgå som undtaget, uden særskilt behov for at anmode om undtagelse efter vejafgiftsloven § 10 a.

Til nr. 3

Det følger af vejafgiftslovens § 1, at der svares afgift til statskassen for motorkøretøjer, som benyttes til godstransport, og som har en teknisk tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover, jf. dog stk. 2, hvor de afgiftsfritagne køretøjer er oplistet.

Efter vejafgiftslovens § 5, stk. 1, svares der afgift for motorkøretøjer efter de CO₂-emissionsklasser, der følger af artikel 7 ga i eurovignetdirektivet, efter satserne, der følger af tabellen i stk. 1.

Det betyder, at hver afgiftspligtig kilometer for motorkøretøjer afregnes ud fra hvilken CO₂-emissionsklasse, de tilhører, idet der er 5 CO₂-emissionsklasser. CO₂-emissionsklasserne er yderligere inddelt efter deres teknisk tilladte totalvægt, idet der er 3 vægtklasser inden for hver CO₂-emissionsklasse. CO₂-emissionsklasserne for tunge køretøjer er defineret i artikel 7 ga i eurovignetdirektivet. Opdelingen er obligatorisk for vejafgiftsordninger, der omfatter tunge køretøjer. De 5 CO₂-emissionsklasser for tunge køretøjer er defineret som følger:

CO₂-emissionsklasse 1 omfatter køretøjer, der ikke tilhører nogen af de øvrige CO₂-emissionsklasser. Køretøjer, der ikke har VECTO-oplysninger, kan ikke blive indplaceret i anden klasse end CO₂-emissionsklasse 1 og CO₂-emissionsklasse 5, hvis der er tale om et nulemissionskøretøj.

CO₂-emissionsklasse 2 omfatter undergrupper af køretøjer i de tilfælde, hvor CO₂-emissionen er mere end 5 pct. mindre end CO₂-emissionen på emissionsreduktionskurven for den undergruppe, køretøjet tilhører, på tidspunktet for køretøjets første registrering, men som ikke tilhører nogen af CO₂-emissionsklasserne 3, 4 eller 5. Undergrupper af køretøjer er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv (EF) 96/53, bilag 1, pkt. 1. Emissionsreduktionskurven er defineret i eurovignetdirektivet som ændret senest ved direktiv (EU) 2022/362, artikel 2, pkt. 37.

CO₂-emissionsklasse 3 omfatter undergrupper af køretøjer i de tilfælde, hvor CO₂-emissionen er mere end 8 pct. mindre end CO₂-emissionen på emissionsreduktionskurven på tidspunktet for køretøjets første registrering, men

UDKAST

som ikke tilhører nogen af CO₂-emissionsklasserne 4 eller 5. Undergrupper af køretøjer og emissionsreduktionskurven er defineret som nævnt under beskrivelsen af CO₂-emissionsklasse 2.

CO₂-emissionsklasse 4 omfatter tunge lavemissionskøretøjer som defineret i eurovignetdirektivet, som ændret senest ved direktiv (EU) 2022/362, artikel 2, pkt. 30.

CO₂-emissionsklasse 5 omfatter nulemissionskøretøjer som defineret i eurovignetdirektivet, som ændret senest ved direktiv (EU) 2022/362, artikel 2, pkt. 29.

Eurovignetdirektivet pålægger medlemsstaterne at sikre, at klassificeringen af et køretøj, der tilhører CO₂-emissionsklasse 2 eller 3, revurderes hvert sjette år efter datoen for første registrering, og at køretøjet, hvor det er relevant, omklassificeres til den relevante CO₂-emissionsklasse på grundlag af de tærskler, der gælder på det pågældende tidspunkt.

Det foreslås, at vejafgiftslovens § 5, stk. 1, litra A, affattes således:

» A. Afgiftssatser

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,78	0,86	1,00	1,10
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,70	0,79	0,92	1,01
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,62	0,69	0,82	0,91
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,41	0,46	0,53	0,58
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,13	0,13	0,13	0,13

«

Med det foreslåede foreslås satserne for vejafgift udvidet med en ny kategori for de mindre lastbiler med en teknisk tilladt totalvægt på 3.501 kg - 11.999 kg.

Den foreslåede ændring vil medføre, at motorkøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg, som benyttes til erhvervsmæssig gods-transport, vil skulle betale vejafgift efter den CO₂-emissionsklasse de tilhører.

De foreslåede satser er differentieret efter køretøjernes CO₂-emission. Satsstrukturen følger bestemmelserne i eurovignetdirektivet. Afgiften vil fastsættes efter den sats køretøjet skal betale sammenholdt med den tilbagelagte strækning.

Forslaget har til formål at gennemføre udvidelsen af vejafgiftsordningen til mindre lastbiler mellem 3,5-12 ton, hvilket blev aftalt i forbindelse med Aftale om Kilometerbaseret vejafgift af 29. marts 2023.

Til nr. 4

Det fremgår af vejafgiftslovens § 1, at der svares afgift til statskassen for motorkøretøjer, som benyttes til godstransport, og som har en teknisk tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover, jf. dog stk. 2.

Det fremgår videre af vejafgiftslovens § 1, stk. 4, at for køretøjskombinationer er motorkøretøjet bestemmende for, om kombinationen er fritaget for afgift i medfør af stk. 2.

Ved lov nr. 1489 af 10. december 2024, blev anvendelsesområdet i § 1, stk. 1, ændret fra »lastbiler og køretøjskombinationer» til »motorkøretøjer».

Det fremgår af vejafgiftslovens § 5, stk. 2, at ved kørsel på afgiftspligtige vejsegmenter, som helt eller delvis er placeret inden for miljøzoner, jf. den foreslåede § 4, stk. 6, lægges der til satserne i stk. 1 et tillæg for lastbiler og køretøjskombinationer. Disse tillæg fremgår af tabellen i stk. 2.

Det foreslås i vejafgiftslovens § 5, stk. 2, at ændre »lastbiler og køretøjskombinationer» til »motorkøretøjer«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring af ændringen ved lov nr. 1489 af 10. december 2024. I forbindelse med ændringen af § 1, stk. 1 ved lov nr. 1489 af 10. december 2024, blev der ved en fejl ikke konsekvensændret i vejafgiftslovens § 5, stk. 2.

Med den foreslåede ændring vil vejafgiftslovens § 5, stk. 2, bringes i overensstemmelse med lovens definition af omfattede køretøjer.

UDKAST

Den manglende konsekvensændring har ikke haft afgiftsmæssige konsekvenser, idet placeringen af lastbiler i vægtklasser foretages efter vejafgiftslovens § 1, stk. 1, hvoraf det fremgår, at der svares afgift for motorkøretøjer, som benyttes til godstransport, og som har en teknisk tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover.

Til nr. 5

Det fremgår af vejafgiftslovens § 5, stk. 2, at ved kørsel på afgiftspligtige vejsegmenter, som helt eller delvis er placeret inden for miljøzoner, jf. den foreslåede § 4, stk. 6, lægges der til satserne i stk. 1 et tillæg for lastbiler og køretøjskombinationer. Disse tillæg fremgår af tabellen i stk. 2.

Tillægget udgør 50 pct. af den afgift, der vil skulle betales efter stk. 1. Ved kørsel i et vejsegment, som er helt eller delvis placeret i en miljøzone, vil der skulle betales afgift efter stk. 1 og tillæg til afgiften efter stk. 2.

Det foreslås, at vejafgiftslovens § 5, stk. 2, litra B, affattes således:

»B. Tillæg i miljøzoner

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,39	0,43	0,50	0,55
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,35	0,40	0,46	0,51
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,31	0,35	0,41	0,46
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,21	0,23	0,27	0,29
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,07	0,07	0,07	0,07

«

Forhøjede satser i miljøzonerne afspejler, at borgere i disse områder er ekstra eksponeret for luftforurening og støj fra lastbiltrafik og færdselsuheld, hvor den tunge trafik er involveret. De forhøjede afgiftssatser i miljøzonerne medvirker til at øge vejafgiftsordningens samfundsøkonomiske gevinster.

Til nr. 6

Det fremgår af vejafgiftslovens § 5, stk. 3, at satserne i stk. 1 udgør den samlede værdi af afgiften for de eksterne omkostninger og infrastrukturafgiften forbundet med motorkøretøjernes brug på det afgiftspålagte vejnet.

UDKAST

De enkelte afgiftskomponenter fremgår af § 5, stk. 3, litra C. Afgiften for infrastruktur, eksterne omkostninger i form af CO₂, luftforurening og støj-afgift udgør tilsammen den samlede afgiftssats for vejafgifter, der fremgår af lovens § 5, stk. 1.

Det foreslået nyaffatte vejafgiftslovens § 5, stk. 3, litra C, således:

» C. *Afgiftskomponenter*

Infrastruktur

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,44	0,44	0,44	0,44
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,38	0,38	0,38	0,38
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,31	0,31	0,31	0,31
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,22	0,22	0,22	0,22
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,11	0,11	0,11	0,11

Eksterne omkostninger (CO₂)

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,30	0,37	0,50	0,60
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,28	0,36	0,48	0,57
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,27	0,33	0,45	0,54
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,15	0,19	0,25	0,30
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,00	0,00	0,00	0,00

Eksterne omkostninger (luftforurening og støj)

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,04	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,04	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,04	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,04	0,05	0,06	0,06

UDKAST

CO ₂ -emissionsklasse 5	0,02	0,02	0,02	0,02
------------------------------------	------	------	------	------

«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at det også for motorkøretøjer mellem 3,5 ton og 12 ton vil fremgå, hvor meget af den samlede afgift, der udgøres af en afgiften for infrastruktur, eksterne omkostninger i form af CO₂, luftforurening og støjafgift.

Formålet med forslaget er at foretage en konsekvensrettelse som følge af den foreslåede udvidelse af vejafgiftsordningen til motorkøretøjer over 3,5 ton.

Til nr. 7

Det følger af vejafgiftslovens § 5, stk. 1, at der svares afgift for motorkøretøjer efter de CO₂-emissionsklasser, der følger af artikel 7ga i direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer med senere ændringer, efter de satser der følger af § 5, stk. 1, litra A og § 5, stk. 2, litra B.

Det foreslås, at i vejafgiftslovens § 5 indsættes som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Klassificering af et afgiftspligtigt køretøj i CO₂-emissionsklasse 2 og 3, revurderes hvert sjette år regnet fra dato for første registrering, jf. artikel 7ga i direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer med senere ændringer.«

Forslaget vil medføre, at det vil fremgå tydeligere af vejafgiftsloven, at motorkøretøjer omfattet af lovens anvendelsesområde, og som er indplaceret i CO₂-emissionsklasse 2 eller 3, skal have revurderet deres CO₂-emissionsklasser hvert sjette år. En revurdering kan alene medføre en indplacering i en dårligere CO₂-emissionsklasse. Det skyldes, at køretøjerne vil blive mindre og mindre miljøvenlige, jo ældre de bliver. Med revurderingen skabes incitament til en udskiftning af ældre køretøjer, ligesom en mere retvisende indplacering understøttes.

Revurderingen vil ske seks år efter køretøjets indregistrering og hvert sjette år løbende.

Formålet med forslaget, er at præcisere eurovignetdirektivets krav om re-vurdering af CO₂-emissionsklasse for afgiftspligtige køretøjer i CO₂-emis-sionsklasse 2 og 3.

Til nr. 8

Vejafgiftslovens § 8, stk. 3, fastsætter hvilke oplysninger, som en køber af rutebillet skal udfylde ved køb af rutebillet. Det følger af vejafgiftslovens § 8, stk. 3, nr. 1, at der ved køb af rutebillet oplyses fornavn, efternavn, e-mail, telefonnummer og eventuelt bopælsadresse på den afgiftspligtige per-son, jf. § 3.

Det foreslås, at der i vejafgiftslovens § 8, stk. 3, nr. 1, tilføjes et 2. pkt., hvoraf det følger, at » Der kan oplyses virksomhedsnavn og virksomheds-nummer i form af for eksempel CVR- eller VAT-nummer i stedet for for-navn og efternavn.«

Med den foreslåede bestemmelse vil det være et muligt, at hvis rutebilletten købes for en virksomhed, at virksomheden i stedet for fornavn og efternavn på den tekniske køber af rutebilletten kan angive virksomhedsnavn og virk-somhedsnummer i stedet. Et virksomhedsnummer er i Danmark et CVR-nummer, mens et virksomhedsnummer i udlandet oftest betegnes som et VAT-nummer.

Til nr. 9

Vejafgiftslovens § 8, stk. 3, fastsætter, hvilke oplysninger, som skal oplyses ved køb af rutebillet. Det fastsættes i § 8, stk. 3, nr. 1, at ved køb af en rutebillet skal der oplyses fornavn, efternavn, e-mail, telefonnummer, og eventuelt bopælsadresse på den afgiftspligtige person, jf. § 3.

Det følger videre af vejafgiftslovens § 8, stk. 3, nr. 4, at den planlagte rute på det afgiftspligtige vejnet skal oplyses. Det følger af § 8, stk. 3, nr. 3, at ved køb af rutebillet skal et begyndelsestidspunkt for kørsel på det afgifts-pligtige vejnet (gyldighedsperiodens begyndelse) oplyses.

Vejafgiftslovens § 8, stk. 4, fastsætter, at der kan foretages ændringer til de i stk. 3, nr. 1 og 4, nævnte oplysninger om e-mail og den planlagte rute indtil gyldighedsperiodens tidspunkt, jf. dog stk. 5. Inden for samme frist kan ru-tebilletten annulleres.

Det foreslås, at ændre vejafgiftslovens § 8, stk. 4, 1. pkt., fra »stk. 3, nr. 1 og 4, nævnte oplysninger om e-mail« til »stk. 3, nr. 1, 3 og 4, nævnte oplysninger om e-mail, klokkeslættet for begyndelsestidspunkt for kørsel på det afgiftspligtige vejnet (gyldighedsperiodens begyndelse)«.

Med de foreslåede ændringer vil § 8, stk. 4, 1. pkt., fastsætte, at der kan foretages ændring i de i stk. 3, nr. 1, 3 og 4, nævnte oplysninger om e-mail, klokkeslættet for begyndelsestidspunkt for kørsel på det afgiftspligtige vejnet og den planlagte rute indtil gyldighedsperiodens begyndelsestidspunkt, jf. dog stk. 5.

Den foreslåede ændring betyder, at det vil være muligt at ændre i både afgivne oplysninger om e-mail, den planlagte rute og starttidspunktet for kørsel på det afgiftspligtige vejnet med den købte rutebillet, så længe dette sker inden påbegyndt kørsel.

Der vil alene kunne ske ændring af det oplyste klokkeslæt på en købt rutebillet. Den ved købet angivne dato for kørsel med rutebillet kan ikke ændres. Det er en forudsætning for ændring af et klokkeslæt på en købt rutebillet, at kørsel på det afgiftspligtige vejnet ikke er påbegyndt på ændringstidspunktet. Hvis det er den angivne dato for en købt rutebillet, som skal ændres, kan den købte rutebillet annulleres og i stedet kan der købes en ny.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 10

Overskriften for kapitel 9 i vejafgiftsloven er »Straffebestemmelser«.

Det foreslås, at overskriften til vejafgiftslovens *kapitel 9* ændres, således at der efter »Straffebestemmelser« indsættes » og indgivelse af indsigelser over administrative bødeforelæg«.

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med de foreslåede bestemmelser ved ny § 17 a i vejafgiftsloven.

Overskriften bliver dermed overensstemmende med lovforslagets foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 12, om transportministerens mulighed for at fastsætte nærmere regler om, at en indsigelse og eventuel medfølgende

dokumentation over et administrativt bødeforelæg, jf. § 17, stk. 1, skal indsendes inden en bestemt frist til Færdselsstyrelsen ved anvendelse af en digital selvbetjeningsløsning, som Sund & Bælt Holding A/S stiller til rådighed.

Til nr. 11

Det fremgår af vejafgiftslovens § 16, stk. 1, at 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. Der gælder dermed et objektivt ansvar for den, der er den afgiftspligtige i medfør af § 3. Det objektive ansvar gælder ikke for overtrædelser, hvor en anden ved brugstyveri eller berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet, jf. vejafgiftslovens § 16, stk. 2.

I sager om overtrædelse af vejafgiftslovens § 16, stk. 1, jf. § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, kan Færdselsstyrelsen i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den afgiftspligtige erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget, jf. vejafgiftslovens § 17, stk. 1, 1. pkt.

Det foreslås, at i vejafgiftslovens § 16, stk. 1, ændres »som« til »der«.

Forslaget har alene til formål at give mulighed for i bemærkningerne at fastsætte nærmere retningslinjer for bødeniveauer ved overtrædelse af vejafgiftslovens § 16, stk. 1. Der tilsigtes ikke andre ændringer af bestemmelsen.

Det forudsættes, at en bøde som udgangspunkt vil skulle være på 9.000 kr., når det på kontroltidspunktet konstateres, at der til motorkøretøjet ikke er tilknyttet køretøjsudstyr, og at der ikke er købt en rutebillet med en gyldighedsperiode på kontroltidspunktet eller inden for 6 timer før eller 6 timer efter kontroltidspunktet. Det afgørende vil være, at der ikke er et køretøjsudstyr til motorkøretøjet i overensstemmelse med vejafgiftslovens § 7, og såfremt der er købt en rutebillet, vil dens gyldighedsperiode ligge mere end 6 timer fra kontroltidspunktet.

Det forudsættes, at en bøde som udgangspunkt vil skulle være på 9.000 kr., når det på kontroltidspunktet konstateres, at der til det pågældende motor-køretøj er tilknyttet køretøjsudstyr, men at Sund & Bælt ikke har modtaget data herfra for kørsel inden for 6 timer før og 6 timer efter

UDKAST

kontrolltidspunktet. Som en forudsætning for en bøde vil det samtidig på kontrolltidspunktet skulle konstateres, at der ikke er købt en rutebillet til det pågældende motorkøretøj forud for kontrolltidspunktet, som er gyldig på dette tidspunkt eller har en gyldighedsperiode inden for 6 timer før eller 6 timer efter kontrolltidspunktet. Det afgørende vil være, at der ikke på noget tidspunkt inden for 6 timer før og 6 timer efter kontrolltidspunktet er modtaget data fra køretøjsudstyret, og såfremt der er købt en rutebillet, vil dens gyldighedsperiode ligge mere end 6 timer fra kontrolltidspunktet.

Det forudsættes, at en bøde som udgangspunkt vil skulle være på 4.000 kr., når det på kontrolltidspunktet kan konstateres, at der ikke er tilknyttet køretøjsudstyr til det pågældende motorkøretøj, men der er købt en rutebillet med en gyldighedsperiode inden for 6 timer før eller 6 timer efter kontrolltidspunktet, men hvor vejsegmentet på kontrolpunktet ikke er omfattet af den rute, som rutebilletten er gyldig til. Det afgørende vil være, at motorkøretøjet på kontrolltidspunktet kører på et vejsegment, der ikke er omfattet af den i øvrigt gyldige rutebillet. En rutebillets start- og slutpunkt kan ændres indtil 72 timer efter starttidspunktet for rutebillettens gyldighedsperiode, jf. vejafgiftsloven § 8, stk. 5. Det vil derfor være en forudsætning for bødestraffen, at rutebillettens start- og slutpunkt ikke er ændret til at omfatte det vejsegment, hvor motorkøretøjet blev kontrolleret.

Det forudsættes, at en bøde som udgangspunkt vil skulle være på 2.000 kr., når det på kontrolltidspunktet kan konstateres, at der ikke er tilknyttet køretøjsudstyr til det pågældende motorkøretøj, men der er købt en rutebillet, hvis gyldighedsperiode afviger med mere end 6 timer fra kontrolltidspunktet. Det afgørende vil være, at rutebillettens manglende gyldighed udelukkende skyldes, at motorkøretøjet er blevet kontrolleret på et tidspunkt, der ligger mere end 6 timer uden for rutebillettens gyldighedsperiode. Alle øvrige oplysninger i henhold til vejafgiftslovens § 8, stk. 3, nr. 1-5, vil dermed skulle være korrekte.

Det forudsættes, at en bøde som udgangspunkt vil skulle være på 2.000 kr., hvis Sund & Bælt inden for 6 timer før og 6 timer efter kontrolltidspunktet har modtaget data fra et tilknyttet køretøjsudstyr til motorkøretøjet, men der på kontrolltidspunktet ikke er modtaget nogen data, og der ikke er købt nogen rutebillet til motorkøretøjet med en gyldighedsperiode på kontrolltidspunktet eller inden for 6 timer før eller 6 timer efter kontrolltidspunktet. Det afgørende vil være, at det tilknyttede køretøjsudstyr i altovervejende grad vil have været aktiveret og virksomt under kørslen, det vil sige både i tiden umiddelbart før og umiddelbart efter kontrolpunktet.

Færdselsstyrelsen vil i en sag om overtrædelse af vejafgiftslovens § 16, stk. 1, jf. § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, kunne tilkendegive i et bødeforelæg, at sagen vil kunne afgøres uden retssag, hvis den afgiftspligtige erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget, jf. vejafgiftslovens § 17, stk. 1, 1. pkt.

Færdselsstyrelsen vil kunne undlade at udstede et administrativt bødeforelæg for en overtrædelse af vejafgiftsloven, hvis der foreligger særligt formildende omstændigheder ved overtrædelsen. Et eksempel på en særligt formildende omstændighed vil være en afvigelse fra den rute, som rutebilletten er gyldig til, som er af ringe betydning, eller den tilbagelagte kørsel med tilknyttet køretøjsudstyr, uden at Sund & Bælt Holding A/S har modtaget data for kørsel på det afgiftsbelagte vejnet, er af ringe betydning.

Færdselsstyrelsen vil desuden kunne undlade at udstede et administrativt bødeforelæg for en overtrædelse af vejafgiftsloven, hvis en afvigelse fra rutebilletten's gyldighedsperiode er mindre end 2 timer før eller 2 timer efter kontroltidspunktet.

Har Færdselsstyrelsen udstedt et administrativt bødeforelæg for overtrædelse af vejafgiftsloven, og er der gjort indsigelse over bødeforelægget, vil Færdselsstyrelsen kunne annullere det administrative bødeforelæg efter en konkret vurdering. Et administrativt bødeforelæg vil for det første kunne annulleres under de konkrete omstændigheder, som det er beskrevet ovenfor om Færdselsstyrelses mulighed for at undlade at udstede et administrativt bødeforelæg. Et administrativt bødeforelæg vil for det andet kunne annulleres, hvis den afgiftspligtige dokumenterer over for Færdselsstyrelsen, at der er betalt vejafgift for en anden tilsvarende strækning end den kørte strækning. Ved tilsvarende strækning forstås, at der i afgiftsmæssig henseende ikke vil være nogen forskel. Et administrativt bødeforelæg vil for det tredje kunne annulleres, hvis de på kontroltidspunktet aflæste køretøjsregistreringsoplysninger ikke svarer til oplysningerne som angivet i den aktive EETS-produktaftale for køretøjsudstyret, der er tilknyttet køretøjet, eller der er købt en rutebillet, og årsagen til uoverensstemmelsen i oplysningerne for eksempel er enkelte fejlintastninger i køretøjsregistreringsoplysningerne, herunder bogstaver, skilletegn, specialtegn, manglende cifre eller bogstaver, eller ombytning mellem bogstaver eller cifre.

Er der inden for 24 timer konstateret flere overtrædelser af vejafgiftsloven, vil Færdselsstyrelsen kun kunne udstede et administrativt bødeforelæg for

én af overtrædelserne, jf. vejafgiftslovens § 17, stk. 4. Er der forskel på overtrædelsernes karakter, således at hver af overtrædelserne ikke vil medføre bøde af samme størrelse, vil Færdselsstyrelsen kunne fastsætte det administrative bødeforelæg til den højeste bødestørrelse. Det vil til eksempel medføre, at er der inden for 24 timer begået to overtrædelser, hvor den ene overtrædelse som udgangspunkt vil medføre en bøde på 4.000 kr., og den anden overtrædelse som udgangspunkt vil medføre en bøde på 2.000 kr., jf. de forudsatte bødeniveauer ovenfor, vil Færdselsstyrelsen kunne udstede ét administrativt bødeforelæg på i alt 4.000 kr.

Der vil ikke indtræde gentagelsesvirkning for senere overtrædelser af vejafgiftsloven. Det vil sige, at er en bøde tidligere idømt eller vedtaget, vil det uanset ved en senere overtrædelse af vejafgiftsloven være de forudsatte bødeniveauer, der er fastsat ovenfor, der som udgangspunkt vil skulle anvendes ved bødefastsættelsen for det nye forhold.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne straffniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Til nr. 12

Det følger af vejafgiftslovens § 16, stk. 1, at den, som 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 følger af vejafgiftslovens § 17, stk. 1, at i sager om overtrædelse af § 16, stk. 1, jf. § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, kan Færdselsstyrelsen i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den afgiftspligtige erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget. Retsplejelovens § 752 finder tilsvarende anvendelse i disse sager.

Hvis modtageren af et administrativt bødeforelæg ikke er enig i grundlaget for bødeforelægget, er det praksis, at der inden for 60 dage fra dateringen af bødeforelægget, kan gøres indsigelse over dette til Færdselsstyrelsen. Modtageren kan også vælge ikke at betale eller besvare bødeforelægget, hvis denne ikke ønsker at vedtage det.

Det foreslås, at der efter vejafgiftslovens § 17 indsættes i kapitel 9 en § 17 a, om at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at en indsigelse og eventuel medfølgende dokumentation over et administrativt bødeforelæg, jf. § 17, stk. 1, skal indsendes inden en bestemt frist til Færdselsstyrelsen ved anvendelse af en digital selvbetjeningsløsning, som Sund & Bælt Holding A/S stiller til rådighed.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler og krav om brug af digital indgivelse af indsigelser over administrative bødeforelæg ved digital selvbetjeningsløsning, som stilles til rådighed af Sund & Bælt Holding A/S.

Der vil i medfør af den foreslåede bestemmelse kunne fastsættes nærmere regler om, at indsigelser over bødeforelæg skal indgives via www.vejafgifter.dk ved udfyldelse af formular eller via tilsvarende digital løsning, hvis den digitale selvbetjeningsløsning ændrer navn. De i formularen påkrævede oplysninger vil derfor skulle oplyses ved indgivelse af indsigelse.

Det forudsættes, at Færdselsstyrelsen og Sund & Bælt Holding A/S informerer mere generelt om kravene og indholdet heraf, før de foreslåede bestemmelser træder i kraft, herunder krav om anvendelse af en digital indsigelsesløsning, og om adgangen til at afvise en indsigelse, der ikke opfylder det relevante formkrav. Denne information vil blive givet på vejafgiftsordningens hjemmeside www.vejafgifter.dk.

Færdselsstyrelsen vil som følge af de nærmere fastsatte regler i medfør af bestemmelsen alene skulle behandle de indsigelser, som bliver indgivet via den digitale selvbetjeningsløsning, som fastsættes i bekendtgørelsen. Indsigelser, som ikke indgives digitalt, vil således kunne afvises. Den foreslåede bestemmelse vil også, hvis det vurderes relevant, kunne anvendes til at fastsætte, at hvis særlige grunde taler for, vil kravet om anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning kunne fraviges, for eksempel hvis selvbetjeningsløsningen er ude af drift.

Fastsættelsen af de nærmere regler på bekendtgørelsesniveau vil medføre, at hvis Færdselsstyrelsen ikke modtager en indsigelse over et administrativt bødeforlæg via den digitale selvbetjeningsløsning, eller at bødeforelægget ikke vedtages, vil overtrædelsessagen efter indsigelsesfristens udløb kunne blive oversendt til politiet for videre behandling.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 13

Bilag 1 til vejafgiftsloven er en samlet oversigt over samtlige afgiftsbelagte veje, gader m.v. Hvis en vej, gade m.v. ikke fremgår af bilag 1, er den ikke afgiftsbelagt. Det indebærer, at en ejer eller bruger altid vil kunne slå op i bilag 1 og konstatere, om en bestemt vejstrækning eller vejsegment er afgiftsbelagt. Bilaget angiver om en vej er inden for en miljøzone, hvor der lægges et tillægsbeløb til satserne.

Det følger af vejafgiftslovens § 5, stk. 2, at ved kørsel på afgiftspligtige vejsegmenter, som helt eller delvis er placeret inden for miljøzoner, jf. § 4, stk. 6, lægges de i litra A angivne beløb til satserne i stk. 1 for lastbiler og køretøjskombinationer.

Den 1. marts 2025, blev København kommunes miljøzone udvidet til kommunegrænsen mod Tårnby.

Den foreslåede ændring af bilag 1 har til formål at opdatere oversigten over afgiftspligtige vejsegmenter, herunder i forhold til de vejsegmenter, der er omfattet af miljøzonerne fra den 1. marts 2025, og som ikke tidligere fremgik af bilaget.

Den foreslåede ændring har desuden til formål at undgå, at de samme vejsegmenter er angivet flere steder i bilaget, som det er tilfældet i dag.

Til § 2

Til nr. 1

Det følger af registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 8, litra a, at fritaget for afgift er biler med tilladt totalvægt over 4 ton, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport. Der må ikke uden for førerrummet befordres andre personer end dem, som er nødvendige til af- og pålæsning af godset. Det er dog tilladt at benytte køretøjerne til befordring af personer, der er ansat i ejerens (brugerens) virksomhed, til og fra den arbejdsplads, hvor det medbragte materiel skal anvendes. Køretøjerne må ikke benyttes til privat

UDKAST

personbefordring, medmindre tilladelse er udstedt til kørsel i optog eller med elever, der har afsluttet en uddannelse. Køretøjerne må dog anvendes til privat transport af idrætsudstyr, der er af en sådan karakter eller mængde, at det må transporteres i et køretøj af denne størrelse, og i den forbindelse til privat befordring af personer i førerrummet samt til beboelse.

Lastbiler, over 4 ton, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til gods-transport, er dermed afgiftsfritaget efter de nærmere angivne betingelser. Det følger af Skatteforvaltningen gældende praksis, at lastbilerne kan indrettes med en soveplads.

Det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens § 2, stk. 1, nr. 8, *litra a*, indsættes som 3. *pkt.*: »Bilen kan endvidere indrettes med fast soveplads i førerrummet, hvis brugeren af bilen skal overholde pause og daglige hviletider efter reglerne om køre- og hviletid i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 1, med senere ændringer.«

Formålet med forslaget er at lovfæste Skatteforvaltningens gældende praksis, hvorefter lastbiler kan indrettes med soveplads i registreringsafgiftsloven, uden at dette har afgiftsmæssig betydning.

Med en fast soveplads forstås en fastmonteret sovebriks eller sovekabine i førerhuset bag eller over førersædet. Sovepladsen vil ikke kunne benyttes under kørsel og kan alene være indrettet til en person.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at det fremover vil fremgå af registreringsafgiftsloven, at en lastbil, der er afgiftsfritaget efter registreringsafgiftsloven § 2, stk. 1, nr. 8, *litra a*, kan indrettes med en soveplads/sovekabine, uden at dette vil medføre ændringer i afgiftsforholdet.

Til nr. 2

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, at for nye biler og for genopbyggede biler, der skal afgiftsberigtiges efter § 7, udgør afgiften 0 kr. af de første 64.100 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af

UDKAST

resten, hvis 1) bilen har en tilladt totalvægt ikke over 4 t og 2) bilen utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport.

Det følger videre af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 7, at afgiften for brugte biler beregnes på samme måde som afgiften for nye biler. Beløbene i stk. 1, 2, 4, 6 og 11, § 5 b, stk. 2-4, og § 5 c, stk. 2, nedsættes med samme procentdele, som bilens værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med tilsvarende biler, der er afgiftsberigtiget som nye.

Det foreslås at ændre registreringsafgiftslovens § 5, stk. 7, 2. pkt., så »11« ændres til »12«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring af lovforslagets § 2, nr. 3, hvor der foreslås indsat et nyt stk. 10, som rykker ved stk. 10-12.

Der foreslås derudover ingen indholdsmæssige ændringer.

Til nr. 3

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1, at for nye biler og for genopbyggede biler, der skal afgiftsberigtiges efter § 7, udgør afgiften 0 kr. af de første 64.000 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten, hvis 1) bilen har en tilladt totalvægt ikke over 4 ton og 2) bilen utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport.

Det følger videre af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 2, at for nye biler som nævnt i stk. 1 med tilladt totalvægt over 2,5 t, som er enten åbne eller uden sideruder bag førersædet i bilens venstre side, herunder uden udskæring til sideruder bag førersædet i bilens venstre side, udgør afgiften 0 kr. af de første 64.100 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten. For biler som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften dog højst udgøre 47.000 kr. inkl. tillæg efter stk. 4 og fradrag efter stk. 6.

Varebiler fra 2,5 ton og op til 4 ton, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport, er dermed omfattet af lempeligere afgiftsregler.

Det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens § 5, indsættes efter stk. 9 et nyt *stk. 10*: »Biler som nævnt i stk. 1 eller 2 på 3,5 t og derover, kan indrettes med en fast soveplads i førerrummet, hvis bilen benyttes til international godskørsel for fremmed regning eller cabotagekørsel, og brugeren af bilen

skal overholde pause- og daglige hviletider efter reglerne om køre- og hviletid i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 1, med senere ændringer. Stk. 1-8 finder tilsvarende anvendelse for disse biler.«

Formålet med forslaget er at give mulighed for at biler på 3,5 ton og derover, der benyttes til international godstransport, kan indrettes med soveplads, i henhold til registreringsafgiftsloven. Forslaget omfatter ikke varebiler, der kun benyttes til national godstransport. Der vil derfor i vist omfang være sammenfald mellem de varebiler, der kan indrettes med soveplads og køretøjer, der kræver en tilladelse efter godskørselsloven § 1, stk. 3.

Forslaget om, at muligheden for indretningen af soveplads i varebiler skal gælde køretøjer på 3,5 ton og derover og ikke 2,5 ton, skyldes hensynet til, at mindre varebiler skal kunne indrettes med en forsvarlig og hensigtsmæssig soveplads.

Ejere og brugere af de omfattede køretøjer skal sikre sig, at de er omfattet af den persongruppe, der må indrette køretøjet med en soveplads, for at kørslen ikke skal få afgiftsmæssige konsekvenser.

Personer, der erhverver varebiler indrettet med fastsoveplads, som ikke er omfattet af den personkreds, der er berettiget til at have en soveplads, vil kunne blive pålagt at betale fuld registreringsafgift, hvis sovepladsen ikke fjernes ved erhvervelsen.

Med en fast soveplads forstås en fastmonteret sovebriks eller sovekabine i førerrummet bag eller over førersædet. Sovepladsen vil ikke kunne benyttes under kørsel, og kan alene være indrettet til en person. Sovepladsen og køretøjet må herudover ikke indrettes med egentlige beboelsesfaciliteter, som fx, toilet, bad, eller køkken mv. Sovepladsen skal være indrettet på en forsvarlig og hensigtsmæssig måde.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at en varebil på 3,5 ton og derover, der benyttes til international godstransport, og som er afgiftsberigtiget efter registreringsafgiftslovens § 5, stk. 1 eller 2, kan indrettes med en

UDKAST

soveplads/sovekabine i førerrummet, uden at dette vil medføre ændringer i afgiftsforholdet.

Det vil alene være i de tilfælde, at køretøjet benyttes til international gods-transport, at det vil kunne indrettes med en soveplads. Der foreslås ikke herudover ændringer til det overordnede krav om at disse køretøjer skal utvivlsomt skal være konstrueret og indrettet til godstransport. Sovepladsen må ikke anbringes i varerummet.

Til nr. 4

Det følger af registreringsafgiftslovens § 5, at for nye biler og for genopbyggede biler, der skal afgiftsberigtiges efter § 7, udgør afgiften 0 kr. af de første 64.100 kr. (2010-niveau) af den afgiftspligtige værdi og 50 pct. af resten, hvis 1) bilen har en tilladt totalvægt ikke over 4 t og 2) bilen utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport.

Det følger videre af registreringsafgiftslovens § 5, stk. 11, at en bil, som er berigtiget med afgift efter stk. 1-10, afgiftsberigtiges efter § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. For biler, der er omfattet af stk. 1, nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler i stk. 7 med 50 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 64.100 kr. (2010-niveau). For biler, der er omfattet af stk. 2, nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler i stk. 7 med 50 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 64.100 kr. (2010-niveau). Dog kan nedslaget højst udgøre 47.000 kr., reguleret efter stk. 7, for biler omfattet af stk. 2, 2. pkt. For biler, som er berigtiget med halv afgift efter tidligere lovgivning, nedsættes afgiften med 40 pct. Nedsættelserne efter 2.-4. pkt. kan ikke overstige den afgift, der oprindeligt er betalt.

Det foreslås at ændre registreringsafgiftslovens § 5, *stk. 11*, der bliver til *stk. 12*, fra »1-10« til »1-11«, og i § 5, *stk. 12*, der bliver til *stk. 13*, foreslås det at ændre »11« til »12«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring af lovforslagets § 2, nr. 3, hvor der foreslås indsat et nyt stk. 10, som rykker ved stk. 10-12.

Der foreslås derudover ingen indholdsmæssige ændringer.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2027.

Det indebærer, at lovens § 1, nr. 4, 7-13 og § 2 træder i kraft den 1. januar 2027.

Det medfører, at ændringerne om konsekvensændring af vejafgiftslovens § 5, stk. 2, præcisering af reklassificering af køretøjer i CO₂-emissionsklasse, ændringerne til rutebilletter efter vejafgiftsloven, opdatering af bilag 1 til loven, ændringerne relateret til Transportministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om digital indgivelse af indsigelser efter vejafgiftsloven, samt bødeniveauer skal træde i kraft den 1. januar 2027.

Ændringen i § 2 vedrører muligheden for at indrette vare- og lastbiler med soveplads, når føreren af køretøjet er underlagt EU-reguleringen om køre- og hviletidsregler.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 1, nr. 1-3, 5 og 6 skal finde anvendelse fra 5. januar 2027.

Dette medfører, at udvidelsen af vejafgiftsordningen til de mindre lastbiler mellem 3,5 og 12 ton, jf. § 1, nr. 1-3, 5 og 6, først vil få virkning 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. Ved at ordningen først får virkning fra den 5. januar 2027, vil de berørte køretøjsejere- og brugere få mulighed for at omstille sig til de nye regler.

Det fremgår af straffelovens § 3, stk. 1, 1. pkt., at er den ved en handlings påkendelse gældende straffelovgivning forskellig fra den, der gjaldt ved handlingens foretagelse, afgøres spørgsmålet om strafbarhed og straf efter den senere lov, dog at afgørelsen ikke derved må blive strengere end efter den ældre lov.

De tilsigtede bødeniveauer ved overtrædelse af vejafgiftsloven får dermed også virkning for forhold, der er begået før lovens ikrafttrædelse. Det følger af, at de tilsigtede bødeniveauer under visse omstændigheder, er lavere end det gældende bødeniveau på 9.000 kr.

Det foreslås i *stk. 3*, at for et køretøj, der er omfattet af vejafgiftspligt efter § 1 i lov om vejafgift, men som har været anvendt privat og med urette har

UDKAST

været fritaget for vejafgift, tilbagebetaler told- og skatteforvaltningen fra den 5. januar 2027 forskellen mellem den vægtafgift, der er betalt for køretøjet, og den vægtafgift, der skulle have været betalt, hvis køretøjet havde været opkrævet vejafgift. Dette gælder for køretøjer, der har været anvendt privat fra og med den første afgiftsperiode, som er påbegyndt den 1. januar 2025 eller senere.

Skatteforvaltningen vil fra den 5. januar 2027 af egen drift tilbagebetale differencen for den vægtafgift, de relevante køretøjsejere eller brugere, skulle have betalt og det beløb, der med urette er opkrævet. Da vægtafgiften med urette er blevet opkrævet efter de satser, der er gældende for køretøjer, der ikke er omfattet af vejafgiftsloven, jf. vægtafgiftslovens § 4, vil der ske en forrentning af beløbet, når tilbagebetalingen finder sted, jf. rentelovens § 5. Der vil skulle forrentes fra indbetalingsdagen til udbetalingsdagen, jf. retningslinjerne i Den juridiske vejledning 2026-2, afsnit A.A.12.3.

Datoen den 5. januar 2027 skal sikre parallelitet med ikrafttrædelsestidspunktet for lovforslagets § 1, stk. 1, der præcisere, at der ikke skelnes mellem privat og erhvervsmæssig godstransport.

Der vil ikke ske en efteropkrævning af den vejafgift, der skulle have været betalt i samme periode.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 1 I lov om vejafgift, jf. lovbekendtgørelse nr. 647 af 28. maj 2025, som ændret ved § 3 i lov nr. 440 af 6. juni 2025, foretages følgende ændringer:
§ 1. Der svares afgift til statskassen efter bestemmelserne i denne lov for motorkøretøjer, som benyttes til godstransport, og som har en teknisk tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover, jf. dog stk. 2. <i>Stk. 2-4. ---</i>	1. I § 1, <i>stk. 1</i>, ændres »som benyttes til godstransport« til: »der benyttes til godstransport«, og »12.000 kg eller derover, jf. dog stk. 2.« ændres til: » 3.501 kg eller derover, jf. dog stk. 2 og 5.« 2. I § 1 indsættes som <i>stk. 5</i>: »Stk. 5. Nulemissionskøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt på 3.501 kg og op til og med 4.250 kg er ikke omfattet af denne lov.«
§ 5. --- <i>A. Afgiftssatser</i> (se tabel 1 i bilag 3) <i>Stk. 2.</i> Ved kørsel på afgiftspligtige vejsegmenter, som helt eller delvis er placeret inden for miljøzoner, jf. § 4, stk. 6, lægges følgende beløb til	3. § 5, <i>stk. 1, litra A</i>, affattes således: <i>A. Afgiftssatser</i> (se tabel 1. A i bilag 3)

UDKAST

satserne i stk. 1 for lastbiler og køretøjskombinationer: <i>B. Tillæg i miljøzoner</i> (se tabel 2 i bilag 3) <i>Stk. 3. ---</i> <i>C. Afgiftskomponenter</i> (se tabel 3 i bilag 3) <i>Stk. 4. ---</i>	4. I § 5, <i>stk. 2</i>, ændres »lastbiler og køretøjskombinationer« til: »motor-køretøjer«. 5. § 5, <i>stk. 2, litra B</i>, affattes således: <i>B. Tillæg i miljøzoner</i> (se tabel 2. A i bilag 3) 6. § 5, <i>stk. 3, litra C</i>, affattes således: <i>C. Afgiftskomponenter</i> (se tabel 3. A i bilag 3) 7. I § 5 indsættes som <i>stk. 5</i>: »<i>Stk. 5.</i> Klassificering af et afgiftspligtigt køretøj i CO₂-emissionsklasse 2 og 3, revurderes hvert sjette år regnet fra dato for første registrering, jf. artikel 7ga i direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer med senere ændringer.«
§ 8. --- <i>Stk. 2. ---</i> <i>Stk. 3.</i> Ved køb af rutebillet oplyses følgende: 1) Fornavn, efternavn, e-mail, telefonnummer og eventuelt bopælsadresse på den afgiftspligtige person, jf. § 3. 2-5) --- <i>Stk. 4.</i> Der kan foretages ændring i de i stk. 3, nr. 1 og 4, nævnte oplysninger om e-mail og den planlagte rute indtil gyldighedsperiodens begyndelsestidspunkt, jf. dog stk. 5.	8. I § 8, <i>stk. 3, nr. 1</i>, indsættes som <i>2. pkt.</i>: »Der kan oplyses virksomhedsnavn og virksomhedsnummer i form af for eksempel CVR- eller VAT-nummer i stedet for fornavn og efternavn.« 9. I § 8, <i>stk. 4, 1. pkt.</i>, ændres »stk. 3, nr. 1 og 4, nævnte oplysninger om e-mail« til: »stk. 3, nr. 1, 3 og 4, nævnte oplysninger om e-mail, klokkeslættet for begyndelsestidspunkt

UDKAST

Inden for samme frist kan rutebilletten annulleres. <i>Stk. 5-8. ---</i>	for kørsel på det afgiftspligtige vejnet (gyldighedsperiodens begyndelse)«.
	10. I <i>overskriften</i> til kapitel 9 indsættes efter »Straffebestemmelser«: »og indgivelse af indsigelser over administrative bødeforelæg«.
§ 16. Den, som 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. <i>Stk. 2-4. ---</i>	11. I § 16, <i>stk. 1</i> , ændres »som overtræder« til: »der overtræder«.
§ 17. --- <i>Stk. 2-4. ---</i>	12. Efter § 17 indsættes i <i>kapitel 9</i> : »§ 17 a. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at en indsigelse og eventuel medfølgende dokumentation over et administrativt bødeforelæg, jf. § 17, stk. 1, skal indsendes inden en bestemt frist til Færdselsstyrelsen ved anvendelse af en digital selvbetjeningsløsning, som Sund & Bælt Holding A/S stiller til rådighed.«
Bilag 1. Vejsegmenter af vejnettet og disses længde i meter	13. <i>Bilag 1</i> affattes som bilag 1 til denne lov. (Se bilag 1 til dette lovforslag)
	§ 2 I registreringsafgiftsloven, jf. lov- bekendtgørelse nr. 340 af 3. april 2025, som ændret ved § 3 i lov nr. 1776 af 29. december 2025 og lov

UDKAST

	nr. 1777 af 29. december 2025 foretages følgende ændringer:
§ 2. Fritaget for afgift er: 1-7) --- 8) biler med tilladt totalvægt over 4 tons, a) som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport. Der må ikke uden for førerrummet befordres andre personer end sådanne, som er nødvendige til af- og pålæsning af det transporterede gods. Det er dog tilladt at benytte køretøjerne til befordring af personer, der er ansat i ejerens (brugerens) virksomhed, til eller fra den arbejdsplads, hvor de skal anvende det medbragte materiel. Køretøjerne må ikke benyttes til privat personbefordring, medmindre der er udstedt tilladelse til kørsel i optog eller med elever, der har afsluttet en uddannelse. Køretøjerne må dog gerne anvendes til privat transport af idrætsudstyr, der er af en sådan karakter eller mængde, at det må transporteres i et køretøj af denne størrelse, og i forbindelse hermed til privat befordring af personer i førerrummet samt til beboelse, b) --- 9-20) Stk. 2-5. ---	1. i § 2, stk. 1, nr. 8, litra a, indsættes som 3. pkt.: »Bilen kan endvidere indrettes med fast soveplads i førerrummet, hvis brugeren af bilen skal overholde pause- og daglige hviletider efter reglerne om køre- og hviletid i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 1, med senere ændringer.«
§ 5. --- Stk. 2-6. --- Stk. 7. Afgiften for brugte biler beregnes på samme måde som afgiften for nye biler. Beløbene i stk. 1, 2, 4, 6 og 11, § 5 b, stk. 2-4, og § 5 c, stk.	2. I § 5, stk. 7, 2. pkt., ændres »11« til: »12«.

UDKAST

2, nedsættes med samme procentdele, som bilens værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med tilsvarende biler, der er afgiftsberigtiget som nye. <i>Stk. 8-9. ---</i> <i>Stk. 10. ---</i> <i>Stk. 11.</i> En bil, som er berigtiget med afgift efter stk. 1-10, afgiftsberigtiges efter § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. For biler, der er omfattet af stk. 1, nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler i stk. 7 med 50 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 64.100 kr. (2010-niveau). For biler, der er omfattet af stk. 2, nedsættes afgiften efter reglerne for brugte varebiler i stk. 7 med 50 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi før ændringen, der overstiger 64.100 kr. (2010-niveau). Dog kan nedslaget højst udgøre 47.000 kr., reguleret efter stk. 7, for biler omfattet af stk. 2, 2. pkt. For biler, som er berigtiget med halv afgift efter tidligere lovgivning, nedsættes afgiften med 40 pct. Nedsættelserne efter 2.-4. pkt. kan ikke overstige den afgift, der oprindeligt er betalt. <i>Stk. 12. ---</i>	3. I § 5 indsættes efter stk. 9 som nyt stykke: »<i>Stk. 10.</i> Biler som nævnt i stk. 1 eller 2 og på 3,5 t og derover, kan indrettes med en fast soveplads i førerummet, hvis bilen benyttes til international godskørsel for fremmed regning eller cabotagekørsel, og brugeren af bilen skal overholde pause- og daglige hviletider efter reglerne om køre- og hviletid i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 1, med senere ændringer. Stk. 1-8 finder tilsvarende anvendelse for disse biler.« Stk. 10-12 bliver herefter stk. 11-13. 4. I § 5, <i>stk. 11</i>, der bliver <i>stk. 12</i>, ændres »1-10« til: »1-11«, og i <i>stk. 12</i>, der bliver <i>stk. 13</i>, ændres »11« til: »12«.
--	---

Bilag 3

Tabel 1

A. Afgiftssatser

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO2-emissionsklasse 1	0,86	1,00	1,10
CO2-emissionsklasse 2	0,79	0,92	1,01
CO2-emissionsklasse 3	0,69	0,82	0,91
CO2-emissionsklasse 4	0,46	0,53	0,58
CO2-emissionsklasse 5	0,13	0,13	0,13

Tabel 1. A

A. Afgiftssatser

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO2-emissionsklasse 1	0,78	0,86	1,00	1,10
CO2-emissionsklasse 2	0,70	0,79	0,92	1,01
CO2-emissionsklasse 3	0,62	0,69	0,82	0,91
CO2-emissionsklasse 4	0,41	0,46	0,53	0,58
CO2-emissionsklasse 5	0,13	0,13	0,13	0,13

Tabel 2

B. Tillæg i miljøzoner

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg

UDKAST

CO ₂ -emissionsklasse 1	0,43	0,50	0,55
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,40	0,46	0,51
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,35	0,41	0,46
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,23	0,27	0,29
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,07	0,07	0,07

Tabel 2. A

B. Tillæg i miljøzoner

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,39	0,43	0,50	0,55
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,35	0,40	0,46	0,51
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,31	0,35	0,41	0,46
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,21	0,23	0,27	0,29
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,07	0,07	0,07	0,07

Tabel 3

C. Afgiftskomponenter

Infrastrukturafgift

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,44	0,44	0,44
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,38	0,38	0,38
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,31	0,31	0,31

UDKAST

CO ₂ -emissionsklasse 4	0,22	0,22	0,22
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,11	0,11	0,11

Eksterne omkostninger (CO₂ -udledning)

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,37	0,50	0,60
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,36	0,48	0,57
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,33	0,45	0,54
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,19	0,25	0,30
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,00	0,00	0,00

Eksterne omkostninger (luftforurening og støj)

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,02	0,02	0,02

UDKAST

Tabel 3. A

C. Afgiftskomponenter

Infrastruktur

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,44	0,44	0,44	0,44
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,38	0,38	0,38	0,38
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,31	0,31	0,31	0,31
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,22	0,22	0,22	0,22
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,11	0,11	0,11	0,11

Eksterne omkostninger (CO₂)

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,30	0,37	0,50	0,60
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,28	0,36	0,48	0,57
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,27	0,33	0,45	0,54
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,15	0,19	0,25	0,30
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,00	0,00	0,00	0,00

Eksterne omkostninger (luftforurening og støj)

UDKAST

Kroner pr. kilometer	Teknisk tilladt totalvægt på 3.501-11.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Teknisk tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Teknisk tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissions-klasse 1	0,04	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissions-klasse 2	0,04	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissions-klasse 3	0,04	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissions-klasse 4	0,04	0,05	0,06	0,06
CO ₂ -emissions-klasse 5	0,02	0,02	0,02	0,02