



## Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

Bemærkningerne er sendt til [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk), [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) og [ckh@skm.dk](mailto:ckh@skm.dk)

Dato: 11-10-2022

### J.nr. 2021 – 119 - Høring over udkast til forslag til lov om vejafgift

ITD kvitterer for den fremsendte høring, som vi har nedenstående bemærkninger til.

ITD er overordnet imod, at der indføres en kilometerbaseret vejafgift som den foreslåede.

Da indtægterne fra afgiften ikke føres tilbage til erhvervet i form af støtte til nulemissionskøretøjer, kan man kun se vejafgiften som en ny skat der pålægges transporterhvervet. Derudover, er administrationsomkostningerne uacceptabelt høje ligesom det er et problem, at køretøjer i vægtklassen fra og med 3.500 til 12.000 kg ikke er omfattet fra 2025.

Som forslaget er udformet, vil vejafgiften - modsat den politiske hensigt - ikke vil føre til flere nulemissionslastbiler eller fremme CO2-reduktion som forventet af forligspartierne bag aftalen.

Vejafgiften vil ikke føre til indkøb af flere grønne lastbiler men vil tværtimod forsinke vognmænds investeringer i nulemissionslastbiler, da disse er over tre gange så dyre som diesel-lastbiler. I dag kører tæt på 100 pct. af den danske vejgodstransportbranche på diesel, og vil derfor skulle betale den højest muligt afgiftssats. Det betyder, at de vil få væsentligt ringere mulighed for at afsætte midler til at investere i en nulemissionslastbil.

Branchens økonomiske byrder er allerede i dag høje pga. de høje brændstofpriser forårsaget af krigen i Ukraine og vil i de kommende år yderligere øges som følge af nye EU-krav i Fit-for-55 pakken, hvor erhvervet pålægges en ekstra afgift på brændstoffer gennem nye CO2-krav ved EU's nye kvotehandelssystem (ETS2) og energibeskatningsdirektivet, for ikke at nævne generelt højere priser på lastbiler, som følge af nye EU-krav til producenternes produktion af lastbiler.

Derfor foreslår ITD, at vejafgiften ikke gennemføres, da de EU-tiltag, der allerede er på tegnebrættet, vil være tilstrækkeligt.

Beslutter en kommende regering at opretholde forslaget mener ITD, at alle erhvervskøretøjer bør inkluderes i forslaget, således at også varebiler og mindre lastbiler omfattes. Dette for at undgå en omladning af varer til mindre køretøjer, der blot vil skabe mere trængsel og unfair konkurrence i forhold til lastbilerne.

Nedenfor vil vi uddybe bemærkninger til forslagets tekniske og kontrolmæssige elementer.

### **Afgiftssatser ud fra CO<sub>2</sub>-emmissionsklasser og vægt**

Først og fremmest er selve beregningen af CO<sub>2</sub>-emmissionsklasse kompliceret og ikke gennemskuelig. Der er behov for vejledning i forhold til lastbilens indplacering i én af de fem CO<sub>2</sub>-emmissionsklasser. Vi opfordrer til, at der kommer en udførlig og let forståelig vejledning til loven, der beskriver, hvordan man finder sin CO<sub>2</sub>-klasse og hvordan man finder de veje, som er afgiftspligtige.

Derudover mener ITD, at det er kritisabelt, at vejafgiften straffer effektive tunge lastbiler, der udleder mindst CO<sub>2</sub> pr. km i forhold til godsmængde. En lastbil, der kan køre med mere gods (kg) udleder mindre CO<sub>2</sub> pr. kg. og km end en lettere lastbil, der kører samme distance. Vejafgiften skaber dermed ikke et incitament for at optimere forholdet mellem godsmængde og CO<sub>2</sub>-udledning på hverken statsveje, kommunale veje eller i miljøzoner. Særligt i miljøzoner bør mere vægt tælle positivt, da man også her kan reducere trængsel og antallet af lastbiler ved at skabe positive incitamenter for at reducere antallet af lastbiler (og udledning af NOX-partikler). Det er ærgerligt, da denne klimalogik netop ligger bag den politiske aftales fokus på at tillade tungere og længere modulvogntog.

Derudover bør afgiftssatserne også indeholde en kategori, hvor anvendelsen af biobrændstoffer tilgodeses. Lastbilernes euronormklasser burde også medføre en lavere afgiftssats for at tilgodese de vognmænd, som har investeret i lastbiler, der udleder færre skadelige stoffer som partikler og NOX'er.

### **Kontrol af danske og udenlandske køretøjer**

Det er i forbindelse med implementeringen af vejafgiften vigtigt, at danske og udenlandske lastbiler kontrolleres på lige fod. Da det foreslåede kontrolsystem er koblet op til EETS-udbydere og EETS-registre med registreringsnumre på alle EU-lastbiler forudsætter systemet, at alle EU-lande lever op til EETS-forpligtelsen om at dele de rette data. ITD opfordrer til, at de danske myndigheder arbejder for at sikre, at alle lande deler de rette data, og at der bliver fulgt op på bøder til udenlandske chauffører.

Derudover opfordrer ITD til, at EETS-baserede vejafgiftssystemer bliver standarden på tværs af EU, og at nationale vejafgiftssystemer, der ikke kan kobles til andre lande mindskes så vidt muligt. På

den måde fremmes muligheden for at anvende samme units, på tværs af EU-lande og dermed minimeres de administrative omkostninger så meget som muligt.

### **Datadeling mellem myndigheder**

Digitalisering og datadeling forudsætter at man kan stole på, at ens data anvendes til det aftalte formål eller som specifikt fremgår i loven.

I lovforslaget fremgår uspecifikke åbninger, som ikke understøtter transportvirksomhedens retssikkerhed. Det fremgår, at Skatteministeren kan anmode om nærmere regler om udveksling af oplysninger om afgiftspligtige personer og afgiftspligtige køretøjer mellem Færdselsstyrelsen og Sund og Bælt Holding A/S. ITD mener, at det er vigtigt, at brugeren giver samtykke til denne datadeling.

Det fremgår yderligere, at Skatteministeren fastsætter nærmere regler for Sund og Bælt A/S om opgavevaretagelsen, herunder om regnskabsaflæggelse, godkendelse af kontrolstrategi og udveksling af behandling af data. Her mener ITD ligeledes, at brugeren skal give samtykke til datadeling.

### **Geografisk dækning af vejafgiften**

Det afgiftsbelagte vejnet består af statsvejnettet fra den 1. januar 2025 til 1. januar 2028 (ca. 4.500 km herunder ca. 1.300 km motorveje) og dele af det kommunale vejnet (ca. 3.300 km, herunder ca. 1000 km i miljøzoner). Centrale sive-veje er inkluderet. Hvis vejnettet skal udvides, ser ITD gerne, at man venter med at udvide dækningen til de veje, som staten har opsat ladeinfrastruktur ved.

### **Klimamæssige konsekvenser**

Lovforslaget vurderer, at den kilometerbaserede vejafgift i alt vil medføre en CO<sub>2</sub>- reduktion på ca. 0,2 mio. ton i 2025 og ca. 0,3 mio. ton i 2030. Det fremgår, at størstedelen af de forventede CO<sub>2</sub>-reduktioner kommer fra en reduktion i det samlede trafikarbejde og i mindre grad fra udbredelsen af energieffektive og grønne lastbiler. Således vurderes det, at 2/3 af de forventede CO<sub>2</sub>- reduktioner i 2030 følger af en nedgang i trafikarbejdet, mens 1/3 følger af en større udbredelse af energieffektive og grønne lastbiler. Hermed erkender Skatteministeriet og partierne bag aftalen, at det er begrænset, hvad afgiften har af effekt på den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport, når man blot forventer, at der køres mindre. ITD ønsker i den forbindelse at se de beregninger samt overvejelser, der ligger til grund for denne antagelse, da vi stiller spørgsmålstejn ved hvordan gods og dagligvarer vil nå ud til industri og forbrugere, hvis CO<sub>2</sub> reduktionen hovedsageligt skal nedbringes ved mindre kørsel.

### **Administration af ordningen**

Der er i forbindelse med aftalen om den kilometerbaserede vejafgift afsat op til 275 mio. kr. årligt fra 2025 og frem til administration af ordningen. Det er et uacceptabelt højt beløb og man kan have mistanke om, at den tunge vejgodstransport kommer til at betale for både Skatteministeriets og Sund & Bælts udvikling af IT-systemer, generelle administration m.v. ITD ønsker derfor fuldstændig gennemsigtighed i forhold til brugen og fordelingen af de afsatte midler og foreslår således, at der hvert år fremlægges et særskilt regnskab med udførlige poster for de enkelte udgifter. I øvrigt bør det tilstræbes at nedbringe det afsatte beløb betydeligt, hvilket der bør udarbejdes en klar plan for, da man må gå ud fra at udgifter til administration er højere i en indkøringsperiode end når vejafgiften er fast implementeret.

### **Administrative omkostninger for erhvervet**

Udover vejafgiften vil lovforslaget medføre betydelige ekstra administrative omkostninger for vognmandsvirksomheder, da der forventes at være større administrative byrder forbundet med at betale den kilometerbaserede vejafgift fremfor den gældende vejbenyttelsesafgift, da de med dette lovforslag blive pålagt at erhverve sig såkaldt køretøjsudstyr fx onboard-units.

ITD mener i den forbindelse, at vejafgiftssystemer i alle EU-lande skal kunne betjenes fra den samme onboard-unit. Vi mener hertil, at danske myndigheder skal arbejde for, at lastbilen generelt udstyres med så få kontrol- og onboard-units i bilen, som muligt. Offentlige krav til bokse og digitale løsninger skal kobles og tænkes sammen på tværs af EU for at minimere erhvervets administrative omkostninger. Vi ønsker derfor også et større politisk fokus på digitale løsninger, hvor brugen af app's, digitale platforme og units, der samler funktioner skal være reglen frem for undtagelsen – fx bør tachografen kunne kombineres med andre funktioner.

### **Rimelige frister for rutebilletter – indberetningsfrist for faktiske rute skal øges til 7 dage**

ITD mener ikke det er rimeligt, at den nøjagtige og faktiske gennemførte rute ved køb af rutebilletter skal indberettes inden 24 timer efter udløbet af rutebillettens gyldighedsperiode. En planlagt rute kan nemt ændre sig pga. vejarbejde, nye ordrer eller andre pludseligt opståede personlige forhold. En forglemmelse eller manglende ændring af den faktiske rute grundet travlhed, inden for de fastsatte 24 timer, har karakter af en dummebøde. ITD mener, at fristen skal sættes op til 7 dage, for at give erhvervet en rimelig chance for at følge op på administration af ordningen.

### **Udfasning af afgiften – det skal ikke være en permanent skatteskrue**

Derudover må man antage, at afgiftssatserne vil justeres i takt med at antallet af nulemissionslastbiler indføres. ITD foreslår, at afgiften udfases, når over 50 procent af bestanden består af nulemissionslastbiler – tilsvarende som man nu gør med de lempelige afgifterne for el-personbiler. Der skal ikke være tale om en permanent skatteskrue.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog om ovenstående.

\*\*\*

Med venlig hilsen

ITD

Caroline Brüel  
Politisk chefkonsulent