

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

Den 12. oktober 2022

## Høringssvar vedr. udkast til lovforslag om vejafgift

Dansk Erhverv er som udgangspunkt positivt indstillet i forhold til forslag, der kan fremme den grønne omstilling og samtidig bibeholde dansk konkurrencekraft. Foreliggende udkast til lovforslag er desværre en direkte ekstraskat i milliardklassen på vejgodstransporten. Transporten bliver dyrere og vil føre til tab af konkurrenceevne for danske vognmænd og generelt gøre det dyrere for erhvervslivet at drive virksomhed, hvilket dermed svækker Danmarks generelle internationale konkurrence. Vejafgiften er samtidig meget dyr i administrationsomkostninger og nedbringer sektorens CO<sub>2</sub>-udledning relativt lidt. Forslaget mangler tillige grundlæggende elementer, der hjælper den grønne omstilling på vej.

Dansk Erhverv kan på den baggrund ikke støtte forslaget.

### *Generelle bemærkninger*

De danske lastbiler udleder i dag omkring 1,7 mio. ton CO<sub>2</sub> ud af de ca. 47 mio. tons CO<sub>2</sub>, der samlet udledes i Danmark<sup>1</sup>. Lastbilerne udgør derfor en mindre men ikke ubetydelig andel (3,6 pct.) af det samlede danske klimaaftryk.

Det er derfor afgørende, at der gennemføres en grøn omstilling af sektoren for at nå de ambitiøse klimamål, men det skal ske på en måde, der ikke går ud over sektorens konkurrenceevne og økonomiske levedygtighed. Desværre opstiller lovforslaget ikke en samlet model, der virker som drivkraft og katalysator for den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport.

Dansk Erhverv kan ikke støtte indførelsen af en vejafgift, medmindre provenuet fra afgiften føres tilbage 1-til-1 til sektorens grønne omstilling. Der er behov for at oprette en midlertidig støtteordning til nulemissionslastbiler i den første svære opstartsfasen, hvor anskaffelses- og etableringsomkostningerne er markanthøjere. Det vil sætte en retning og skabe investeringssikkerhed i stedet for at hive penge ud af sektoren og være en hindring for den grønne omstilling.

Markedet for grønne lastbiler er stadig i sin spæde start. Udbuddet er lille, anvendelsesmulighederne er begrænsede, mens prisen er ca. tre-fire gange en konventionel lastbil. De grønne lastbiler kan endnu ikke erstatte diesellastbilen ved alle typer af transportopgaver. Det gælder forskellige

---

<sup>1</sup> 2019-tal.

specialopgaver og transeuropæiske transportere, men også de længere transportere inden for landets grænser, hvor der er behov for længere rækkevidde – og hvor kapaciteten på jernbanenettet til en markant stigning i antallet af godstog er helt utilstrækkelig. Den situation vil ikke ændre sig mærkbart i nærmeste fremtid. Energistyrelsen forventer, at andelen af diesellastbiler fortsat vil udgøre 79 pct. af bestanden i 2035.

Hertil kommer, at der i øjeblikket er meget lang leveringstid på nye lastbiler. Det gør investeringsusikkerheden endnu større for virksomhederne, der skal være sikre på, at deres produktionsapparat kan levere de ydelser, der kræves af kunder og samfund.

Så længe prisen på grønne lastbiler i Danmark er så høj, vil det ikke økonomisk kunne svare sig for vognmanden at skifte væk fra en diesellastbil selv med de foreslåede differentierede afgiftssatser. Fordi totalomkostningerne for en grøn lastbil over dens levetid overstiger diesellastbilens, har forslaget en meget begrænset effekt som drivkraft for den grønne omstilling. Der er derfor behov for en tilbageløbsmekanisme af provenuet til sektorens grønne omstilling, der hjælper med at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen. Ellers er der blot tale om en ny skat på erhvervet, der gør transporten dyrere, men ikke grønnere – og det er efter Dansk Erhvervs mening den forkerte vej at gå.

Fordi der i dag eksisterer langt mere lukrative støtteordninger til indkøb af nulemissionslastbiler i fx Sverige og Tyskland, vil udenlandske transportvirksomheder have en markant konkurrencefordel på det danske marked med den foreslåede afgiftsmodel – også selv om disse lastbiler også vil skulle betale afgiften. De udenlandske biler vil i realiteten have penge med hjemmefra til at betjene det internationale marked, som dansk indregistrerede lastbiler ikke vil kunne konkurrere med.

Billedet af, at forslaget blot er en ekstra skat på transport – og ikke et grønt initiativ – forstærkes af, at forslaget har en lille klimaeffekt. Forslaget skønnes at reducere udledningen af CO<sub>2</sub> med 0,3 mio. ton i 2025 og 0,4 mio. ton i 2030, og antagelsen i forslaget er, 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 grønne lastbiler.

Der kan stilles spørgsmålstegn ved antagelse om nedgang i trafikarbejdet, da efterspørgslen efter transport næppe vil ændre sig markant som følge af forslaget – modsat personbiltrafikken er erhvervstrafikken mindre følsom. Forslaget vil primært medføre en prisstigning på transport, der slår igennem på erhvervslivets omkostninger og i sidste ende på forbrugerpriserne og Danmarks konkurrenceevne. Forslaget vil først kunne medføre reduktioner i antallet af lastbiler og kørte km, hvis man samtidig tillader alle de større og tungere typer af lastbiler, som branchen efterspørger på en markant større del af det danske vejnet.

Udbredelsen af grønne lastbiler vil formentlig ikke øges betragteligt som følge af forslaget, idet prisforskellen mellem en grøn og en traditionel lastbil er så stort, at vejafgiften langt fra lukker hullet. Det er samtidig ikke en farbar vej at hæve afgiften yderligere, da den dermed, jf. ovenstående, får en endnu større negativ effekt på konkurrenceevnen – via prisstigninger på danske produkter – at det samlede regnskab vil vise et tab.

Et benspænd for udbredelsen af grønne lastbiler er desuden den utilstrækkelige udrulning af den nødvendig tank- og ladeinfrastruktur. Det gælder både offentligt tilgængeligt infrastruktur og virksomhedernes private faciliteter. Installationen af privat ladeinfrastruktur til lastbiler med dertilhørende tilslutninger til elnettet mv. er forbundet med en ikke ubetydelig meromkostning. Der skal bruges rigtigt meget grøn strøm for at omstille hele samfundet og alle sektorer. Det er derfor et bekymringspunkt, om der i årene fremover produceres tilstrækkeligt grøn strøm, og om energiinfrastrukturen er gearet og har kapacitet nok i elnettet helt ud til den enkelte vognmand. Der er allerede nu eksempler på vognmænd, der oplever, at der ikke kan leveres den strøm til adressen, der er påkrævet.

Dansk Erhverv er derudover kritisk over for de meget høje årlige offentlige administrationsomkostninger ved ordningen, der beløber sig til 275 mio. kr. Det er en ekstremt dyr måde at indkræve en afgift i størrelsesordenen 1,5-2,0 mia. kr. årligt. Lovforslaget mangler desuden en nærmere præcisering af udgiftsfordelingen for det offentlige, idet der p.t. alene står, at udgifterne vedrører *”Justitsministeriets og Transportministeriets område, herunder hos Sund & Bælt, samt udgifter til Skatteforvaltningen”*. Lovforslaget synes desuden ikke at forholde sig til, at prisstigninger på transport og varer også rammer kommuner og regioner (DUT) samt staten selv. Akkumuleret kan der være tale om betydelige merudgifter for det offentlige.

Dansk Erhverv skal endvidere pege på, at forslaget kan medføre en skævvridning, hvis nogen virksomheder har lettere adgang til teknologi, intern omrokering, investering, eller for den sags skyld har en intern struktur i opgave-, geografi- eller kundesammensætningen, som gør det lettere eller sværere at tilpasse sig bestemte løsninger.

Der er en reel bekymring for, at yderområderne i landet vil blive hårdere ramt af vejafgiften. Virksomheder, der er hjemhørende her, svækkes i højere grad på deres konkurrencekraft, da de har et ekstra højt ’startgebyr’, idet de skal køre længere for at nå kunderne. Konsekvensen kan være, at der nedlægges arbejdspladser i landdistrikterne, da det økonomiske incitament til at flytte virksomhedernes aktiviteter væk fra de tyndere befolkede områder styrkes. Når hele vejnettet omfattes af vejafgiften i 2028, vil den mest retfærdige løsning være, at vejafgiften differentieres på endnu et parameter, der tager højde for geografien, hvis det teknologisk set er muligt.

Derudover har den foreslåede model den svaghed, at den grundlæggende ikke regulerer trængslen på vejnettet. En vejafgift burde derfor i prisstrukturen tage højde for trafikbelastningen på det pågældende tidspunkt på den tilbagelagte strækning. Danskerne spilder ca. 83 mio. timer om året på at sidde i kø i trafikken. Det svarer til et samfundsøkonomisk tab på i omegnen af 26 mia. kr.<sup>2</sup>

For at tage livtag på vejtransportens samlede udfordringer med trængsel, CO<sub>2</sub>-udledning mv. burde der indføres en samlet model for kilometerbaseret vejafgift for hele vejtransportsektoren.

Dansk Erhverv noterer sig, at lovforslaget udmønter den politiske aftale om en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler. Idet Dansk Erhverv ikke kan støtte lovforslaget i sin nuværende form, opfor-

---

<sup>2</sup> Statsvejnettet 2021.

dres der til, at en ny regering efter valget er åben for at justere den politiske aftale og tage erhvervets bekymringer alvorligt og tilpasse lovforslaget, så det understøtter den grønne omstilling i stedet for at beskatte erhvervet.

### ***Emissionsklasser – hurtig afklaring er påkrævet***

Det fremgår af udkastet til lovforslag, at: *”Det forventes, at de oplysninger vedrørende CO<sub>2</sub>-emission for de enkelte køretøjer, der er nødvendige for at indplacere køretøjerne i CO<sub>2</sub>-emissions-klasser, vil blive lagt ind i Motorregistret.”*

Det vil sige, at vognmændene på nuværende tidspunkt ikke ved, hvilken emissionsklasse forskellige lastbiler bliver indplaceret under. Det er fx uklart, om de nyeste Euro-norm-lastbiler (herunder den kommende Euro 7) indplaceres i samme emissionsklasse som de ældre, eller hvilken emissionsklasse en gaslastbil falder ind under, og om det gør en forskel, at den kører på naturgas eller biogas.

Det er afgørende, at branchen hurtigst muligt bliver oplyst om lastbilers emissionsklasser af hensyn til at kunne indstille sig på vejafgiften, herunder at kunne foretage fornuftige fremtidige investeringer. På nuværende tidspunkt skaber uvidenheden omkring klassificeringen en u hensigtsmæssig investeringsusikkerhed. Grundet den kendte uorden i de internationale forsyningskæder er leveringstiden for nye lastbiler som nævnt p.t. meget lang. Det betyder, at vognmændene meget snart skal ud og bestille de lastbiler, der vil skulle køre under ordningen.

### ***Biobrændstof og electrofuels (”grønne brændstoffer”)***

Der bør findes en løsning på, at lastbiler, der kører på biobrændstof eller kommende electrofuels – og som dermed reelt udleder mindre CO<sub>2</sub> end lastbilens emissionsklasse tilsiger – betaler en afgiftssats, der faktisk svarer til den reelle CO<sub>2</sub>-udledning.

Som afgiftsmodellen er udformet p.t., er der intet incitament til at benytte grønne brændstoffer. Der findes i dag vognmænd, der tilbyder kunder klimavenlig, grøn transport ved brug af fx HVO. Der bør tænkes i, hvordan disse lastbiler kan indplaceres i afgiftsstrukturen på en måde, der afspejler deres CO<sub>2</sub>-udledning, så der fortsat er incitament til at mindske sektorens klimabelastning, fx via en certificeringsmodel eller særlig rapportering/kontrol el.lign.

### ***Det omfattede vejnet***

Det afgiftspligtige vejnet fremgår af bilag 1 (406 sider) med angivelse af start- og slutkoordinat på det enkelte vejsegment, der er afgiftsbelagt. Det er umuligt at få et sammenhængende overblik over hvilke veje, der er afgiftspligtige. Der mangler et digitalt kort, hvor man kan zoome ind og ud.

Det er på den baggrund ikke muligt at kommentere på vejnettet, herunder om der er strækninger, der skal udgå eller tilføjes for at undgå fx sivetrafik.

## **Afgiftssatser**

Afgiftssatserne pr. kørt kilometer er inddelt efter lastbilens vægtsklasse (12-18, 18-32, over 32 tons) og CO<sub>2</sub>-emissionsklasse (1-5). Princippet er, at de letteste lastbiler betaler lavere sats end de tungeste, og at satsen er lavere, jo bedre emissionsklassen er. Afgiftssatserne følger i høj grad differentieringen i de EU-retlige rammer for vejafgifter.

Strukturen får dog den konsekvens, at de tungeste lastbiler, der er 'grønnere', fordi de fragter mere gods pr. kørt kilometer og forbruger brændstofenhed, betaler en højere sats. Fordelene og de samfundsøkonomiske gevinster ved de tungere vognlæs er senest påvist i Vejdirektoratets og Færdselsstyrelsens analyser af vægt- og dimensionsområdet og dobbelttrailere. Afgiftssatserne bør derfor, inden for EU-reglerne, fastsættes på en måde, der ikke giver en uheldig incitamentsstruktur og risiko for et skift til lettere lastbiler.

## **Rutebillet**

Hvis man ikke benytter et satellitbaseret køretøjsudstyr (elektronisk opkrævning), er der mulighed for at købe en rutebillet før turen. Den løsning bør være simpel, overskueligt og let at bruge.

Rutebilletten købes digitalt via en hjemmeside, som Sund og Bælt Holding administrerer. I forbindelse med købet af rutebilletten kan ejeren/brugeren vælge den planlagte rute på baggrund af et udvalg af ruteforslag, der fremkommer på hjemmesiden.

Modellen med rutebilletten virker tung og besværlig. Det er afgørende, at processen omkring købet af en rutebillet er så enkel og brugervenlig som muligt – særligt med hensyn til ruteangivelsen. Det bør også overvejes, om købet af rutebillet kan gøres via en app og ikke kun på hjemmesiden.

Forekommer der afvigelser fra den angivne rute, har man 24 timer efter udløbet af gyldighedsperioden til at ændre ruten til den faktiske kørte rute. Den periode bør være længere, fx 48 timer.

## **Gyldighedsperiode**

Rutebilletten har en gyldighedsperiode på 24 timer. Det fremgår af udkastet til lovforslag, at tidsrummet på 24 timer er fastsat ud fra en vurdering af, at de fleste planlagte godskørsler vil kunne gennemføres inden for dette tidsrum, når der henses til Danmarks geografiske udstrækning.

Det vil i de fleste tilfælde være en rimelig antagelse, men der vil være tilfælde, hvor det pga. fx køre- og hviletidsreglerne eller særtransportlovgivningen ikke vil være muligt at overholde en gyldighedsperiode på 24 timer, fx i forbindelse med afholdelse af et reduceret eller regulært ugehil.

Derfor bør gyldighedsperioden i højere grad tage højde for køre- og hviletidsreglerne, enten ved at forlænge gyldighedsperioden generelt, eller ved i forbindelse med købet af rutebilletten *up front* at kunne tilkendegive, at en gyldighedsperiode på 24 timer er for kort og derved få gyldighedsperioden forlænget for den enkelte rutebillet.

### *Emissionsklasse (§ 8, stk. 7)*

Der synes at være inkonsistens i udkastet til lovforslag om, hvilken emissionsklasse – og dermed afgiftsklassen – man pr. automatik bliver indplaceret i, hvis man *ikke* oplyser emissionsklassen i forbindelse med købet af rutebilletten.

Uklarheden opstår, når benævnelsen ”høj”/”lav” bruges om begreberne emissionsklasse og afgiftsklasse, idet en høj emissionsklasse (nr. 5) giver en lav afgiftsklasse, og en lav emissionsklasse (nr. 1) giver en høj afgiftsklasse.

I selve lovbestemmelsen (§ 8, stk. 7) står der, at lastbilen kategoriseres under den ”højeste” emissionsklasse – og dermed den ”laveste” afgiftsklasse – hvis man ikke på forhånd har oplyst emissionsklassen. Modsat står der i lovbemærkningerne (s. 26), at lastbilen kategoriseres under den ”højeste” afgiftsklasse – som svarer til den ”laveste” emissionsklasse – hvis man ikke på forhånd har afgivet oplysninger. Der synes dermed at være diskrepans mellem lovbestemmelsens ordlyd og lovbemærkningerne.

### *Køb af billet ved fysiske salgssteder*

Der lægges med udkastet til lovforslag ikke op til at oprette fysiske salgssteder. Der er en risiko for, at udenlandske vognmænd fravælger transport til/fra/igennem Danmark, hvis der ikke er fysiske salgssteder. Det vil være u hensigtsmæssigt, da dansk import/eksport er meget afhængig af udenlandsk transport. Det er en unødige barriere ikke at have fysiske salgssteder ved grænseovergange (fx på tankstationer eller standere), og derfor opfordrer Dansk Erhverv til, at det indgår i lovforslaget.

Fysiske salgssteder vil derudover kunne forhindre, at lastbiler utilsigtet kører ind i landet uden at have betalt. Enten fordi de ikke har internetadgang, eller fordi de tror, at man kan købe billet ved et fysisk salgssted, som man kan i andre lande. Der er i det hele taget en vigtig kommunikationsopgave foran Sund & Bælt i forbindelse indførslen af en vejafgift i Danmark.

### ***Kontrol, håndhævelse og sanktionering***

Langt de fleste vil betale vejafgiften, men de, der undlader at betale, får en unfair konkurrencefordel. Derfor er det væsentligt at sikre en effektiv og systematisk kontrol af vejafgiftsreglerne, der er langt bedre end den nuværende kontrol.

Der lægges i udkastet til lovforslag op til, at kontrollen udføres vha. seks faste kontrolpunkter samt 6-12 fleksible kontrolenheder (biler). Dansk Erhverv er bekymret for, at kontroltrykket bliver for utilstrækkeligt til at sikre høj efterlevelse af reglerne og undgå snyd. Det er især vigtigt, at kontroltrykket ved grænseovergangene (til lands og vands) er højt.

Det er Sund & Bælt, der har kontrolpligten af vejafgiftsreglerne. Det er også Sund & Bælt, der har kontrolforpligtelsen med miljøzonerne, hvor faste og mobile kontrolenheden sikrer efterlevelse.

Dansk Erhverv foreslår, at nummerpladegenkendelseskameraerne, der kontrollerer miljøzonereglerne, også kan benyttes til kontrol med vejafgiftsreglerne, hvilket der ikke lægges op til i forslaget. Det kan også være oplagt at se på, om politiets ANPG-kameraer kan benyttes ifm. kontrollen.

### *Inddrivelse af bøder*

Det er Færdselsstyrelsen, der udsteder bødeforlæg, når vejafgiftsreglerne er overtrådt, samt har opgaven med at inddrive bøderne, når de ikke betales.

Det er vigtigt, at der sikres en effektiv inddrivelsesmodel. Det betyder fx meget for den generelle opbakning til afgiftssystemet – det viser eksempelvis udfordringerne på området med inddrivelse af p-afgifter til udenlandske lastbiler. Heldigvis er der bedre inddrivelsesmuligheder på vejafgiftsområdet, men det vil stadig være sådan, at Told- og skatteforvaltningen alene kan videregive oplysninger til Færdselsstyrelsen til identifikation af udenlandske ejere i det omfang, at disse oplysninger er korrekte og tilgængelige i Eucaris. Det betyder, at der ikke kan videregives oplysninger om køretøjer, der ikke kan fremsøges via Eucaris, hvilket er tilfældet for flere lande. Det er derfor afgørende, at de danske myndigheder har adgang til fyldestgørende oplysninger for at kunne forestå en effektiv inddrivelse.

### *Bødeniveau*

Dansk Erhverv noterer sig, at bødeniveauet hæves fra 2.500 kr. i dag til 4.500 kr. pr. overtrædelse under det nye afgiftssystem, uanset om der er tale om et gentagelsestilfælde eller ej. Det er vigtigt for Dansk Erhverv, at bødeniveauet fremmer regelefterlevelsen, men samtidig står i et rimeligt forhold til overtrædelsens karakter og den sparede afgiftsbetaling.

### ***Lovens anvendelsesområde***

Det er politisk aftalt, at lastbiler med en totalvægt mellem 3,5 og 12 tons skal omfattes af vejafgiftsordningen fra den 1. januar 2027.

Der er derved en risiko for, at nogle af de tungere transportere, der er underlagt vejafgiften fra 2025, flytter til de lettere lastbiler (12 tons). Det vil betyde flere lastbiler på vejene og mere trængsel og en ineffektiv udnyttelse af produktionsapparatet.

### ***EETS-systemet***

Hovedparten af de lastbiler, der opererer i Danmark jævnlige, vil sandsynligvis benytte sig af et satellitbaseret køretøjsudstyr, så betalingen af vejbenyttelsen sker automatisk. Derfor er det afgørende, at hele setup'et omkring gnss-systemet er driftssikkert og præcist, så der er tillid til systemet og opkrævningen.

## **EETS-udbydere**

Markedsadgangen for EETS-udbydere er reguleret i EU-reglerne. Vejafgiftsopkræveren for et EETS-område (her Sund & Bælt) skal udarbejde en EETS-områdeerklæring, som fastsætter de generelle betingelser for EETS-udbydernes adgang til EETS-området. Det er vigtigt for konkurrencen på markedet at sikre en lige adgang for EETS-udbydere til at kunne udbyde sit produkt på det danske marked, hvilket områdeerklæringen bør afspejle.

## **Vægt og dimensioner samt bydistribution**

I den politiske aftale om vejafgifter for lastbiler er det besluttet at gennemføre visse forøgelse af lastbilers vægt og dimensioner. Dansk Erhverv vil gerne kvittere for, at dét element var med i aftalen. Ændringerne træder desværre først i kraft fra 2025. Dansk Erhverv ser gerne, at ændringerne fremrykkes, da der er store klimagevinster at hente ved at kunne fragte mere gods pr. lastbil. Ændringer kan implementeres umiddelbart, og derfor er det ærgerligt, at transportvirksomhedernes produktivitetsforbedringer og CO<sub>2</sub>-reduktion skal vente til 2025.

Foruden de allerede besluttede initiativer, mangler der stadig at blive gennemført forøgelse af vægt og dimensioner, der har et positivt samfundsøkonomiske afkast. Det gælder især de 7-akslede lastbiler.

Forsøget med dobbeltrailere, der er besluttet i april 2022, er et andet initiativ om vægt og dimensioner, der fra start er besluttet i en alt for lille skala. Der er behov for, at forsøgsstrækningen hurtigst muligt udvides til Sverige og som minimum hele det vejnet, som Vejdirektoratet har udpeget i sin analyse<sup>3</sup>. Midlerne til at gennemføre forsøget i større skala kan findes i ”*Pulje til bedre trafik sammenhæng mellem land og by*”, hvori der er afsat 3,5 mia. kr. i perioden 2022-2035 til projekter på det øvrige statsvejnet, som kan binde land og by sammen og sikre bedre fremkommelighed.

Rammevilkårene for lastbilers bydistribution er et andet område, der kan optimeres. Der kan potentielt spares 7 pct. brændstof bl.a. ved levering uden for myldretiden. Det bør understøttes af lovgivning, der sikrer, at der kan ske natlevering, hvis der støjes under et vist niveau, så tilladelserne ikke inddrages uden varsel med økonomiske tab til følge for vognmand og detailhandelen.

Med venlig hilsen



**Jesper Højte Stenbæk**

Fagchef for transport og infrastruktur

---

<sup>3</sup> <https://www.trm.dk/publikationer/2021/analyse-af-forsogsordning-med-dobbeltrailere>