

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

Den 16. oktober 2026

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

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

Indledningsvis bemærker vi, at lovforslaget er fremsat den 7. oktober 2026¹ - dvs. før høringen af lovudkastet er afsluttet. Det er meget usædvanligt og betyder, at høringen ikke får mulighed for at fungere efter sit egentlige formål: at bemærkninger fra virksomheder og organisationer kan indgå i regeringens vurdering og eventuelt føre til ændringer, inden lovforslaget fremsættes. Høringen giver dermed ikke reel mulighed for at få væsentlige bemærkninger indarbejdet i det lovforslag, som Folketinget nu skal behandle. Det er stærkt kritisabelt, at høringsperioden ikke har ligget tidligere. Det er navnlig betænkeligt i denne sag, hvor reglerne har stor praktisk betydning for virksomhederne, og hvor udvidelsen foreslås at få virkning allerede den 5. januar 2027.

Dansk Erhverv har følgende bemærkninger til lovforslagets enkelte dele.

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

Tidspunkt for virkning af loven

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

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

¹ <https://www.ft.dk/samling/20261/lovforslag/l40/index.htm>

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

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

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

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

Behandling af ansøgninger om undtagelse

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

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

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

Provenuet bør understøtte den grønne omstilling

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

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

Nulemissionskøretøjer mellem 3,5 og 4,25 ton

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

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

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

Afgiftssatser – små lastbiler

Dansk Erhverv bemærker, at de foreslåede vejafgiftssatser for lastbiler mellem 3,5 og 12 ton er forholdsvis høje sammenlignet med satserne for de tungere lastbiler, når der tages højde for køretøjernes transportkapacitet. Eksempelvis udgør grundsatsen for de mindre lastbiler i CO₂-emissionsklasse 1 hele 0,78 kr. pr. km mod 1,10 kr. pr. km for lastbiler over 32 ton. De mindre lastbiler pålægges dermed en afgift svarende til godt 70 pct. af afgiften for de største lastbiler, selv om deres kapacitet til at transportere gods er væsentligt lavere. Det indebærer, at vejafgiften målt i forhold til den transporterede godsmængde kan blive uforholdsmæssigt høj for de mindre lastbiler. Dermed risikerer afgiften at skabe en skævvridning af konkurrencevilkårene og ramme virksomheder, der anvender mindre lastbiler, relativt hårdere.

Afgiftssatser - behov for langsigtet klarhed

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

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

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

Redningskøretøjer

Dansk Erhverv finder, at undtagelsesbestemmelsen for redningskøretøjer i vejafgiftslovens § 1, stk. 2, nr. 2, bør genbesøges med henblik på at sikre en generel fritagelse for redningskøretøjer, der er særligt indrettet til rednings- og vejhjælpsopgaver og ikke anvendes til almindelig vognmandsdrift.

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

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

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

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

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

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

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

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

Soveplads i vare- og lastbiler

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

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

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

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

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

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

Bødeniveauer ved overtrædelse af lov om vejafgift

Dansk Erhverv kan isoleret set støtte, at bødeniveauerne, som i sommers blev fastlagt i et administrativt cirkulære², nu beskrives i lovforslagets bemærkninger til vejafgiftsloven. Det er i overensstemmelse med almindelige lov kvalitetsprincipper.

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

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

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

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

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

² Nr. 9620 af 24. juni 2026.

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

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

Genbehandling af tidligere vejafgiftsbøder

Dansk Erhverv noterer sig, at myndighederne vil genbehandle de vedtagne og betalte bødeforelæg, der blev udstedt i 2025, efter den nye og mere proportionale bødemodel³. Der er tale om et meget stort antal sager – Færdselsstyrelsen udstedte alene 46.427 bødeforelæg i perioden fra 1. januar til 18. december 2025. Vi noterer os ydermere, at der på regeringens forslag til finanslov er afsat betydelige offentlige ressourcer på at rette op på et bødesystem, som burde have været proportionalt fra begyndelsen. Det er afgørende, at genbehandlingen gennemføres hurtigt og transparent. Vognmændene har krav på klarhed om, hvorvidt de har krav på tilbagebetaling mm.

Digital indsendelse af indsigelser til lov om vejafgift

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

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

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

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

³ <https://www.ft.dk/samling/20252/almindel/TRU/bilag/141/3190948.pdf>

Dansk Erhverv anbefaler på den baggrund, at digital indsendelse alene bliver en mulighed, og at indsigelser fortsat kan indgives eksempelvis pr. e-mail eller brev. Hvis der fastholdes et krav om digital indsendelse, bør der som minimum etableres en enkel og reel alternativ adgang for virksomheder, der ikke kan anvende løsningen, ligesom en indsigelse ikke bør afvises, hvis den er rettidig og tilstrækkeligt identificerer bødeforelægget og grundlaget for indsigelsen.

Ændringer i rutebilletter i vejafgiftsloven

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

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

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

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

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

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

En anden løsning, som supplement til den konkrete rutebillet, kunne være en form for dagsrutebillet/nødrutebillet, der giver adgang til at benytte det afgiftsbelagte vejnet på en bestemt dag/24 timers periode uden krav om en forudgående angivelse af konkret rute, start- eller slutdestination. Prisen kan fastsættes på grundlag af en standardiseret, maksimal kørsel – og hvis den faktiske rute ikke angives efterfølgende inden for en fastsat frist, vil det være prisen, som betales.

Ændring af Skatteforvaltningens praksis om privat godstransport

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

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo

Fagchef for tung transport