

**Til:** JP-Postkasse Skatteministeren (min@skm.dk)  
**Fra:** Autofair ApS (info@autofair.dk)  
**Titel:** Problematisk element i lovforslag Skatteministeriet J.nr. 2024-1687  
**Sendt:** 07-07-2024 19:17

Du får ikke ofte mails fra info@autofair.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Hej Jeppe

Jeg skriver til i kraft af din post som skatteminister. Jeg kontakter dig, på grund af et særdeles problematisk punkt (2.10) i nedenstående udkast til lovforslag. Punktet vedrører eksportgodtgørelse for brugte køretøjer. Beklager på forhånd det længere skriv.

[Lovforslag.pdf \(prodstoragehoeringspo.blob.core.windows.net\)](#)

Side:

- 10
- 25
- Pkt. 2.10
- 52 – 53
- 127-128

Vi eksporterer årligt mellem 400 og 600 brugte køretøjer, fortrinsvis dieselmotorer man ønsker udfaset af den danske bilpark. Jeg er modparten i den Landsskatteret sag, som der henvises til i lovforslaget pkt. 2.10.

Forslaget er, for os at se, reelt uden indhold. Man ønsker, at der indsættes følgende i lovgivningen: *"I forbindelse med udbetaling af eksportgodtgørelse for køretøjer, der udføres af landet, foreslås der indsat et krav om, at køretøjet skal udføres med henblik på varig anvendelse i udlandet. Forslaget skal sikre, at godtgørelsesordningen lever op til formålet om at undgå dobbeltbeskatning, og at der ikke unødigt spildes ressourcer."*

Godtgørelsesordningen blev indført i 2002 for at undgå dobbeltbeskatning af køretøjer som udføres fra anvendelse i et EU-land til et andet. De to grundlæggende dokumentationskrav for udbetaling af eksportgodtgørelse har været uændret fra ordningens indførelse i 2002 frem til i dag. Dokumentationskravet for at få udbetalt eksportgodtgørelse er at køretøjet er afmeldt og udført af Danmark, har altså været gældende i nu 22 år. Omkring 2020, begynder Motorstyrelsen pludseligt og uden varsel, at ændrer deres dokumentationskrav på eksportsager. De indfører bl.a. krav om salg i forbindelse med eksport, pengestrøm på samtlige køb- og salgsfaktura, nægter at udbetale godtgørelse hvis køber tidligere har haft adresse i Danmark osv. osv. Motorstyrelsen har tabt **samtlig**e af disse sager i Landsskatteretten. Den sag som der henvises til i det kommende lovforslag, går helt tilbage til netop 2020. Det anføres i lovforslaget, at det er skatteforvaltningens hidtidige praksis som underkendes i Landsskatteretten. Det er ikke korrekt, fra 2002 til 2020 havde skatteforvaltningen en helt anden fortolkning og praksis, end den af Motorstyrelsen anlagte fortolkning i 2020.

Det skal bemærkes, at der fra 2002 til 2020 ingen problemer var, da man her administrerede efter lovgivningen og ikke af egen drift opfandt dokumentationskrav uden lovhjemmel. Lovændringen vil netop medføre det modsatte af, hvad godtgørelsesordningen er sat i verden for at undgå. Nemlig dobbeltbeskatning. I den aktuelle Landsskatteret sag, havde vi selv udført en række køretøjer til Sverige, som så senere blev videresolgt til andre europæiske lande. Køretøjet blev efterfølgende solgt og indregistreret i Polen, hvor der blev betalt de lokale motor/registreringsafgifter. Hvis Motorstyrelsens fortolkning (som man nu forsøger at tilvejebringe hjemmel for) havde været gyldig, ville det helt faktisk have medført netop dobbeltbeskatning af køretøjet. Hvis denne lovændring træder i kraft, ville vi i denne sag blive nægtet eksportgodtgørelse, da vi ikke i forbindelse med udførslen har dokumenteret "hensigt om varig anvendelse i udlandet". Det på trods af, at køretøjet senere blev indregistreret, og betalt afgift i Polen. Der vil altså være en dobbeltbeskatning, det som selve ordningen skulle undgå

Der ses intet formål med denne ønskede lovændring, andet end forringelse af betalingsbalancen, tab af arbejdspladser og faldende bilpriser. Loven er som nævnt indført for at undgå dobbeltbeskatning, ved at et køretøj bliver afgiftspålagt i flere EU-lande. En række lande med godtgørelsesordninger har alene krav om,

at køretøjer afmeldes. I Danmark har vi dog krav om afmelding samt udførsel. Medlemslandene har relativt frie tøjler til at indrette deres egne godtgørelsesordninger, da bilafgifter ikke er harmoniserede i EU. Det gør sig gældende så længe, at ordningerne ikke indrettes så de strider imod gældende EU traktater.

Godtgørelsesordningen i Danmark er indrettet således, at der intet økonomisk incitament er for at søge, og modtage eksportgodtgørelse på et køretøj, hvis man fortsat ønsker at anvende det på "fuld afgift" i Danmark. Det skyldes, at den afgift der godtgøres på et køretøj, bliver der fratrukket 15%, eller min. 8.500 kr. fra den tilbageværende registreringsafgift. Et tænkt eksempel, hvis man i dag, søger eksportgodtgørelse og udfører en dieselbil der kører 18 km/l, nypris 800.000 kr. nuværende handelspris 350.000 kr., for dagen efter at genindføre denne bil til indregistrering i Danmark, vil man miste 29.931 kr. på den manøvre:

Prisoplysninger	
Handelspris: *	350000 kr. ?
Nypris: *	800000 kr. ?

Fradrag/tillæg til værdien	
Sum af fradrag/tillæg til værdien:	0,00 kr.
Afgiftspligtig værdi:	150.459,00 kr.

Beregning af registreringsafgift før fradrag/tillæg	
1. skalaknæk (25%):	7.678,00 kr.
2. skalaknæk (85%):	55.000,00 kr.
3. skalaknæk (150%):	82.560,00 kr.
<b>Bruttoafgift:</b>	<b>145.238,00 kr.</b>

Fradrag/tillæg til afgiften	
CO2 tillæg 1 afgift - Personbil (113):	13.348,00 kr.
CO2 tillæg 2 afgift - Personbil (145):	7.546,00 kr.
CO2 tillæg 3 afgift - Personbil (242):	43.647,00 kr.
<b>Sum af fradrag/tillæg til afgiften:</b>	<b>64.541,00 kr.</b>

Resultat	
Registreringsafgift før fradrag og indfasning:	209.779,00 kr.
Bundfradrag til alle biler:	10.238,00 kr.
<b>Registreringsafgift:</b>	<b>199.542,00 kr.</b>
Eksport-fradrag 15 procent (minimum 8500):	-29.931,00 kr.
<b>Eksportgodtgørelse:</b>	<b>169.611,00 kr.</b>

Det vil altså give staten et kæmpe provenu, hvis folk i stor stil udførte køretøjer for at genindføre dem til Danmark. Siden ordningen er indrettet således, at der absolut intet økonomisk incitament er, for at søge eksportgodtgørelse på køretøjer man ønsker at køre på fuld afgift i Danmark, er lovforslaget fuldstændigt uden grundlag. Der tilkommer udgifter til obligatorisk todsyn, samt gebyr for anmodning om eksportgodtgørelse på 2.250 kr.

Rent praktisk, vil det umuliggøre det for os eksportører at føre en smidig forretning. Fra vi udfører et køretøj, går der 9 uger før man modtager eksportgodtgørelsen. Det er i forvejen et stort økonomisk pres. Ved lovændringen, må vi f.eks. ikke længere selv udfører køretøjer til en plads i udlandet og videresælge herfra. Vi vil ej hellere kunne udføre til udenlandske auktionshuse, da vi ikke har dokumenteret varig anvendelse ved udførslen. Vi må ligeledes indstille samarbejde med udenlandske forhandlere mht. aftaler om kommissionssalg af vores biler på deres lokationer, da vi ikke har dokumenteret varig anvendelse ved udførslen (f.eks. indregistrering i udlandet). Det vil ligeledes umuliggøre for danske forhandlere at udføre et køretøj på fuld afgift, modtage eksportgodtgørelse for at genindføre det til flexleasing (forholdsmæssig afgift). En manøvre, som har været mulig siden flexleasing blev en mulighed, og hvor skatteforvaltningen endda har udarbejdet et vejledningsnotat til hvordan forhandlere skal gøre det rent praktisk. Det vil ikke længere være muligt.

Der er en lang række problemer ved dette lovforslag, som vil have vidtrækkende konsekvenser for bilbranchen, da det vil hæmme mulighederne for at få sikret den grønne omstilling af den danske bilpark, koste mange arbejdspladser samt eksportindtægter for Danmark.

Slutteligt, bemærker jeg at det foreslås at folk der flytter til udlandet og vil have deres brugte bil med, skal indsende underskrevne ansættelses- eller lejekontrakter til Motorstyrelsen, upågtet at de ellers har dokumenteret at bilen er udført af Danmark. Undskyld, men hvad foregår der? At lovgive om "hensigt" til noget som helst er jo ren elastik i metermål, som er håbløst at forvalte rent juridiske hos Skatteforvaltningen såvel som rekursmyndighederne. For hvad er "varig anvendelse"? I selvsamme lovforslag skrives det, at retten til godtgørelse ikke fortabes hvis køretøjet genimporteres – men, så har der jo ikke været en varig anvendelse? Det rejser jo unægtelig spørgsmålet om, hvad skal vi dog med loven? Og hvad er varig anvendelse så? Og, hvordan kan man lave lovgivningen hvor der fremsættes et dokumentationskrav overfor privatpersoner, og et helt andet for virksomheder?

Jeg håber, at I vil kigge ind i denne meget problematiske del af udkastet til lovforslag. Jeg ser frem til at høre fra dig.

Med venlig hilsen/Kind regards

Indehaver /Owner  
Robin Kofod Egli  
+45 53542671  
[info@autofair.dk](mailto:info@autofair.dk)

**Autofair ApS**

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

Sendt digitalt til: [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) og [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk)

J.nr. 2024 – 1687

21/8-24

**Høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineral-olieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og forskellige andre love, jf. Skatteministeriets J.nr. 2024- 1687.**

Følgende høringssvar er relateret til forslaget punkt 2.10 *”Krav om udførelse med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse”* samt punkt 2.8 *”Ændring af indgangsværdi ved værditabsberegning”*.

Autofair ApS er et selskab der bedriver eksport af brugte biler. Vi eksporterer et større antal køretøjer ud af Danmark hvert år. Lovforslagets pkt. 2.10 vil have stor indflydelse på vores muligheder for at drive forretning, have bredere effekt på hele bilbranchen og sætte dansk lovgivning i konflikt med EU-regler. Vi er ligeledes part i den Landsskatteretsafgørelse, som der henvises direkte til i forslaget pkt. 2.10. Vi foreslår at pkt. 2.10 udgår fra det samlede lovforslag.

Vores bemærkninger til lovforslaget vedrører lovforslagets § 4, nr. 2, hvor det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens 7 b, stk. 1, og § 7 c, stk. 1, 4. pkt. efter ”landet” indsættes følgende: ”med henblik på varig anvendelse i udlandet”.

### **2.10 ”Krav om udførelse med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse”**

Vi foreslår at punkt 2.10 udgår, da der er tale om et unødvendigt forslag, som vil få store konsekvenser for bilbranchen og bringe dansk lovgivning i konflikt med EU's regler om varernes frie bevægelighed. Følgende fremgår af forslaget:

*"I forbindelse med udbetaling af eksportgodtgørelse for køretøjer, der udføres af landet, foreslås der indsat et krav om, at køretøjet skal udføres med henblik på varig anvendelse i udlandet. Forslaget skal sikre, at godtgørelsesordningen lever op til formålet om at undgå dobbeltbeskatning, og at der ikke unødigt spildes ressourcer."*

Som nævnt ovenfor, er formålet med godtgørelsesordningen at forhindre dobbeltbeskatning. Dette lovforslag vil helt faktisk medføre dobbeltbeskatning af en lang række køretøjer. Forslaget har derudover karakter af at være en teknisk handelshindring, som vil bringe dansk lovgivning på kant med EU-regler om varernes frie bevægelighed, samt hæmme den grønne omstilling af den danske bilpark.

### **Nugældende lovgivningen indeholder økonomisk værn**

Godtgørelsesordningen har siden indførelsen i 2002, indeholdt et økonomisk værn der gør, at der intet incitament er for at søge eksportgodtgørelse for et køretøj som man har til hensigt at anvende i Danmark. Det skyldes, at der ved beregning af eksportgodtgørelse nedsættes beløbet med 15% af registreringsafgiften. Det medfører helt konkret, at hvis man eksporterer et køretøj, for herefter at importere det igen, vil man miste 15% + gebyr for anmodning om eksportgodtgørelse (2.250 kr.) + 2 x toldsyn hos en synsvirksomhed. Registreringsafgiftsbeløbet ved eksport er således 15% lavere, end den importafgift der vil skulle betales ved (gen)import.

Et tænkt eksempel, hvis man i dag, søger eksportgodtgørelse og udfører en dieselbil der kører 18 km/l, nypris 800.000 kr. nuværende handelspris 350.000 kr., for dagen efter at genindføre denne bil til indregistrering i Danmark, vil man miste 29.931 kr. på den manøvre.

Vi har stillet spørgsmål til Motorstyrelsen vedrørende lovforslaget, hvor et af spørgsmålene lyder således:

*"Kan Motorstyrelsen bekræfte, at godtgørelsesordningen er konstrueret således, at en bilforhandler vil lide et økonomisk tab, hvis et køretøj udføres, der udbetales eksportgodtgørelse og herefter genimporteres til Danmark? Altså, at ordningen allerede "beskytter" imod spekulation i udbetaling af eksportgodtgørelse, hvis der er hensigt om fortsat varig anvendelse i Danmark"*

Hertil svarer Motorstyrelsen:

*"Vi kan bekræfte, at der ved beregning af eksportgodtgørelse foretages et fradrag på 15 procent, dog mindst 8.500 kr. for personbiler, herunder autocampere og bisser, og 4.500 kr. for motorcykler, varebiler, hyrevogne og sygetransporter, jf. registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 3. Vi kan også bekræfte, at der ikke foretages et tilsvarende fradrag ved beregning af registreringsafgift i forbindelse med (gen)import, jf. registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 6."*

Motorstyrelsen bekræfter således at loven indeholder værneregler, og viser således at pkt. 2.10 i lovforslaget reelt er indholdsløst. Det vil alene medføre kæmpe byrder for bilbranchen, som vil besværliggøre bileksport helt unødigt. Ydermere, vil det skabe øget bureaukrati hos skatteforvaltningen såvel som rekursmyndighederne, som vil skulle behandle en tsunami af klagesager. Slutteligt, har forslaget karakter af at være en teknisk handelshindring, som vil bringe dansk lovgivning på kant med EU's regler om varernes frie bevægelighed.

### **Varig anvendelse**

I lovforslaget fremgår bl.a. følgende:

*”Den, der anmoder om eksportgodtgørelse, vil efter det foreslåedes således skulle dokumentere, at køretøjet er udført af landet med henblik på varig anvendelse i udlandet. Dette vil ikke medføre, at retten til eksportgodtgørelse fortabes i det tilfælde, at køretøjet senere måtte blive importeret igen, men det skal kunne dokumenteres, at køretøjet på udførelsestidspunktet var udført med henblik på varig anvendelse i udlandet. Denne dokumentation kan bl.a. være i form af dokumentation for indregistrering i andet land.”*

Det vil reelt umuliggøre det for danske forhandlere at bedrive erhverv med eksport af brugte biler fra Danmark. Vi har ingen kontrol over, hvad en køber måtte anvende køretøjet til. Vi har ej heller krav på at kræve en udenlandsk registreringsattest fremsendt for et køretøj, som vi ikke længere ejer udleveret. Det er jo et personligt dokument, som en 3. part meget tvivlsom vil udlevere til en tilfældig dansk bilforhandler. Kravet synes uforholdsmæssigt grundet eksisterende værneregler. Ydermere, kan vi som forhandler ikke vide om, eller hvornår et køretøj indregistreres i udlandet. Man kan tænke et scenarie, hvor vi udfører køretøjet til land A, herfra sælges det til land B, senere C og slutteligt D hvor det indregistreres. Vi har ikke kontrol over, hvad en købers anvendelse af køretøjet er, hvem som køber det samt hvornår dette eventuelt måtte indregistreres i udlandet. For slet ikke at tale om den enorme administration hos forhandlere der skal forsøges at indhente denne dokumentation.

Det fremgår samtidig af forslaget, at retten til eksportgodtgørelse fortabes ikke, hvis køretøjet senere genimporteres. Det rejser unægtelig spørgsmålet om, hvad skal vi så bruge dette lovforslag til? For hvis et køretøj genimporteres, er anvendelsen i udlandet jo netop ikke varig.

### **EU**

En stor del af biler som udføres fra Danmark, bliver solgt fra udenlandske auktionshuse samt i kommission hos udenlandske forhandlere. Som dansk bileksportør, har vi ikke kontrol over hvornår disse køretøjer måtte blive solgt herfra, hvor de bliver solgt til samt om/hvornår de måtte blive indregistreres i udlandet.

Forslaget vil således reelt lukke en række afsætningsmuligheder for danske bilforhandlere, og dermed være en teknisk handelshindring som er i direkte konflikt med EU-regler om varernes frie bevægelighed.

Ved vedtagelse af forslaget, vil der blive nægtet adgang til eksportgodtgørelse ved udførsel til et udenlandsk auktionshus, salgsplads i udlandet eller kommissionssalg hos en udenlandsk forhandler. Det bemærkes ligeledes, at eksisterende danske lovgivning allerede er mere vidtrækkende end flere andre EU-landes, hvor der alene er krav om at køretøj afmeldes før afgift refunderes. I Danmark er der i tillæg til dette krav, også krav om udførsel til udlandet.

### **Dobbeltbeskatning**

Godtgørelsesordningen blev indført at forhindre dobbeltbeskatning på biler når de først er indregistreret i et land, for herefter at blive indregistreret i et andet land. Det fremgår af forslaget, at det fremsættes for at ordningen lever op til sit formål om at forhindre dobbeltbeskatning, men forslaget vil helt faktisk medføre dobbeltbeskatning for en række køretøjer. Der henvises i lovforslaget til SKM.2024.27.LSR som vi er part i. Sagens køretøj blev udført til Sverige og senere indregistreret i Polen. Ved indførsel og indregistrering i Polen blev der betalt polsk afgift på køretøjet. Motorstyrelsen havde nægtet at udbetale eksportgodtgørelsen, da de ikke mente der var dokumenteret varig anvendelse ved eksporten til Sverige. Landsskatteretten omstødte denne afgørelse. Havde Motorstyrelsen fået medhold, ville der helt faktisk være sket dobbeltbeskatning af køretøjet. Derfor er det åbenlyst, at hvis lovforslaget vedtages, vil der være hjemmel til at nægte eksportgodtgørelse i lignende tilfælde, og dermed vil der ske dobbeltbeskatning. Det samme som selve lovgivningen skulle forhindre.

### **Grøn omstilling**

Omstillingen af den danske bilpark er afhængig af, at der kan afsættes et større antal fossildrevne biler til udlandet, som erstattes af eldrevne biler herhjemme. Dette skift fra fossildrevne mod elektriske biler, kræver at kunder kan opnå en rimelig byttepris for deres eksisterende benzin- eller dieselbil. Hvis bileksport besværliggøres i den grad som fremgår af lovforslaget, vil det betyde at priserne på brugte fossildrevne biler falder markant, og bytteforholdet mellem forbrugeres gamle bil ift. byttet til ny elbil bliver for stort. Det vil medføre, at køb udsættes, omstillingen går langsommere og det vil ramme bilbranchen, og dermed dansk økonomi negativt bredt set.

### **Opsummering**

Forslaget ses unødvendigt, da eksisterende lovgivning indeholder relevante økonomiske værnsregler. Derudover, vil forslaget besværliggøre bileksport fra Danmark i en helt unødigt grad, som vil påvirke bilbranchen og den grønne omstilling negativt. Slutteligt, har forslaget karakter af en teknisk handelshindring som vil bringe dansk lovgivning i konflikt med EU-regler, og medfører dobbeltbeskatning af en lang række køretøjet. Det selvsamme, som lovgivningen skal forhindre.

### **2.8 ”Ændring af indgangsværdi ved værditabsberegning”**

Vi foreslår, at ændringen også omfatter køretøjer som ikke er leasingbiler/kører på forholdsmæssig afgift. Således, at skatteforvaltningen kan gennemføre pristjek på registreringsafgiften ved import udover 3 års fristen, på køretøjer som er importeret til Danmark på fuld registreringsafgift. Det vil sikre, at hvis det, f.eks. ved en senere eksportsag, konstateres at den indbetalte registreringsafgift ved tidligere import af samme køretøj er mistænkelig lav, kan der gennemføres et pristjek på køretøjet, og dermed sikre at der bliver betalt den korrekte registreringsafgift på køretøjet.

Vi foreslår på baggrund af ovenstående at pkt. 2.10 udgår fra lovforslaget samt at 2.8 revideres, således at det omfatter køretøjer på fuld registreringsafgift.

Med venlig hilsen

Robin Kofod Eggli

Indehaver Autofair ApS



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

J.nr. 2024 – 1687

21-08-2004

Hermed fremsendes høringssvar fra Bileksport Danmark ApS vedr. forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineral-olieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og forskellige andre love, jf. Skatteministeriets J.nr. 2024- 1687.

Vores bemærkninger til lovforslaget vedrører lovforslagets § 4, nr. 2, hvor det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens 7 b, stk. 1, og § 7 c, stk. 1, 4. pkt. efter "landet" indsættes følgende: "med henblik på varig anvendelse i udlandet".

Bileksport Danmark ApS eksporterer relativt mange køretøjer om året, og lovforslagets § 4, nr. 2 har derfor stor relevans for os. Bileksport Danmark ApS har stor praktisk viden om den nuværende lovgivning og skatteforvaltningens forvaltning, og vi har derfor stor indsigt i, hvilke implikationer lovforslaget vil have for eksportbranchen – men også den danske bilbranche som helhed og den grønne omstilling af den danske bilpark.

Som det fremgår på s. 53, er "*formålet med godtgørelsesordningen er at undgå dobbeltbeskatning og derved give et incitament til at eksportere køretøjer, så ressourcer bedre udnyttes, samtidig med at bilparken fornyes.*"

Hvis lovforslaget vedtages i sin nuværende form, vil det få store negative konsekvenser for alle de virksomheder og privatpersoner, som ønsker at eksportere deres køretøj til udlandet og i den forbindelse få udbetalt eksportgodtgørelse. Lovforslaget vil altså – stik imod formålet – mindske incitamentet til at eksportere køretøjer, da det ganske enkelt bliver for usikkert og besværligt.

I lovforslaget fremgår det at for at få udbetalt eksportgodtgørelse ved eksport, skal man kunne dokumentere, at køretøjet er udført – ikke bare af landet – men med henblik på ”varig anvendelse”. Det vil sige, at man som eksportør kun kan sælge et køretøj, hvis man har 100 % sikkerhed for, at den udenlandske køber vil købe det med henblik på ”varig anvendelse”. Lovforslaget vil i realiteten gøre det tæt på umuligt at eksportere brugte køretøjer fra Danmark, da man som sælger jo ingen kontrol har over, hvad en udenlandsk køber måtte anvende køretøjet til. Som sælger har man jo heller intet krav på at kræve en udenlandsk registreringsattest fremsendt for et køretøj, som man har solgt til den udenlandske køber. Det er jo et personligt og fortroligt dokument, som man ikke udleverer til nogen som helst. Som sælger af et køretøj har man heller ingen kontrol over eller sikkerhed for, hvornår et køretøj indregistreres i udlandet. Det er ikke ualmindeligt, at vi sælger et køretøj til en tysk forhandler (køber 1), som senere sælger køretøjet til en forhandler fra Luxemburg (køber 2), som senere sælger køretøjet til en privat person fra Frankrig (køber 3), som først indregistrerer køretøjet flere måneder eller sågar år efter, at vi har solgt køretøjet til køber 1. I sådan et tilfælde er det komplet umuligt at fremskaffe den type dokumentation, som lovforslaget ligger op til.

Konsekvensen af lovforslaget vil være, at det bliver for usikkert og vanskeligt at drive erhverv med eksport af ældre brugte biler, og lovforslaget vil derfor utvivlsomt svække – hvis ikke dræbe – eksporten af brugte køretøjer fra Danmark til udlandet – stik imod lovforslagets egentlige formål.

Men hvis lovforslaget vedtages i sin nuværende form, vil det også få en række utilsigtede og negative konsekvenser for en lang række andre aktører og områder:

- 1) Eksporten af ældre fossilbiler, som man fra politisk side har et ønske om at udskifte, vil falde betydeligt, og fornyelsen af den danske bilpark vil dermed gå i stå – stik imod formålet med godtgørelsesordningen, jf. ovenstående uddrag fra s. 53.
- 2) Nysalg samt importen af nyere og mere miljøvenlige køretøjer er afhængig af, at der let og smidigt kan eksporteres ældre biler. Når eksport af køretøjer besværliggøres, vil der blive solgt og importeret færre nyere og mere miljøvenlige køretøjer.
- 3) Den grønne omstilling vil blive forsinket, og der vil helt konkret blive indregistreret færre miljøvenlige biler. Når det bliver mere vanskeligt at eksportere sin gamle bil, vil flere personer udskyde udskiftningen af gamle fossil bil til en nyere og mere miljøvenlig bil. Dette vil unægtelig føre til en betydelig forsinkelse af den grønne omstilling.
- 4) Det bliver dyrere at være forbruger og udskifte sin ældre bil til en nyere og mere miljøvenlig bil.

- 5) Den samlede økonomiske vækst i Danmark vil blive påvirket negativt, da der vil blive solgt færre nyere biler.
- 6) Trafiksikkerheden i Danmark vil relativt set blive dårligere, da den danske bilpark i højere grad vil bestå af ældre køretøjer med lavere trafiksikkerhed.
- 7) Der vil være større risiko for dobbeltbeskatning – stik imod formålet med godtgørelsesordningen, jf. ovenstående uddrag fra s. 53, jf. dom fra SKM2024.27.LSR, hvor, hvor sagens køretøj blev udført til Sverige for herefter at blive indført og indregistreret i Polen. Motorstyrelsen nægtede eksportgodtgørelse på sagens køretøj, da Motorstyrelsen ikke mente, at køretøjet var udført med henblik på ”varig anvendelse”, og Motorstyrelsens daværende fortolkning førte således til dobbeltbeskatning på køretøjet. LSR omstødte efterfølgende Motorstyrelsens afgørelse, hvilket sikrede, at der ikke skete dobbeltbeskatning. Den logiske konsekvens er således, at hvis lovforslaget vedtages i sin nuværende form, vil der være hjemmel til at nægte eksportgodtgørelse i lignende tilfælde, og der vil som følge heraf ske dobbeltbeskatning. Det samme som selve lovgivningen skulle forhindre.
- 8) Af [forarbejderne til lov nr. 342 af 27. maj 2002, jf. Folketingstidende 200102 \(2.samling\), tillæg A, side 4719](#) fremgår det, at EU anser registreringsafgiften for problematisk ift. det indre marked, fordi man risikerer dobbeltbeskatning ved overførsel til et andet land. Man indførte altså eksportgodtgørelsen for at afskaffe risikoen for dobbeltbeskatning og imødekomme EU. Lovforslaget gør det stik modsatte!
- 9) Lovforslaget er i konflikt med EU's regler om varernes frie bevægelighed. Forslaget vil helt konkret lukke en række afsætningsmuligheder for danske bilforhandlere og privatpersoner, og lovforslaget er dermed en teknisk handelshindring og en begrænsning af varernes frie bevægelighed inden for EU.
- 10) Lovforslaget er uden grund, da loven i dag er udformet på en sådan måde, at der intet økonomisk incitament er til at udføre et køretøj og anmode om eksportgodtgørelse, for herefter at indføre køretøjet igen med henblik på indregistrering i Danmark. Når man eksporterer et køretøj i dag, skal man nemlig betale et såkaldt eksportfradrag på 15 %, og det er derfor en overordentlig dårlig forretning at genindføre og indregistrere køretøjet igen i Danmark, hvis man har eksporteret det. Den nuværende lovgivning sikrer altså, at dette ikke sker. Og hvis det skulle ske, opnår staten et merprovenu på 15 %.
- 11) Lovforslaget er ude af proportioner. Den nuværende danske lovgivning er allerede meget mere vidtrækkende og restriktiv end alle andre EU-landes lovgivninger, hvor der alene er krav om, at køretøjet skal afmeldes, før afgiften refunderes. I den nuværende danske lovgivning kræves det

allerede, at køretøjet er dokumenteret udført af landet, og Motorstyrelsen stiller i den sammenhæng i forvejen allerede meget vidtgående og strikse krav for denne type dokumentation. I dag skal man således indsende en video, der klart og tydeligt filmer køretøjets unikke stelnr. et verificeret sted i udlandet og/eller kvitteret CMR-fragtbrev fra modtager/køber i udlandet.

12) Lovforslaget vil derfor kun medføre øget bureaukrati, unødigt ressourcspild og yderligere administration uden reelt indhold. Lovforslaget vil altså gå stik imod politikernes ønske om at forenkle – og ikke komplicere – den danske lovgivning og livet som dansker.

13) Lovforslaget vil oversvømme et allerede overbelastet klagesystem, hvor der i forvejen er alt for lang ventetid for at få behandlet sin klage. Ordlyden "varig anvendelse" kan fortolkes på mange forskellige måder, og det vil unægtelig føre til, at der hos myndighed og eksportør vil opstå tvivl og konflikt om, hvordan dette skal fortolkes og administreres.

Vi foreslår på baggrund af ovenstående, at pkt. 2.10 helt udgår fra lovforslaget.

Loven er god nok, som den er i dag, og der er således ingen grund til at ændre den. Retspraksis fra LSR beviser dette.

## **2.8 "Ændring af indgangsværdi ved værditabsberegning"**

Vi hilser dette lovforslag 2.8 "Ændring af indgangsværdi ved værditabsberegning" velkomment, da det er et faktum, at der svindes med registreringsafgiften, hvilket skader den frie konkurrence samt medfører et mindre provenu i afgift til den danske stat. Det er også et faktum, at Motorstyrelsen ikke har de nødvendige ressourcer til at gennemføre kontrol/pristjek indenfor den gældende frist i dag. Vi tilslutter os derfor dette forslag.

Vi skal dog bemærke, at ændringen naturligvis ikke kun skal omfatte køretøjer, som er leasingbiler/kører på forholdsmæssig afgift. Ændringen skal naturligvis gælde alle former for køretøjer, hvor der er indbetalt registreringsafgift i Danmark. Skatteforvaltningen skal således have lov hjemmel til at gennemføre pristjek på registreringsafgiften ved import udover 3 års fristen på alle køretøjer, som er importeret til Danmark på fuld registreringsafgift.

Vi foreslår på baggrund af ovenstående at pkt. 2.8 fra lovforslaget ændres til, at lovændringen gælder alle køretøjer, hvor der er indbetalt registreringsafgift af en selvanmelder.

Såfremt der er en politiker, som har lyst til at høre mere og/eller har spørgsmål til ovenstående, står jeg ti rådighed, og jeg vil glædeligt forsøge at beskrive, hvordan vi mener, at lovforslagene vil påvirke os som eksportør, men også hele den danske bilbranche.

Mange venlige hilsner



Navn Steffen Bang

Mail [steffen@bileksportdanmark.dk](mailto:steffen@bileksportdanmark.dk)

Web [www.bileksportdanmark.dk](http://www.bileksportdanmark.dk)

**Skatteministeriet**  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K  
Att.: lovgivningoekonomi@skm.dk

**Biogas Danmark**  
Axeltorv 3  
1609 København V

22. august 2024

## Høring af udkast til forslag til lov om vejafgift m.v.

Skatteministeriet har udsendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love i høring, **J. nr. 2024-1687**.

### Generelle bemærkninger

Med aftalen om deludmøntningen af grøn fond i 2024 blev der afsat 161 mio. kr., der i perioden 2025-2030 skal kompensere biogaslastbiler for den kommende kilometerafgift.

Biogas Danmark er stærk forundret over, at denne politisk aftalte kompensation til biogaslastbiler ikke er indeholdt i det udsendte udkast til lovforslag, der skal implementere kilometerafgiften.

En række danske vognmænd, der kører tunge vogntog, har investeret i lastbiler drevet på ustøttet biogas for at opfylde deres kunders ønske om en CO<sub>2</sub>-neutral langtrækkende transport.

Disse grønne investeringer bliver nu fra 2025 ramt af den nye kilometerafgift, som ikke skelner mellem klimaneutral biogas og fossil naturgas. Ydermere rammes biogassen også af, at CO<sub>2</sub>-afgiften hæves markant fra 2025 uden at den nuværende lovgivning giver mulighed for CO<sub>2</sub>-afgiftsrefusion for grøn biogas. Det modsatte gør sig gældende for biobrændstoffer på trods af, at disse er mere CO<sub>2</sub>-belastende end biogas.

Det er derfor helt afgørende, at den politisk aftalte kompensation til biogaslastbiler bliver udmøntet parallelt med ikrafttrædelsen pr. 1. januar 2025 af den kommende kilometerafgift, så de vognmænd, der har investeret i CO<sub>2</sub>-neutrale biogaslastbiler, ikke straffes.

Kompensationsmidlerne på samlet 161 mio. kr. bør efter Biogas Danmarks opfattelse anvendes til at fjerne CO<sub>2</sub>-afgiften og sænke energiafgiftsbeskatningen for ustøttet biogas anvendt i den tunge transport.

Konkret foreslås det:

- At CO<sub>2</sub>-afgiften på ustøttet biogas refunderes 100 pct., hvor dokumentationen for en CO<sub>2</sub>-afgiftsrefusion baseres på de af Energinet udstedte oprindelsesgarantier for ustøttet biogas i henhold til VE-direktivet. Oprindelsesgarantier anvendes i dag på kvoteområdet og i transportsektorens CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav til at dokumentere forbrug af biogas. Derved undgår man, at der anvendes fossil naturgas i de gasdrevne lastbiler.
- At CO<sub>2</sub>-afgiftsrefusionen håndteres af de gasleverandører, der leverer til fyldestationsejerne, da det vil føre til betydeligt større administrative byrder for myndighederne og erhvervslivet, hvis ansvaret pålægges de enkelte vognmænd.
- At den nuværende energiafgift sænkes, så der opnås en kompensation for satsen for kilometerafgiften udenfor miljøzonerne i niveau med el- og brintlastbiler.

Med henblik på at give tid til implementering, skal Biogas Danmark foreslå, at første års kompensation kan ske ved indsendelse af dokumentation sidst på året for indkøbet af biogas i løbet af året.

### **Specifikke bemærkninger**

Ifølge lovforslaget forhøjes energiafgiften på diesel med 50 øre pr. liter ekskl. moms (2024-niveau) svarende til 52 øre pr. liter ekskl. moms i 2025-niveau. Forhøjelse af de andre satser for gas- og dieselolie anvendt som motorbrændstof balanceres ud fra ændringen af denne sats. Afgiftsforhøjelsen omfatter diesel, herunder bl.a. til vejtransport og entreprenørmaskiner m.v.

Det er Biogas Danmarks forståelse, at afgiften på gas ikke forhøjes, idet "gasolie" er en teknisk fællesbetegnelse for en række flydende oliebrændstoffer. Biogas Danmark skal anmode om en bekræftelse heraf.

Med venlig hilsen



Bruno Sander Nielsen  
2724 5967  
bsn@biogas.dk

C.c.: moez@skm.dk



Camping Outdoor Danmark  
Isabellahøj 3  
7100 Vejle

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København

Den. 22. august 2024

**Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love.**

Camping Outdoor Danmark har modtaget ovennævnte høring den 1. juli vedr. ændring af lov om vejafgift mv.

Camping Outdoor Danmark vil gerne kommentere på lovforslaget om vægtafgift af motorkøretøjer.

**Kommentar til vægtafgift af motorkøretøjer**

I forbindelse med fastsættelse af CO<sub>2</sub> udledning- vægt- afgift, så er det vores opfattelse, at loven lægger op til at skatteministeriet kan afgøre hvilke køretøjskategorier, som kan være omfattet af roadpricing. Det ser vi som en fordel, således det ikke senere kræver en lovændring for at blive omfattet af roadpricing, hvilket Camping Outdoor Danmark klart vil anbefale og arbejde for som den primære løsning, på autocampernes gennem tiderne tilbagevendende udfordring.

Man sætter generelt afgiften på dieselolie op med 50 øre pr. liter 1/1-2025 og nedsætter samtidig diesel-udligningsafgiften med 30% (personbiler).

Camping Outdoor Danmark ser det dog som en skævvridning, at de autocampere som registreres ind på CO<sub>2</sub> afgift efter COC, får en langt højere halvårlig opkrævning, og de 30% kan kun trækkes fra ca. halvdelen af det samlede beløb som opkræves (diesel-udledningsafgiften).

Camping Outdoor Danmark forslår, at når Skatteministeriet er i gang med at reducere udledningsafgifter, burde man så ikke indføre et permanent fritids/rekreationsfradrag på f.eks. 25% for autocampers diesel-udledningsafgift ud over de 30% i overgangsperioden. Det kunne så eventuelt kun omfatte vogne på CO<sub>2</sub> udledningsafgift (nye fra 1/7-2021 og frem), hvilket tilskynder til fornyelse af vognparken, som fører til en renere bestand af autocampere. Det er også bedre end, at vi i stedet oversvømmes af brugte importerede autocampere fra 2012 - 30/6-2021, som jo netop tilhører den gunstige periode.

Ovennævnte skal ses i lyset af følgende forhold:

1. Alle basisbil chassiser som anvendes til autocamper fremstilling udelukkende fremstilles med dieselmotorer, og der derfor ikke findes mulighed for at vælge andre brændstoffer.



2. Den nye definition af autocampere som er vedtaget og træder i kraft 1/1-2025, betyder, at der ikke fremover vil ske en sammenblanding af mindre autocampere som kan anvendes i det daglige og de reelle autocampere.
3. Længere perioder med nummerplader på familiens autocamper, vil tilskynde til kortere spontane ture i nærområdet, hvilket betyder mulighed for bedre livskvalitet for den enkelte, samtidig med at det vil gavne turismeerhvervets omsætning i lav perioder.

Vi håber der vil være mulighed for indenfor den nærmeste fremtid at afholde et møde, hvor Camping Outdoor Danmark får mulighed for at fremlægge vores tanker og en mere detaljeret plan.

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402, København K

Sendt elektronisk til: [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk)

## **Høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineral-olieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og forskellige andre love, jf. Skatteministeriets J.nr. 2024- 1687.**

COOP Danmark A/S takker for muligheden for at kommentere på nærværende ”forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og forskellige andre love”, som Skatteministeriet har sendt i høring med frist den 22. august 2024.

I lovdkastets § 8 foreslår Skatteministeriet at indsætte et nyt stk. 5 i spiritusafgiftslovens § 7. Ændringen vil give mulighed for at blive registreret som varemottager, hvis en virksomhed som led i udøvelsen af sit erhverv modtager varer fra andre EU-lande under afgiftssuspensionsordningen.

Det følger af lovforslaget, at formålet med ændringen er at tilpasse den nuværende implementering af cirkulationsdirektivet, idet cirkulationsdirektivet giver mulighed for, at en virksomhed, der som led i udøvelsen af sit erhverv løbende modtager afgiftspligtige varer fra andre EU-lande, kan registreres som varemottager.

COOP Danmark A/S er generelt positiv over for de ændringer og ensretninger, der de senere år er foretaget i en række af de danske afgiftslove. Ændringerne bidrager samlet set til, at afgiftslovgivningen bliver nemmere at anvende og forstå.

COOP Danmark A/S foreslår, at det endelige lovforslag tillige kommer til at indeholde forslag til ligestilling af registreringsbestemmelserne i chokoladeafgiftsloven.

Til forskel fra spiritusafgiftsloven er chokoladeafgiftsloven en national afgiftslov. Loven stammer fra 1922 og er ofte udfordrende at anvende i praksis, delvist på grund af utidssvarende bestemmelser. Et konkret eksempel på dette ses i chokoladeafgiftslovens registreringsbestemmelser.

### **Chokoladeafgiftslovens registreringsbestemmelser**

Det følger af chokoladeafgiftslovens § 4, at: ”Virksomheder, der driver mellemhandel med afgiftspligtige varer, og virksomheder, der afsætter afgiftspligtige varer fra 6 eller flere detailudsalg, som ejes af virksomheden, kan anmelde virksomheden til registrering som oplagshaver hos told- og skatteforvaltningen”.

En mellemhandler kan enten afregne afgiften ved udlevering fra virksomheden (visse mellemhandlere med overvejende engrossalg og salg uden afgift) eller ved tilgangen (almindelige mellemhandlere og mellemhandlere med over 6 detailudsalg). Almindelige mellemhandlere og

melleghandlere med over 6 detailudsalg får efter chokoladeafgiftslovens § 15, stk. 2, 1. pkt. en ekstra måneds kredittid til afregning af afgiften.

Registreringen som melleghandler har eksisteret siden chokoladeafgiften var en kombineret vægt- og værdibeskatning, og i forbindelse med omlægningen til en ren vægtbeskatning blev det besluttet, at afgiften mest hensigtsmæssigt blev placeret i grossistledet. Det fremgår af lovbemærkningerne fra dengang, jf. lovforslag 45 af 20. november 1968, at en virksomhed med et antal egne detailudsalg kunne siges at udøve en funktion, der svarer til en grossists salg af varer til detailhandlere.

COOP Danmark A/S er registreret som melleghandler med over 6 detailudsalg. Som melleghandler afregner vi i dag afgiften af chokoladeafgiftspligtige varer, der er afgiftspligtige med varens fulde vægt eller modtages fra en dansk leverandør uden afgift, med en måneds ekstra kredittid. Den ekstra måneds kredittid og registreringsens adgang til fradrag i den afgiftspligtige mængde mm., gør samlet set en væsentlig forskel for en virksomhed som COOP Danmark A/S med en anelig lagebeholdning og ca. 900 butikker (detailudsalg).

Afgiften på varer med afgiftspligtige ingredienser, der modtages fra udlandet, afregnes ved tilgangen efter chokoladeafgiftslovens kapitel 3 (dækningsafgift). Det er i dag ikke muligt at blive registreret som melleghandler efter chokoladeafgiftslovens kapitel 3.

På trods af at det i 1968 blev vurderet mest hensigtsmæssigt at placere afgiften i grossistledet, er der ikke foretaget en lignende udvidelse for grossister, der modtager dækningsafgiftspligtige varer. Det betyder, at COOP Danmark A/S ikke kan foretage fradrag i den afgiftspligtige mængde dækningsafgiftspligtige varer, der er modtaget fra udlandet, når varerne fx er blevet beskadiget, og at vi desuden foretager en indbetaling af den skyldige afgift til skattekontoen en måned tidligere, end hvad der er gældende for andre varer.

De nuværende registreringsbestemmelser giver dermed desværre anledning til en unødvendig administration i forhold til skattekontoen og lagerbeholdningen, for virksomheder, der som COOP Danmark A/S, er registreret som melleghandler efter chokoladeafgiftslovens kapitel 1 og varemottager efter kapitel 3.

#### **Forslag til ligestilling af chokoladeafgiftslovens registreringsbestemmelser**

COOP Danmark A/S finder det uklart, hvorfor der ikke er indført en lignende registrering som melleghandler i chokoladeafgiftslovens kapitel 3. Hensynet bag en melleghandlerregistrering i kapitel 1, vil ligeledes være gældende for melleghandlere, der modtager dækningsafgiftspligtige varer efter lovens kapitel 3.

I lighed med den foreslåede ændring til spiritusafgiftsloven, vil der i dette tilfælde tale om en mindre teknisk ændring til en registreringsbestemmelse, som vil gøre en forskel for de melleghandlere, som modtager varer med afgiftspligtige ingredienser fra udlandet. Det er vores opfattelse, at begge forslag vil medføre en effektivisering og forenkling af afgiftssystemet, som er i tråd med det politiske arbejde de seneste år.

Vores forslag forventes ikke at ændre antallet af registrerede virksomheder, men kun de vilkår, som virksomheder, der vælger at blive melleghandlerregistreret, skal fungere under.

Vi opfordrer derfor Skatteministeriet til at overveje at inkludere en ændring til chokoladeafgiftslovens bestemmelser, så det fremover bliver muligt som importør af dækningsafgiftspligtige varer at blive registreret som melleghandler efter chokoladeafgiftslovens kapitel 3. En sådan tilpasning af reglerne vil lette et allerede kompliceret afgiftsområdet administrativt og sikre at alle afgiftspligtige varer efter chokoladeafgiftsloven kan behandles ens

og efter enslydende afregnings- og opgørelsesregler, uanset om de indkøbes i Danmark eller i udlandet.

COOP Danmark A/S står til rådighed for at uddybe bemærkningerne i lovforslaget. Der er ingen bemærkninger til forslaget's øvrige dele.

Med venlig hilsen

Kasper Osterkrüger Stang  
Afdelingschef Indirekte Skatter

---

**Til:** Melisa Øz (MOez@skm.dk)  
**Fra:** da@da.dk (da@da.dk)  
**Titel:** SV: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.  
**E-mailtitel:** SV: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)  
**Sendt:** 02-07-2024 10:25

Du får ikke ofte mails fra da@da.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Kære Melisa Øz

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Henriette A. R. Petersen  
Grafiker



Vester Voldgade 113  
1552 København V  
Direkte +45 33 38 92 17  
Mobil +45 29 20 02 17  
Mail [hap@da.dk](mailto:hap@da.dk)  
Web [da.dk](http://da.dk)

Denne mail er tilsigtet en bestemt modtager og kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke den rette modtager, beder vi dig om at orientere os ved at besvare denne mail og derefter slette den. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere, videresende eller bruge oplysninger fra denne mail, hvis du ikke er den rette modtager.

---

**Fra:** Melisa Øz <MOez@skm.dk>

**Sendt:** 28. juni 2024 18:56

**Til:** 'hoering@3f.dk' <hoering@3f.dk>; john.frederiksen@3f.dk; Advoksamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; affaldplus@affaldplus.dk; ac@ac.dk; jimh@di.dk; mbo@tec.dk; abf@abf-rep.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; ka@ka.dk; atl@di.dk; at@at.dk; nbuk@di.dk; hnmo@verdo.com; info@abdk.dk; autig@autig.dk; info@autocamperraadet.dk; info@bilsynsbranchen.dk; kontakt@biobraendselsforeningen.dk; forbundet@blikroer.dk; retssikker-hed@skatteforvaltningen.dk; lasse.brodt@fk.dk; mail@brancheforeningenkraftvarme.dk; info@bffg.dk; per@danskmaskinhandel.dk; Brintbranchen <info@brintbranchen.dk>; info@bryggeriforeningen.dk; info@businessdanmark.dk; info@campingbranchen.dk; bol@carta.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; dakofa@dakofa.dk; Danmarks Fiskeriforening (mail <mail@dkfisk.dk>; info@dfac.dk; dca@agrsci.au.dk; dmu@dmusport.dk; dn@dn.dk; drf@travelassoc.dk; Danmarks Restauranter og Cafeer <drc@thehost.dk>; danmark@skibskredit.dk; transport@transport.dtu.dk; mail@danskaffaldsforening.dk; info@dkvind.dk; clhe@lf.dk; daf@shareholders.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>; post@autogenbrug.dk; kl@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; info@dbf.dk; Info@dbfu.dk; danskbyggeri@di.dk; de@de.dk; Søren Jakobsen (Dansk Energi <sja@danskenergi.dk>; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; mail@danskjernvarme.dk; dfim@dfim.dk; danskgartneri@danskgartneri.dk; dgc@dgc.dk; dku@dku.dk; info@dlbr.dk; kontakt@dansklokalsyn.dk; per@danskmaskinhandel.dk; metal@danskmetal.dk; methanolassociation@gmail.com; info@danskmobilitet.dk; info@danskoffshore.dk; info@dpt-dk.org;

info@plantevaern.dk; drf@travelassoc.dk; info@dansk-retursystem.dk; info@skovforeningen.dk; sekretariat@solcelleforening.dk; dansk.standard@ds.dk; dts@dts.dk; duf@duf.dk; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; mail@danskeboligadvokater.dk; db@db-dk.dk; info@denfo.org; chris@dkl.nu; info@danskemaritime.dk; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Danske Speditører <info@dasp.dk>; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; in-fo@danskesynsvirksomheder.dk; danva@danva.dk; dataetiskraad@dketik.dk; 'dt@datatilsynet.dk' <dt@datatilsynet.dk>; dbu@dbu.dk; info@mobility.dk; dsk@dsk.dk; bil@di.dk; dommerforeningen@gmail.com; dch@dch.dk; sikkermail@detfagligehus.dk; info@ecocouncil.dk; dfim@dfim.dk; DI <hoering@di.dk>; transport@di.dk; klarlovgivning@digst.dk; hoeringer@dommerfm.dk; info@drivkraftdanmark.dk; dtl@dtl.eu; dtl@dtl.eu; dbdk@dbdk.dk; eksportraad@um.dk; stkl@di.dk; jura@di.dk; ed@energidanmark.dk; info@energinet.dk; Energistyrelsen Effektivitet, int. samarbejde <ens@ens.dk>; post@energitylsynet.dk; info@erfagrupper-bilsyn.dk; Team Effektiv Regulering (Erhvervsstyrelsen <letbyrder@erst.dk>; FDL <fdl@fdl-vm.dk>; hoering@fdm.dk; Fagbevægelsens Hovedorganisation <fh@fho.dk>; mail@finansdanmark.dk; post@finansogleasing.dk; post@finansforbundet.dk; foa@foa.dk; Forbrugerrådet TÆNK <hoeringer@fbr.dk>; info@forcetechnology.com; fds@skat.dk; bent@naesbykoereskole.dk; Foreningen af Rådgivende Ingeniører <fri@frinet.dk>; jep@bplatz.dk; bsn@lf.dk; Foreningen Danske Kraftvarmeværker <mail@fdkv.dk>; fdr@fdr.dk; Formand@fdr.dk; fpd@danskeplatforme.dk; kto@kto.dk; fp@forsikringogpension.dk; fmf@fmf.dk; post@forsyningstilsynet.dk; fifu@f-f.dk; fsr@fsr.dk; info@tinganes.fo; per@danskmaskinhandel.dk; GA\_NETKON <grakom@grakom.dk>; info.dk@greenpeace.org; info@greenpowerdenmark.dk; havarikommission@vd.dk; 01jbs@hk.dk; 44MSJ@hk.dk; hofor@hofor.dk; hoering@horesta.dk; ida@ida.dk; itd@itd.dk; mail@fida.dk; itd@itd.dk; mail@itsdanmark.dk; info@justitia-int.org; kmda@fida.dk; Kommunernes Landsforening <KL@KL.DK>; kfst@kfst.dk; kontakt@kraka.org; info@krifa.dk; ohn002@politi.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; info@baeredygtigtlandbrug.dk; ptu@ptu.dk; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; Søfartens Ledere <mail@ledernesofart.dk>; lederne@lederne.dk; sekretariatet@lopi.dk; ml@maskinlev.dk; ms@ms.dk; post@midtsjaellands-kf.dk; Miljøstyrelsen <mst@mst.dk>; mb-miljoepuljen@live.dk; kontor@mff-dk.dk; mdp@advokatprince.dk; mhs@motorhistorisk.dk; mch@mover.dk; copenhagen@nasdaqomx.com; nationalbanken@nationalbanken.dk; dce@au.dk; NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse <nst@nst.dk>; noahtrafik@noah.dk; info@folkecenter.dk; info@nbl-landsforening.dk; ministerbetjening@naevneneshus.dk; Policy@oxfamibis.dk; pd@plast.dk; mail@politiforbundet.dk; Jesper Buhl (Postnord <jesper.buhl@postnord.com>; h.e.meyer@post.tele.dk; info@rejsearrangorer.dk; RAD FP Sikker <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; info@rgo.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; info@sagro.dk; info@smedanmark.dk; info@seges.dk; service@forbundet.dk; Sikkerhedsstyrelsen Hovedpostkasse (SIK <sik@sik.dk>; info@sikreveje.dk; skad@skad.dk; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; SMV Danmark <smv@smvdanmark.dk>; Specialforeningen for logistik og distribution <mail@sld.nu>; Jesper.Kiholm@skat.dk; post@shret.dk; sfs@dma.dk; info@teknologisk.dk; di@di.dk; tur@tur.dk; br@ve.dk; veltek@veltek.dk; vsod@vsod.dk; danish@windpower.org; contact@visitdenmark.com; wwff@wwf.dk; aeldresagen@aeldresagen.dk; oes@oes.dk; hoering@okologi.dk; na@civil.aau.dk

**Emne:** Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)

Du får ikke ofte mails fra [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk). [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

## Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **torsdag den 22. august 2024**.

Hørings svar bedes sendt til [lovgivningogoekekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2024-1687 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) på i kopi.

De modtagne hørings svar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen

**Melisa Øz**

Miljø, Energi og Motor [MEM]

Mobil72377984

MailMOez@skm.dk



**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mail[skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk)

Web[www.skm.dk](http://www.skm.dk)

---

**Til:** Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
**Cc:** Melisa Øz (MOez@skm.dk)  
**Fra:** gus@d-a-b.dk (gus@d-a-b.dk)  
**Titel:** Vedr. j.nr. 2024-1687  
**Sendt:** 03-07-2024 08:52

Du får ikke ofte mails fra gus@d-a-b.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Tak for muligheden for at afgive hørings svar til ovennævnte.

Dansk Automat Brancheforening har ingen kommentarer til det fremsendte.

Med venlig hilsen

Gunnar Sørensen  
Formand



Dansk Automat Brancheforening  
Tlf. +45 40 35 55 33  
E mail: [gus@d-a-b.dk](mailto:gus@d-a-b.dk)





Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Taastrup, den 22. august 2024

**Vedr. høring om forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven**

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående materiale i høring, og skal i den forbindelse fremsætte de følgende bemærkninger:

**Ad Krav om et køretøjs udførelse ”med henblik på varig anvendelse i udlandet” ved udbetaling af eksportgodtgørelse**

Det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens 7 b, stk. 1, og § 7 c, stk. 1, 4. pkt. efter ”landet” indsættes følgende: ”med henblik på varig anvendelse i udlandet”.

Lovændringen vil medføre, at den, der anmoder om eksportgodtgørelse, vil skulle dokumentere, at køretøjet er udført af landet med henblik på varig anvendelse i udlandet.

Dansk Bilbrancheråd har noteret sig, at det i bemærkninger til lovforslaget er angivet, at dokumentation bl.a. kan være i form af dokumentation for indregistrering i et andet land. Dokumentation for, at udførelsen er sket med henblik på varig anvendelse ved salg til eksport, kan også være i form af slutseddel eller faktura i kombination med betalingsdokumentation.

Rådet anerkender, at der er behov for at sikre, at mulighederne for eksportgodtgørelse ikke misbruges. Rådet anerkender i denne forbindelse, at det er nødvendigt at sikre, at køretøjet reelt eksporteres.

Dansk Bilbrancheråd frygter, at såfremt lovforslaget vedtages med den nuværende ordlyd, at bestemmelsen medfører administrativt tunge dokumentationskrav.

Dansk Bilbrancheråd er principielt modstandere af, at overbureaukratisering, der skader danske virksomheders konkurrencedygtighed. På baggrund heraf, skal Rådet opfordre til, at kontrolmyndigheden sikrer, at de dokumentationskrav, som indføres, ikke overstiger, hvad der er absolut nødvendigt for, at kontrolmyndigheden kan udføre den nødvendige kontrol med området.

Rådet skal opfordre til, at kontrolmyndigheden melder klart og transparent ud omkring praksis, når denne udvikles, ift. hvilke dokumenter eller lign., der accepteres som tilstrækkelig dokumentation for, at et køretøj er udført med henblik på varig anvendelse i udlandet. Dette med for at sikre, at branchen undgår eventuelle faldgruber.

Dansk Bilbrancheråd har ikke bemærkninger til forslagens resterende indhold.

Venlig hilsen  
**Dansk Bilbrancheråd**

Skatteministeriet  
Att.: Melisa Øz  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

Den 22. august 2024

## **Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love**

Skatteministeriet har den 28. juni sendt et udkast til lovforslag i høring, som ændrer i en lang række love på ministeriets ressort. Ændringerne i de forskellige love har ikke i alle tilfælde noget med hinanden at gøre.

### **1. Udmøntning af den politiske aftale om Deludmøntning af Grøn Fond af 15. april 2024: Nedsættelse af vejafgifter til lastbiler, forhøjelse af dieselafgift og lempelse af udligningsafgift**

Med den politiske Aftale om Deludmøntning af Grøn Fond af 15. april 2024 er aftalepartierne<sup>1</sup> enige om at forhøje dieselafgiften med 50 øre pr. liter ekskl. moms fra den 1. januar 2025 (opgivet til 52 øre pr. liter i 2025-priser i lovforslaget).

Som kompenserende tiltag er det desuden aftalt at nedsætte den kilometerbaserede vejafgift for lastbiler med 19 pct. i gennemsnit i 2025-2027 og 12 pct. i gennemsnit i 2028.

Det er også aftalt at kompensere person- og varebiler for den forhøjede dieselafgift ved at nedsætte udligningsafgiften forholdsmæssigt. Ud over den forholdsmæssige nedsættelse af udligningsafgiften, er der politisk aftalt en overgangsordning, hvor udligningsafgiften nedsættes yderligere i 2025 og 2026.

Dansk Erhverv har ikke bemærkninger til den juridiske udmøntning af den politiske aftale. Dansk Erhverv noterer sig, at forhøjelsen af dieselafgiften vil slå igennem i højere transportpriser, som rammer både det private og det offentlige.

Dansk Erhverv bemærker, at lovforslaget ikke indeholder udmøntning af den del af Aftale om Deludmøntning af Grøn Fond, der vedrører compensationen på 161 mio. kr. fra og med 2025 til 2030 til gaslastbiler. Dansk Erhverv imødeser, at der snarest muligt kommer klarhed om udmøntningen.

<sup>1</sup> Regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne), Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten og Radikale Venstre.

Dansk Erhverv bemærker endvidere ift. afgiftssatserne, at det har stor betydning for erhvervet at kende omkostningsniveauet for fremtidige afgifter, så der forretningsmæssigt kan planlægges og investeres langsigtet. Derfor er det vigtigt at få klarhed over afgiftssatser i 2028 samt de ændringer, der planlægges for køretøjer mellem 3,5-12 tons.

Med hensyn til sidstnævnte skal Dansk Erhverv henlede opmærksomheden på, at en el-varebil – der pga. øget vægt af batterierne får øget deres totalvægt til 4.250 kg – definatorisk bliver til en lastbil<sup>2</sup>, og at dette har den uheldige og muligvis utilsigtede konsekvens, at køretøjet bliver omfattet af vejafgiften for lastbiler fra 2027, hvilket kan hæmme udbredelsen heraf.

## **2. Andre ændringer af vejafgiftsloven**

### **Fra tilladt totalvægt til teknisk tilladt totalvægt samt ændring af definition**

Det foreslås, at indplaceringen af lastbiler i CO<sub>2</sub>-emissionsklasser ændres, så den foretages med udgangspunkt i den *teknisk tilladte totalvægt* af køretøjet, der følger af køretøjets EU-typegodkendelse, i stedet for den tilladte totalvægt, som det fremgår af den nugældende lov<sup>3</sup>.

Det foreslås desuden at ændre definitionen af køretøjer, der er omfattet af vejafgiftsloven, fra "lastbiler og køretøjskombinationer" til "motorkøretøjer". Ved at ændre definitionen vil afgiften skulle beregnes efter motorkøretøjets vægt og ikke efter den samlede vogntogsvægt. Det vil således betyde, at for motorkøretøjer, der er registreret som trækraft for én eller flere påhængs- eller sættevogne, sker indplaceringen i vægtklasse efter motorkøretøjets vægt, frem for den samlede vogntogsvægt.

Dansk Erhverv noterer sig, at det i lovforslaget oplyses, at Transportministeriet som led i notificeringen af vejafgiftsloven har haft dialog med Europa-Kommissionen, der har bemærket, at vægtdefinitionen i Eurovignettedirektivet er ensbetydende med den teknisk tilladte totalvægt for den trækkende enhed. Dermed er formålet med ændringen at sikre en korrekt implementering af direktivet og bidrage til at sikre en ensartet fortolkning på tværs af EU.

Det fremgår, at en evt. nedvejning af køretøjet dermed ikke vil have betydning for, hvilken vægtklasse køretøjet indplaceres i.

Dansk Erhverv støtter en ensartet implementering af EU-reglerne, men bemærker, at ændringer i rammevilkårene kort før ikrafttrædelse ikke efterlader virksomhederne med de optimale betingelser for at indrette sig på reglerne.

---

<sup>2</sup> <https://www.fstyr.dk/erhverv/varebil/vejledning-om-varebilslignende-koeretoer-der-benyttter-alternative-braendstoffer>

<sup>3</sup> Lov nr. 763 af 13-06-2023.

## **Udspecificering af vejafgiftens delkomponenter samt opfyldelse af kvitteringskravet**

Vejafgiften er sammensat af flere delkomponenter. Dansk Erhverv hilser det velkomment, at det i vejafgiftsloven nu bliver tydeligt, hvordan vejafgiften er sammensat, samt hvad prisen er for de enkelte delkomponenter.

Der bliver nemlig indsat tre tabeller, hvoraf de enkelte afgiftssatser fremgår for henholdsvis a) infrastruktur; b) eksterne omkostninger for CO<sub>2</sub>; og c) eksterne omkostninger for luftforurening og støj. Disse udgør tilsammen komponenterne i den samlede vejafgiftssats.

Dansk Erhverv noterer sig, at disse oplysninger først vil fremgå automatisk på fakturaen eller kvitteringen efter den 1. december 2025, mens at EETS-udbyderne indtil 1. december 2025 skal sikre, at oplysningerne f.eks. kan tilgås via fakturaen eller kvittering, det kan f.eks. være via et link til en hjemmeside.

## **Rutebillet**

### *Mulighed for køb af rutebillet 14 dage før kørselstidspunktet*

Dansk Erhverv noterer sig, at det foreslås, at rutebilletter skal kunne købes op til 14 dage før rutebillettens gyldighedsperiode (kørselstidspunktet). Det vil fx betyde, at rutebilletter vil kunne købes fra og med den 18. december 2024. Det vil fortsat være muligt at annullere billetten indtil gyldighedsperiodens begyndelsestidspunkt.

### *Dokumentation for vægtklasse og CO<sub>2</sub>-emissionsklasse ved køb af rutebillet*

Dansk Erhverv noterer sig, at det foreslås at ændre ”angivelse” af vægtklasse og CO<sub>2</sub>-emissionsklasse til ”dokumentation” ifm. køb af rutebillet.

Dette for at tydeliggøre at den blotte angivelse af køretøjets oplysninger i forbindelse med køb af rutebillet ikke er tilstrækkeligt til at blive indplaceret i en bestemt vægtklasse og CO<sub>2</sub>-emissionsklasse (og dermed afgiftssats).

Dokumentation kan ske ved at uploade registreringspapirer såsom registreringsattest, CoC-dokument og kundeinformationsfilen (CIF-fil) på den hjemmeside, der vil blive oprettet af Sund og Bælt til brug for køb af rutebillet. Når der købes en rutebillet, vil hjemmesiden automatisk have udfyldt felterne om vægtklasse og CO<sub>2</sub>-emissionsklasse efter den tungeste vægtklasse og dyreste CO<sub>2</sub>-emissionsklasse. Hvis der ikke er ændringer til dette, skal der ikke uploades dokumentation, men hvis køberen justerer i oplysningerne til en lavere vægt- og CO<sub>2</sub>-emissionsklasse, vil det være et krav, at der uploades relevant dokumentation.

Dansk Erhverv bemærker, at der bør føres et passende tilsyn med dokumentationen for vægtklasse og CO<sub>2</sub>-emissionsklasse ifm. køb af rutebilletter for at undgå konkurrenceforvridning i afgiftsbetalingen.

## **Miljøzone – justering af vejnet omfattet af miljøzonetillæg**

Det foreslås, at det udtrykkeligt fremgår af loven, at vejstrækninger – der er en del af det transeuropæiske vejnet (TEN-T) og/eller det danske motorvejsnet – *ikke* kan pålægges et miljøzonetillæg, selvom disse strækninger helt eller delvist er placeret i en miljøzone.

Det må ud fra lovforslaget forstås, at ændringen sker for at bringe den danske lovgivning i overensstemmelse med Eurovignettedirektivet, der ikke muliggør miljøtakst på TEN-T-vejnettet og motorveje. Dansk Erhverv har ikke bemærkninger hertil.

## **Betalingsfrist**

Det foreslås, at fristen for Sund og Bælt Holding A/S' afregning til told- og skatteforvaltningen ændres fra den "20. i måneden" til den "sidste hverdag i måneden" efter den måned, hvor den afgiftspligtige kørsel blev registreret til. Dansk Erhverv kan støtte ændringen, som vi forstår, har til formål at sikre bedre overensstemmelse mellem de kontraktvilkår, der er aftalt mellem Sund & Bælt og EETS-udbyderne. Betalingsfrister har også stor betydning for virksomhederne og deres likviditet, og med vejafgifter kommer afgiftsbetalingerne til at stige, hvorfor det kan presse likviditeten yderligere.

## **Andre bemærkninger**

### *Håndhævelse*

Der indgår ikke i lovforslaget yderligere initiativer vedr. håndhævelse af vejafgiftsloven. Dansk Erhverv er bekymret for, at det vedtagne kontroltryk og inddrivelsesmodel ikke er tilstrækkeligt til at sikre lige konkurrencevilkår. Der henvises til det fælles branchebrev af 3. september 2023 til skatteministeren, justitsministeren og transportministeren vedr. problemstillingen, og regeringen opfordres til at agere i sagen.

### *CO<sub>2</sub>-emissionsklasser*

Dansk Erhverv skal opfordre til, at det bliver prioriteret højt, at lastbilernes CO<sub>2</sub>-emissionsklasser hurtigst muligt bliver lagt ind i Motorregistret.

## **3. Cirkulationsdirektivet**

Dansk Erhverv mener, at ændringen af cirkulationsdirektivet er positivt, da det vil skabe mere ens konkurrencevilkår. Alle, der importerer punktafgiftspligtige varer, skal registreres inden transporten. Det vil sikre mere ens konkurrencevilkår og føre til mindre snyd.

## **4. Forlængelse af frister for ændring af køretøjers registreringsgrundlag**

Det foreslås at forlænge den ordinære frist for genoptagelse af køretøjers registrering fra 6 måneder til 3 år i skatteforvaltningsloven. Dansk Erhverv støtter, at Køretøjsregisteret udviser korrekte

oplysninger, og at der opkræves korrekt afgift, men bemærker, at en fristforlængelse fra 6 måneder til 3 år er langt tid, og det bør kunne ske inden for en kortere frist end 3 år.

**5. Ophævelse af regler om betaling af dagsbevis for deltidsbrandmænds kørsel under tilkald til udrykningskørsel**

Det foreslås at ophæve kravet om, at deltidsbrandmænd skal betale afgift ved køb af dagsbeviser for privatbenyttelsestillæg ved tilkald til udrykningskørsel. Dansk Erhverv bakker op om forslaget og støtter generelt enklere regler og afbureaukratisering, der gør det lettere for borgere og erhvervslivet.

Med venlig hilsen

**Kristian Baasch Pindbo**  
Fagchef for tung transport

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Sendt til mail: [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk) og [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk)

J.nr. 2024-1687

Vesterbrogade 32  
1620 København V

Telefon 33 43 70 00  
[mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk)  
[www.danskeadvokater.dk](http://www.danskeadvokater.dk)

Dok.nr. D-2024-031314

20. august 2024

**Høringssvar til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter mv., lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love**

Skatteministeriet har 28. juni 2024 sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter mv., lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love i høring.

Vi takker for muligheden for at afgive høringssvar. Forslaget har været behandlet i Foreningen af Danske Skatteadvokaters bestyrelse, der fungerer som Danske Advokaters skattefagudvalg. Gennemgangen af udkastet har givet anledning til følgende bemærkninger:

**Ekstraordinær genoptagelse af værdiansættelser**

Danske Advokater hæfter sig ved, at man på motorområdet ønsker at udvide Skatteforvaltningens adgang til at genoptage en sag om afgifts- og værdifastsættelse, hvis Skatteforvaltningen ved en anmodning om tilbagebetaling af registreringsafgift ved en værditabsberegning bliver bekendt med, at den tidligere værdifastsættelse ikke er korrekt.

Ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt ses der ikke at være grundlag for at ophæve den ordinære 3 årige forældelsesfrist, som fremgår af skatteforvaltningslovens § 31 på lige netop dette retsområde. Skatteforvaltningen har efter gældende regler adgang til inden for 3 år at genoptage en tidligere værdiansættelse, hvis denne ikke er korrekt. Denne frist bør opretholdes, således at der ikke kommer til at gælde en udvidet mulighed for at genoptage ekstraordinært.



Der ses ikke at være noget grundlag for at udvide denne genoptagelsesadgang, medmindre betingelserne for ekstraordinær genoptagelse efter de gældende regler i skatteforvaltningslovens § 32, stk. 1, er opfyldt.

Der ses ikke at være noget grundlag for at indføre en lempeligere adgang til ekstraordinær genoptagelse for ændring af en værdiansættelse, hvorfor forslaget § 4, nr. 1, bør udgå. Betingelsen for at optage ekstraordinært bør – på tilsvarende vis som øvrige afgiftsretlige områder – være, at afgiftstilsvaret på enten forsætlig eller grov uagtsom vis er opgjort fejlagtigt.

Af bemærkningerne afsnit 2.8.2 fremgår det, at Skatteforvaltningen har set eksempler på, at der har været kunstigt lave indgangsværdier i værditabsberegninger, således at der opnås adgang til tilbagebetaling af registreringsafgift, idet køretøjet ikke har haft det værditab, som svarer til det reelle værditab.

Hvis der er tale om kunstigt lave indgangsværdier, bør der allerede af den grund være adgang til ekstraordinær genoptagelse efter den gældende skatteforvaltningslovs § 32, stk. 1.

*Danske Advokater skal henlede opmærksomheden på*, at Motorstyrelsen har adgang til at udtrække rapporter med oversigter over de værdier, som de enkelte køretøjer bliver indregistreret til, for vurdering af, om der ved indregistreringen er afregnet korrekt afgift. Det forhold, at Motorstyrelsen ikke udtager køretøjer, som anses for at være blevet indregistreret til kunstigt lave værdier, bør ikke i sig selv åbne op for en adgang til en ekstraordinær genoptagelse af værdiansættelsen ved indregistreringen.

Hvis køretøjer, der anses for at være afgiftsberigtiget til kunstigt lave værdier, ikke kan udtages til et pristjek inden for den ordinære frist på 3 år, må Motorstyrelsens prioritering af de til rådighed værende ressourcer anses for at være anvendt forkert.

Det er *Danske Advokaters vurdering*, at der alene bør være adgang til ekstraordinær genoptagelse i de tilfælde, hvor virksomheden har handlet forsætligt eller groft uagtsomt ved opgørelsen af afgiftstilsvaret.

Værdiansættelse af brugte køretøjer beror på et skøn. *Det er Danske Advokaters vurdering*, at der har udviklet sig en praksis på området vedrørende værdiansættelser, hvor virksomhederne på ingen måde kan være sikre på det skøn, som virksomheden selv har udøvet, da der ikke foreligger klare retningslinjer for, hvordan virksomheden skal udøve skønnet.

Når et køretøj udtages til pristjek, er resultatet af Motorstyrelsens skøn også afhængig af hvilken medarbejder ved Motorstyrelsen, som udfører pristjekket, da ingen medarbejdere skønner efter de samme retningslinjer.

Retssikkerhedsmæssigt kan en branche derfor ikke være stillet med, at der slet ikke er nogen ordinær forældelse på området for værdiansættelse af køretøjer længere. Der er ingen gode grunde til, at lige netop motorområdet skulle stilles anderledes i forhold til alle andre afgiftsområder.

### **Varig anvendelse i udlandet**

I forbindelse med udbetaling af eksportgodtgørelse for køretøjer, der udføres af landet, foreslås der indsat et krav om, at køretøjet skal udføres med henblik på varig anvendelse i udlandet for at der er adgang til godtgørelse af registreringsafgift.

Danske Advokater er bekendt med, at køretøjer, der indregistreres på en leasingkontrakt, ikke anses for at være indregistreret til varig anvendelse. Begrebet ”varig” i lovforslagets § 4, nr. 2, er derfor *efter Danske Advokaters vurdering* uklar.

Som det fremgår af bemærkningerne side 25 har formålet med indførelse af reglerne om godtgørelse af registreringsafgift været at undgå dobbeltbeskatning. Køretøjer, som indregistreres på en leasingkontrakt, skal også betale registreringsafgift, uagtet at køretøjet ikke skal anvendes varigt i det pågældende land, hvor det indregistreres.

Af bemærkningerne afsnit 2.10 fremgår det, at baggrunden for, at Skatteministeriet har fremsat forslag om indførelse af kravet om varig anvendelse i udlandet som betingelse for adgang til godtgørelse af registreringsafgift, er begrundet i, at Skatteforvaltningen tidligere har haft en administrativ praksis, hvor der på baggrund af de citerede forarbejder blev stillet krav om, at ansøger om godtgørelse af registreringsafgift skulle kunne dokumentere, at køretøjet var fysisk udført og afhændet, hvilket Landsskatteretten underkendte i afgørelsen offentliggjort som SKM2024.27.LSR.

Landsskatteretten har i afgørelsen offentliggjort som SKM2024.27.LSR, fastslået, at det er tilstrækkeligt til at opfylde betingelsen om udførsel, at køretøjet er transporteret over grænsen til udlandet.

Der kan således ikke også stilles krav om, at køretøjet er solgt med henblik på varig anvendelse i udlandet, inden der er adgang til godtgørelse af registreringsafgift.

Det skal endvidere bemærkes, at registreringsafgiftsloven er sammensat således, at i tilfælde af, at et køretøj genindføres til Danmark, skal der betales registreringsafgift på ny i Danmark. Der er således *efter Danske Advokaters vurdering* ikke noget grundlag for at skærpe kravene for at få adgang til godtgørelse af registreringsafgift.

Hvis et køretøj ikke længere bliver anvendt på de danske veje og er udført af Danmark, er der ikke noget grundlag for at opretholde krav om registreringsafgift i Danmark.

I sagen SKM2024.27.LSR var det omhandlede køretøj blevet udført til Sverige for derefter at blive indført og indregistreret i Polen. Der blev ved indførelsen og indregistreringen i Polen betalt polsk afgift på køretøjet. Motorstyrelsens afgørelse om nægtelse af eksportgodtgørelse på køretøjet havde altså medført dobbeltbeskatning på køretøjet, hvis der ikke skulle være adgang til godtgørelse af registreringsafgift i den pågældende sag. Køretøjet i den pågældende sag var aldrig blevet tilbageført til Danmark.

Det er *Danske Advokaters vurdering*, at begrebet ”varig anvendelse” er et diffust begreb, da det ikke klart fremgår, hvad der skal forstås ved varig i forhold i registreringsafgiftslovens § 7 b og 7 c.

Det skal bemærkes, at mange virksomheder eksempelvis udfører sine køretøjer til BCA i Hamburg, hvor køretøjerne bliver solgt. Inden køretøjerne er blevet udført til auktionshuset BCA i Hamburg, er køretøjerne blevet toldsynet og der er blevet anmodet om godtgørelse af registreringsafgiften, hvorefter køretøjerne er blevet

udført, når virksomhederne har sikret sig, hvorvidt Motorstyrelsen ønsker køretøjet fremvist eller ej.

Nogle af de køretøjer, som bliver solgt på auktionen i udlandet, kan blive købt af en dansk virksomhed, hvor køberen efter gældende ret kommer til at betale dansk registreringsafgift af køretøjet, når det genindføres og indregistreres i Danmark på ny.

Med lovforslaget vil ovenstående situation medføre, at ansøger om godtgørelse af registreringsafgift bliver nægtet godtgørelse af registreringsafgift eller mødt med krav om tilbagebetaling af registreringsafgift, samtidig med, at køber har købt et køretøj uden registreringsafgift og dermed bliver beriget med den registreringsafgift, som ansøger om godtgørelse af registreringsafgift bliver nægtet. Dette kan *efter Danske Advokaters vurdering* ikke anses for at være hensigten med lovændringen.

Der er endvidere køretøjer, som bliver solgt til udlandet og først på et senere tidspunkt bliver indregistreret, da køberne ikke altid har en slutbruger til køretøjet på tidspunktet for indkøbet af køretøjerne. Der er også danske bilforhandlere, som indkøber biler, der har en lang liggetid, inden der er en køber til køretøjet. Det er således ikke usædvanligt, at bilhandlerne går gennem flere omsætningsled, inden de indregistreres.

Det er *Danske Advokaters vurdering*, at lovændringen primært kommer til at skabe kæmpe usikkerhed for de virksomheder, som er beskæftiget med opkøb og eksport af køretøjer i modsætning til det mål, som lovgiver vil opnå med enten at udskyde tidspunktet for adgang til godtgørelse af registreringsafgift eller helt at nægte virksomhederne adgang til godtgørelse af registreringsafgift.

Det er *Danske Advokaters opfattelse*, at der ikke er mange biler, som kommer tilbage til Danmark efter udførsel, ligesom hovedparten af køretøjerne er solgt eller bliver solgt umiddelbart efter udførslen på auktioner i udlandet, uden at de nødvendigvis indregistreres i det pågældende land, hvor de er blevet solgt til.

Af lovbemærkningerne til § 4, nr. 2, fremgår det, at man ikke fortaber retten til eksportgodtgørelse, hvis køretøjet genimporteres, men man skal kunne dokumentere, at køretøjet har været udført med henblik på varig anvendelse. Hvis det kræver, at køretøjet eksempelvis skal have været indregistreret i udlandet, for at ansøger om godtgørelse af registreringsafgift er sikret retten til godtgørelse, hindres virksomheder reelt i at sælge køretøjerne på udenlandske auktioner, da det ikke er kendt, hvem der byder på køretøjerne.

Det er *Danske Advokaters vurdering*, at dette vil være i strid med EU-rettens bestemmelser om varers fri bevægelighed, idet der herved underlægges en eksportrestriktion, der på ikke kan begrundes

Det er endvidere *Danske Advokaters vurdering*, at godtgørelsesordningen i registreringsafgiftsloven er indrettet således, at der intet økonomisk incitament er for at udføre køretøjer til eksport, hvis man agter at anvende dem her i landet. Dette er begrundet i, at der er et fradrag på 15 %, dog minimum 8.500 kr. for personbiler i den beregnede registreringsafgift ved eksport. Hvis køretøjet genindføres, er der ikke noget fradrag.

Danske Advokater bemærker endvidere, at det fremgår af bemærkningerne, at hvis der er tale om en privatperson, der ønsker at få udbetalt godtgørelse i forbindelse

med en flytning til udlandet, vil denne f.eks. kunne dokumentere flytningen ved underskrevet leje- eller ansættelsesaftale.

Det skal bemærkes, at der er ejere af køretøjer, som ikke fraflytter Danmark, men som blot udfører et køretøj med henblik på indregistrering i udlandet, da de eksempelvis har en feriebolig i udlandet. Disse personer kan ikke fremlægge dokumentation for fraflytningen. Hvis sådanne personer ikke længere skal have adgang til godtgørelse af registreringsafgift, vil der opstå dobbeltbeskatning i disse situationer. Det bør fremgå klart af lovforslaget, om det er en tilsigtet retstilstand.

Det fremgår af pkt. 2.10.2 af bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 2, at indførelsen af definitionen om, at et køretøj skal udføres med henblik på varig anvendelse i udlandet, begrundes med, at godtgørelsesordningen skal opfylde sit formål om at undgå dobbeltbeskatning og sikre, at der ikke sker et unødigt ressourcespild.

Dette formål opfyldes *efter Danske Advokaters opfattelse* allerede efter de gældende regler. Det eksempel, som fremhæves med henblik på ændring af reglerne om godtgørelse af registreringsafgift, kan ikke anses for et misbrug af reglerne om godtgørelse af registreringsafgift.

På baggrund af ovenstående *foreslår Danske Advokater*, at forslaget § 4, nr. 2 udgår.

### **Uklare dokumentationskrav for udbetaling af eksportgodtgørelse**

Danske Advokater er bekendt med, at der er ført en række klagesager vedrørende adgang til godtgørelse af registreringsafgift. Spørgsmålet i disse sager har netop drejet sig om, hvorvidt ansøgeren om godtgørelse af registreringsafgift har dokumenteret, at køretøjet er udført af Danmark.

Nærværende lovforslag skaber *efter Danske Advokaters opfattelse* på ny uklarhed, da der ikke kommer klare retningslinjer for, hvilken dokumentation der fremadrettet skal foreligge i disse sager.

De eksempler på dokumentation, som fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 2, synes at være uklare, hvorfor de ikke bidrager til sikkerhed for, hvilken dokumentation som skal fremsendes til Skatteforvaltningen fremover.

### **Indregistrering i et andet land**

Det fremgår bl.a., at dokumentation for udførsel til varig anvendelse i udlandet kan være dokumentation for indregistrering i et andet land.

Ansøger om godtgørelse af registreringsafgift vil kun helt undtagelsesvis have adgang til oplysninger om, hvorvidt et køretøj indregistreres i udlandet indenfor den 3 månedersfrist, som er fastsat for udførslen i registreringsafgiftsloven. Mange køretøjer bliver først indregistreret på et senere tidspunkt. Det forhold, at der ikke kan fremlægges dokumentation for indregistrering i udlandet indenfor for 3 måneder, vil føre til, at ansøgeren om godtgørelse af registreringsafgift mister adgangen til godtgørelse.

Dette bør præciseres i lovsaget, da det fremsatte lovforslag ikke klart tilkendegiver hvilke nye betingelser, der skal være opfyldt for at have adgang til godtgørelse af registreringsafgift.

### **Afsluttende bemærkninger**

Danske Advokater står altid gerne til rådighed for uddybende spørgsmål og dialog.

Med venlig hilsen

Susanne Bager  
Juridisk konsulent  
Danske Advokater  
sub@danskeadvokater.dk

Diana Mønniche  
Advokat  
Bestyrelsesmedlem Foreningen af  
Danske Skatteadvokater



## HØRINGSSVAR

22-08-2024

EMN-2023-01162

1714781

Morten Brønnum Andersen

### Forhøjelse af dieselaftgiften

Danske Regioner har modtaget forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motor-køretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love i høring.

Fokus: Bemærkningerne i det følgende omhandler den foreslåede forhøjelse af dieselaftgiften samt hvorledes de kompenserende tiltag (nedsættelse af udligningsafgift og vejafgift) ikke er kompenserende for de regionale trafikselskaber og den kollektive bustrafik. Der vil endvidere være ekstraomkostninger for flextrafik og redningstjenester, mens jernbanedriften ikke påvirkes.

Generelle bemærkninger: Den grønne omstilling af den kollektive bustrafik er i fuld gang. DI Transport og DPT anfører i en henvendelse til transportministeren og Transportudvalget om dieselaftgiften, at: "Ved udgangen af 2024 vil cirka 40 pct. af den kollektive rutebustrafik være omstillet til elbustrafik og der er en klar og bred hensigt hos kommuner og regioner om at fortsætte denne grønne omstilling for flere busser og for flextrafikken. Det er vores frygt, at forudsætningerne i landets trafikselskaber, regioner og kommuner for at gennemføre den grønne omstilling svækkes med den aftalte afgiftsforhøjelse, idet den alene udhuler det finansielle grundlag i kommuner og regioner."

Om regionernes grønne omstilling af bustrafikken: Af Overliggeraftale om klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik mellem regeringen og Danske Regioner fra 10. december 2020 fremgår, at:

- For den regionale bustrafik forpligter regionerne sig til: CO2-neutrale eller nulemissionsbusser (eksempelvis biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på regionale ruter fra 2021.

- Regionernes målsætninger for omstilling af den kollektive busstrafik til el er under forudsætning af, at afgiftslempelsen til minimumssatsen for el til el-busser fastholdes. Desuden er det en forudsætning for regionernes målsætninger, at den økonomiske ramme er til stede, og at det er teknisk muligt.

Angående den fortsatte tilstedeværelse af den økonomiske ramme: Sektoren er præget af lange kontrakter på op til 10-12 år. Indførelse af en ekstraafgift med kort varsel vil øge sektorens driftsomkostninger, hvilket potentielt kan tvinge regioner til at udsætte investeringer i grønne busser og tilhørende ladeinfrastruktur mhp. at betale for højere driftsomkostninger på de resterende kontraktbundne busser.

Der kan også forekomme situationer, hvor en region beder et trafikselsskab foretage reduktioner i antal køreplantimer inden for rammerne af de kontraktmæssige bindinger som kompensation for de øgede driftsomkostninger.

Formålet med dieselaafgiften er ifølge skatteministeriet, at " ... bidrage til realisering af klimalovens mål om 70 pct. drivhusgasreduktion i 2030 og regeringens mål om fremrykkelse af klimaneutralitet til 2045 fra det oprindeligt fastsatte mål om klimaneutralitet i 2050." Af ovenstående grunde mener Danske Regioner, at en dieselaafgift uden kompensation for busser i en overgangsperiode, vil forhale denne grønne omstilling af busstrafikken.

#### Økonomiske konsekvenser:

- I afsnit 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige anføres, at over perioden 2025-2030 er forslaget provenuneutralt. Endvidere at lovforslaget i øvrigt vurderes ikke at have økonomiske konsekvenser for regioner og kommuner.
- I afsnit 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. anføres, at belastningen ved forslaget om forhøjelse af dieselaafgiften og nedsættelse af udligningsafgiften og vejafgiften dækker over to modsatteffekter, hvor forhøjelsen af dieselaafgiften øger belastningen, mens nedsættelsen af udligningsafgiften og vejafgiften reducerer belastningen... Samlet set skønnes forslaget at medføre en uændret erhvervsbelastning for danske lastbiler i 2025 til 2028 stigende til en øget belastning på ca. 350 mio. kr. i 2029 og 2030.

Danske Regioner efterspørger: Vi deler ikke vurderingen af, at lovforslaget ikke har økonomiske konsekvenser for regionerne. Danske Regioner efterspørger, at der også for busser indføres kompenserende tiltag.

De normalt kompenserende mekanismer formodes ikke at kunne finde anvendelse. DUT-kompensation vurderes ikke at kunne finde anvendelse da der er tale om en generel afgiftsstigning. P/L-regulering fanger ikke ekstraomkostningerne, da den beregnes efter Finansministeriets omkostningsbaserede indeks for kollektiv trafik hvor udviklingen i brændstof indgår som nettoprisindeks – uden afgifter.

Danske Regioner har modtaget et estimat på ekstraomkostningerne for de regionale trafikselskaber i 2025 på 30 mio. kr., hvoraf regionerne skønsmæssigt afholder 1/3 af udgiften. Mhp. at sikre, at den økonomiske ramme for grøn omstilling fortsat er til stede foreslås, at regionerne kompenseres for den ekstra dieselaftgift på 50 øre/l diesel svarende til 10 mio. kr. i 2025, der hvert år reduceres med 25 pct. frem til og med 2030.

På vegne af Danske Regioners bestyrelse



Anders Kühnau  
Formand, Danske Regioner



Mads Duedahl  
Næstformand, Danske Regioner



Skatteministeriet

lovgivningoekonomi@skm.dk

og

moez@skm.dk

22. august 2024

Vedr. J.nr. 2024 – 1687 – høringssvar over udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love.

Danske Speditører har modtaget ovenstående udkast til lovforslag, dateret 28. juni 2024, i høring. Hvad angår en række af de berørte love, så vurderes de uden for Danske Speditørers sædvanlige ressort, hvorfor nærværende høringssvar alene vedrører love og emner inden for Danske Speditørers arbejdsfelt.

Lovforslaget sikrer gennemførelsen af den del af Aftale om Deludmøntning af Grøn Fond af 15. april 2024, der vedrører motorområdet, samt en række generelle tilpasninger af reglerne på motor- og energiområdet. Selvom Danske Speditører anerkender den brede politiske opbakning til aftalen, er det nødvendigt at pointere, at den sene gennemførelse og ændringen af en længe forberedt vejafgift vanskeliggør speditørers og transportkøberes arbejde. I forlængelse af det er det også Danske Speditørers ønske, at CO2-emissionsklasserne hurtigst muligt bliver lagt ind i Motorregistret.

Det fremgår af lovforslaget, at afgiften på svovlfri dieselolie med 6,8 pct. biobrændstoffer (svovlindhold højst 0,001 pct.) forhøjes med 52,0 øre pr. liter ekskl. moms fra 1. januar 2025 (2025-niveau). Afgiften vil herefter være 210,0 øre pr. liter ekskl. moms (2025-niveau). Det svarer til en forhøjelse af afgiftssatsen for dieselækvivalenter til 58,9 kr. pr. GJ (2025-niveau).

Danske Speditører anerkender den midlertidige kompensation i form af nedsættelse af den kilometerbaserede vejafgift for lastbiler, som foreslås nedsat med 19 pct. i gennemsnit i 2025- 2027 og 12 pct. i gennemsnit i 2028.

Danske Speditører har ikke bemærkninger til den juridiske udmøntning af den politiske aftale, men ønsker at påpege, at der således kun er tale om en delvis kompensation og samlet set vil den kilometerbaserede vejafgift sammen med den i lovforslaget forhøjede dieselaftgift fordyre godsfragten.

Danske Speditører anerkender Transportministeriets beslutning om at ændre "tilladt totalvægt" til "teknisk tilladt totalvægt" samt ændring af definition, og dermed de facto standardiseringen på europæisk niveau. På samme vis bifaldes ændringen af definitionen af køretøjer fra "lastbiler og køretøjskombinationer" til "motorkøretøjer".

Grundlæggende er det Danske Speditørers vurdering, at transparens i afgiftssammensætningerne er nyttige, og derfor er tydeliggørelsen af vejafgiftens enkelte komponenter vigtig. Derfor bør offentliggørelsen på fakturaen være identisk med lovens ikrafttræden.

Der er i lovforslaget ikke medtaget yderligere initiativer vedr. håndhævelse af vejafgiftsloven. Danske Speditører har tidligere, sammen med en række transportorganisationer, påpeget, at det vedtagne kontroltryk og inddrivelsesmodellen formentlig ikke er tilstrækkelig til at sikre lige konkurrencevilkår.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål står Danske Speditører naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Lars Bech  
Chef for Politik & Analyse

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

Sendt digitalt til: [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) og [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk)

J.nr. 2024 – 1687

21. august 2024

**Høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineral-olieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og forskellige andre love, jf. Skatteministeriets J.nr. 2024- 1687.**

Dansk Bilforhandler Union takker for modtagelse af nærværende ”forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og forskellige andre love”, som Skatteministeriet har sendt i høring d. 1. juli 2024 med høringsfrist d. 22. august 2024.

**Forslagets indhold – Udbetaling af eksportgodtgørelse betinges af udførelse med henblik på varig anvendelse i udlandet**

Vores bemærkninger til lovforslaget vedrører lovforslagets § 4, nr. 2, hvor det foreslås, at der i registreringsafgiftslovens 7 b, stk. 1, og § 7 c, stk. 1, 4. pkt. efter ”landet” indsættes følgende: ”med henblik på varig anvendelse i udlandet”.

Baggrunden for vores bemærkninger er, at Dansk Bilforhandler Union er en brancheforening for brugtbilsforhandlerne i Danmark, som sælger brugte biler til de danske forbrugere. Når en forbruger skal have en ny ”brugt” bil, sker det ofte, at forbrugeren har en ældre brugt bil, som forhandleren tager i bytte. Ofte har disse byttebiler ikke nogen gensalgsværdi på det danske marked, hvorfor langt de fleste byttebiler bliver solgt til andre virksomheder med henblik på eksport til andre markeder, hvor der fortsat er efterspørgsel på denne type biler.

Fornyelsen af den danske bilpark er afhængig af, at der kan importeres nyere biler, mod at ældre biler kan eksporteres, hvilket bekræftes af lovforarbejderne til eksportgodtgørelsen.

Det bemærkes, at de fleste køretøjer, der eksporteres, er ældre fossilbiler, som i stort omfang erstattes af fuldt elektriske biler eller hybridbiler. Ved at opsætte en barriere for eksport af ældre fossilbiler, vil det alt andet lige medføre, at den grønne omstilling af den danske bilpark mindskes. Lovforslaget vil efter vores opfattelse påvirke den grønne omstilling, da det bliver mindre attraktivt at tage en ældre brugt bil i bytte.

Med den foreslåede ændring vil det fremover være uklart, hvilken dokumentation der er tilstrækkelige til at få udbetalt eksportgodtgørelse. Konsekvensen ved dette kan blive, at det kan blive for usikkert at drive erhverv med eksport af ældre brugte biler, hvilket vil ramme dele af bilbranchen hårdt, herunder særligt medlemmerne hos Dansk Bilforhandler Union og de danske forbrugere.

I lyset af at registreringsafgiftsloven allerede indeholder tilstrækkelig sikring og værn mod økonomisk udnyttelse af eksportgodtgørelsen, samtidig med at reglerne tager højde for dobbeltbeskatningen, forekommer de foreslåede ændringer derfor overflødige.

På denne baggrund opfordres Skatteministeriet til at lade ændringerne til registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 1 og § 7 c, stk. 1, 4 pkt. udgå af lovforslaget, alternativt at bestemmelser og bemærkninger konkretiseres og uddybes.

Vores uddybende bemærkninger er indsat nedenfor.

## **Unødvendigt med yderligere lovgivning vedrørende eksport af køretøjer**

Det fremgår af pkt. 2.10.2 af lovbemærkningerne til lovforslaget § 4, nr. 2, at indførelsen af definitionen om, at et køretøj skal udføres med henblik på varig anvendelse i udlandet, begrundes med, at godtgørelsesordningen skal opfylde sit formål om at undgå dobbeltbeskatning og sikre, at der ikke sker et unødigt ressourcespild.

Det skal først bemærkes, at godtgørelsesordningen efter vores opfattelse allerede ved de nugældende regler og retspraksis opfylder netop dette formål. Dette underbygges af SKM2024.27.LSR, hvor det omhandlende køretøj blev udført til Sverige for herefter at blive indført og indregistreret i Polen. Der blev ved indførelse og indregistreringen i Polen betalt polsk afgift på køretøjet, hvorfor Motorstyrelsens nægtelse af eksportgodtgørelse på køretøjet netop ville have medført dobbeltbeskatning på køretøjet.

## Nedsættelse af eksportgodtgørelsen fjerner et økonomisk incitament til udførsel og efterfølgende indførsel

Man kan få det indtryk, når man læser lovforslaget, at der skulle være et incitament til at udføre et køretøj og efter kort tid indføre køretøjet igen. Dette er imidlertid ikke tilfældet.

Den nugældende godtgørelsesordning indeholder en systematik, som fjerner ethvert økonomisk incitament til at udføre et køretøj, hvor der anmodes om eksportgodtgørelse, for herefter at indføre køretøjet igen med henblik på indregistrering.

Dette skyldes dels, at der skal betales et gebyr til motorstyrelsen for fastsættelse af den eksportgodtgørelse, der kan udbetales, ligesom eksportgodtgørelsen nedsættes med 15% dog mindst 8.500 kr., jf. registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 5.

Som eksempel herpå:

Køretøj A udføres af Danmark, hvor registreringsafgiften på udførselstidspunktet af køretøjet er beregnet til 100.000 kr. Her udbetales 85.000 kr. i eksportgodtgørelse. Dertil kommer, at Motorstyrelsen opkræver et gebyr på 2.250 kr. for sagsbehandlingen, herunder beregning af eksportgodtgørelsen.

Den, der udfører et køretøj, får således 82.750 kr. udbetalt.

Hvis det samme køretøj herefter genindføres i Danmark med henblik på indregistrering, skal der betales fuld registreringsafgift. Der skal således betales en registreringsafgift på 100.000 kr. ved indregistreringen.

Som det ses af ovenstående eksempel, så opnås der et "tab" på 17.250 kr., hvis køretøjet afmeldes og udføres, men indføres og indregistreres kort tid efter.

Dansk Bilforhandler Union er blevet bekendt med, at en virksomhed, der eksporterer køretøjer, har sendt en række spørgsmål til Motorstyrelsen vedrørende lovforslaget. Hvor et af spørgsmålene lyder:

*"Kan Motorstyrelsen bekræfte, at godtgørelsesordningen er konstrueret således, at en bilforhandler vil lide et økonomisk tab, hvis et køretøj udføres, der udbetales eksportgodtgørelse og herefter genimporteres til Danmark? Altså, at ordningen allerede "beskytter" imod spekulation i udbetaling af eksportgodtgørelse, hvis der er hensigt om fortsat varig anvendelse i Danmark"*

Hertil svarer Motorstyrelsen:

*"Vi kan bekræfte, at der ved beregning af eksportgodtgørelse foretages et fradrag på 15 procent, dog mindst 8.500 kr. for personbiler, herunder autocampere og bisser, og 4.500 kr. for motorcykler, varebiler, hyrevogne og sygetransporter, jf. registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 3. Vi kan også bekræfte, at der ikke foretages et tilsvarende fradrag ved beregning af registreringsafgift i forbindelse med (gen)import, jf. registreringsafgiftslovens § 7 b, stk. 6."*

Med baggrund i nugældende lovtæst, retspraksis og Skatteforvaltningens administration af behandlinger om eksportgodtgørelse, synes det derfor ikke at være et behov for indførelsen af dette yderligere krav om, at et køretøj skal udføres med henblik på varig anvendelse. Lovforslaget vil efter vores opfattelse kun medføre øget bureaukrati og yderligere administration uden reelt indhold, hvilket virker i modstrid med det politiske fokus, der har været de senere år.

### **Hvad menes med varig anvendelse uden for Danmark?**

Det fremgår af lovforslaget, at:

*"Den, der anmoder om eksportgodtgørelse, vil efter det foreslåedes således skulle dokumentere, at køretøjet er udført af landet med henblik på varig anvendelse i udlandet. Dette vil ikke medføre, at retten til eksportgodtgørelse fortabes i det tilfælde, at køretøjet senere måtte blive importeret igen, men det skal kunne dokumenteres, at køretøjet på udførelsestidspunktet var udført med henblik på varig anvendelse i udlandet. Denne dokumentation kan bl.a. være i form af dokumentation for indregistrering i andet land."*

*Dokumentation for, at udførelsen er sket med henblik på varig anvendelse ved salg til eksport, kan også være i form af slutseddel eller faktura i kombination med betalingsdokumentation. Hvis der er tale om en privatperson, der ønsker at få udbetalt godtgørelse i forbindelse med en flytning til udlandet, vil denne f.eks. kunne dokumentere flytningen ved underskrevet leje eller ansættelsesaftale."*

*Den fysiske udførelse og tidspunktet herfor kan f.eks. dokumenteres ved fragtbrev eller anden dokumentation samt foto- eller videodokumentation, hvor det tydeligt fremgår tidspunkt og, at køretøjet befinder sig uden for den danske grænse."*

Det synes uklart af ovenstående uddrag af lovbemærkningerne til lovforslaget § 4, nr. 2, hvad der menes med varig anvendelse, og hvordan denne skal kunne dokumenteres.

Skatteforvaltningen har dog hidtil, som det også fremgår af SKM2024.27.LSR, først anset et køretøj for udført, når køretøjet er fysisk udført og afhændet. Skatteforvaltningen har imidlertid ikke haft en praksis for afhændelse, når en privatperson har udført et køretøj og anmodet om eksportgodtgørelse.

Det synes uklart af lovforslaget, om der med begrebet "varig" reelt menes afhændet, ligesom begrebet varig synes at kunne give anledning til subjektiv vurdering hos både Skatteforvaltningen og den, der anmoder om eksportgodtgørelse. Det bør således præciseres, hvad der menes med varigt, så der ikke opstår usikkerhed omkring fortolkningen af dette begreb.

Det forhold, at hensigten også vil være afgørende, medfører ligeledes usikkerhed, ligesom det forventeligt vil medføre en øjet byrde for Skatteforvaltningen i forbindelse med sagsbehandlingen af eksportsagerne og udbetalingen af eksportgodtgørelsen. Dette synes unødvendigt og vil efter vores opfattelse medføre unødigt administration for både eksportører og myndigheder. Ændringen forventes også at medføre yderligere administration hos Skatteankestyrelsen, da lovændringen alt andet lige vil medføre flere klager, som skal behandles af et allerede presset klagesystem.

## Uklare dokumentationskrav for udbetaling af eksportgodtgørelse

Skatteankestyrelsen har de sidste 3-4 år behandlet en lang række klagesager, hvor netop spørgsmålet om, hvornår et køretøj har været dokumenteret udført.

Branchen har flere gange efterspurgt en mere udførlig vejledning fra Skatteforvaltningen om, hvilke faktiske dokumentationskrav Skatteforvaltningen anvender i deres sagsbehandling. Skatteforvaltningen har imidlertid ikke efterkommet dette ønske.

Det er således vigtigt, at den dokumentation, som skal fremsendes til Skatteforvaltningen i forbindelse med anmodning om udbetaling af eksportgodtgørelse for et køretøj, er klart defineret og mulig for at fremskaffe.

De eksempler på dokumentation, som fremgår af lovbemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 2 synes at være uklare, hvorfor de ikke bidrager til sikkerhed for, hvilken dokumentation som skal fremsendes til Skatteforvaltningen.

### Indregistrering i et andet land

Det fremgår bl.a., at dokumentation for udførsel til varig anvendelse i udlandet kan være dokumentation for indregistrering i et andet land.

Hverken eksportører eller privatpersoner, der udfører køretøjer og afsætter disse til købere i andre lande, vil have adgang til dokumentation for, at et køretøj er indregistreret i et andet land. Denne information er forbeholdt den nye ejer samt myndighederne i det pågældende land, hvor køretøjet indregistreres. Det forekommer derfor urimeligt, at Motorstyrelsen vil kunne kræve dokumentation, som en eksportør ikke i alle tilfælde vil kunne fremskaffe, da eksportøren ikke har retskrav herpå.

Det er tvivlsomt, om man selv i omvendte situation ville fremsende sit danske registreringsbevis til en ukendt udenlandsk virksomhed, for at dokumentere at et køretøj er indregistreret i Danmark, så den udenlandske virksomhed kunne søge om eksportgodtgørelse. Det er heller ikke svært at forestille sig, hvor meget administration den udenlandske virksomhed ville få med at indhente registreringsbeviser fra købere i andre lande.

Hertil skal det særligt bemærkes, at når et køretøj sælges til en udenlandsk køber, så har sælger ingen mulighed for at begrænse købers anvendelse af køretøjet, herunder om køber vælger at indregistrere køretøjet, om køber vil sælge køretøjet til andre (enten i samme land, et tredje land eller tilbage til Danmark). Sælger har ligeledes ikke indflydelse på, hvornår et køretøj indregistreres i et andet land. Man kan forestille sig, at en dansk virksomhed eksporterer et køretøj til en forhandler (A) i Tyskland, A sælger køretøjet til en forhandler (B) i Polen, som herefter sælger køretøjet til en forhandler (C) i Ungarn. Denne kæde af handler fra den danske virksomhed til A til B til C kan tage længere tid, end den sagsbehandlingstid der går med at Motorstyrelsen behandler anmodningen om eksportgodtgørelse. Det vil derfor her ikke være muligt for danske forhandlere at dokumentere andet, end at bilen er solgt til den tyske forhandler A. Der kan således gå måneder eller år, inden et køretøj indregistreres i et andet land.

Hertil bemærkes, at en brugt bil i Danmark i gennemsnit har en liggetid hos en forhandler i ca. 90 dage, som fristen for indsendelse af dokumentation for eksporten til Motorstyrelsen.

Et krav om dokumentation om indregistrering i et andet land er derfor ikke i alle tilfælde gangbar dokumentation, da ingen forhandler ved, hvornår et køretøj indregistreres i udlandet.

Kravet om, at der kan fremlægges dokumentation for indregistrering i et andet land, synes således at være et uforholdsmæssigt krav, når der ses på formålet med reglerne om udbetaling af eksportgodtgørelse.

### Slutseddel eller faktura

Det fremgår ligeledes af lovbemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 2, at dokumentation for udførsel med henblik på varig anvendelse ved eksport kan være en slutseddel eller faktura i kombination med betalingsdokumentation.

En stor del af de køretøjer, der udføres af Danmark, afsættes via udenlandske auktionsplatforme. I disse situationer indgås der således ikke aftale om salg direkte mellem sælger og køber, ligesom sælger ikke har indflydelse på, hvad køber foretager sig med køretøjet, da der ikke er direkte kontakt mellem køber og sælger, ligesom køretøjet næsten altid afhentes af en vognmand.

Det bør derfor præciseres i lovbemærkningerne, at salg via en udenlandsk auktionsplatform i sig selv vil være dokumentation for, at det har været hensigten at udføre et køretøj, hvorved der kan opnås eksportgodtgørelse. Vi er opmærksomme på, at den fysiske udførsel af køretøjet herefter ligeledes skal dokumenteres.

#### Forholdet til EU-retten

Hvis der med lovforslaget reelt sker en begrænsning i, hvordan biler, der eksporteres, kan afsættes til potentielle købere, fx via udenlandske auktionssider, kommissionsaftaler eller andet, vil dette efter vores opfattelse være en EU-stridig handelshindring. Dette begrundes med, at det således ikke er frit, hvordan eller til hvem køretøjerne sælges.

Af forarbejderne til lov nr. 342 af 27. maj 2002, jf. Folketingstidende 200102 (2.samling), tillæg A, side 4719 fremgår det, at EU anser registreringsafgiften for problematisk i forhold til det indre marked, fordi der er risiko for dobbeltbeskatning af et køretøj ved overførsel til et andet land. Eksportgodtgørelsen blev derfor indført for at mindske risikoen for dobbeltbeskatning og imødekomme EU, og lovforslaget synes således at gå den anden vej ved at begrænse afsætningsmuligheden for brugte køretøjer og dermed besværliggøre muligheden for at opnå eksportgodtgørelse.

#### **De danske værnsregler er allerede tilstrækkelige**

Formålet med eksportgodtgørelsesordningen er, at der ikke opstår dobbeltbeskatning på køretøjer, når køretøjet først er indregistreret i et land og efterfølgende indregistreres i et andet land.

Det synes uklart, hvordan den nuværende lovgivning, som grundlæggende har været gældende siden 2002, ikke lever op til dette formål.

En række andre europæiske lande med tilsvarende godtgørelsesordninger for registreringsafgiften har alene krav om, at køretøjer afmeldes, før der udbetales eksportgodtgørelse. De danske regler, hvor der tillige er et krav om, at køretøjet udføres af Danmark, er således allerede mere vidtrækkende end det kendes fra de andre europæiske lande. Der synes således uden grund at indføre yderligere krav til de danske regler for at overholde eksportgodtgørelsesordningens formål.

## Opsamling

Som opsamling på ovenstående kan det efter vores opfattelse konstateres, at den foreslåede tilpasning af registreringsafgiftslovens 7 b, stk. 1, og § 7 c, stk. 1 ikke medfører, at godtgørelsesordningen lever op til formålet om at undgå dobbelt beskatning, og at der, modsat intentionen med ændringen, vil blive brugt unødigt ressourcer, da:

- Der allerede i gældende ret med reduktionen af eksportgodtgørelsen er en sikring mod et økonomisk incitament til at udføre køretøjer, der ønskes anvendt i Danmark.
- Gældende ret netop sikrer, at der undgås dobbeltbeskatning ved udførsel af køretøjer, som indføres i et andet land.
- Der ved indførelse af den foreslåede tilpasning vil opstå en øget dokumentationspligt hos ansøger og øget sagsbehandling hos Skatteforvaltningen, samt forventeligt flere klagesager hos Skatteankestyrelsen, som alt i alt øger ressourceanvendelsen og bureaukratiet.
  - Særligt henset til den uklare formulering og senere fortolkning af begrebet "varig anvendelse"

Derudover synes lovforslaget netop at medføre, at der vil kunne opstå dobbelt beskatning i flere tilfælde end ved den nuværende formulering i registreringsafgiftsloven, ligesom indførelsen vil kunne tolkes som en begrænsning af varers frie bevægelighed inden for EU, samt medføre øget dobbeltbeskatning, som går direkte imod hensigten med godtgørelsesmuligheden.

Med venlig hilsen

**Dansk Bilforhandler Union**

Jeppe Ruby Laursen  
Bestyrelsesformand.



Skatteministeriet

[lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) og  
[moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk)

Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 København K

**Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love. Deres j.nr. J.nr. 2024 – 1687.**

DI Bilbranchen har modtaget ovennævnte udkast i høring, hvortil vi har følgende bemærkninger:

*Lovforslaget § 4, nr. 2*

Det foreslås at indsætte et krav om, at et køretøj, for at opnå godtgørelse af registreringsafgift, skal udføres med henblik på varig anvendelse i udlandet. Forslaget skal sikre, at godtgørelsesordningen lever op til formålet om at undgå dobbeltbeskatning, og at der ikke unødigt spildes ressourcer.

Ordningen med godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel blev indført for mere end 20 år siden. Det har i perioden været et krav at dokumentere køretøjets afmelding fra DMR, samt at køretøjet er udført af landet. Motorstyrelsen har dog i de seneste år stillet nye og uhjemlede dokumentationskrav i forbindelse med udbetaling af godtgørelse. Det drejer sig bl.a. om dokumentation for pengestrømme og afvisning af anmodninger om godtgørelse, hvor køber tidligere har haft adresse i Danmark. Efter Landsskatterettens afvisning af denne nye praksis, foreslås det nu i stedet at lovgive herom. DI Bilbranchen ser generelt med bekymring på, at myndigheder på registreringsafgiftsområdet gennem lovgivning gennemfører praksis, som domstolene har underkendt.

DI Bilbranchen kan tilslutte sig ændringer, som er nødvendige for at undgå omgåelse og godtgørelse af afgift på et forkert grundlag. Dette er imidlertid ikke formålet med den foreslåede ændring. Lovforslaget i sin nuværende form vil medføre, at borgere og virksomheder, som har udført et køretøj til udlandet, kan risikere afslag på afgiftsgodtgørelse, hvis der ikke kan skaffes dokumentation for, at køretøjet er udført med henblik på varig anvendelse i udlandet, uanset om dette reelt måtte være tilfældet.

DI Bilbranchen undrer sig over, hvordan en borger eller en virksomhed i praksis skal kunne dokumentere en hensigt om varig anvendelse hos andre borgere eller virksomheder i udlandet. Når man som borger eller virksomhed sælger og udfører et køretøj til en udenlandsk køber, har borgeren eller virksomheden ingen indflydelse på, hvorvidt den udenlandske køber vil anvende køretøjet "varigt i udlandet" eller ej, eller hvornår et videresalg til en slutbruger i udlandet vil finde sted. Når et køretøj er solgt og overdraget til en anden person eller virksomhed, har man som sælger ingen indflydelse på eller mulighed for at kontrollere, hvad den nye ejer vælger at gøre med køretøjet og hvornår.

Det angives i bemærkningerne, at påvisning af hensigt om varig anvendelse bl.a. kan ske i form af dokumentation for indregistrering i andet land. Men hvordan forestiller man sig, at borgeren eller

virksomheden skal fremskaffe dokumentation for indregistrering i andet land? Borgeren eller virksomheden har som udgangspunkt ikke adgang til oplysninger om ejerforhold i udlandet.

Af bemærkningerne fremgår det også, at dokumentation for, at udførelsen er sket med henblik på varig anvendelse, kan være i form af slutseddel eller faktura. DI Bilbranchen bemærker hertil, at en borger eller en virksomhed, som har solgt et køretøj til eksempelvis en udenlandsk videreforhandler eller auktionshus ikke har ret til eller krav på at modtage slutsedler og/eller fakturaer mellem videreforhandler og slutbruger. Videregivelse af den slags oplysninger kan endvidere være omfattet af reglerne om behandling af personoplysninger. En slutseddel eller en faktura mellem eksportøren og den udenlandske køber dokumenterer ej heller købers hensigt med køretøjet.

Endelig undrer det os, at der uden for misbrugstilfælde, som lovforslaget ikke har til formål at forhindre, skulle være et behov for at dokumentere en *hensigt om varig anvendelse* i udlandet. Godtgørelsesordningen i Danmark er allerede indrettet således, at der ikke består et økonomisk incitament for at anmode om eksportgodtgørelse på et køretøj, hvis man fortsat eller igen ønsker at afgiftsberigtige og anvende i Danmark. Det skyldes, at den afgift, der godtgøres på et køretøj, bliver fratrukket 15%, dog min. 8.500 kr. Der tilkommer udgifter til obligatorisk toldsyn, samt gebyr for anmodning om eksportgodtgørelse.

DI Bilbranchen skal derfor indstille, at forslaget trækkes tilbage. I sin nuværende form vil forslaget medføre helt urealistiske dokumentationskrav. Forslaget lukker uheldigvis op for nye fortolkninger og domstolsprøvelse af, hvad "varig anvendelse" helt præcist indebærer og hvordan man dokumenterer en hensigt.

Hvis myndighederne konstaterer, at der på uberettiget grundlag kan opnås godtgørelse af afgift, opfordrer vi til, at der gennem lovgivning målrettet iværksættes effektive initiativer til hinder herfor.

DI Bilbranchen er bekendt med, at der på bådområdet ved salg af nye både til et andet EU-land i relation til momslovgivningen eksisterer lignende udfordringer, hvor det er umuligt for sælger at fremskaffe den efterspurgte dokumentation. DI Bilbranchen foreslår, at man på begge områder kunne kigge i retning af en form for godkendt erklæring, som køber og sælger udfylder i forbindelse med udførelsen.

Til lovforslaget i øvrigt henviser DI Bilbranchen til høringsvaret fra DI.

Med venlig hilsen  
DI Bilbranchen



Karoline H. Thomsen  
Seniorchefkonsulent

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

[lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk)  
[moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk)

**Forhøjelse af dieselaftgift, forlængelse af indfasning af vejafgift og nedsættelse af udligningsafgift, tekniske ændringer af vejafgiftsloven, tilpasning af implementering af cirkulationsdirektivet, tilpasning af regler for direkte linjer og regelforenkling med henblik på at fremme regelefterlevelsen på motorområdet mv.**

Skatteministeriet har 28. juni 2024 (j.nr. 2024-1687) udbedt sig Dansk Industris bemærkninger til et udkast til lovforslag om forhøjelse af dieselaftgift, forlængelse af indfasning af vejafgift og nedsættelse af udligningsafgift, tekniske ændringer af vejafgiftsloven, tilpasning af implementering af cirkulationsdirektivet, tilpasning af regler for direkte linjer og regelforenkling med henblik på at fremme regelefterlevelsen på motorområdet mv.

I den anledning bemærkes til den del af lovudkastet, der gennemfører dele af Aftale om Deludmøntning af Grøn Fond af 15. april 2024, at DI indledningsvist henviser til sit allerede afgivne [høringssvar](#) til lov nr. 763 af 13. juni 2023 om vejafgift.

Det fremgår af lovudkastets § 1, nr. 2, at den afgiftspligtige vægt, som vejafgiften skal opgøres efter, foreslås ændret fra den tilladte totalvægt til den teknisk tilladte totalvægt. DI bakker op om denne ændring, som vil bidrage til at sikre en ensartet fortolkning af, hvilke godskøretøjer der omfattes af kilometerbaserede kørselsafgifter på tværs af EU.

Det foreslås endvidere at forhøje dieselaftgiften med 50 øre pr. liter ekskl. moms svarende til 52 øre pr. liter i 2025-niveau. Som en direkte konsekvens heraf foreslås en midlertidig nedsættelse af udligningsafgiften samt en midlertidig nedsættelse af den kilometerbaserede vejafgift for lastbiler. DI kvitterer isoleret set for, at regeringen nu har besluttet sig for at følge transportbranchens forslag om at forhøje dieselaftgiften i stedet for kilometerafgiften for lastbiler med henblik på at nedbringe transportbranchens drivhusgasudledning. Det bør dog afklares, hvordan en sådan model tager højde for, at fossilt motorbrændstof vil blive omfattet af det udvidede europæiske CO<sub>2</sub>-kvotesystem (ETS<sub>2</sub>) fra 2027.

Dette skal særligt ses i lyset af, at CO<sub>2</sub>-udledning fra den tunge transport på det tidspunkt vil blive underlagt mange forskellige CO<sub>2</sub>-prissætningsmekanismer, der kan have modvirkende effekt på hinanden, og som derfor ikke bør gennemføres uden, at der tages stilling til den samlede prissætning af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning via f.eks. kvotekøb, danske CO<sub>2</sub>-afgifter, kilometerbaseret vejafgift mv. Særlig relevant er det at forholde sig til den afgiftspolitiske logik, der følger Aftale om grøn skattereform for industri mv., hvorved kvoteomfattede udledninger enten helt fritages for dansk CO<sub>2</sub>-afgift eller pålægges en lavere afgift end ikke-kvoteomfattede udledninger under hensyn til, at den danske lovgivning skal spille sammen med den fælleseuropæiske lovgivning.

DI havde gerne set, at regeringen helt havde droppet kilometerafgiften for lastbiler samtidig med forhøjelsen af dieselaafgiften. Som DI Transport tidligere har gjort opmærksom på, har kilometerafgiften for lastbiler stort set ingen effekt på transportsektorens udledning af drivhusgasser, og den er en upræcis beskatning af CO<sub>2</sub>, idet udgangspunktet for beskatningen er antallet af kørte kilometer snarere end, om der f.eks. køres på biodiesel eller konventionel diesel. Det fremgår da også af lovudkastets bemærkninger, at nedsættelsen af vejafgiften kun medfører en beskedent drivhusgasudledning.

Kilometerafgiften og dieselaafgiften vil samlet set øge beskatningen på lastbilstransport, hvilket øger transportomkostningerne for dansk erhvervsliv og dansk eksport. Derfor er DI tilfreds med, at kilometerafgiften trods alt reduceres, når dieselaafgiften stiger.

Endelig vil DI gerne kvittere for, at regeringen foreslår at nedsætte udligningsafgiften for både person- og varebiler i forbindelse med indførelsen af en højere dieselaafgift. Der udestår dog en kompensation til turistbusser og fjernbusser, der får øgede udgifter til diesel. Det er problematisk, da det giver en konkurrencefordel til udenlandske busser, der kan tanke billigere i udlandet på vej ind i Danmark.

For så vidt angår det foreslåede krav i registreringsafgiftsloven om udførsel med henblik varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse henvises til DI Bilbranchens høringssvar af 20. august 2024. I relation til kravet om dokumentation for, at et køretøj er udført med henblik på varig anvendelse i udlandet, gøres opmærksom på, at et tilsvarende dokumentationsproblem eksisterer på momsområdet ved salg af nye både til et andet EU-land. Branchen har udarbejdet et udkast til standarderklæring vedrørende bl.a., hvor båden tænkes anvendt og har forespurgt Skattestyrelsen om, hvorvidt dokumentationen er tilstrækkelig for, at båden kan sælges uden moms. Branchen afventer fortsat svar på spørgsmålet.

Lovudkastets øvrige elementer giver ikke DI anledning til bemærkninger.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål mv., står DI naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Lene Nielsen  
Chefkonsulent

**Til:** Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
**Cc:** Melisa Øz (MOez@skm.dk)  
**Fra:** Michael Mücke Jensen (Drivkraft Danmark (mmj@drivkraftdanmark.dk)  
**Titel:** Journalnummer 2024-1687. Høring Lov om vejafgifter, energiafgifter med mere.  
**Sendt:** 20-08-2024 15:38

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Til Skatteministeriet

Vi skal indledningsvis takke for muligheden for at kommentere på det fremsendte udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgifter, lov om energiafgifter med mere.

Vores kommentarer knytter sig alene til de foreslåede ændringer af mineralolieafgiftsloven (forhøjelse af dieselaftgiften med 50 øre per liter).

Vi har nedenfor gjort rede for vores kommentarer til udkastet til lovforslaget. Vi står selvfølgelig til rådighed for en uddybning af nedenstående. Vi skal i den forbindelse understrege behovet for, at vores tidligere dialog omkring de faste afgiftssatser på blandinger af benzin/diesel og VE-brændstoffer genoptages, så problemstillingen kan blive afdækket og afklaret inden lovens ikrafttrædelse 1. januar 2025. Vi har nærmere redegjort for dette i vores kommentarer.

### **Forhøjelse af energiafgiften på diesel**

Vi er helt enige i, at afgifter er et effektivt redskab til at regulere efterspørgslen efter, og dermed CO<sub>2</sub>-udledningen fra, brændstoffer. Vi anerkender derfor også, at den foreslåede forøgelse af energiafgiften på diesel vil reducere efterspørgslen på diesel i Danmark og medvirke til opfyldelsen af de nationale CO<sub>2</sub>-mål. Men en ensidig forøgelse af den danske afgift vil primært omstille de internationale transporters tankning af diesel fra Danmark til vores nabolande (Tyskland og Sverige) og derved ikke have nogen betydning for det globale klima.

Vi kan derudover konstatere, at blandt andet Sverige har foretaget en markant reduktion af energiafgiften på diesel og reduceret sit nationale CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav for at kompensere vognmandserhvervet for de stigende brændstofpriser. Det har ført til markant reduktion af prisen på diesel i Sverige, og vi kan allerede nu se, at dieselsalget til vognmænd med kørsel på tværs af landegrænserne har flyttet sig fra Danmark til Sverige. En ensidig forøgelse af den danske energiafgift på diesel vil skubbe yderligere på en igangværende udvikling og dermed også påvirke de provenumæssige konsekvenser af forøgelse, som der er forudsat i lovforslaget.

### **Forhøjelse af energiafgiften på VE-baserede dieselækvivalente produkter (HVO og lignende)**

Som lovforslaget er udformet, vil forhøjelsen af energiafgiften få den afledte effekt, at energiafgiften på VE-baserede dieselækvivalente produkter, som for eksempel HVO, vil stige tilsvarende – jf. den foreslåede tilpasning af Mineralolieafgiftslovens §1 stk. 8 fra 37,0 kroner/GJ til 49,2 kroner/GJ (2015 niveau).

Vi anerkender den bagvedliggende mekanik i forhold til, at energiafgifterne ligestilles på produkter med samme anvendelse. Men den foreslåede tilpasning af Mineralolieafgiftslovens §1 stk. 8 understøtter ikke intentionen bag den foreslåede generelle forøgelse af energiafgiften på diesel med 50 øre per liter. Som vi forstår den politiske aftale om at øge energiafgiften på diesel, er målet at reducere grænsehandlen med diesel og understøtte de nationale klimamål. Men 100 % VE-baserede ”diesel-produkter”, som HVO, udgør ikke et grænsehandelsproblem og har ingen negativ effekt på de danske klimamål – tværtimod.

Vi skal derfor opfordre til, at den foreslåede tilpasning af Mineralolieafgiftslovens §1 stk. 8 fjernes fra lovforslaget, så den nuværende energiafgift, jf. Lov nummer 683 af 11/06/2024 på 37 kroner/GJ (2015-niveau), fastholdes.

Vi er i den forbindelse opmærksomme på, at Mineralolieafgiftslovens §1 stk. 11 betyder, at for eksempel 100 % HVO under alle omstændigheder vil blive pålagt en energiafgift på 2,46 kroner per liter selvom afgiften med det nuværende lovforslag vil stige fra 37 kroner til 49,2 kroner/GJ (2015-priser).

### **Energi- og CO<sub>2</sub>-afgifter på VE-brændstoffer**

I forbindelse med høringen af L 183 (nuværende Lov nummer 683 af 11/06/2024) gjorde vi endnu engang opmærksom på de udfordringer, som de faste afgiftssatser på blandinger af benzin/diesel og biobrændstoffer (E5, E10 og B7-satserne) udgør i forhold til brændstofselskabernes fleksibilitet i forhold til opfyldelse af CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet i CO<sub>2</sub>-fortrængningsbekendtgørelsen (BEK nr 1150 af 05/09/2023). En problemstilling der bliver yderligere aktualiseret ved det stigende CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav fra 2025 – jf. bekendtgørelsens §3 stk. 1.

Vi har forstået, at Skatteministeriet er opmærksomme på denne problemstilling, men Skatteministeriet vil afvente en afklaring på implementeringen af VE-III direktivet, før der kan tages hul på at finde en løsning – jf. høringsnotatet til L183:

*Skatteministeriet er opmærksom på denne problematik. Fra maj 2025 skal VE III-direktivet senest være implementeret, hvilket kan have betydning for CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet. Skatteministeriet afventer, hvordan direktivet besluttes implementeret.*

Vi kan nu konstatere, at regeringen har sendt lovforslaget, som skal implementere VE-III direktivet, i høring.

[Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](https://hoeringsportalen.dk)

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at regeringen fastholder stigningen i CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet til 5,2 % i 2025, som det allerede er bestemt i CO<sub>2</sub>-fortrængningsbekendtgørelsen. Energistyrelsen har uformelt bekræftet, at det er en korrekt læsning af lovforslagets bemærkninger.

Vi skal derfor endnu engang understrege behovet for, at der kommer en afklaring af problemstillingen ved et stigende CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav og omlægningen af energi- og CO<sub>2</sub>-afgifterne fra 2025, jf. Lov nummer 683 af 11/06/2024, som vi har gjort rede for i vores hidtidige dialog med Skatteministeriet og senest i forbindelse med høringen af L183. Vi har til orientering vedhæftet vores høringssvar til L183, hvor vi har opridset problemstillingen, og ellers henviser til den dialog og korrespondance, der har været med Skatteministeriet over den seneste årrække om problemstillingen.

Vi skal derfor også bede om et møde, hvor vi kan genoptage dialogen om problemstillingen og mulige løsninger, så en løsning kan være på plads, inden CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet stiger fra de nuværende 3,4 % til 5,2 % 1. januar 2025 samtidig med at omlægningen af energi- og CO<sub>2</sub>-afgifterne træder i kraft – jf. Lov nummer 683 af 11/06/2024.

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen  
Teknik- og miljøchef

T: +45 3345 6514

M: +45 2042 2636

[www.drivkraftdanmark.dk](http://www.drivkraftdanmark.dk)



[Twitter](#) [LinkedIn](#) [Facebook](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

Skatteministeriet  
[lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk)  
Kopi: [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk)

Deres ref.: 2024 - 1687    Vor ref.: 22-142

Dato: 22.08.2024

DTL-høringsvar på forslag til udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love

DTL-Danske Vognmænd skal hermed fremkomme med bemærkninger til lovforslaget med fokus på lov om vejafgift.

### **Betalingsfrist**

DTL ser med tilfredshed på, at betalingsfristen i vejafgiftsloven ændres fra »20. i måneden« til »sidste hverdag i måneden«. Vi forstår, at formålet er at sikre bedre overensstemmelse mellem de kontraktvilkår, der er aftalt mellem Sund & Bælt og EETS-udbydere, og at det har vist sig ikke at være muligt for EETS-udbydere at afregne over for Sund & Bælt i god tid inden den 20. i måneden. Vi forstår også, at forslaget umiddelbart regulerer Sund & Bælts afregning over for Skatteforvaltningen, men vi er helt uenige i, at det ikke har betydning for de afgiftspligtiges (vognmandsvirksomhedernes) afregning.

Vognmandsvirksomheden indgår i kæden af betalinger, dvs. kæden bestående af transportkøber, evt. speditør, evt. et tank-/kreditkortselskab, vognmanden, EETS-operatøren (Brobizz, Telepass eller Øresundpay), Sund & Bælt og skattemyndighederne. Med så store beløb, som vejafgiften vil udgøre, vil betalingsfrister og spørgsmålet om, hvem der skal være bære likviditeten undervejs være uhyre vigtig og kritisk for mange vognmandsvirksomheder.

For et typisk 56 tons vogntog, der kører på diesel og 100.000 km heraf en mindre del i miljøzoner, betyder det en årlig kilometerafgift i 2028 på ca. 140.000 kroner. Samme vogntog (Euro 6) betaler i dag 9.302 kr. årligt i vejbenyttelsesafgift, dvs. en 15-dobling.

Med de beløb vi her taler om med vejafgiften, der i runde tal kommer til at udgøre 1/10 af en vognmandsvirksomheds omsætning, kan en stram betalingsfrist true en virksomheds eksistens eller fx betyde væsentligt forhøjede rentesatser og -betalinger på fx en kassekredit,



der måtte skulle forhøjes væsentligt. Betalingsfrister fra kunder til vognmandsvirksomheder ses ofte at være løbende måned plus 30, 60 eller sågar 90 dage, så alle nye omkostninger med kortere betalingsfrister vil kunne være kritiske for likviditeten i de pågældende virksomheder.

### **Fritagelse**

DTL noterer, at skatteforvaltningen allerede efter den nuværende vejbenyttelsesafgiftslov træffer afgørelse om fritagelse for dansk registrerede lastbiler fx veterankøretøjer og skolekøretøjer, og at der vil gælde samme muligheder for fritagelse efter den nye vejafgiftslov. Dvs. at der for dansk registrerede lastbiler vil være tale om en videreførelse af den praksis, som har fundet anvendelse for vejbenyttelsesafgiftsloven.

### **Teknisk tilladt totalvægt**

DTL noterer, at det foreslås at ændre vejafgiftsloven, så den afgiftspligtige vægt opgøres efter den teknisk tilladte totalvægt i stedet for den tilladte totalvægt, hvilket skal bidrage til på tværs af EU at sikre en ensartet fortolkning af, hvilke køretøjer, der er omfattet.

Det får dog nogle ulogiske og uhensigtsmæssige konsekvenser. Fx vil en lastbil med 3 aksler og en tekniske totalvægt på 26 ton, der kører med et 4-aklet påhængskøretøj opnå en lavere vejafgift, end en lastbil med 4 aksler og en tekniske totalvægt på 34 ton, der kører med et 3-aklet påhængskøretøj. Begge kombinationer vil være vogntog med 7 aksler og en vogntogsvægt på 56 ton. Der er ulogisk og konkurrenceforvridende.

### **Rutebilletter og dokumentation**

DTL noterer, at det foreslås at ændre vejafgiftsloven, så det er muligt at købe rutebilletter 14 dage før kørslen, så planlægning af kørslen kan ske i god tid inden kørselstidspunktet, ligesom vi noterer, at "angivelse" af vægtklasse og CO2-emissionsklasse ændres til "dokumentation" for at tydeliggøre, at den blotte angivelse af køretøjets oplysninger i forbindelse med køb af rutebillet ikke er tilstrækkeligt til at blive indplaceret i en bestemt vægtklasse og CO2-emissionsklasse.

### **Miljøzoner**

DTL noterer, at det foreslås at ændre definitionen af de veje, der omfattes miljøzonetillæg, så motorveje ikke kan pålægges et sådant.

### **Dieselafgift**

Vi noterer, at forhøjelse af energiafgiften på diesel med 50 øre pr. liter ekskl. moms er i 2024-niveau, og at det svarer til 52 øre pr. liter ekskl. moms i 2025-niveau. Ændringerne

kommer som følge af den politiske aftale om at forhøje dieselaftgiften med 50 øre pr. liter, samtidig med at kilometersatsen for vejafgift midlertidigt reduceres. Vi går ud fra, at reduktionen i kilometersatsen modsvares af de 52 øre/liter og ikke kun de 50 øre/liter.

## Satserne

DTL noterer, at satserne for 2025 er nedsat jf. den politiske aftale om en rabat på 19 pct. i 2025-2027. Det er meget beklageligt, at satserne for 2028 og frem endnu ikke kendes, hvilket også er tilfældet for satserne fra 2027 for de små lastbiler med teknisk totalvægt på 3,5-11,99 ton. Vi noterer dog, at Skatteministeriet har udsendt et dokumentationsnotat, hvoraf der fremgår satser for små lastbiler og satser for 2029 og frem, men ikke for 2028.

Vognmandserhvervet har brug for mindst mulig usikkerhed om fremtidige omkostninger herunder afgifter, når de skal planlægge herunder ikke mindst planlægge investeringer i lastbiler med levetider på 5-15 år.

Vi skal pege på en særlig udfordring for de varebiler, som omstilles til batteri-elektrisk drift og pga. øget vægt af batterierne får øget deres totalvægt til 4.250 kg og dermed definatorisk bliver til en lastbil. Disse køretøjer kan fortsat køres med et lille kørekort (B), men omfattes i øvrigt og af reglerne for lastbiler fx godskørselstilladelse til lastbil og køre-/hviletidsregler. Hvis disse batteri-elektriske varebiler/lastbiler bliver omfattet af vejafgiften fra 2027, vil det være endnu en hindring for udbredelsen af disse. DTL skal anbefale, at disse køretøjer ikke bliver omfattet af vejafgiften for små lastbiler fra 2027.

Vi noterer med tilfredshed, at Skatteministeriet endeligt har fremlagt de bagvedliggende elementer, som indgår i vejafgiften, nemlig infrastruktur og eksterne omkostninger for CO2 samt luftforurening og støj. Det er til gengæld beklageligt, at denne specifikation ikke kommer til at fremgå af dokumentationen over for brugerne før 1. december 2025.

## Vægtafgift

DTL noterer, at vægtafgiften for lastbiler, der omfattes af den kommende vejafgift, vil være uændret i forhold til i dag, hvor der er en lavere vægtafgift og ingen udligningsafgift for lastbiler, der betaler den eksisterende vejbenyttelsesafgift.

## Det er nødvendigt at kende emissionsklasserne nu

I forhold til erhvervets investeringer i køretøjer og planlægning deraf haster det endnu mere, end da vi skrev derom i vores hørings svar i oktober 2022, med en klarhed over CO2-emissionsklasserne på egen nuværende flåde og køretøjer, der måtte skulle anskaffes frem til 1. januar 2025.

Det bør derfor prioriteres meget højt, at CO2-emissionsklasserne for de eksisterende køretøjer hurtigst muligt bliver lagt ind i Motorregistret (DMR).

### **Afgiften vil kræve omfattende håndhævelse**

DTL er kritisk over for den svage håndhævelse af den nuværende vejbenyttelsesafgift i forhold til udenlandske lastbiler, også efter forbedringerne hvor politiet har fået ANPG-værktøjer, og at der er kommet mulighed for trinvist højere bøder ved gentagne manglende betaling af vejbenyttelsesafgiften.

Med den nye vejafgift er der lagt op til en meget betydelig forhøjelse af afgiftsniveauet fra (2028-niveau) samlet 475 mio. kr. årligt i vejbenyttelsesafgift til 3,6 mia. kr. i kilometerafgift. Dvs. en 7-8-dobling som vil have væsentlig større konkurrenceforvridende effekt, hvis ikke alle betaler.

For et typisk 56 tons vogntog, der kører på diesel og 100.000 km heraf en mindre del i miljøzoner, betyder det en årlig kilometerafgift i 2028 på ca. 140.000 kroner. Samme vogntog (Euro 6) betaler i dag 9.302 kr. årligt i vejbenyttelsesafgift, dvs. en 15-dobling. En effektiv håndhævelse er derfor helt afgørende.

Håndhævelsen over for danske vognmænd og lastbiler vil utvivlsomt være meget effektiv for den nye afgift, ligesom den er for den eksisterende vejbenyttelsesafgift, mens der synes at være flere udfordringer med håndhævelsen over for de udenlandske lastbiler.

Det gælder antallet og placeringen af de seks faste kontrolsteder, idet der også bør være kontrol i umiddelbar nærhed af alle grænseovergange dvs. både ved den dansk-tyske landegrænse, hvor der er flere grænseovergange og ved færgehavnene med forbindelser til Tyskland, Polen, Sverige og Norge.

Særligt bekymrende er det, at politiet ikke synes at være en integreret del af håndhævelsen. I Tyskland spiller det særlige lastbilpoliti en meget vigtig rolle for håndhævelsen af den tyske kilometerafgift, Mauten, idet de med mobile enheder kan standse lastbiler, der måtte have undladt at betale Maut. De mobile kontrolenheder, som Sund og Bælt planlægger at sætte ind, har ingen politimæssige beføjelser til at standse køretøjer, udstede og opkræve bøder eller fx tilbageholde køretøjer indtil bøde er betalt.

I tilknytning hertil bør også Politiets kameraer (ANPG) og fx miljøzonekameraerne kunne tages i anvendelse til kontrol.

Det er også vigtigt, at udenlandske lastbiler, der gentagne gange unddrager sig betaling af vejafgiften registreres, og at politiet eller andre myndigheder anvender ressourcer på at få disse standset og retsforfulgt. Ved gentagne overtrædelser og/eller manglende betaling af bøder bør de danske myndigheder kunne standse og fx klampe med hjullås og tilbageholde eller evt. konfiskere et køretøj.

I forhold til opkrævning af bøder er det afgørende, at der findes et effektivt håndhævelses- og opkrævningssystem, så vi ikke ender i en situation som med p-afgifterne, hvor flertallet af afgifterne pålagt udenlandske køretøjer aldrig bliver betalt.

En helt afgørende forudsætning for en effektiv håndhævelse er således også, at de danske myndigheder, der står for udstedelse og opkrævning af bøder har adgang til retvisende motorregistre i de lande, hvis lastbiler befærder de afgiftsbelagte danske veje, hvilket ikke er tilfælde for nuværende.

Det er dybt skuffende og utilfredsstillende, at lovforslaget ikke indeholder nogen nye initiativer i forhold til håndhævelse af vejafgiften og inddrivelse af bøder for udenlandske lastbiler.

Vejafgiften bør ikke sættes i værk, før der er sikkerhed for en troværdig og effektiv håndhævelse af vejafgiften og inddrivelse af bøder for udenlandske lastbiler.

### **Kompensation til lastbiler, der kører på biogas**

Nærværende lovforslag handler ikke mindst om udmøntning af den politiske aftale om "Deludmøntning af Grøn Fond" fra 15. april 2024, dvs. den midlertidige nedsættelse af den kilometerbaserede vejafgift for lastbiler fra og med 2025 til 2028.

I forhold til Skatteministeriets ressource savner vi, og undrer vi os over fraværet af lovregulering, der udmønter den politiske aftale om en kompensation på samlet 161 mio. kr. fra og med 2025 til 2030 af lastbiler, der kører på biogas.

Vejafgiften er i sit formål CO<sub>2</sub>-baseret, men den tager ikke højde, for om det anvendte drivmiddel måtte have et lavere CO<sub>2</sub>-udspil end fx diesel. Da biogas giver et meget lavt CO<sub>2</sub>-bidrag (nul), er der derfor behov for denne kompensation, og kompensationen må gives fra vejafgiftens ikrafttrædelse. Dette bør vægtes højt i vurdering af, om iværksættelsen af vejafgiften bør udsættes jf. også bemærkningerne herover om en troværdig og effektiv håndhævelse af vejafgiften og inddrivelse af bøder for udenlandske lastbiler.

Med venlig hilsen

Ove Holm

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

22-08-2024

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S24-7840

Ref: DBL/

**Høring over lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

FDM hilser det velkommen, at regeringen vælger at indfri CO<sub>2</sub>-reduktion på vejtransport ved at forhøje dieselaafgiften fremfor at øge iblandingen af bio-brændstof. Dette finder FDM er vigtigt, da der kan rejses begrundet tvivl om den reelle klimagevinst ved biobrændstoffer. I forbindelse med afgiftsforhøjelsen vil FDM også gerne kvittere for, at udligningsafgiften nedsættes. Givet formålet med udligningsafgiften er det logisk at denne nedsættes, når afgiftsforskellen mellem benzin og diesel reduceres.

En forhøjelse af dieselaafgiften og tilsvarende nedsættelse af udligningsafgifter flytter ligeledes flere af afgifterne på private dieselbiler over på forbruget, hvilket FDM finder positivt.

FDM vil dog påpege et forhold, der kan indebære at kompensationen af de stigende dieselaafgifter kan blive mindre end tilsigtet. Der er en indbygget risiko for, at blister ikke kompenseres tilstrækkeligt i forhold til det reelle forbrug bilerne har. De nyere biler, der er typegodkendt under WLTP-normen, afviger ikke meget mellem det typegodkendte forbrug og det reelle forbrug. Ældre biler, godkendt efter NEDC, har imidlertid en større afvigelse. Disse vil alt andet lige blive systematisk underkompenseret. Derfor opfordrer FDM til, at den midlertidig ekstra kompensation målrettes ældre NEDC-typegodkendte biler og forlænges til 2030.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Chefkonsulent

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

**Til:** Melisa Øz (MOez@skm.dk), Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
**Fra:** Christian Brandt (chb@finansogleasing.dk)  
**Titel:** j.nr. 2024-1687 - Høring over lovforslag der bl.a. ændrer kommende regler om vejafgift  
**Sendt:** 22-08-2024 14:52

Du får ikke ofte mails fra chb@finansogleasing.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Til

Skatteministeriet

### **Udkast til lovforslag om ændring af regler om vejafgift m.v.**

Skatteministeriet har bedt om kommentarer til ovennævnte lovudkast fremsendt med mail 28. juni, og Finans og Leasing skal i den anledning bemærke følgende:

Det fremgår af lovforslagets § 4, nr. 3 (side 10) om ændring af registreringsafgiftslovens § 9 a, stk. 3 om værditabsberegning følgende:

*"I § 9 a, stk. 3, indsættes efter 1. pkt. som nye punktummer:*

*Anmodning herom skal indgives til told- og skatteforvaltningen senest 7 dage efter udløbet af fristen i stk. 1. Anmodes der ikke rettidigt herom, kan perioden frem til udløbet af fristen efter stk. 1 ikke medtages ved en senere opgørelse efter § 3 b, stk. 9."*

Finans og Leasing ønsker det i den forbindelse belyst, om DMR er gearet til denne justering af loven, således at leasingselskabet ved at aktivere (sige "ja") den eksisterende "knap" i DMR ved genberegning om at der ønskes en værditabsberegning for den forløbne periode har opfyldt lovforslagets 7-dages frist.

Hvis ikke det er tilfældet ønsker vi det bekræftet, at DMR vil blive tilrettet inden lovens ikrafttræden, således at leasingselskabet i DMR kan foretage de rette anmodninger rettidigt, således som loven kræver det.

Med venlig hilsen  
Christian Brandt  
Direktør, cand. jur.  
Finans og Leasing  
Amaliegade 7  
1256 København K  
Mobil 40382987  
chb@finansogleasing.dk  
[www.finansogleasing.dk](http://www.finansogleasing.dk)



---

**Til:** Melisa Øz (MOez@skm.dk)  
**Fra:** Foreningen af Rådgivende Ingeniører (fri@frinet.dk)  
**Titel:** SV: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.  
**E-mailtitel:** SV: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)  
**Sendt:** 20-08-2024 15:39

Du får ikke ofte mails fra fri@frinet.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

FRI takker for muligheden for at afgive høringssvar på ovenstående høring.

Vi har ingen bemærkninger til den, da den ikke direkte påvirker rammebetingelserne for rådgivende ingeniørvirksomheder.

Med venlig hilsen

Ulrik Ryssel Albertsen



Erhvervspolitisk Chef  
Foreningen af Rådgivende Ingeniører

---

**Fra:** Melisa Øz <MOez@skm.dk>

**Sendt:** 28. juni 2024 18:56

**Til:** 'hoering@3f.dk' <hoering@3f.dk>; john.frederiksen@3f.dk; Advokatsamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; affaldplus@affaldplus.dk; ac@ac.dk; jimh@di.dk; mbso@tec.dk; abf@abf-rep.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; ka@ka.dk; atl@di.dk; at@at.dk; nbuk@di.dk; hnmo@verdo.com; info@abdk.dk; autig@autig.dk; info@autocamperraadet.dk; info@bilsynsbranchen.dk; kontakt@biobraendselsforeningen.dk; forbundet@blikroer.dk; retssikker-hed@skatteforvaltningen.dk; lasse.brodt@fk.dk; mail@brancheforeningenkraftvarme.dk; info@bfff.dk; per@danskmaskinhandel.dk; Brintbranchen <info@brintbranchen.dk>; info@bryggeriforeningen.dk; info@businessdanmark.dk; info@campingbranchen.dk; bol@carta.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; dakofa@dakofa.dk; Danmarks Fiskeriforening (mail <mail@dkfisk.dk>; info@dfac.dk; dca@agrsci.au.dk; dmu@dmusport.dk; dn@dn.dk; drf@travelassoc.dk; Danmarks Restauranter og Cafeer <drc@thehost.dk>; danmark@skibskredit.dk; transport@transport.dtu.dk; mail@danskaffaldsforening.dk; info@dkvind.dk; clhe@lf.dk; daf@shareholders.dk; da@da.dk; post@autogenbrug.dk; kl@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; info@dbr.dk; Info@dbfu.dk; danskbyggeri@di.dk; de@de.dk; Søren Jakobsen (Dansk Energi <sja@danskeenergi.dk>; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; mail@danskjernvarme.dk; dfim@dfim.dk; danskgartneri@danskgartneri.dk; dgc@dgc.dk; dku@dku.dk; info@dlbr.dk; kontakt@dansklokalsyn.dk; per@danskmaskinhandel.dk; metal@danskmetal.dk; methanolassociation@gmail.com; info@danskmobilitet.dk; info@danskoffshore.dk; info@dpt-dk.org; info@plantevaern.dk; drf@travelassoc.dk; info@dansk-retursystem.dk; info@skovforeningen.dk; sekretariat@solcelleforening.dk; dansk.standard@ds.dk; dts@dts.dk; duf@duf.dk; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; mail@danskeboligadvokater.dk; db@db-dk.dk; info@denfo.org; chris@dki.nu; info@danskemaritime.dk; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Danske Speditører <info@dasp.dk>; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; in-fo@danskesynsvirksomheder.dk; danva@danva.dk; dataetiskraad@dketik.dk; 'dt@datatilsynet.dk' <dt@datatilsynet.dk>; dbu@dbu.dk; info@mobility.dk; dsk@dsk.dk; bil@di.dk; dommerforeningen@gmail.com; dch@dch.dk; sikkermail@detfagligehus.dk; info@ecocouncil.dk; dfim@dfim.dk; DI <hoering@di.dk>; transport@di.dk; klarlovgivning@digst.dk; hoeringer@dommerfm.dk; info@drivkraftdanmark.dk; dtl@dtl.eu; dtl@dtl.eu; dbdk@dbdk.dk; eksportraad@um.dk; stkl@di.dk; jura@di.dk; ed@energidanmark.dk; info@energinet.dk; Energistyrelsen Effektivitet, int. samarbejde <ens@ens.dk>;

post@energiltilsynet.dk; info@erfagrupper-bilsyn.dk; Team Effektiv Regulering (Erhvervsstyrelsen <letbyrder@erst.dk>; FDL <fdl@fdl-vm.dk>; hoering@fdm.dk; Fagbevægelsens Hovedorganisation <fh@fho.dk>; mail@finansdanmark.dk; post@finansogleasing.dk; post@finansforbundet.dk; foa@foa.dk; Forbrugerrådet TÆNK <hoeringer@fbr.dk>; info@forcetechnology.com; fds@skat.dk; bent@naesbykoereskole.dk; Foreningen af Rådgivende Ingeniører <fri@frinet.dk>; jep@bplatz.dk; bsn@lf.dk; Foreningen Danske Kraftvarmeværker <mail@fdkv.dk>; fdr@fdr.dk; Formand@fdr.dk; fpd@danskeplatforme.dk; kto@kto.dk; fp@forsikringogpension.dk; fmf@fmf.dk; post@forsyningstilsynet.dk; fifu@f-f.dk; fsr@fsr.dk; info@tinganes.fo; per@danskmaskinhandel.dk; grakom@grakom.dk; info.dk@greenpeace.org; info@greenpowerdenmark.dk; havarikommission@vd.dk; 01jbs@hk.dk; 44MSJ@hk.dk; hofor@hofor.dk; hoering@horesta.dk; ida@ida.dk; itd@itd.dk; mail@fida.dk; itd@itd.dk; mail@itsdanmark.dk; info@justitia-int.org; kmda@fida.dk; Kommunernes Landsforening <KL@KL.DK>; kfst@kfst.dk; kontakt@kraka.org; info@krifa.dk; ohn002@politi.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; info@baeredygtigtlandbrug.dk; ptu@ptu.dk; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; Søfartens Ledere <mail@ledernesofart.dk>; lederne@lederne.dk; sekretariatet@lopi.dk; ml@maskinlev.dk; ms@ms.dk; post@midtsjællands-kf.dk; Miljøstyrelsen <mst@mst.dk>; mb-miljoepuljen@live.dk; kontor@mff-dk.dk; mdp@advokatprince.dk; mhs@motorhistorisk.dk; mch@mover.dk; copenhagen@nasdaqomx.com; nationalbanken@nationalbanken.dk; dce@au.dk; NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse <nst@nst.dk>; noahtrafik@noah.dk; info@folkecenter.dk; info@nbl-landsforening.dk; ministerbetjening@naevneneshus.dk; Policy@oxfamibis.dk; pd@plast.dk; mail@politiforbundet.dk; Jesper Buhl (Postnord <jesper.buhl@postnord.com>; h.e.meyer@post.tele.dk; info@rejsearrangorer.dk; RAD FP Sikker <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; info@rgo.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; info@sagro.dk; info@smedanmark.dk; info@seges.dk; service@forbundet.dk; Sikkerhedsstyrelsen Hovedpostkasse (SIK <sik@sik.dk>; info@sikreveje.dk; skad@skad.dk; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; SMV Danmark <smv@smvdanmark.dk>; Specialforeningen for logistik og distribution <mail@sld.nu>; Jesper.Kiholm@skat.dk; post@shret.dk; sfs@dma.dk; info@teknologisk.dk; di@di.dk; tur@tur.dk; br@ve.dk; veltek@veltek.dk; vsod@vsod.dk; danish@windpower.org; contact@visitdenmark.com; wwf@wwf.dk; aeldresagen@aeldresagen.dk; oes@oes.dk; hoering@okologi.dk; na@civil.aau.dk

**Emne:** Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)

Du får ikke ofte mails fra [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk). [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

## Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **torsdag den 22. august 2024**.

Høringssvar bedes sendt til [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2024-1687 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) på i kopi.

De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen

**Melisa Øz**

Miljø, Energi og Motor [MEM]

Mobil72377984

MailMOez@skm.dk





**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 - København K

Mails [skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk)

Web [www.skm.dk](http://www.skm.dk)



**Frie Danske Lastbilvognmænd**

Frie Danske Lastbilvognmænd **FDL** svar til lovforslag om ændring af lov om vejafgift m.v. (SKM.: 265152) til [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2024-1687 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk)

Frie Danske Lastbilvognmænd **FDL** kan på ingen måde tilslutte sig forslaget om brug af den teoretiske totalvægt som foreslået:

### § 1

2. I § 1, stk. 1, ændres »lastbiler og køretøjskombinationer« til: »motorkø-retøjer«, og »tilladt totalvægt« ændres til: »teknisk tilladt totalvægt«.

4. I § 5, stk. 1, 1. pkt., og stk. 2, 1. pkt., ændres »lastbiler og køretøjskombi-nationer« til: »motorkøretøjer«.

Frie Danske Lastbilvognmænd **FDL** har den klare holdning til (2. I § 1, stk. 1 at det altid er den faktiske totalvægt som bruges som beregningsgrundlag for opkrævning af en kilometer afgift.

Frie Danske Lastbilvognmænd **FDL** har den klare holdning og kan ikke godtage den foreslåede ændring i 4. I § 5, stk. 1 det skal altid være lastbilens faktiske køretøjskombi-nation der danner grundlaget for afgiftsstørrelsen.

### UDKAST

2.3. Mulighed for køb af rutebillet 14 dage før kørsel på afgiftspålagt vejnet i vejafgiftsordningen

Frie Danske Lastbilvognmænd **FDL** kan på ingen måde tilslutte sig forslaget i udkast 2.3. man skal ikke tvinges til at købe en returbillet 14 dage før man skal køre ind i Danmark det skal være muligt på grænsen som i alle andre EU lande.

Løsningen kunne være en AP! Et Access Point er med andre ord det sted eller netværk, hvor dine enheder (computere / mobiltelefoner / tablets) får adgang til internettet. Selvfølgelig med en adgang for Erhverv, så kan kontoret eller den selvkørende vognmand klare opgaven når ruten kendes. Private skal selvfølgelig også havde den muligheden.

Med venlig hilsen

Jens Groot

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Jeres ref.: 2024 - 1687

Dato: 22. august 2024

**Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love**

ITD takker for fremsendte høring og muligheden for at give bemærkninger hertil.

Generelt kan ITD bemærke, at lovgivningen lægger øgede omkostninger på erhvervet, dels i form af vejafgift, og dels i form af øgede omkostninger til brændstof. Denne udvikling kan ITD ikke støtte. De øgede omkostninger kan tværtimod få en negativ effekt på de tilsigtede formål, idet der er risiko for, at virksomhederne ikke har råd til at investere i nulemissionskøretøjer, der på nuværende tidspunkt er dyrere og til dels ikke egnede til al kørslen. En omstilling til nulemissionskøretøjer vil i stedet naturligt følge, når de egnede køretøjer er til stede, der er en egnet infrastruktur, herunder ladesteder, og når omkostningsniveauet er på et leve svarende til eksempelvis lignende dieselskøretøjer. ITD skal her henvise til sine tidligere høringssvar.

ITD skal endvidere bemærke, at det er beklageligt, at de endelige lovgrundlag kommer på et så sent tidspunkt. Det skaber usikkerhed og problemer, eksempelvis i forhold til kunder og indgåelse af aftaler.

ITD har ingen bemærkninger til de rene formelle ændringer af ordlyd og lignende.

## **§ 1 – Ændringer til lov om vejafgift**

### **Nr. 2 samt nr. 4**

ITD kan støtte præciseringen i forhold til, at det er motorkøretøjet, der er afgørende, da det forenkler brugen af eksempelvis OBU, fordi chaufføren ikke skal indstille vægten i forhold til, om der køres med påhængskøretøj.

### **Nr. 3**

ITD kan støtte præciseringen, hvorefter motorveje eller dele af det transeuropæiske vejnet ikke omfattes af tillægget med miljøzoner.

#### Nr. 5 samt nr. 6

ITD kan støtte, at satserne nedsættes, men at nedsættelse også skal være gældende efter 2027 og 2028. Det bemærkes, at det efter den politiske aftale forventes, at afgiften vil omfatte hele vejnettet fra 2028, hvorfor det er en væsentlig økonomisk byrde for erhvervet.

I forhold til satserne for miljøzoner bemærker ITD, at de forhøjede satser gør det vanskeligt at beregne omkostninger ved delvis kørsel i disse områder. Ligeledes bemærkes det, at kørsel i områderne jo alene foretages med henblik på at levere gods. Risikoen er, at godset vil fordeles på køretøjer, der ikke er omfattet af vejafgift, eksempelvis mindre lastbiler og varebiler, hvilket vil give øget trængsel og mere CO<sub>2</sub>, da der vil skulle flere køretøjer til at foretage transporten.

I forhold til inddeling i CO<sub>2</sub>-emissionsklasser bemærker ITD, at der endnu ikke er en dato for, hvornår dette er tilgængeligt i Motorregistret. I forbindelse med nyindregistrering af køretøjer har ITD også bemærket flere fejl i angivelsen. ITD er derfor tvivlsom over for, at de korrekte data er på plads i registret fra den 1. januar 2025.

#### Nr. 7

ITD bemærker, at det er positivt, at sammensætningen fremgår i forhold til gennemsigtigheden. ITD savner dog den konkrete baggrund for, hvordan beregningerne er foretaget. I forhold til omkostningen i forbindelse med infrastruktur finder ITD det dog mærkværdigt, at et køretøj skulle slide mere eller mindre på selve infrastrukturen i forhold til, hvad CO<sub>2</sub>-udslippet er på køretøjet. Ligeledes synes det mærkværdigt, at satsen for eksterne omkostninger (CO<sub>2</sub>) er vægtafhængig, og særligt at tungere køretøjer skulle have en større CO<sub>2</sub>-belastning end den, der allerede er foretaget i forhold til inddelingen i CO<sub>2</sub>-emissionsklasser.

#### Nr. 8

ITD bakker op om en forlængelse af fristen for betaling. ITD havde dog gerne set, at man havde overvejet en længere frist, i forhold til også i sidste ende at kunne give transportvirksomhederne en længere betalingsfrist og bedre mulighed for at få betaling for transporten fra kunden, inden vejskatten skal afregnes overfor EETS-udbyder.

#### Nr. 9

ITD støtter, at billetten kan købes i god tid. ITD skal i denne forbindelse også opfordre til, at værktøjet til køb af rutebillet, og herunder beregning af afgiften for den pågældende rute, hurtigst muligt lægges på vejafgifter.dk. Rutebilletten bør være intelligent, således at det ikke er muligt at vælge strækninger, som køretøjet ikke lovligt kan benytte, og således at det er den mest naturlige rute, som foreslås.

#### Nr. 13

I forhold til beslutning om, hvorvidt køretøjet er afgiftspligtigt, bemærker ITD, at det er afgørende, at en sådan beslutning kan træffes relativt hurtigt og ikke er underlagt lang sagsbehandlingstid. I den forbindelse skal ITD opfordre til, at det er klart, hvilke køretøjer der er undtaget, og hvordan ansøgning om fritagelse foretages.

Ligeledes er der visse uklarheder over, hvilke køretøjer der ikke omfattes. I bemærkninger til forslaget nævnes blandt andet veteranbiler, cirkuskøretøjer eller køretøjer, hvis primære funktion er at fungere som et arbejdsredskab, herunder f.eks. slamsugere. I Skats juridiske vejledning om vejbenyttelsesafgift nævnes der derimod ikke noget om køretøjer, som primært fungerer som arbejdsredskaber.

ITD bemærker, at det i forhold til de udenlandske køretøjer er vigtigt, at der er en informationsudveksling til Færdselsstyrelsen samt Sund & Bælt med hensyn til kontrollen. ITD stiller sig dog tvivlende over for, at dette nås inden 1. januar 2025.

## § 2 – lov om energifgift

ITD har tidligere bemærket, at en regulering af dieselafgift vil være mere hensigtsmæssig end pålæggelse af vejskat. De foreslåede ændringer indeholder desværre både en forhøjet dieselafgift samt en vejafgift, der alene reduceres over en begrænset årrække. Denne dobbeltbeskatning kan ITD ikke støtte op om.

### Øvrige bemærkninger:

ITD opfordrer til fortsat at sikre en dialog med erhvervet, også når reglerne træder i kraft. I denne forbindelse bør håndhævelsen også ske ud fra, at der for mange er tale om nye regler. Sanktioneringen bør således rette sig efter dem, der omgår reglerne og forsøger at undgå at afregne vejskat, og ikke mod virksomheder, der forsøger at rette sig efter reglerne, men begår menneskelige fejl. Således bør der også hurtigt rettes henvendelse til virksomheden i tilfælde af, at køretøjet registreres, uden at der betales vejskat/OBU'en er aktiv, så virksomheden har mulighed for at rette ind og (gen)instruere chaufføren.

Ligeledes bør der i sanktioneringen også differentieres i forhold til overtrædelsen, hvilket også er tilfældet i andre EU-lande. Blandt andet ved overgangen fra Eurovignette til kilometerbaseret vejafgift i Belgien, oplevede ITD mange u hensigtsmæssige situationer for transportvirksomhederne.

I forhold til selve kontrollen og håndhævelsen skal ITD opfordre til, at der udføres en tilstrækkelig kontrol. Ligeledes bør det også sikres, at bøder kan håndhæves overfor udenlandske virksomheder, således at de ikke stilles bedre end danske virksomheder. ITD er tvivlsom over for, at der er indført de rette tiltag i forhold til dette.

Med venlig hilsen

ITD



Maria Feldberg  
Souschef for Medlemsservice

**Til:** Lovgivning og Økonomi (/CN=Mail Public Folder/CN=Version\_1\_0/CN=56410c98-2791-4aa7-a43a-394dd5e6e113/CN=00000000A3935954396BFC46973121A098EE0E6601001617F6EA93963D4D98035DE40C2C6456000000148430000)  
**Cc:** Melisa Øz (MOez@skm.dk)  
**Fra:** Caroline Fynbo Carlsson (cfc@kfst.dk)  
**Titel:** J.nr. 2024 - 1687. SV: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.  
**E-mailtitel:** J.nr. 2024 - 1687. SV: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)  
**Sendt:** 23-07-2024 12:57

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har den 28. juni 2024 modtaget Skatteministeriets høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høeringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

På det foreliggende grundlag har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ingen bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

**Caroline Fynbo Carlsson**

Studentermedhjælper  
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
Direkte +45 4171 5062  
E-mail [cfc@kfst.dk](mailto:cfc@kfst.dk)



Carl Jacobsens Vej 35

2500 Valby

Tlf. +45 4171 5000

*Vi arbejder for velfungerende markeder*

Se vores [privatlivspolitik](#) og [tilgængelighedserklæring](#) for kfst.dk.

**Fra:** 1 - KFST Officiel hovedpostkasse <[kfst@kfst.dk](mailto:kfst@kfst.dk)>

**Sendt:** 28. juni 2024 18:59

**Til:** 1 - KFST Forkontor <[Forkontor@kfst.dk](mailto:Forkontor@kfst.dk)>

**Emne:** VS: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)

**Fra:** Melisa Øz

**Sendt:** 28. juni 2024 18:56:23 (UTC+01:00) Bruxelles, København, Madrid, Paris

**Til:** Faglig Fælles Forbund 3F; [john.frederiksen@3f.dk](mailto:john.frederiksen@3f.dk); Advokatsamfundet; [affaldplus@affaldplus.dk](mailto:affaldplus@affaldplus.dk); [ac@ac.dk](mailto:ac@ac.dk); [jimh@di.dk](mailto:jimh@di.dk); [mbso@tec.dk](mailto:mbso@tec.dk); [abf@abf-rep.dk](mailto:abf@abf-rep.dk); Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; [ka@ka.dk](mailto:ka@ka.dk); [atl@di.dk](mailto:atl@di.dk); Arbejdstilsynet; [nbuk@di.dk](mailto:nbuk@di.dk); [hnm@verdo.com](mailto:hnm@verdo.com); [info@abdk.dk](mailto:info@abdk.dk); [autig@autig.dk](mailto:autig@autig.dk); [info@autocamperraadet.dk](mailto:info@autocamperraadet.dk); [info@bilsynsbranchen.dk](mailto:info@bilsynsbranchen.dk); [kontakt@biobraendselsforeningen.dk](mailto:kontakt@biobraendselsforeningen.dk); [forbundet@blikroer.dk](mailto:forbundet@blikroer.dk); [retssikkerhed@skatteforvaltningen.dk](mailto:retssikkerhed@skatteforvaltningen.dk); [lasse.brodt@fk.dk](mailto:lasse.brodt@fk.dk); [mail@brancheforeningenkraftvarme.dk](mailto:mail@brancheforeningenkraftvarme.dk); [info@bfff.dk](mailto:info@bfff.dk); [per@danskmaskinhandel.dk](mailto:per@danskmaskinhandel.dk); Brintbranchen; Danske Læskedrik Fabrikanter (info); [info@businessdanmark.dk](mailto:info@businessdanmark.dk); [info@campingbranchen.dk](mailto:info@campingbranchen.dk); [bol@carta.dk](mailto:bol@carta.dk); [post@cat-taxi.dk](mailto:post@cat-taxi.dk); [info@cepos.dk](mailto:info@cepos.dk); [cevea@cevea.dk](mailto:cevea@cevea.dk); [dakofa@dakofa.dk](mailto:dakofa@dakofa.dk); Danmarks Fiskeriforening (mail); [info@dfac.dk](mailto:info@dfac.dk); [dca@agrsci.au.dk](mailto:dca@agrsci.au.dk); [dmu@dmusport.dk](mailto:dmu@dmusport.dk); Danmarks Naturfredningsforening; [drf@travelassoc.dk](mailto:drf@travelassoc.dk); Danmarks Restauranter og Cafeer; [danmarks@skibskredit.dk](mailto:danmarks@skibskredit.dk); [transport@transport.dtu.dk](mailto:transport@transport.dtu.dk); [mail@danskaffaldsforening.dk](mailto:mail@danskaffaldsforening.dk); [info@dkvind.dk](mailto:info@dkvind.dk); [che@lf.dk](mailto:che@lf.dk); [daf@shareholders.dk](mailto:daf@shareholders.dk); [da@da.dk](mailto:da@da.dk); [post@autogenbrug.dk](mailto:post@autogenbrug.dk); [kl@d-a-b.dk](mailto:kl@d-a-b.dk); [dasu@dasu.dk](mailto:dasu@dasu.dk); [info@db.dk](mailto:info@db.dk); [Info@dbfu.dk](mailto:Info@dbfu.dk); [danskybyggeri@di.dk](mailto:danskybyggeri@di.dk); [de@de.dk](mailto:de@de.dk); Søren Jakobsen (Dansk Energi; Dansk Erhverv (høring)); [mail@danskfjernvarme.dk](mailto:mail@danskfjernvarme.dk); [dfim@dfim.dk](mailto:dfim@dfim.dk); [danskgartneri@danskgartneri.dk](mailto:danskgartneri@danskgartneri.dk); [dgc@dgc.dk](mailto:dgc@dgc.dk); [dku@dku.dk](mailto:dku@dku.dk); [info@dlbr.dk](mailto:info@dlbr.dk); [kontakt@dansklokalsyn.dk](mailto:kontakt@dansklokalsyn.dk); [per@danskmaskinhandel.dk](mailto:per@danskmaskinhandel.dk); [metal@danskmetal.dk](mailto:metal@danskmetal.dk); [methanolassociation@gmail.com](mailto:methanolassociation@gmail.com); [info@danskmobilitet.dk](mailto:info@danskmobilitet.dk); [info@danskoffshore.dk](mailto:info@danskoffshore.dk); [info@dpt-dk.org](mailto:info@dpt-dk.org); Dansk Planteværn; [drf@travelassoc.dk](mailto:drf@travelassoc.dk); [info@dansk-retursystem.dk](mailto:info@dansk-retursystem.dk); [info@skovforeningen.dk](mailto:info@skovforeningen.dk); [sekretariat@solcelleforening.dk](mailto:sekretariat@solcelleforening.dk); [dansk.standard@ds.dk](mailto:dansk.standard@ds.dk); [dts@dts.dk](mailto:dts@dts.dk); [duf@duf.dk](mailto:duf@duf.dk); Danske Advokater; [mail@danskeboligadvokater.dk](mailto:mail@danskeboligadvokater.dk); [db@db-dk.dk](mailto:db@db-dk.dk); [info@denfo.org](mailto:info@denfo.org); [chris@dki.nu](mailto:chris@dki.nu); [info@danskemaritime.dk](mailto:info@danskemaritime.dk); Danske Regioner; Danske Speditører; [sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk](mailto:sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk); [in-fo@danskesynsvirksomheder.dk](mailto:in-fo@danskesynsvirksomheder.dk); [danva@danva.dk](mailto:danva@danva.dk); Dataetiskraad; Datatilsynet; [dbu@dbu.dk](mailto:dbu@dbu.dk); [info@mobility.dk](mailto:info@mobility.dk); [dsk@dsk.dk](mailto:dsk@dsk.dk); [bil@di.dk](mailto:bil@di.dk); [dommerforeningen@gmail.com](mailto:dommerforeningen@gmail.com); [dch@dch.dk](mailto:dch@dch.dk); [sikkermail@detfagligehus.dk](mailto:sikkermail@detfagligehus.dk); Det Økologiske Råd og Selskab; [dfim@dfim.dk](mailto:dfim@dfim.dk); Emballageindustrien; [transport@di.dk](mailto:transport@di.dk); Digitaliseringsklar lovgivning - høring; [hoeringer@dommerfm.dk](mailto:hoeringer@dommerfm.dk); [info@drivkraftdanmark.dk](mailto:info@drivkraftdanmark.dk); Dansk Transport og Logistik (DTL); Dansk Transport og Logistik (DTL); [dbdk@dbdk.dk](mailto:dbdk@dbdk.dk); [eksportraad@um.dk](mailto:eksportraad@um.dk); [stkl@di.dk](mailto:stkl@di.dk); [jura@di.dk](mailto:jura@di.dk); [ed@energidanmark.dk](mailto:ed@energidanmark.dk); [info@energinet.dk](mailto:info@energinet.dk); Energistyrelsens officielle postkasse; 1 - FSTS Forsyningstilsynet; [info@erfagrupper-bilsyn.dk](mailto:info@erfagrupper-bilsyn.dk); Erhvervsstyrelsen CKR; FDL; [hoering@fdm.dk](mailto:hoering@fdm.dk); Fagbevægelsens Hovedorganisation; [mail@finansdanmark.dk](mailto:mail@finansdanmark.dk); [post@finansogleasing.dk](mailto:post@finansogleasing.dk); [post@finansforbundet.dk](mailto:post@finansforbundet.dk); [foa@foa.dk](mailto:foa@foa.dk); Forbrugerrådet; [info@forcetechnology.com](mailto:info@forcetechnology.com); [fds@skat.dk](mailto:fds@skat.dk); [bent@naesbykoereskole.dk](mailto:bent@naesbykoereskole.dk); Foreningen af Rådgivende Ingeniører; [jep@bplatz.dk](mailto:jep@bplatz.dk); [bsn@lf.dk](mailto:bsn@lf.dk); Foreningen Danske Kraftvarmeværker; [fdr@fdr.dk](mailto:fdr@fdr.dk); [Formand@fdr.dk](mailto:Formand@fdr.dk); [fpd@danskeplatforme.dk](mailto:fpd@danskeplatforme.dk); [kto@kto.dk](mailto:kto@kto.dk); [fp@forsikringopension.dk](mailto:fp@forsikringopension.dk); [fmf@fmf.dk](mailto:fmf@fmf.dk); 1 - FSTS Forsyningstilsynet; [fifu@f-f.dk](mailto:fifu@f-f.dk); [fsr@fsr.dk](mailto:fsr@fsr.dk); [info@tinganes.no](mailto:info@tinganes.no); [per@danskmaskinhandel.dk](mailto:per@danskmaskinhandel.dk); [grakom@grakom.dk](mailto:grakom@grakom.dk); [info@greenpeace.org](mailto:info@greenpeace.org); [info@greenpowerdenmark.dk](mailto:info@greenpowerdenmark.dk); [havarikommission@vd.dk](mailto:havarikommission@vd.dk); [01jbs@hk.dk](mailto:01jbs@hk.dk); [44MSJ@hk.dk](mailto:44MSJ@hk.dk); [hofor@hofor.dk](mailto:hofor@hofor.dk); Horesta; [ida@ida.dk](mailto:ida@ida.dk); International Transport Danmark; [mail@fida.dk](mailto:mail@fida.dk); International Transport Danmark; [mail@itsdanmark.dk](mailto:mail@itsdanmark.dk); [info@justitia-int.org](mailto:info@justitia-int.org); [kmda@fida.dk](mailto:kmda@fida.dk); Kommunernes Landsforening; 1 - KFST Officiel hovedpostkasse; [kontakt@kraka.org](mailto:kontakt@kraka.org); [info@krifa.dk](mailto:info@krifa.dk); [ohn002@politi.dk](mailto:ohn002@politi.dk); Landbrug & Fødevarer; Landsforeningen for Bæredygtigt Landbrug; [ptu@ptu.dk](mailto:ptu@ptu.dk); Skatteankestyrelsen; Søfartens Ledere; [lederne@lederne.dk](mailto:lederne@lederne.dk); [sekretariatet@lopi.dk](mailto:sekretariatet@lopi.dk); [ml@maskinlev.dk](mailto:ml@maskinlev.dk); [ms@ms.dk](mailto:ms@ms.dk); [post@midtsjaellands-kf.dk](mailto:post@midtsjaellands-kf.dk); MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse; [mbe-miljoepuljen@live.dk](mailto:mbe-miljoepuljen@live.dk); [kontor@mff-dk.dk](mailto:kontor@mff-dk.dk); [mdp@advokatprince.dk](mailto:mdp@advokatprince.dk); [mhs@motorhistorisk.dk](mailto:mhs@motorhistorisk.dk); [mch@mover.dk](mailto:mch@mover.dk); [copenhagen@nasdaqomx.com](mailto:copenhagen@nasdaqomx.com); [nationalbanken@nationalbanken.dk](mailto:nationalbanken@nationalbanken.dk); [dce@au.dk](mailto:dce@au.dk); NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse; [noahtrafik@noah.dk](mailto:noahtrafik@noah.dk); [info@folkecenter.dk](mailto:info@folkecenter.dk); Nærbutikernes

Landsforening; EM NH Ministerbetjening; [Policy@oxfamibis.dk](mailto:Policy@oxfamibis.dk); Plastindustrien i Danmark; [mail@politiforbundet.dk](mailto:mail@politiforbundet.dk); Jesper Buhl (Postnord); [h.e.meyer@post.tele.dk](mailto:h.e.meyer@post.tele.dk); [info@rejsearrangorer.dk](mailto:info@rejsearrangorer.dk); RAD FP Sikker; [kos-Direktionssekretariatet@politi.dk](mailto:kos-Direktionssekretariatet@politi.dk); [pol-nfae@politi.dk](mailto:pol-nfae@politi.dk); [info@baeredygtigtrafik.dk](mailto:info@baeredygtigtrafik.dk); [info@rgo.dk](mailto:info@rgo.dk); Rådet for Sikker Trafik; [info@sagro.dk](mailto:info@sagro.dk); [info@smedanmark.dk](mailto:info@smedanmark.dk); SEGES; [service@forbundet.dk](mailto:service@forbundet.dk); Sikkerhedsstyrelsen Hovedpostkasse (SIK); [info@sikreveje.dk](mailto:info@sikreveje.dk); [skad@skad.dk](mailto:skad@skad.dk); Skatteankestyrelsen; SMV Danmark; Specialforeningen for logistik og distribution; [Jesper.Kiholm@skat.dk](mailto:Jesper.Kiholm@skat.dk); [post@shret.dk](mailto:post@shret.dk); Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse; [info@teknologisk.dk](mailto:info@teknologisk.dk); [di@di.dk](mailto:di@di.dk); [tur@tur.dk](mailto:tur@tur.dk); [br@ve.dk](mailto:br@ve.dk); [veltek@veltek.dk](mailto:veltek@veltek.dk); [vsod@vsod.dk](mailto:vsod@vsod.dk); [danish@windpower.org](mailto:danish@windpower.org); [contact@visitdenmark.com](mailto:contact@visitdenmark.com); [wwf@wwf.dk](mailto:wwf@wwf.dk); [aeldresagen@aeldresagen.dk](mailto:aeldresagen@aeldresagen.dk); Økonomistyrelsen; Økologisk Landsforening; [na@civil.aau.dk](mailto:na@civil.aau.dk)  
**Emne:** Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **torsdag den 22. august 2024**.

Høringssvar bedes sendt til [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2024-1687 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) på i kopi.

De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen

**Melisa Øz**

Miljø, Energi og Motor [MEM]

Mobil72377984

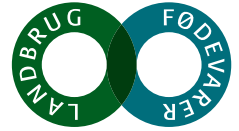
MailMOez@skm.dk

  
**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 - København K

Mail[skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk)

Web[www.skm.dk](http://www.skm.dk)



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtsveds Gade 28  
1402 København K  
Att.: Meliza Øz

**Landbrug & Fødevarer FmbA**

Axelborg, Axeltorv 3  
DK 1609 København V

T +45 3339 4000  
F +45 3339 4141  
E [info@lf.dk](mailto:info@lf.dk)  
W [www.lf.dk](http://www.lf.dk)

CVR DK 25 52 95 29

Høringssvaret er sendt til [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) med kopi til [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk)

**Høring af udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love, j.nr. 2024-1687**

Landbrug & Fødevarer takker for muligheden for at afgive bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love

Vores bemærkninger fremgår nedenfor.

**Generelle bemærkninger**

L&F er glade for, at vejafgiften nedsættes, når dieselaugiften forhøjes. L&F havde dog gerne set, at der var tale om en varig nedsættelse af vejafgiften og ikke kun midlertidig nedsættelse fra 2025-2028.

L&F finder det fortsat problematisk, at vejafgiften ikke differentieres efter, om der anvendes fossile brændstoffer eller biobrændstoffer som biodiesel eller biogas. På den korte bane er det oplagt at gøre den tunge transport mere grøn ved at anvende biobrændstoffer.

**Ændring af lastbiler og køretøjskombinationer til motorkøretøjer**

Det fremgår af ændringsforslagets § 1, stk. 2 og stk. 4, at "lastbiler og køretøjskombinationer" ændres til "motorkøretøjer".

Ændringen begrundes på s. 73, hvor følgende fremgår:

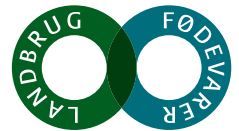
"Den foreslåede ændring vil medføre, at indplacering i vægklasser vil ske efter den teknisk tilladte totalvægt af motorkøretøjet fremfor den tilladte totalvægt af et helt vogntog, hvor motorkøretøjet anvendes som trækkende enhed i kombination med en påhængs- eller sættevogn."

I bemærkningerne nævnes der ingen steder andre køretøjer end lastbiler. L&F forstår på den baggrund, at det ikke er hensigten at ændre de omfattede køretøjer, så det fortsat kun er lastbiler, der er omfattet. Men L&F er dog bekymret for, at traktorer med en påhængsvogn på over 12 ton, der i perioder kan køre på afgiftspligtige veje, kan være omfattet af afgiften med ændringen. Dette til trods for, at det ikke fremgår af bemærkningerne.

*Direktiv 1999/62 EF med senere ændringer*

I lovforslaget henvises til direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (1999/62/EF med senere ændringer). Direktivets artikel 2 d) definerer et køretøj som:





"motorkøretøj eller en kombination af sammenkoblede køretøjer, som udelukkende er beregnet til vejgodstransport, og hvis højst tilladte bruttovægt er mindst 12 tons."

Af direktivets artikel 6, stk. 2, b) som handler om brugen af reducerede satser eller undtagelser fremgår det:

"køretøjer, som kun undtagelsesvis kører på offentlig vej i registreringsmedlemsstaten, og som anvendes af fysiske eller juridiske personer, hvis hovedvirksomhed ikke er godstransport, men dog kun hvis den transportvirksomhed, som udføres med sådanne køretøjer, ikke skaber konkurrencefordrejninger, samt hvis Kommissionens samtykke indhentes."

Som L&F forstår direktivet, så giver det mulighed for undtagelse for traktorer, men der henvises ikke til direktivets artikel herom i lovforslaget.

#### *Færdselsloven*

I færdselslovens § 2, nr. 14 defineres et motordrevet køretøj som:

"køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft. For kørestol, som er konstrueret til en hastighed af højst 15 km i timen og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed, gælder bestemmelserne om cykel, hvor intet andet er bestemt. Motordrevne køretøjer inddeles i motorkøretøj, traktor, motorredskab og knallert."

Opdelingen i blandt andet motorkøretøj og traktor må efter L&Fs opfattelse betyde, at en traktor ikke er et motorkøretøj efter færdselslovens definition og dermed ikke er omfattet af vejafgiften. Der er ligeledes særskilte definitioner af motorkøretøj, traktor og motorredskab i færdselsloven, jf. nedenfor, hvilket efter L&Fs opfattelse betyder, at traktorer og motorredskaber ikke er omfattet af vejafgiften.

Efter færdselslovens § 2, nr. 15 defineres et motorkøretøj som:

"motordrevet køretøj, der hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til personbefordring eller godstransport. Knallert anses dog ikke som motorkøretøj. Motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen, anses ligeledes for motorkøretøj. Motorkøretøjer inddeles i bil og motorcykel."

Efter færdselslovens § 2, stk. 26 defineres en traktor som:

"motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km i timen."

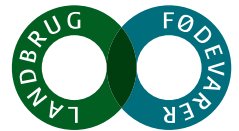
Efter færdselslovens § 2, stk. 16 defineres et motorredskab som:

"motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km i timen. Motordrevet køretøj, der er bestemt til at føres af en gående, anses som motorredskab."

#### *Opsummering*

L&F skal på baggrund af ovenstående bede Skatteministeriet bekræfte, at det fortsat kun er lastbiler, der er omfattet af vejafgiften, selvom lovtæksten ændres fra lastbiler og køretøjskombinationer til motorkøretøjer. Skatteministeriet bedes særskilt forholde sig til, om en traktor og et motorredskab med en hastighed på højst 40 km/timen er omfattet af vejafgiften ved kørsel på de omfattede veje.

L&F skal ligeledes opfordre til, at det præciseres i lovforslagets bemærkninger, hvilke køretøjer der er omfattet af afgiften som følge af ændringen og fx henviser til færdselslovens definitioner.



Det vil ligeledes være i overensstemmelse med den politiske aftale kun at omfatte lastbiler af vejafgiften i første omgang.

#### **Traktorer som kan køre over 40 km/t**

Traktorer, der er EU-typegodkendt til en hastighed på mere end 40 km/timen, skal enten registreres som en varebil (hvis den vejer mindre end 3,5 ton) eller lastbil (hvis den vejer mere end 3,5 ton).

Efter L&Fs opfattelse betyder det, at en EU-typegodkendt traktor til en hastighed på mere end 40 km/timen vil være omfattet af vejafgiften, hvis den har en teknisk tilladt totalvægt på over 12 t og kører på de omfattede veje. Skatteministeriet bedes redegøre for, om en såkaldt højhastighedstraktor vil være omfattet af afgiften, hvis den er registreret som lastbil.

#### **Præcisering af vægtafgift for traktorer**

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger på s. 27 (afsnit 2.1.1.2) og s. 114 (specielle bemærkninger til § 3, stk. 2), at traktorer er omfattet af vægtafgiftsloven, og at der betales vægtafgift af traktorer. L&F skal opfordre til, at det præciseres, at der ikke betales vægtafgift af godkendte traktorer og påhængsvogne samt benzindrevne registreringspligtige traktorer og påhængsvogne, jf. vægtafgiftslovens § 1, stk. 2.

Ønskes ovenstående uddybet er I velkomne til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

**Trine Rex Christensen**  
Chefkonsulent  
Erhverv

M +45 4024 9064  
E trch@if.dk

22. august 2024

/oki

Høringssvar (J.nr. 2024 – 1687):

**Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love**

Mobility Denmark fremsender hermed høringssvar til ovenstående udkast til lovforslag.

Vores bemærkninger angår ændringsforslagene til lov om vejafgift (§ 1) og registreringsafgiftsloven (§ 4). Vi har ingen bemærkninger til de øvrige dele af lovforslaget.

**Til forslagets § 1: Lov om vejafgift**

Vi bemærker først og fremmest, at den vægtbaserede beregning af afgiften for lastbiler skal ske på grundlag af køretøjernes "teknisk tilladte totalvægt" fremfor "tilladt totalvægt", der er den nuværende betegnelse.

Vi finder ændringen korrekt og i overensstemmelse med det bagvedliggende direktiv 2022/362/EU (Eurovignettedirektivet) og desuden den tekniske EU-regulering af motorkøretøjer – herunder den del af EU-reguleringen, der vedrører fastsættelsen af lastbilernes CO<sub>2</sub>-emissioner ved brug af VECTO (Vehicle Energy Consumption Tool).

Dermed sikres overensstemmelse mellem EU-lovgivningen og den nationale gennemførelse af den kilometerbaserede og CO<sub>2</sub>-differentierede vejafgift. Der skabes ligeledes større overensstemmelse mellem den typegodkendelsesmæssige regulering af lastbilernes CO<sub>2</sub>-udledning, som lastbilsfabrikanterne er underlagt.

Vi finder det ligeledes korrekt at ophæve lovens § 5, stk. 3 om, at vejafgiften for et køretøj, der er registreret som trækker for flere påhængs- eller sættevogne, fastsættes efter totalvægten for det samlede vogntog. Med ophævelsen fastsættes afgiften efter det trækende køretøj, hvilket er en korrekt implementering af Eurovignettedirektivet. Samtidig undgås det, at transportørers overvejelser om, hvorvidt deres køretøjer skal registreres som trækker til et eller flere påhængskøretøjer, kompliceres af hensynet til vejafgiften.

Vi finder dog anledning til at fremhæve, at netop den tekniske regulering vedrørende lastbilers CO<sub>2</sub>-udledning, der udgør grundlaget for tilvejebringelsen af det data, som vejafgiften skal beregnes efter, ikke i alle tilfælde er til stede i fuldt omfang.

Dette gælder dels visse typer af køretøjer, akselkonfigurationer og vogntogkombinationer og dels visse specialkøretøjer for hvilke der ikke foreligger oplysninger om CO<sub>2</sub>-udledningen.

Dette har den uheldige konsekvens, at køretøjer og vogntogkombinationer automatisk tildeles dårligste CO<sub>2</sub>-emissionsklasse uafhængigt af deres faktiske CO<sub>2</sub>-emissioner.

For det første vil grundlaget for tildeling af CO<sub>2</sub>-emissionsklasse for flere forskellige akselkombinationer ikke være til stede, fordi de nødvendige referenceemissioner ikke er offentliggjort af EU-kommissionen (jf. Gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/781) selvom de enkelte køretøjer har fået fastsat deres CO<sub>2</sub>-emissionsværdier ifølge VECTO.

Dette medfører som udgangspunkt, at de tildeles dårligste emissionsklasse uanset deres CO<sub>2</sub>-emissionsværdier jf. VECTO.

Som minimum bør loven indeholde bestemmelser, der sikrer, at disse køretøjers CO<sub>2</sub>-emissionsklasse korrigeres i DMR, så snart det nødvendige datagrundlag i form af referenceemissionsdata fra EU-kommissionen foreligger.

Der bør ideelt set også være mulighed for evt. tilbagebetaling af overskydende afgift i de tilfælde, hvor lastbilernes CO<sub>2</sub>-emission jf. VECTO sammenholdt med referenceemissionsværdierne tilsiger en bedre indplacering.

For det andet bør loven i højere grad afspejle den bagvedliggende tekniske regulering om fastsættelse af CO<sub>2</sub>-emissioner for lastbiler jf. forordning (EU) 2017/2400 og forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår hvilke typer af køretøjer, der er omfattet heraf. Dette gælder særligt visse specialkøretøjer, der er undtaget fra kravet om fastsættelse af CO<sub>2</sub>-emission jf. artikel 2, nr. 3 i forordning (EU) 2017/2400, hvorfor der ikke foreligger oplysninger om deres CO<sub>2</sub>-udledning.

Dette gælder således "terrængående køretøjer, køretøjer til særlig anvendelse og terrængående (off road) køretøjer til særlig anvendelse som defineret i henholdsvis punkt 2.1, 2.2 og 2.3 i del A i bilag II til direktiv 2007/46/EU" (som ophævet ved og erstattet af forordning 2018/858/EU).

Det ville være mest logisk, hvis specialkøretøjer, der er undtaget fra reglerne om fastsættelse af CO<sub>2</sub>-emissioner, også undtages fra betaling af vejafgiften – netop fordi denne forudsætter, at CO-emissionen er fastsat jf. den tekniske lovgivning herom.

#### **Til lovforslagets § 4: Registreringsafgiftsloven**

Lovforslagets § 4, nr. 2 indsætter en ekstra betingelse for eksportgodtgørelse således, at det ikke er tilstrækkeligt, at køretøjet afmeldes af køretøjsregisteret og udføres fra landet. I tillæg hertil skal dette være "med henblik på varig anvendelse i udlandet".

Bestemmelsen rejser en række uafklarede spørgsmål og skaber en vis usikkerhed bl.a. om, hvordan den varige anvendelse i udlandet skal dokumenteres og kontrolleres. Vi finder det kritisabelt i sig selv og måske unødigt komplicerende.

Man kan også være i tvivl om, hvorvidt det harmonerer med det indre marked og den fri bevægelighed / handel med biler over grænserne og hensynet til at undgå dobbeltbeskatning af biler, der angiveligt er et formål med forslaget. Indsættelse af et yderlige og skærpende krav uden nærmere specifikation af håndhævelsen eller definition af kriteriet "varig anvendelse" øger snarere end mindsker risikoen for dobbeltbeskatning.

Reglerne om forholdsmæssig afgift og eksportgodtgørelse af "ikke forbrugt afgift" bør udformes og forvaltes uden unødige hindringer for det indre marked, som de netop skal understøtte.

Vi har ingen indikationer om, at biler i større omfang alene udføres af landet for umiddelbart efter at blive transporteret tilbage, hvorved hensynet til at undgå dobbeltbeskatning tømmes for indhold, så problemets omfang synes uklart.

Set i det lys bør lovforslaget i det mindste definere "varig anvendelse" nærmere og dokumentationskravene hertil bør beskrives nærmere.

Med venlig hilsen

**Ole Kirkelund**  
Chefkonsulent

**MOBILITY DENMARK**  
DE DANSKE BILIMPORTØRER

**Telefon** +45 23 23 25 20  
**E-mail** [oki@mobility.dk](mailto:oki@mobility.dk)

**Til:** Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
**Cc:** Melisa Øz (MOez@skm.dk)  
**Fra:** Jan Hempel (Jan.Hempel@politiforbundet.dk)  
**Titel:** VS: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.  
**E-mailtitel:** VS: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)  
**Sendt:** 01-07-2024 14:30  
**Bilag:** Resumé.pdf; Høringsliste.pdf; Bilag 1 - Vejsegmenter af vejnettet og disses længde i meter.pdf; Høringsbrev.pdf; Udkast - Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre.pdf;

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

## Til Skatteministeriet.

Politiforbundet har ingen bemærkninger til høringen.

Politiforbundets jr.nr. 2024-00728.

Med venlig hilsen

**Jan Hempel**  
Forbundssekretær



Gammel Kongevej 60, 11. sal  
DK-1850 Frederiksberg

Tlf. +45 3345 5965  
E-mail [mail@politiforbundet.dk](mailto:mail@politiforbundet.dk)

Politiforbundet passer på dine data. Læs mere om vores behandling af dine oplysninger her <https://www.politiforbundet.dk/om-politiforbundet/politiforbundets-databeskyttelsespolitik>

Denne e-mail fra Politiforbundet kan indeholde fortroligt materiale. E-mailen er kun beregnet for ovennævnte modtager(e). Hvis du har modtaget e-mailen ved en fejl, beder vi dig venligst kontakte afsenderen og i øvrigt slette e-mailen, inkl. eventuelle kopier og vedhæftede dokumenter. På forhånd tak

Henvendelser kan rettes skriftligt til Politiforbundet. Der kan sendes sikkert til [mail@politiforbundet.dk](mailto:mail@politiforbundet.dk). Det forudsætter dog, at du selv har adgang til at sende fra sikkermail.

**Fra:** Melisa Øz <[MOez@skm.dk](mailto:MOez@skm.dk)>

**Sendt:** 28. juni 2024 18:56

**Til:** 'hoering@3f.dk' <[hoering@3f.dk](mailto:hoering@3f.dk)>; [john.frederiksen@3f.dk](mailto:john.frederiksen@3f.dk); Advoksamfundet <[samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk)>; [affaldplus@affaldplus.dk](mailto:affaldplus@affaldplus.dk); [ac@ac.dk](mailto:ac@ac.dk); [jimh@di.dk](mailto:jimh@di.dk); [mbso@tec.dk](mailto:mbso@tec.dk); [abf@abf-rep.dk](mailto:abf@abf-rep.dk); Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <[ae@ae.dk](mailto:ae@ae.dk)>; [ka@ka.dk](mailto:ka@ka.dk); [atl@di.dk](mailto:atl@di.dk); [at@at.dk](mailto:at@at.dk); [nbuk@di.dk](mailto:nbuk@di.dk); [hnmo@verdo.com](mailto:hnmo@verdo.com); [info@abdk.dk](mailto:info@abdk.dk); [autig@autig.dk](mailto:autig@autig.dk); [info@autocamperraadet.dk](mailto:info@autocamperraadet.dk); [info@bilsynsbranchen.dk](mailto:info@bilsynsbranchen.dk); [kontakt@biobraendselsforeningen.dk](mailto:kontakt@biobraendselsforeningen.dk); [forbundet@blikroer.dk](mailto:forbundet@blikroer.dk); [retssikker-hed@skatteforvaltningen.dk](mailto:retssikker-hed@skatteforvaltningen.dk); [lasse.brodt@fk.dk](mailto:lasse.brodt@fk.dk); [mail@brancheforeningenkraftvarme.dk](mailto:mail@brancheforeningenkraftvarme.dk); [info@bfff.dk](mailto:info@bfff.dk); [per@danskmaskinhandel.dk](mailto:per@danskmaskinhandel.dk); Brintbranchen <[info@brintbranchen.dk](mailto:info@brintbranchen.dk)>; [info@bryggeriforeningen.dk](mailto:info@bryggeriforeningen.dk); [info@businessdanmark.dk](mailto:info@businessdanmark.dk); [info@campingbranchen.dk](mailto:info@campingbranchen.dk); [bol@carta.dk](mailto:bol@carta.dk); [post@cat-taxi.dk](mailto:post@cat-taxi.dk); [info@cepos.dk](mailto:info@cepos.dk); [cevea@cevea.dk](mailto:cevea@cevea.dk); [dakofa@dakofa.dk](mailto:dakofa@dakofa.dk); Danmarks Fiskeriforening (mail <[mail@dkfisk.dk](mailto:mail@dkfisk.dk)>; [info@dfac.dk](mailto:info@dfac.dk); [dca@agrsci.au.dk](mailto:dca@agrsci.au.dk); [dmu@dmusport.dk](mailto:dmu@dmusport.dk); [dn@dn.dk](mailto:dn@dn.dk); [drf@travelassoc.dk](mailto:drf@travelassoc.dk); Danmarks Restauranter og Cafeer <[drc@thehost.dk](mailto:drc@thehost.dk)>; [danmarks@skibskredit.dk](mailto:danmarks@skibskredit.dk); [transport@transport.dtu.dk](mailto:transport@transport.dtu.dk); [mail@danskaffaldsforening.dk](mailto:mail@danskaffaldsforening.dk); [info@dkvind.dk](mailto:info@dkvind.dk); [clhe@lf.dk](mailto:clhe@lf.dk); [daf@shareholders.dk](mailto:daf@shareholders.dk); [da@da.dk](mailto:da@da.dk); [post@autogenbrug.dk](mailto:post@autogenbrug.dk); [kl@d-a-b.dk](mailto:kl@d-a-b.dk); [dasu@dasu.dk](mailto:dasu@dasu.dk); [info@dbr.dk](mailto:info@dbr.dk); [Info@dbfu.dk](mailto:Info@dbfu.dk); [danskbyggeri@di.dk](mailto:danskbyggeri@di.dk); [de@de.dk](mailto:de@de.dk); Søren Jakobsen (Dansk Energi <[sja@danskenergi.dk](mailto:sja@danskenergi.dk)>; Dansk Erhverv <[hoeringssager@danskerhverv.dk](mailto:hoeringssager@danskerhverv.dk)>; [mail@danskjernvarme.dk](mailto:mail@danskjernvarme.dk); [dfim@dfim.dk](mailto:dfim@dfim.dk); [danskgartneri@danskgartneri.dk](mailto:danskgartneri@danskgartneri.dk); [dgc@dgc.dk](mailto:dgc@dgc.dk); [dku@dku.dk](mailto:dku@dku.dk); [info@dlbr.dk](mailto:info@dlbr.dk); [kontakt@dansklokalsyn.dk](mailto:kontakt@dansklokalsyn.dk); [per@danskmaskinhandel.dk](mailto:per@danskmaskinhandel.dk); [metal@danskmetal.dk](mailto:metal@danskmetal.dk); [methanolassociation@gmail.com](mailto:methanolassociation@gmail.com); [info@danskmobilitet.dk](mailto:info@danskmobilitet.dk); [info@danskoffshore.dk](mailto:info@danskoffshore.dk); [info@dpt-dk.org](mailto:info@dpt-dk.org); [info@plantevaern.dk](mailto:info@plantevaern.dk); [drf@travelassoc.dk](mailto:drf@travelassoc.dk); [info@dansk-retursystem.dk](mailto:info@dansk-retursystem.dk); [info@skovforeningen.dk](mailto:info@skovforeningen.dk);

[sekretariat@solcelleforening.dk](mailto:sekretariat@solcelleforening.dk); [dansk.standard@ds.dk](mailto:dansk.standard@ds.dk); [dts@dts.dk](mailto:dts@dts.dk); [duf@duf.dk](mailto:duf@duf.dk); Danske Advokater <[mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk)>; [mail@danskeboligadvokater.dk](mailto:mail@danskeboligadvokater.dk); [db@db-dk.dk](mailto:db@db-dk.dk); [info@denfo.org](mailto:info@denfo.org); [chris@dkl.nu](mailto:chris@dkl.nu); [info@danskemaritime.dk](mailto:info@danskemaritime.dk); Danske Regioner <[regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk)>; Danske Speditører <[info@dasp.dk](mailto:info@dasp.dk)>; [sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk](mailto:sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk); [in-fo@danskesynsvirksomheder.dk](mailto:in-fo@danskesynsvirksomheder.dk); [danva@danva.dk](mailto:danva@danva.dk); [dataetiskraad@dketik.dk](mailto:dataetiskraad@dketik.dk); 'dt@datatilsynet.dk' <[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)>; [dbu@dbu.dk](mailto:dbu@dbu.dk); [info@mobility.dk](mailto:info@mobility.dk); [dsk@dsk.dk](mailto:dsk@dsk.dk); [bil@di.dk](mailto:bil@di.dk); [dommerforeningen@gmail.com](mailto:dommerforeningen@gmail.com); [dch@dch.dk](mailto:dch@dch.dk); [sikkermail@detfagligehus.dk](mailto:sikkermail@detfagligehus.dk); [info@ecocouncil.dk](mailto:info@ecocouncil.dk); [dfim@dfim.dk](mailto:dfim@dfim.dk); DI <[hoering@di.dk](mailto:hoering@di.dk)>; [transport@di.dk](mailto:transport@di.dk); [klarlovgivning@digst.dk](mailto:klarlovgivning@digst.dk); [hoeringer@dommerfm.dk](mailto:hoeringer@dommerfm.dk); [info@drivkraftdanmark.dk](mailto:info@drivkraftdanmark.dk); [dtl@dtl.eu](mailto:dtl@dtl.eu); [dbdk@dbdk.dk](mailto:dbdk@dbdk.dk); [eksportraad@um.dk](mailto:eksportraad@um.dk); [stkl@di.dk](mailto:stkl@di.dk); [jura@di.dk](mailto:jura@di.dk); [ed@energidanmark.dk](mailto:ed@energidanmark.dk); [info@energinet.dk](mailto:info@energinet.dk); Energistyrelsen Effektivitet, int. samarbejde <[ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk)>; [post@energitilsynet.dk](mailto:post@energitilsynet.dk); [info@erfagrupperen-bilsyn.dk](mailto:info@erfagrupperen-bilsyn.dk); Team Effektiv Regulering (Erhvervsstyrelsen <[letbyrder@erst.dk](mailto:letbyrder@erst.dk)>; FDL <[fdl@fdl-vm.dk](mailto:fdl@fdl-vm.dk)>; [hoering@fdm.dk](mailto:hoering@fdm.dk); Fagbevægelsens Hovedorganisation <[fh@fho.dk](mailto:fh@fho.dk)>; [mail@finansdanmark.dk](mailto:mail@finansdanmark.dk); [post@finansogleasing.dk](mailto:post@finansogleasing.dk); [post@finansforbundet.dk](mailto:post@finansforbundet.dk); [foa@foa.dk](mailto:foa@foa.dk); Forbrugerrådet TÆNK <[hoeringer@fbr.dk](mailto:hoeringer@fbr.dk)>; [info@forcetechnology.com](mailto:info@forcetechnology.com); [fds@skat.dk](mailto:fds@skat.dk); [bent@naesbykoereskole.dk](mailto:bent@naesbykoereskole.dk); Foreningen af Rådgivende Ingeniører <[fri@frinet.dk](mailto:fri@frinet.dk)>; [jep@bplatz.dk](mailto:jep@bplatz.dk); [bsn@lf.dk](mailto:bsn@lf.dk); Foreningen Danske Kraftvarmeværker <[mail@fdkv.dk](mailto:mail@fdkv.dk)>; [fdr@fdr.dk](mailto:fdr@fdr.dk); [Formand@fdr.dk](mailto:Formand@fdr.dk); [fpd@danskeplatforme.dk](mailto:fpd@danskeplatforme.dk); [kto@kto.dk](mailto:kto@kto.dk); [fp@forsikringogpension.dk](mailto:fp@forsikringogpension.dk); [fmf@fmf.dk](mailto:fmf@fmf.dk); [post@forsyningstilsynet.dk](mailto:post@forsyningstilsynet.dk); [fifu@f-f.dk](mailto:fifu@f-f.dk); [fsr@fsr.dk](mailto:fsr@fsr.dk); [info@tinganes.fo](mailto:info@tinganes.fo); [per@danskmaskinhandel.dk](mailto:per@danskmaskinhandel.dk); [grakom@grakom.dk](mailto:grakom@grakom.dk); [info.dk@greenpeace.org](mailto:info.dk@greenpeace.org); [info@greenpowerdenmark.dk](mailto:info@greenpowerdenmark.dk); [havarikommission@vd.dk](mailto:havarikommission@vd.dk); [01jbs@hk.dk](mailto:01jbs@hk.dk); [44MSJ@hk.dk](mailto:44MSJ@hk.dk); [hofer@hofer.dk](mailto:hofer@hofer.dk); [hoering@horesta.dk](mailto:hoering@horesta.dk); [ida@ida.dk](mailto:ida@ida.dk); [itd@itd.dk](mailto:itd@itd.dk); [mail@fida.dk](mailto:mail@fida.dk); [itd@itd.dk](mailto:itd@itd.dk); [mail@itsdanmark.dk](mailto:mail@itsdanmark.dk); [info@justitia-int.org](mailto:info@justitia-int.org); [kmda@fida.dk](mailto:kmda@fida.dk); Kommunernes Landsforening <[KL@KL.DK](mailto:KL@KL.DK)>; [kfst@kfst.dk](mailto:kfst@kfst.dk); [kontakt@kraka.org](mailto:kontakt@kraka.org); [info@krifa.dk](mailto:info@krifa.dk); [ohn002@politi.dk](mailto:ohn002@politi.dk); Landbrug & Fødevarer <[hoering@lf.dk](mailto:hoering@lf.dk)>; [info@baeredygtigtlandbrug.dk](mailto:info@baeredygtigtlandbrug.dk); [ptu@ptu.dk](mailto:ptu@ptu.dk); Skatteankestyrelsen <[sanst@sanst.dk](mailto:sanst@sanst.dk)>; Søfartens Ledere <[mail@ledernesofart.dk](mailto:mail@ledernesofart.dk)>; [lederne@lederne.dk](mailto:lederne@lederne.dk); [sekretariatet@lopi.dk](mailto:sekretariatet@lopi.dk); [ml@maskinlev.dk](mailto:ml@maskinlev.dk); [ms@ms.dk](mailto:ms@ms.dk); [post@midtsjællands-kf.dk](mailto:post@midtsjællands-kf.dk); Miljøstyrelsen <[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)>; [mb-miljoepuljen@live.dk](mailto:mb-miljoepuljen@live.dk); [kontor@mff-dk.dk](mailto:kontor@mff-dk.dk); [mdp@advokatprince.dk](mailto:mdp@advokatprince.dk); [mhs@motorhistorisk.dk](mailto:mhs@motorhistorisk.dk); [mch@mover.dk](mailto:mch@mover.dk); [copenhagen@nasdaqomx.com](mailto:copenhagen@nasdaqomx.com); [nationalbanken@nationalbanken.dk](mailto:nationalbanken@nationalbanken.dk); [dce@au.dk](mailto:dce@au.dk); NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse <[nst@nst.dk](mailto:nst@nst.dk)>; [noahtrafik@noah.dk](mailto:noahtrafik@noah.dk); [info@folkecenter.dk](mailto:info@folkecenter.dk); [info@nbl-landsforening.dk](mailto:info@nbl-landsforening.dk); [ministerbetjening@naevneneshus.dk](mailto:ministerbetjening@naevneneshus.dk); [Policy@oxfamibis.dk](mailto:Policy@oxfamibis.dk); [pd@plast.dk](mailto:pd@plast.dk); Politiforbundet <[mail@politiforbundet.dk](mailto:mail@politiforbundet.dk)>; Jesper Buhl (Postnord <[jesper.buhl@postnord.com](mailto:jesper.buhl@postnord.com)>; [h.e.meyer@post.tele.dk](mailto:h.e.meyer@post.tele.dk); [info@rejsearrangorer.dk](mailto:info@rejsearrangorer.dk); RAD FP Sikker <[rigsadvokaten@ankl.dk](mailto:rigsadvokaten@ankl.dk)>; [kos-Direktionssekretariatet@politi.dk](mailto:kos-Direktionssekretariatet@politi.dk); [pol-nfae@politi.dk](mailto:pol-nfae@politi.dk); [info@baeredygtigtrafik.dk](mailto:info@baeredygtigtrafik.dk); [info@rgo.dk](mailto:info@rgo.dk); Rådet for Sikker Trafik <[info@sikkertrafik.dk](mailto:info@sikkertrafik.dk)>; [info@sagro.dk](mailto:info@sagro.dk); [info@smedanmark.dk](mailto:info@smedanmark.dk); [info@seges.dk](mailto:info@seges.dk); [service@forbundet.dk](mailto:service@forbundet.dk); Sikkerhedsstyrelsen Hovedpostkasse (SIK <[sik@sik.dk](mailto:sik@sik.dk)>; [info@sikreveje.dk](mailto:info@sikreveje.dk); [skad@skad.dk](mailto:skad@skad.dk); Skatteankestyrelsen <[sanst@sanst.dk](mailto:sanst@sanst.dk)>; SMV Danmark <[smv@smvdanmark.dk](mailto:smv@smvdanmark.dk)>; Specialforeningen for logistik og distribution <[mail@sld.nu](mailto:mail@sld.nu)>; [Jesper.Kiholm@skat.dk](mailto:Jesper.Kiholm@skat.dk); [post@shret.dk](mailto:post@shret.dk); [sfs@dma.dk](mailto:sfs@dma.dk); [info@teknologisk.dk](mailto:info@teknologisk.dk); [di@di.dk](mailto:di@di.dk); [tur@tur.dk](mailto:tur@tur.dk); [br@ve.dk](mailto:br@ve.dk); [veltek@veltek.dk](mailto:veltek@veltek.dk); [vsod@vsod.dk](mailto:vsod@vsod.dk); [danish@windpower.org](mailto:danish@windpower.org); [contact@visitdenmark.com](mailto:contact@visitdenmark.com); [wwf@wwf.dk](mailto:wwf@wwf.dk); [aeldresagen@aeldresagen.dk](mailto:aeldresagen@aeldresagen.dk); [oes@oes.dk](mailto:oes@oes.dk); [hoering@okologi.dk](mailto:hoering@okologi.dk); [na@civil.aau.dk](mailto:na@civil.aau.dk)

**Emne:** Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)

## Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **torsdag den 22. august 2024**.

Høringssvar bedes sendt til [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2024-1687 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) på i kopi.

De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen



**Melisa Øz**

Miljø, Energi og Motor [MEM]

Mobil72377984

MailMOez@skm.dk



**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mailskm@skm.dk

Web[https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1sNEuQ-0000mH-5y&d=4%7Cmail%2F90%2F1719593400%2F1sNEuQ-0000mH-5y%7Cin12a%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C667EEB6A6555DCFFEFE71D55A3F25F80&o=..wwkmdws&s=UAuVNhC8Jb\\_TeFiTZfMWv8FP7A](https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1sNEuQ-0000mH-5y&d=4%7Cmail%2F90%2F1719593400%2F1sNEuQ-0000mH-5y%7Cin12a%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C667EEB6A6555DCFFEFE71D55A3F25F80&o=..wwkmdws&s=UAuVNhC8Jb_TeFiTZfMWv8FP7A)

---

**Til:** Melisa Øz (MOez@skm.dk)  
**Fra:** Melisa Øz (MOez@skm.dk)  
**Titel:** VS: Høringssvar vedr. lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. - j.nr. 2024-1687  
**Sendt:** 09-09-2024 09:39

---

**Fra:** [19kontor@rigsrevisionen.dk](mailto:19kontor@rigsrevisionen.dk)

**Sendt:** 22. august 2024 12:46

**Til:** 'lovgivningoekonomi@skm.dk' <[lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk)>

**Cc:** 'moez@skm.dk' <[moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk)>

**Emne:** Høringssvar vedr. lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. - j.nr. 2024-1687

Skatteministeriet har den 28. juni 2024 sendt lovforslag om ændring af lov om vejafgift mfl. i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

**Mette E. Matthiasen**  
Specialkonsulent

Logo Rigsrevisionen

Landgreven 4  
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00  
Dir.+45 33 92 85 73  
[mem@rigsrevisionen.dk](mailto:mem@rigsrevisionen.dk)

[www.rigsrevisionen.dk](http://www.rigsrevisionen.dk)

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

---

**Fra:** Melisa Øz <[MOez@skm.dk](mailto:MOez@skm.dk)>

**Sendt:** 28. juni 2024 19:11

**Til:** Rigsrevisionen <[info@rigsrevisionen.dk](mailto:info@rigsrevisionen.dk)>

**Emne:** Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265208)

Til Rigsrevisionen

Hermed sendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af

mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **torsdag den 22. august 2024**.

Hørings svar bedes sendt til [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2024-1687 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) på i kopi.

Med venlig hilsen

**Melisa Øz**

Miljø, Energi og Motor [MEM]

Mobil72377984

MailMOez@skm.dk

  
**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation  
Nicolai Eigtvæds Gade 28  
DK 1402 - København K

Mail[skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk)

Web[www.skm.dk](http://www.skm.dk)

**Til:** Lovgivning og Økonomi (lovgivningogoekonomi@skm.dk)  
**Cc:** Melisa Øz (MOez@skm.dk)  
**Fra:** 3 - SIK Høringer (SIK (horinger-sik@sik.dk))  
**Titel:** VS: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.  
**E-mailtitel:** VS: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)  
**Sendt:** 02-07-2024 12:57  
**Bilag:** Resumé.pdf; Høringsliste.pdf; Bilag 1 - Vejsegmenter af vejnettet og disses længde i meter.pdf; Høringsbrev.pdf; Udkast - Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre.pdf;

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

Kære Skatteministeriet,

Sikkerhedsstyrelsen har ingen bemærkninger til "Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)".

Venlig hilsen

**Eva Schultz**  
Sagsbehandler



Sikkerhedsstyrelsen  
Esbjerg Brygge 30  
6700 Esbjerg  
Tlf.: +45 33 73 20 00  
[www.sik.dk](http://www.sik.dk)

Denne e-mail og enhver vedhæftet fil er fortrolig. Hvis ikke du er den rette modtager, bedes du venligst omgående kontakte os og derefter slette e-mailen og enhver vedhæftet fil. På forhånd tak.



**Fra:** Melisa Øz <MOez@skm.dk>

**Sendt:** 28. juni 2024 18:56

**Til:** Faglig Fælles Forbund 3F <3f@3f.dk>; john.frederiksen@3f.dk; Advoksamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; affaldplus@affaldplus.dk; ac@ac.dk; jimh@di.dk; mbso@tec.dk; abf@abf-rep.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; ka@ka.dk; atl@di.dk; Arbejdstilsynet <arbejdstilsynet@at.dk>; nbuk@di.dk; hnmo@verdo.com; info@abdk.dk; autig@autig.dk; info@autocamperraadet.dk; info@bilsynsbranchen.dk; kontakt@biobraendselsforeningen.dk; forbundet@blikroer.dk; retssikkerhed@skatteforvaltningen.dk; lasse.brodt@fk.dk; mail@brancheforeningenkraftvarme.dk; info@bfff.dk; per@danskmaskinhandel.dk; Brintbranchen <info@brintbranchen.dk>; Danske Læskedrik Fabrikanter (info) <info@bryggeriforeningen.dk>; info@businessdanmark.dk; info@campingbranchen.dk; bol@carta.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; dakofa@dakofa.dk; Danmarks Fiskeriforening (mail) <mail@dkfisk.dk>; info@dfac.dk; dca@agrsci.au.dk; dmu@dmusport.dk; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; drf@travelassoc.dk; Danmarks Restauranter og Cafeer <drc@thehost.dk>; danmarksk@skibskredit.dk; transport@transport.dtu.dk; mail@danskaffaldsforening.dk; info@dkvind.dk; clhe@lf.dk; daf@shareholders.dk; da@da.dk; post@autogenbrug.dk; kl@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; info@dbr.dk; Info@dbfu.dk; danskbyggeri@di.dk; de@de.dk; Søren Jakobsen (Dansk Energi <sja@danskeenergi.dk>; Dansk Erhverv (høring) <hoeringssager@danskerhverv.dk>; mail@danskjernvarme.dk; dfim@dfim.dk; danskgartneri@danskgartneri.dk; dgc@dgc.dk; dku@dku.dk; info@dlbr.dk; kontakt@dansklokalsyn.dk; per@danskmaskinhandel.dk; metal@danskmetal.dk; methanolassociation@gmail.com; info@danskmobilitet.dk; info@danskoffshore.dk; info@dpt-dk.org; Dansk Planteværn <info@plantevaern.dk>; drf@travelassoc.dk; info@dansk-retursystem.dk; info@skovforeningen.dk;

[sekretariat@solcelleforening.dk](mailto:sekretariat@solcelleforening.dk); [dansk.standard@ds.dk](mailto:dansk.standard@ds.dk); [dts@dts.dk](mailto:dts@dts.dk); [duf@duf.dk](mailto:duf@duf.dk); Danske Advokater <[mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk)>; [mail@danskeboligadvokater.dk](mailto:mail@danskeboligadvokater.dk); [db@db-dk.dk](mailto:db@db-dk.dk); [info@denfo.org](mailto:info@denfo.org); [chris@dkl.nu](mailto:chris@dkl.nu); [info@danskemaritime.dk](mailto:info@danskemaritime.dk); Danske Regioner <[regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk)>; Danske Speditører <[info@dasp.dk](mailto:info@dasp.dk)>; [sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk](mailto:sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk); [in-fo@danskesynsvirksomheder.dk](mailto:in-fo@danskesynsvirksomheder.dk); [danva@danva.dk](mailto:danva@danva.dk); Dataetiskraad <[dataetiskraad@dketik.dk](mailto:dataetiskraad@dketik.dk)>; Datatilsynet <[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)>; [dbu@dbu.dk](mailto:dbu@dbu.dk); [info@mobility.dk](mailto:info@mobility.dk); [dsk@dsk.dk](mailto:dsk@dsk.dk); [bil@di.dk](mailto:bil@di.dk); [dommerforeningen@gmail.com](mailto:dommerforeningen@gmail.com); [dch@dch.dk](mailto:dch@dch.dk); [sikkermail@detfagligehus.dk](mailto:sikkermail@detfagligehus.dk); Det Økologiske Råd og Selskab <[info@ecocouncil.dk](mailto:info@ecocouncil.dk)>; [dfim@dfim.dk](mailto:dfim@dfim.dk); Emballageindustrien <[hoering@di.dk](mailto:hoering@di.dk)>; [transport@di.dk](mailto:transport@di.dk); Digitaliseringsklar lovgivning - høring <[klarlovgivning@digst.dk](mailto:klarlovgivning@digst.dk)>; [hoeringer@dommerfm.dk](mailto:hoeringer@dommerfm.dk); [info@drivkraftdanmark.dk](mailto:info@drivkraftdanmark.dk); Dansk Transport og Logistik (DTL) <[dtl@dtl.eu](mailto:dtl@dtl.eu)>; Dansk Transport og Logistik (DTL) <[dtl@dtl.eu](mailto:dtl@dtl.eu)>; [dbdk@dbdk.dk](mailto:dbdk@dbdk.dk); [eksportraadet@um.dk](mailto:eksportraadet@um.dk); [stkl@di.dk](mailto:stkl@di.dk); [jura@di.dk](mailto:jura@di.dk); [ed@energidanmark.dk](mailto:ed@energidanmark.dk); [info@energinet.dk](mailto:info@energinet.dk); Energistyrelsens officielle postkasse <[ENS@ENS.DK](mailto:ENS@ENS.DK)>; 1 - FSTS Forsyningstilsynet <[post@forsyningstilsynet.dk](mailto:post@forsyningstilsynet.dk)>; [info@erfagruppen-bilsyn.dk](mailto:info@erfagruppen-bilsyn.dk); Erhvervsstyrelsen CKR <[letbyrder@erst.dk](mailto:letbyrder@erst.dk)>; FDL <[fdl@fdl-vm.dk](mailto:fdl@fdl-vm.dk)>; [hoering@fdm.dk](mailto:hoering@fdm.dk); Fagbevægelsens Hovedorganisation <[fh@fho.dk](mailto:fh@fho.dk)>; [mail@finansdanmark.dk](mailto:mail@finansdanmark.dk); [post@finansogleasing.dk](mailto:post@finansogleasing.dk); [post@finansforbundet.dk](mailto:post@finansforbundet.dk); [foa@foa.dk](mailto:foa@foa.dk); Forbrugerrådet <[hoeringer@fbr.dk](mailto:hoeringer@fbr.dk)>; [info@forcetechnology.com](mailto:info@forcetechnology.com); [fds@skat.dk](mailto:fds@skat.dk); [bent@naesbykoereskole.dk](mailto:bent@naesbykoereskole.dk); Foreningen af Rådgivende Ingeniører <[fri@frinet.dk](mailto:fri@frinet.dk)>; [jep@bplatz.dk](mailto:jep@bplatz.dk); [bsn@lf.dk](mailto:bsn@lf.dk); Foreningen Danske Kraftvarmeverker <[mail@fdkv.dk](mailto:mail@fdkv.dk)>; [fdr@fdr.dk](mailto:fdr@fdr.dk); [Formand@fdr.dk](mailto:Formand@fdr.dk); [fpd@danskeplatforme.dk](mailto:fpd@danskeplatforme.dk); [kto@kto.dk](mailto:kto@kto.dk); [fp@forsikringogpension.dk](mailto:fp@forsikringogpension.dk); [fmf@fmf.dk](mailto:fmf@fmf.dk); 1 - FSTS Forsyningstilsynet <[post@forsyningstilsynet.dk](mailto:post@forsyningstilsynet.dk)>; [fifu@f-f.dk](mailto:fifu@f-f.dk); [fsr@fsr.dk](mailto:fsr@fsr.dk); [info@tinganes.no](mailto:info@tinganes.no); [per@danskmaskinhandel.dk](mailto:per@danskmaskinhandel.dk); [grakom@grakom.dk](mailto:grakom@grakom.dk); [info.dk@greenpeace.org](mailto:info.dk@greenpeace.org); [info@greenpowerdenmark.dk](mailto:info@greenpowerdenmark.dk); [havarikommission@vd.dk](mailto:havarikommission@vd.dk); [01jbs@hk.dk](mailto:01jbs@hk.dk); [44MSJ@hk.dk](mailto:44MSJ@hk.dk); [hofor@hofor.dk](mailto:hofor@hofor.dk); Horesta <[miljoe@horesta.dk](mailto:miljoe@horesta.dk)>; [ida@ida.dk](mailto:ida@ida.dk); International Transport Danmark <[itd@itd.dk](mailto:itd@itd.dk)>; [mail@fida.dk](mailto:mail@fida.dk); International Transport Danmark <[itd@itd.dk](mailto:itd@itd.dk)>; [mail@itsdanmark.dk](mailto:mail@itsdanmark.dk); [info@justitia-int.org](mailto:info@justitia-int.org); [kmda@fida.dk](mailto:kmda@fida.dk); Kommunernes Landsforening <[KL@KL.DK](mailto:KL@KL.DK)>; 1 - KFST Officiel hovedpostkasse <[kfst@kfst.dk](mailto:kfst@kfst.dk)>; [kontakt@kraka.org](mailto:kontakt@kraka.org); [info@krifa.dk](mailto:info@krifa.dk); [ohn002@politi.dk](mailto:ohn002@politi.dk); Landbrug & Fødevarer <[hoering@lf.dk](mailto:hoering@lf.dk)>; Landsforeningen for Bæredygtigt Landbrug <[info@baeredygtigtlandbrug.dk](mailto:info@baeredygtigtlandbrug.dk)>; [ptu@ptu.dk](mailto:ptu@ptu.dk); Skatteankestyrelsen <[sanst@sanst.dk](mailto:sanst@sanst.dk)>; Søfartens Ledere <[mail@ledernesofart.dk](mailto:mail@ledernesofart.dk)>; [lederne@lederne.dk](mailto:lederne@lederne.dk); [sekretariatet@lopi.dk](mailto:sekretariatet@lopi.dk); [ml@maskinlev.dk](mailto:ml@maskinlev.dk); [ms@ms.dk](mailto:ms@ms.dk); [post@midtsjaellands-kf.dk](mailto:post@midtsjaellands-kf.dk); MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <[MST@MST.DK](mailto:MST@MST.DK)>; [mb-miljoepuljen@live.dk](mailto:mb-miljoepuljen@live.dk); [kontor@mff-dk.dk](mailto:kontor@mff-dk.dk); [mdp@advokatprince.dk](mailto:mdp@advokatprince.dk); [mhs@motorhistorisk.dk](mailto:mhs@motorhistorisk.dk); [mch@mover.dk](mailto:mch@mover.dk); [copenhagen@nasdaqomx.com](mailto:copenhagen@nasdaqomx.com); [nationalbanken@nationalbanken.dk](mailto:nationalbanken@nationalbanken.dk); [dce@au.dk](mailto:dce@au.dk); NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse <[nst@nst.dk](mailto:nst@nst.dk)>; [noahtrafik@noah.dk](mailto:noahtrafik@noah.dk); [info@folkecenter.dk](mailto:info@folkecenter.dk); Nærbutikkernes Landsforening <[info@nbl-landsforening.dk](mailto:info@nbl-landsforening.dk)>; EM NH Ministerbetjening <[ministerbetjening@naevneneshus.dk](mailto:ministerbetjening@naevneneshus.dk)>; [Policy@oxfamibis.dk](mailto:Policy@oxfamibis.dk); Plastindustrien i Danmark <[pd@plast.dk](mailto:pd@plast.dk)>; [mail@politiforbundet.dk](mailto:mail@politiforbundet.dk); Jesper Buhl (Postnord <[jesper.buhl@postnord.com](mailto:jesper.buhl@postnord.com)>; [h.e.meyer@post.tele.dk](mailto:h.e.meyer@post.tele.dk); [info@rejsearrangorer.dk](mailto:info@rejsearrangorer.dk); RAD FP Sikker <[rigsadvokaten@ankl.dk](mailto:rigsadvokaten@ankl.dk)>; [kos-Direktionssekretariatet@politi.dk](mailto:kos-Direktionssekretariatet@politi.dk); [pol-nfae@politi.dk](mailto:pol-nfae@politi.dk); [info@baeredygtigtrafik.dk](mailto:info@baeredygtigtrafik.dk); [info@rgo.dk](mailto:info@rgo.dk); Rådet for Sikker Trafik <[info@sikkertrafik.dk](mailto:info@sikkertrafik.dk)>; [info@sagro.dk](mailto:info@sagro.dk); [info@smedanmark.dk](mailto:info@smedanmark.dk); SEGES <[info@seges.dk](mailto:info@seges.dk)>; [service@forbundet.dk](mailto:service@forbundet.dk); Sikkerhedsstyrelsen Hovedpostkasse (SIK) <[sik@sik.dk](mailto:sik@sik.dk)>; [info@sikreveje.dk](mailto:info@sikreveje.dk); [skad@skad.dk](mailto:skad@skad.dk); Skatteankestyrelsen <[sanst@sanst.dk](mailto:sanst@sanst.dk)>; SMV Danmark <[smv@smvdanmark.dk](mailto:smv@smvdanmark.dk)>; Specialforeningen for logistik og distribution <[mail@sld.nu](mailto:mail@sld.nu)>; [Jesper.Kiholm@skat.dk](mailto:Jesper.Kiholm@skat.dk); [post@shret.dk](mailto:post@shret.dk); Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse <[SFS@dma.dk](mailto:SFS@dma.dk)>; [info@teknologisk.dk](mailto:info@teknologisk.dk); [di@di.dk](mailto:di@di.dk); [tur@tur.dk](mailto:tur@tur.dk); [br@ve.dk](mailto:br@ve.dk); [veltek@veltek.dk](mailto:veltek@veltek.dk); [vsod@vsod.dk](mailto:vsod@vsod.dk); [danish@windpower.org](mailto:danish@windpower.org); [contact@visitdenmark.com](mailto:contact@visitdenmark.com); [wwf@wwf.dk](mailto:wwf@wwf.dk); [aeldresagen@aeldresagen.dk](mailto:aeldresagen@aeldresagen.dk); Økonomistyrelsen <[oes@oes.dk](mailto:oes@oes.dk)>; Økologisk Landsforening <[hoering@okologi.dk](mailto:hoering@okologi.dk)>; [na@civil.aau.dk](mailto:na@civil.aau.dk)

**Emne:** Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)

## Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **torsdag den 22. august 2024**.

Hørings svar bedes sendt til [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2024-1687 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) på i kopi.

De modtagne høringsvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen

**Melisa Øz**

Miljø, Energi og Motor [MEM]

Mobil72377984

Mail[MOez@skm.dk](mailto:MOez@skm.dk)

  
**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mail[Mailskm@skm.dk](mailto:Mailskm@skm.dk)

Web[www.skm.dk](http://www.skm.dk)

**Til:** Melisa Øz (MOez@skm.dk)  
**Fra:** Transporterhvervets Uddannelser (tur@tur.dk)  
**Titel:** SV: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.  
**E-mailtitel:** SV: Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)  
**Sendt:** 10-07-2024 12:43

Du får ikke ofte mails fra tur@tur.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Denne e-mail kommer fra internettet. Den er således ikke nødvendigvis fra en intern kilde, selvom afsenderadressen kan indikere det.

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

### Heidi Christiane Christensen

Uddannelsessekretær  
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700  
Tlf. direkte: 81454517  
E-mail: hec@tur.dk



Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

[Her](#) kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.

**Fra:** Melisa Øz <MOez@skm.dk>

**Sendt:** 28. juni 2024 18:56

**Til:** 'hoering@3f.dk' <hoering@3f.dk>; john.frederiksen@3f.dk; Advoksamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; affaldplus@affaldplus.dk; ac@ac.dk; jimh@di.dk; mbo@tec.dk; abf@abf-rep.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; ka@ka.dk; atl@di.dk; at@at.dk; nbuk@di.dk; hnmo@verdo.com; info@abdk.dk; autig@autig.dk; info@autocamperraadet.dk; info@bilsynsbranchen.dk; kontakt@biobraendselsforeningen.dk; forbundet@blikroer.dk; retssikker-hed@skatteforvaltningen.dk; lasse.brodt@fk.dk; mail@brancheforeningenkraftvarme.dk; info@bffg.dk; per@danskmaskinhandel.dk; Brintbranchen <info@brintbranchen.dk>; info@bryggeriforeningen.dk; info@businessdanmark.dk; info@campingbranchen.dk; bol@carta.dk; post@cat-taxi.dk; info@cepos.dk; cevea@cevea.dk; dakofa@dakofa.dk; Danmarks Fiskeriforening (mail <mail@dkfisk.dk>; info@dfac.dk; dca@agrsci.au.dk; dmu@dmusport.dk; dn@dn.dk; drf@travelassoc.dk; Danmarks Restauranter og Cafeer <drc@thehost.dk>; danmarks@skibskredit.dk; transport@transport.dtu.dk; mail@danskaffaldsforening.dk; info@dkvind.dk; clhe@lf.dk; daf@shareholders.dk; da@da.dk; post@autogenbrug.dk; kl@d-a-b.dk; dasu@dasu.dk; info@dbr.dk; Info@dbfu.dk; danskbyggeri@di.dk; de@de.dk; Søren Jakobsen (Dansk Energi <sja@danskenergi.dk>; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; mail@danskjernvarme.dk; dfim@dfim.dk; danskgartneri@danskgartneri.dk; dgc@dgc.dk; dku@dku.dk; info@dlbr.dk; kontakt@dansklokalsyn.dk; per@danskmaskinhandel.dk; metal@danskmetal.dk; methanolassociation@gmail.com; info@danskmobilitet.dk; info@danskoffshore.dk; info@dpt-dk.org; info@plantevaern.dk; drf@travelassoc.dk; info@dansk-retursystem.dk; info@skovforeningen.dk; sekretariat@solcelleforening.dk; dansk.standard@ds.dk; dts@dts.dk; duf@duf.dk; Danske Advokater

<mail@danskeadvokater.dk>; mail@danskeboligadvokater.dk; db@db-dk.dk; info@denfo.org; chris@dkl.nu; info@danskemaritime.dk; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Danske Speditører <info@dasp.dk>; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; in-fo@danskesynsvirksomheder.dk; danva@danva.dk; dataetiskraad@dketik.dk; 'dt@datatilsynet.dk' <dt@datatilsynet.dk>; dbu@dbu.dk; info@mobility.dk; dsk@dsk.dk; bil@di.dk; dommerforeningen@gmail.com; dch@dch.dk; sikkermail@detfagligehus.dk; info@ecocouncil.dk; dfim@dfim.dk; DI <hoering@di.dk>; transport@di.dk; klarlovgivning@digst.dk; hoeringer@dommerfm.dk; info@drivkraftdanmark.dk; dtl@dtl.eu; dtl@dtl.eu; dbdk@dbdk.dk; eksporttraadet@um.dk; stkl@di.dk; jura@di.dk; ed@energidanmark.dk; info@energinet.dk; Energistyrelsen Effektivitet, int. samarbejde <ens@ens.dk>; post@energitilsynet.dk; info@erfagrupperen-bilsyn.dk; Team Effektiv Regulering (Erhvervsstyrelsen <letbyrder@erst.dk>; FDL <fdl@fdl-vm.dk>; hoering@fdm.dk; Fagbevægelsens Hovedorganisation <fh@fho.dk>; mail@finansdanmark.dk; post@finansogleasing.dk; post@finansforbundet.dk; foa@foa.dk; Forbrugerrådet TÆNK <hoeringer@fbr.dk>; info@forcetechnology.com; fds@skat.dk; bent@naesbykoereskole.dk; Foreningen af Rådgivende Ingeniører <fri@frinet.dk>; jep@bplatz.dk; bsn@lf.dk; Foreningen Danske Kraftvarmeværker <mail@fdkv.dk>; fdr@fdr.dk; Formand@fdr.dk; fpd@danskeplatforme.dk; kto@kto.dk; fp@forsikringogpension.dk; fmf@fmf.dk; post@forsyningstilsynet.dk; fifu@f-f.dk; fsr@fsr.dk; info@tinganes.fo; per@danskmaskinhandel.dk; grakom@grakom.dk; info.dk@greenpeace.org; info@greenpowerdenmark.dk; havarikommission@vd.dk; 01jbs@hk.dk; 44MSJ@hk.dk; hofor@hofor.dk; hoering@horesta.dk; ida@ida.dk; itd@itd.dk; mail@fida.dk; itd@itd.dk; mail@itsdanmark.dk; info@justitia-int.org; kmda@fida.dk; Kommunernes Landsforening <KL@KL.DK>; kfst@kfst.dk; kontakt@kraka.org; info@krifa.dk; ohn002@politi.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; info@baeredygtigtlandbrug.dk; ptu@ptu.dk; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; Søfartens Ledere <mail@ledernesofart.dk>; lederne@lederne.dk; sekretariatet@lopi.dk; ml@maskinlev.dk; ms@ms.dk; post@midtsjællands-kf.dk; Miljøstyrelsen <mst@mst.dk>; mb-miljoepuljen@live.dk; kontor@mff-dk.dk; mdp@advokatprince.dk; mhs@motorhistorisk.dk; mch@mover.dk; copenhagen@nasdaqomx.com; nationalbanken@nationalbanken.dk; dce@au.dk; NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse <nst@nst.dk>; noahtrafik@noah.dk; info@folkecenter.dk; info@nbl-landsforening.dk; ministerbetjening@naevneneshus.dk; Policy@oxfamibis.dk; pd@plast.dk; mail@politiforbundet.dk; Jesper Buhl (Postnord <jesper.buhl@postnord.com>; h.e.meyer@post.tele.dk; info@rejsearrangorer.dk; RAD FP Sikker <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; info@rgo.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; info@sagro.dk; info@smedanmark.dk; info@seges.dk; service@forbundet.dk; Sikkerhedsstyrelsen Hovedpostkasse (SIK <sik@sik.dk>; info@sikreveje.dk; skad@skad.dk; Skatteankestyrelsen <sanst@sanst.dk>; SMV Danmark <smv@smvdanmark.dk>; Specialforeningen for logistik og distribution <mail@sld.nu>; Jesper.Kiholm@skat.dk; post@shret.dk; sfs@dma.dk; info@teknologisk.dk; di@di.dk; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; br@ve.dk; veltek@veltek.dk; vsod@vsod.dk; danish@windpower.org; contact@visitdenmark.com; wwff@wwf.dk; aeldresagen@aeldresagen.dk; oes@oes.dk; hoering@okologi.dk; na@civil.aau.dk

**Emne:** Høring: Lovforslag om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v. (SKM.: 265152)

### Til høringsparter

Hermed sendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven m.v.

Udkast til lovforslag, bilag, resumé, høringsbrev og høringsliste er vedlagt.

Skatteministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslaget sendes senest **torsdag den 22. august 2024**.

Høringssvar bedes sendt til [lovgivningogoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningogoekonomi@skm.dk) med henvisning til j.nr. 2024-1687 og med [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk) på i kopi.

De modtagne høringssvar vil blive offentliggjort på høringsportalen og Folketingets hjemmeside.

Med venlig hilsen



**Melisa Øz**

Miljø, Energi og Motor [MEM]

Mobil72377984

MailMOez@skm.dk



**Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mail[skm@skm.dk](mailto:skm@skm.dk)

Web[www.skm.dk](http://www.skm.dk)

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
DK 1402 – København K

J.nr. 2024 – 1687

22-08-2004

Hermed fremsendes høringsvar fra YUPEX Trading A/S vedr. forslag til lov om ændring af lov om vejafgift, lov om energiafgift af mineral-olieprodukter m.v., lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og forskellige andre love, jf.

Skatteministeriets J.nr. 2024- 1687.

Vores bemærkninger til lovforslaget vedrører lovforslagets § 4, nr. 2.

YUPEX Trading A/S er en af landets største opkøbere og eksportører af brugte personbiler og varevogne. Siden 1993 har vi opkøbt brugte køretøjer fra bilforhandlere, leasingselskaber og private i Danmark og solgt dem videre til eksport, primært til Europa, Mellemøsten og Afrika, hvor der er stor efterspørgsel på brugte biler. Hvert år sælger vi mere end 2000 køretøjer, næsten udelukkende til udlandet.

Lovforslagets § 4, nr. 2 har derfor stor relevans for os. YUPEX Trading A/S har et stort kendskab til den nuværende lovgivning og skatteforvaltningens praksis. Derfor har vi stor indsigt i lovforslagets konsekvenser for eksportbranchen – såvel som den danske bilbranche generelt.

Overordnet er det vores opfattelse, at lovforslagets § 4, nr. 2 vedrørende krav om udførsel af køretøjer med henblik på varig anvendelse i udlandet ved udbetaling af eksportgodtgørelse vil have som konsekvens, at eksportgodtgørelsesordningen ikke længere vil leve op til formålet om at undgå dobbeltbeskatning. Her skal det også tages med i betragtningen, at der allerede i dag er et økonomisk værn mod at importere udførte køretøjer tilbage til Danmark. Desuden risikerer forslaget at udgøre en teknisk handelshindring og være i strid med både arbejdskraftens og varernes fri bevægelighed. Endelig er betegnelsen "varig anvendelse" uklar og risikerer blandt andet at medføre en uensartet sagsbehandling.

I det følgende fremgår en uddybning af disse punkter.

**Vedr. øget risiko for dobbeltbeskatning**

Som det fremgår i lovforslaget på s. 53, er *"formålet med godtgørelsesordningen er at undgå dobbeltbeskatning og derved give et incitament til at eksportere køretøjer, så ressourcer bedre udnyttes, samtidig med at bilparken fornys."*

Forslaget om krav om udførsel af køretøjer med henblik på varig anvendelse i udlandet vil øge risikoen for dobbeltbeskatning – stik imod formålet med godtgørelsesordningen, jf. dommen SKM2024.27.LSR. I denne sag havde Skatteforvaltningen nægtet at udbetale godtgørelse for et køretøj, fordi køretøjet alene kunne anses for midlertidigt udført af Danmark, da det ikke var solgt i forbindelse med udførslen. Der var i sagen alene fremlagt dokumentation for, at køretøjet var transporteret til Sverige med henblik på midlertidig opbevaring indtil et eventuelt salg.

Motorstyrelsen mente således ikke, at køretøjet var udført med henblik på "varig anvendelse", og denne vurdering førte de facto til dobbeltbeskatning på køretøjet. LSR omstødte efterfølgende Motorstyrelsens afgørelse. Dermed skete der ikke dobbeltbeskatning.

Dommen slog fast, at retten til at få udbetalt eksportgodtgørelse ikke er betinget af, at køretøjet udføres varigt til udlandet, og at der ikke kan stilles krav om, at der skal ske salg af et køretøj til eksport, uanset om den, der anmoder om eksportgodtgørelsen, driver erhverv med salg af køretøjer til eksport. Hvis lovforslaget vedtages i sin nuværende form, vil der være hjemmel til at nægte eksportgodtgørelse i tilfælde lig det ovenfor beskrevne. Derved vil risikoen for flere tilfælde af dobbeltbeskatning stige betragteligt. Denne forudseelige udvikling vil være stik imod formålet med eksportgodtgørelsen, som er at undgå dobbeltbeskatning på køretøjer i flere lande på samme tid.

Desuden er det afgørende at nævne, at der allerede eksisterer et økonomisk værn mod spekulation i eksportgodtgørelse. I dag er der intet økonomisk incitament til at udføre et køretøj og anmode om eksportgodtgørelse for derefter at indføre køretøjet igen med henblik på indregistrering i Danmark, da man ved eksport af et køretøj skal betale et eksportfradrag på 15 %. Der er derfor ingen kommerciel interesse i at genindføre og indregistrere køretøjet igen i Danmark. I øvrigt ville staten i så fald opnå et merprovenu på 15 %.

### **Vedr. forslagens modstrid med EU-rettens principper om arbejdskraftens og varernes fri bevægelighed**

EU har tidligere givet udtryk for, at registreringsafgiften er problematisk i forhold til det indre marked på grund af netop risikoen for dobbeltbeskatning af et køretøj ved overførsel til et andet land. Eksportgodtgørelsen blev derfor indført for at mindske netop denne risiko og dermed efterleve EU's principper. Lovforslaget synes at gå den modsatte vej, da forslaget vil begrænse afsætningsmulighederne for brugte køretøjer og dermed besværliggøre muligheden for at opnå

eksportgodtgørelse. Forslaget synes derfor at være i strid med principperne om både arbejdskraftens og varernes fri bevægelighed, ligesom forslaget kan betragtes som en teknisk handelshindring, da incitamentet til samhandel vil blive drastisk begrænset grundet usikkerheden om, hvorvidt sælger modtager eksportgodtgørelse.

### **Usikkerhed om tolkning af "varig anvendelse"**

I forlængelse af ovenstående er det væsentligt at pointere, at begrebet "varig anvendelse" i lovforslaget er uklart og kan skabe betydelig usikkerhed samt potentielle konflikter mellem myndigheder og eksportører. Hvis lovforslaget vedtages i sin nuværende form, vil det kunne få alvorlige konsekvenser for både virksomheder og privatpersoner, der ønsker at eksportere deres køretøjer og modtage eksportgodtgørelse. I stedet for at fremme eksporten, risikerer lovforslaget at hæmme den, da processen bliver forbundet med usikkerhed og besvær.

Lovforslaget kræver, at eksportøren skal kunne dokumentere, at køretøjet er udført med henblik på "varig anvendelse" i udlandet for at opnå eksportgodtgørelse. Dette krav gør det nærmest umuligt at eksportere brugte køretøjer fra Danmark, da eksportøren hverken har kontrol over, hvordan køberen vil anvende køretøjet, eller mulighed for at skaffe den nødvendige dokumentation, som ofte er personfølsom og kun tilgængelig for den nye ejer og udenlandske myndigheder.

Desuden præciserer lovforslaget ikke klart, om "varig" i denne sammenhæng blot betyder afhændet, eller om det åbner for subjektive vurderinger hos både Skatteforvaltningen og den, der søger om eksportgodtgørelse. Denne uklarhed kan føre til yderligere komplikationer, og derfor er det afgørende, at begrebet "varig" præciseres for at undgå fortolkningsproblemer og de potentielle negative konsekvenser, der kan følge heraf.

Med venlig hilsen

Peter Schou

General Manager

**YUPEX Trading A/S**

**Bøgekildevej 33**

**DK- 8361 Hasselager**

CVR: 31 58 09 43

Tel.: +45 8693 7123

Mob.: +45 4074 7123

Web: [www.yupex.dk](http://www.yupex.dk)

[peter@yupex.dk](mailto:peter@yupex.dk)