DI Transport

13. november 2026

CMOL

c.c. Folketingets Transportudvalg
Til Folketingets Skatteudvalg

Henvendelse vedrørende L 40 Forslag til lov om ændring af lov om vejafgift og registreringsafgiftsloven: Ret bødemodellen for usynlige bøder

DI Transport opfordrer til at Folketinget i forbindelse med L 40 Forslag til lov om ændring af lov om vejafgift ændrer bødemodellen, som videreføres fra det gældende cirkulære.
DI Transport har siden lovforslaget har været i høring fået mange medlemshenvendelser der desværre understreger at bødemodellen i det gældende cirkulære ikke fungerer.

Udsendelsen af visse bøder har været sat i bero. Flere måneder gamle bøder kommer nu samlet, uden mulighed for tidligere fejlretning. I alvorlige tilfælde kan virksomheder blive lukningstruede.

Usynlige bøder rammer virksomhederne
Vejafgiftsbøderne er usynlige, da virksomheden ikke nødvendigvis opdager overtrædelsen. Boksen, der opkræver afgiften kan miste strøm, fejle teknisk eller mangle GPS-registrering uden en advarsel. Forsinket udsendelse af bøder betyder, at samme uopdagede fejl kan udløse mange bøder, før virksomheden kan reagere.

En medlemsvirksomhed havde fast strømforsyning til boksen og aktiverede fejlnotifikationer. Alligevel standsede to bokse uden de nødvendige advarsler. De forsinkede bøder forventedes samlet at nærme sig 500.000 kr.

En anden virksomhed modtog bøder for over 200.000 kr., efter at boksen løb tør for strøm. Notifikationerne nåede ikke frem, og bøder for ældre kørsler kom forsinket.

DI Transport har modtaget overraskende mange lignende henvendelser fra virksomheder, der har installeret bokse og gjort alt for at overholde lovgivningen og betale deres vejafgift.. Vi ser næsten udelukkende bøder på 9.000 kr.. I flere tilfælde er der tale om manglende vejafgift på højest 100

H. C. Andersens Boulevard 18
1553 København V
Danmark

(+45) 3377 3377
di@di.dk
di.dk

CVR-nr.: 16077593

kr. Det er åbenlyst urimeligt og uproportionalt, og har efter vores opfattelse aldrig været meningen med sanktionssystemet.

Selvom virksomheder og chauffører selvfølgelig har et ansvar for at boksen virker, så er bøderne uforholdsmæssigt store. Når en uopdaget fejl medfører bøder på 9.000 kr. for hver dag med afgiftspligtig kørsel, kan den samlede sanktion blive uforholdsmæssigt stor, når der samtidigt går meget lang tid fra kontroltidspunktet til bøderne bliver fremsendt til virksomheden.

Den tilsigtede lempelse og differentiering af bøderne i cirkulæret ser derfor ikke ud til at virke tilstrækkeligt. Vi støtter effektiv kontrol og sanktioner mod bevidst snyd. Men modellen skal skelne mellem omgåelse og virksomheder, der normalt betaler, har installeret udstyr og forsøger at overholde reglerne, men rammes af tekniske fejl, manglende notifikationer eller GPS-problemer.

Lav ændringer i loven.
Da bødekataloget og cirkulæret ikke har virket efter hensigten, så opfordrer DI Transport til at loven laves om.

1. Én bøde for samme sammenhængende, uopdagede fejl

DI Transport anbefaler, at en virksomhed som udgangspunkt kun kan pålægges én bøde for den samme sammenhængende, uopdagede fejl. Virksomheden skal derefter straks orienteres om fejlen og have mulighed for at rette den. Den samme fejl bør således ikke udløse en række bøder, før virksomheden har haft reel mulighed for at opdage og afhjælpe den.

2. Højeste bødeniveau udstedes kun ved fravær af begge betalingsløsninger

DI Transport anbefaler, at det højeste bødeniveau kun kan pålægges, hvis lastbilen hverken har en boks med en aktiv EETS-aftale eller en aktiv rutebillet. Har lastbilen en af disse betalingsløsninger, bør tekniske fejl, manglende notifikationer eller GPS-problemer ikke i sig selv udløse en bøde på de nuværende 9.000 kr. Når en lastbil typisk betaler omkring 650 kr. i vejafgift om dagen, er en bøde på 9.000 kr. efter DI Transports opfattelse uforholdsmæssigt høj ved tekniske fejl.

3. Sænk som minimum den højeste bøde til 4.500 kr.

DI Transport anbefaler, at den højeste bøde som minimum nedsættes fra 9.000 kr. til det tidligere niveau på 4.500 kr. En bøde på 9.000 kr. er uforholdsmæssigt høj, når virksomheder, der har installeret betalingsudstyr og forsøger at overholde reglerne. Den tilsigtede lempelse og differentiering har ikke virket tilstrækkeligt i praksis, og bør derfor revurderes.

Med venlig hilsen



Rune Noack
DI Transport