



SAMLENOTAT

10. juli 2025
2025-3087

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF for så vidt angår forlængelse af den periode, hvor tunge nulemissionskøretøjer kan drage fordel af væsentligt nedsatte infrastruktur-afgifter eller brugsafgifter eller af fritagelser for at betale dem

KOM (2025) 348

| Revideret notat

1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 27. juni 2025 fremsat forslag om at ændre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer, med senere ændringer (herefter benævnt Eurovignet-direktivet). Forslaget har til formål at forlænge fristen indtil den 30. juni 2031 for, at medlemsstaterne kan fastsætte væsentligt nedsatte satser for infrastruktur- eller brugsafgifter og undtagelser for betaling af infrastrukturafgifter eller brugsafgifter for tunge nulemissionskøretøjer. Samtidig udskydes begrænsningen af, hvor længe der kan gives nedsættelse på mere end 75 % i forhold til den afgift, der gælder for CO₂-emissionsklasse 1, til 1. juli 2031.

Formålet med forslaget er at sikre, at omstillingen af den tunge transport forsat kan ske på et stærkt forretningsmæssigt grundlag og derved fremme tunge nulemissionskøretøjer.

Da Danmark ikke benytter undtagelsen i den kilometerbaserede vejafgiftsordning for lastbiler i dag, har forslaget ikke lovgivningsmæssige eller økonomiske konsekvenser.

Regeringen er overordnet positiv overfor forslaget, da regeringen støtter EU-initiativer og incitamenter til fremme af den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport i EU.



2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 27. juni 2025 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF for så vidt angår forlængelse af den periode, hvor tunge nulemissionskøretøjer kan drage fordel af væsentligt nedsatte infrastrukturafgifter eller brugsafgifter eller af fritagelser for at betale dem.

Forslaget er oversendt til Rådet den 27. juni 2025 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Eurovignetdirektivet blev vedtaget i 1999 og fastsætter regler for, hvordan vejafgifts- og brugsafgiftsordninger kan udformes i EU's medlemsstater, hvis landene ønsker at have sådanne ordninger. Hensigten bag direktivet er, at vejafgiftsordninger på tværs af EU indeholder incitamenter ud fra princippet om, at brugeren/forurenaren betaler. Eurovignetdirektivet er løbende blevet opdateret og er i dag retligt gældende ved direktiv 1999/62/EF, med senere ændringer, ligesom grundlaget for anvendelse af vejafgifter er reguleret i direktiv 1999/37/EF¹ og (EU) 2019/520².

Den 24. februar 2022 trådte den seneste ændring af Eurovignetdirektivet i kraft. Ændringsdirektivet (EU) 2022/362 muliggjorde blandt andet en CO₂-emissionsbaseret differentiering af vejafgifter for tunge godskøretøjer med henblik på at tilskynde aktørerne til at anvende grønne køretøjer, hvilket ikke havde været tilfældet tidligere.

Medlemsstaterne har mulighed for at opretholde eller indføre vejafgifter, der afspejler infrastrukturafgifter og eksterne omkostninger forbundet med trafikbaseret luftforurening, støjforurening og CO₂-emissioner – eller en kombination heraf. Med ændringsdirektivet (EU) 2022/362 blev det muligt at differentiere vejafgifter specifikt på baggrund af køretøjers CO₂-emissioner. Denne CO₂-differentiering sker gennem en inddeling i fem emissionsklasser, hvor klasse 5 omfatter nulemissionskøretøjer.

Indplaceringen i CO₂-emissionsklasserne sker på baggrund af køretøjets certificerede CO₂-emissionsdata, som fastsættes i henhold

¹ Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motor-køretøjer

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen



til forordning (EU) 2019/1242³. Denne forordning fastlægger præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og anvender et gennemsnitligt emissionsniveau som reference. Køretøjer med lavere emissioner end dette gennemsnit placeres i højere emissionsklasser (dvs. mere fordelagtige), mens køretøjer med højere emissioner placeres i lavere klasser. Systemet er dynamisk og tager højde for teknologisk udvikling, idet emissionsgrænserne justeres over tid i takt med skærpede klimamål.

Omstillingen af vejgodstransporten er endnu ikke kommet lige så langt som omstillingen af for eksempel personbiler. Formålet med CO₂-differentieringen er at skabe økonomiske incitamenter, der fremmer anvendelsen af mere klimavenlige og energieffektive køretøjer i den tunge transportsektor.

Producenter af tunge køretøjer er underlagt krav til at reducere de beregnede CO₂-udledninger fra de køretøjer, der sælges i EU. I 2025-2029 er kravet for reduktion af tunge køretøjers beregnede CO₂-udledning 15 % i forhold til 2019-værdierne, hvilket producenterne kan nå gennem forbedret energieffektivitet i konventionelle køretøjer og gennem salg af nulemissionskøretøjer. I 2030 øges kravet til 45 %, hvilket forudsætter, at producenterne øger andelen af nulemissionskøretøjer i deres salg. Den indledende investering i forbindelse med erhvervelse af et nulemissionskøretøj er imidlertid ca. 2,5 gange højere end omkostningerne ved tilsvarende konventionelle køretøjer og er fortsat en af de største hindringer for en hurtigere udbredelse heraf. De høje investeringsomkostninger skal dog ses i lyset af lavere driftsomkostninger. Der forventes i Danmark et betydeligt salg af nulemissionslastbiler i slutningen af 2020'erne.

Medlemsstaternes mulighed for at anvende betydeligt nedsatte satser for infrastrukturafgift eller brugsafgift for nulemissionskøretøjer eller fritage dem helt for infrastrukturafgifter eller brugsafgifter udløber ifølge eurovignetdirektivets artikel 7 ga den 31. december 2025. Europa-Kommissionen vurderer, at perioden har været for kort, og at der er behov for at forlænge den med henblik på at sikre en forsat efterspørgsel for nye tunge nulemissionskøretøjer.

For at hjælpe europæiske fabrikanter med at opfylde kravet om at reducere CO₂-emissionerne fra nye tunge køretøjer med 45 % i 2030-indberetningsperioden (som fastsat i forordning (EU) 2019/1242) foreslår Europa-Kommissionen, at undtagelsen forlænges indtil udgangen af 2030-indberetningsperioden, som

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2024/1610.



udløber den 30. juni 2031. Denne ændring vil sikre en sammenhængende lovgivningsmæssig ramme.

3. Formål og indhold

Eurovignetdirektivet fastsætter regler for, hvordan vejafgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer skal udformes, hvis medlemsstaterne benytter det.

Eurovignetdirektivets artikel 7 ga, stk. 1, femte afsnit, fastsætter medlemsstaternes mulighed for at anvende nedsatte satser for infrastrukturefgifter eller brugsafgifter uden at sætte noget loft over sådanne nedsættelser eller for at anvende fritagelser for sådanne afgifter indtil den 31. december 2025. Fra den 1. januar 2026 begrænses sådanne nedsættelser til 75 % i forhold til den afgift, der gælder for CO₂-emissionsklasse 1, som defineret i artikel 7 ga, stk. 2.

I Europa-Kommissionens forslag fastsættes det i *artikel 1*, at eurovignetdirektivets artikel 7 ga, stk. 1, femte afsnit, ændres, således at datoen for udløb af muligheden ændres fra "31. december 2025" til "30. juni 2031", og at datoen "1. januar 2026" ændres til "1. juli 2031".

Artikel 1 i forslaget har til formål at sikre, at omstillingen af den tunge transport fortsat kan ske på et stærkt forretningsmæssigt grundlag og derved fremme udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer.

Artikel 2 fastsætter, at medlemsstaterne straks skal underrette Europa-Kommissionen om foranstaltninger, som er truffet i medfør af direktivet.

Forslaget træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet, og det fremgår endnu ikke, hvornår Europa-Parlamentet har forslaget på dagsorden.

5. Nærhedsprincippet

Europa-Kommissionen anfører, at EU og medlemsstaterne har delt kompetence til at regulere på transportområdet, jf. artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF, og at kun EU kan tilpasse de eksisterende EU-regler.



Eurovignetdirektivet fastsætter de tilfælde, hvor der kan indrømmes lempelser eller fritagelser for vejafgifter og brugsafgifter. De nationale myndigheder har skønsbeføjelser til at beslutte, hvordan disse muligheder skal udnyttes. De væsentligt nedsatte satser for nulemissionskøretøjer eller fritagelse af dem fra infrastrukturafgifter eller brugsafgifter kan kun forlænges efter udgangen af 2025 ved at ændre direktivet. Det er op til de nationale myndigheder at vælge, om de vil gøre brug af denne mulighed eller ej.

Da formålet med forslaget er at harmonisere rammevilkårene for, hvordan medlemsstaterne opgør vejafgifter for blandt andet den grænseoverskridende lastbiltrafik, er det regeringens opfattelse, at direktivets formål bedre kan opnås på EU-plan frem for medlemsstatsniveau. Regeringen vurderer på den baggrund, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Eurovignetdirektivet giver retningslinjer for udformningen af vejafgifter, herunder klasser og standarder, der kan differentieres efter, hvis det ønskes af medlemsstaten. Direktivet er delvist gennemført i dansk ret gennem bekendtgørelse af lov om vejafgift jf. lovbekendtgørelse nr. 647 af 28. maj 2025, med senere ændringer, og lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 179 af 22. februar 2023, med senere ændringer.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil ikke få lovgivningsmæssige konsekvenser, da Danmark ikke benytter undtagelsen eller muligheden for væsentligt reduceret sats i artikel 7 ga, stk. 1, i dag. Satsen for infrastrukturafgiften for tunge nulemissionskøretøjer i den kilometerbaserede vejafgiftsordning er fastsat i medfør af anden bestemmelse i eurovignetdirektivet og er nedsat med 75 % i forhold til CO₂-emissionsklasse 1.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil ikke få statsfinansielle konsekvenser, da Danmark ikke benytter undtagelsen eller muligheden for væsentligt reduceret sats i artikel 7 ga, stk. 1, i den kilometerbaserede vejafgiftsordning i dag. Satsen for infrastrukturafgiften for tunge nulemissionskøretøjer i den kilometerbaserede vejafgiftsordning er fastsat i medfør af anden bestemmelse i eurovignetdirektivet og er nedsat med 75 % i forhold til CO₂-emissionsklasse 1.



Samfundsøkonomiske konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil ikke få samfundsøkonomiske konsekvenser, da Danmark ikke benytter undtagelsen eller muligheden for væsentligt reduceret sats i artikel 7 ga, stk. 1, i den kilometerbaserede vejafgiftsordning i dag. Satsen for infrastrukturafgiften for tunge nulemissionskøretøjer i den kilometerbaserede vejafgiftsordning er fastsat i medfør af anden bestemmelse i eurovignetdirektivet og er nedsat med 75 % i forhold til CO₂-emissionsklasse 1.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil ikke få erhvervsøkonomiske konsekvenser, da Danmark ikke benytter undtagelsen eller muligheden for væsentligt reduceret sats i artikel 7 ga, stk. 1, i den kilometerbaserede vejafgiftsordning i dag. Satsen for infrastrukturafgiften for tunge nulemissionskøretøjer i den kilometerbaserede vejafgiftsordning er fastsat i medfør af anden bestemmelse i eurovignetdirektivet og er nedsat med 75 % i forhold til CO₂-emissionsklasse 1.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark, men forslaget kan potentielt have en positiv miljømæssig indvirkning.

8. Høring

Den danske sprogversion af forslaget er den 27. juni 2025 sendt i høring i EU-specialudvalget for transport med frist for høringssvar den 4. juli 2025.

ITD har afgivet høringssvar og bemærker, at

”ITD støtter en forlængelse af tiltagene, sat at der er sikkerhed for at reduktion/bortfald af afgift for omfattede køretøjer er mulig til 2030 hhv. 2031 netop af hensyn til, at sikre bedre sikkerhed for omkostninger i forbindelse med investering i de omfattede køretøjer. ITD bemærker dog, at initiativet ikke alene er tilstrækkeligt til at fremme brugen af nulemissionskøretøjer. Særligt for den internationale transport er der brug for en mere omfattende og relevant ladeinfrastruktur. Yderligere bør der ses på andre muligheder for at sænke emission, på områder hvor nulemissionskøretøjer ikke er en reel mulighed. Dette kan eksempelvis være alternative brændstoffer.”



Mobility Denmark har afgivet høringssvar og bemærker, at ”Mobility Denmark kan overordnet bakke op om Kommissionens forslag til ændring af Eurovignettedirektivet 1999/62/EF som ændret ved direktiv (EU) 2022/362, hvorved den kilometerbaserede og CO₂-differentierede vejafgift er indført i dansk lovgivning i kraft af ”Vejafgiftsloven” (LBK nr. 647 af 28. maj 2025 om lov om vejafgift).

Vi er således enige med Kommissionen i det synspunkt, at ”Total Cost of Ownership” (TCO) spiller en afgørende rolle i et ”business-to-business marked” som netop kendetegner markedet for tunge køretøjer. Her indgår vejafgiften som et væsentligt element i TCO og dermed også i transportørernes beslutning om at anskaffe nulemissionslastbiler fremfor dieseldrevne.

Eldrevne lastbiler (og andre nulemissionslastbiler) er fortsat væsentligt dyrere end tilsvarende dieseldrevne, og derfor har det betydning for udbredelsen, at der kan opnås en besparelse gennem lavere takster for vejafgiften ved anvendelse af nulemissionslastbiler i lang tid fremover.

Derfor kan vi også støtte Kommissionens forslag om at forlænge muligheden i direktivets artikel 7ga, stk. 1, femte afsnit for at anvende betydeligt nedsatte satser for vejafgiften for nulemissionskøretøjer eller fritage dem for infrastrukturafgifter eller brugsafgifter, der ellers ville udløbe den 31. december 2025. Med Kommissionens forslag forlænges fristen til 30. juni 2031 svarende til udløbet af 2030-indberetningsperioden i løbet af hvilken, de europæiske fabrikanter skal nå et CO₂-reduktionsmål på 43 pct.

Vores vigtigste supplerende kommentar er, at den forlængede frist gennemføres tilsvarende i Vejafgiftsloven, så mulighederne for nedsatte afgiftssatser for nulemissionslastbiler jf. Kommissionens forslag udnyttes fuldt ud.”

DTL har afgivet høringssvar og bemærker, at ”Artikel 1 ændrer artikel 7ga, stk. 1, femte afsnit, i direktiv 1999/62/EF ved at forlænge den undtagelse, der er fastsat i denne bestemmelse, indtil den 30. juni 2031.

Artikel 7ga, stk. 1, femte afsnit, i direktiv 1999/62/EF ”Uden at dette berører nedsættelsen af satser i stk. 3 kan medlemsstaterne fastsætte nedsatte satser for infrastruktur- eller brugsafgifter eller undtagelser for betaling af infrastruktur- eller brugsafgifter for nulemissionskøretøjer i enhver køretøjsgruppe fra den 24. marts 2022 indtil den 31. december 2025.



Fra den 1. januar 2026 begrænses sådanne nedsættelser til 75 % i forhold til den afgift, der gælder for CO₂ -emissions klasse 1 som defineret i stk. 2.”

Det støtter DTL, og vi skal opfordre til at muligheden implementeres i Danmark ved en fjernelse/nedsættelse af den danske vejafgift på nulemissionslastbiler, ligesom det allerede er tilfældet i Tyskland med Lkw-Mauten. Finansiering kan fx findes i de kommende ETS₂-indtægter (CO₂-kvoter på transport).”

Dansk Erhverv har afgivet høringssvar og bemærker, at ”Dansk Erhverv er positive overfor Kommissionen forslag om at forlænge perioden, hvor medlemslande kan nedsætte eller fritage tunge nulemissionskøretøjer for vejafgifter. Dansk Erhverv støtter formålet bag forslaget om at fremme udbredelsen af nulemissionskøretøjer ved at forbedre deres samlede totalomkostning (TCO). Størrelsen på fx vejafgiftssatser kan her spille en stor rolle for at gøre investeringen i et nulemissionskøretøj rentabelt, og Dansk Erhverv anbefaler, at man i Danmark også benytter dette ’værktøj’ som incitament i den grønne omstilling. Samtidig er det vigtigt, at Danmark i forhandlingerne sikrer forslaget mod mulige konkurrenceforvridninger mellem medlemslande.”.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Europa-Kommissionen har præsenteret forslaget den 4. juli 2025 i arbejdsgruppen for landtransport.

Nogle medlemsstater støttede forslaget, mens flere medlemsstater tog undersøgelsesforbehold.

10. Regeringens (foreløbige) generelle holdning

Regeringen støtter op om forslaget, da den foreslåede forlængelse vil bidrage til at understøtte og fremme den grønne omstilling i EU.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Grund- og nærhedsnotat har været sendt til Folketingets Europaudvalg den 10. juli 2025.